

## Transporta pakalpojuma personām, kurām ir apgrūtināta pārvietošanās, izvērtējums

**Transporta pakalpojuma mērķauditorija:** personas, kurām ir apgrūtināta pārvietošanās un kuras nevar pārvietoties ar sabiedrisko transportu.

**Transporta pakalpojuma būtība:** piešķir konstanto summu, kuru klienti var izmantot lai segtu izdevumus par taksometru, speciālo autotransportu (mikroautobusu), degvielas iegādei vai hemodialīzes apmeklēšanai.

**Iepriekšējo aptauju mērķis:** noskaidrot transporta pakalpojumu samaksas saņēmēju vērtējumu pakalpojumiem un apzināt klientu priekšlikumus pakalpojuma pilnveidei.

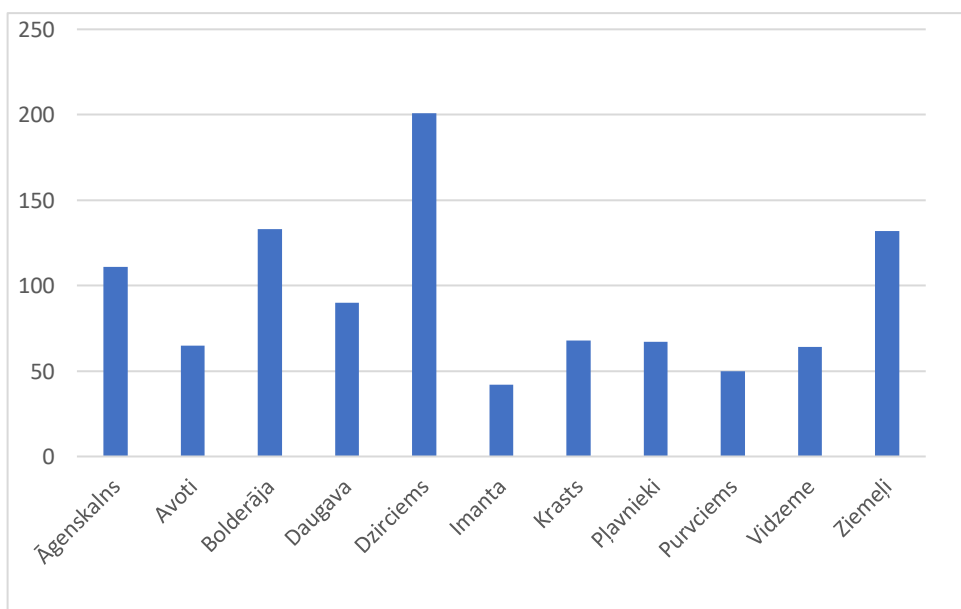
**Aktuālās aptaujas mērķis:** raksturot klientus, kuri izmanto transporta pakalpojuma pabalstu un noskaidrot vai tie grupējas (klasterizējas) pēc to izmantošanas «uzvedības».

**Pētījuma hipotēze:** transporta pakalpojuma saņēmējiem ir nepieciešams dažāds finansiālais atbalsts, tāpēc, ka klientu (datu) sadalījums nav homogēns.

**Sagaidāmie rezultāti:** klientus var iedalīt vismaz divās grupās, piemēram, pēc tādiem parametriem kā nodarbošanās, līdzfinansēšana, naudas izmantošana u.c.

Aptauja tika veikta Rīgas Sociālajā dienestā 11 teritoriālajos centros (turpmāk TC): TC “Avoti”, TC “Āgenskalns”, TC “Bolderāja”, TC “Daugava”, TC “Dzirciems”, TC “Imanta”, TC “Krasts”, TC “Pļavnieki”, TC “Purvciems”, TC “Vidzeme” un TC “Ziemeļi”.

Kopumā no visiem teritoriāliem centriem tika aptaujāti 1031 klienti (skat. 1. att.), kas nodrošina 95% ticamību un 4% kļūdu (standarts ir 95% ticamība un 5% kļūda). Tas nozīmē, ka no TC ir iegūta reprezentatīva izlase lai sasniegtu izvirzīto mērķi.



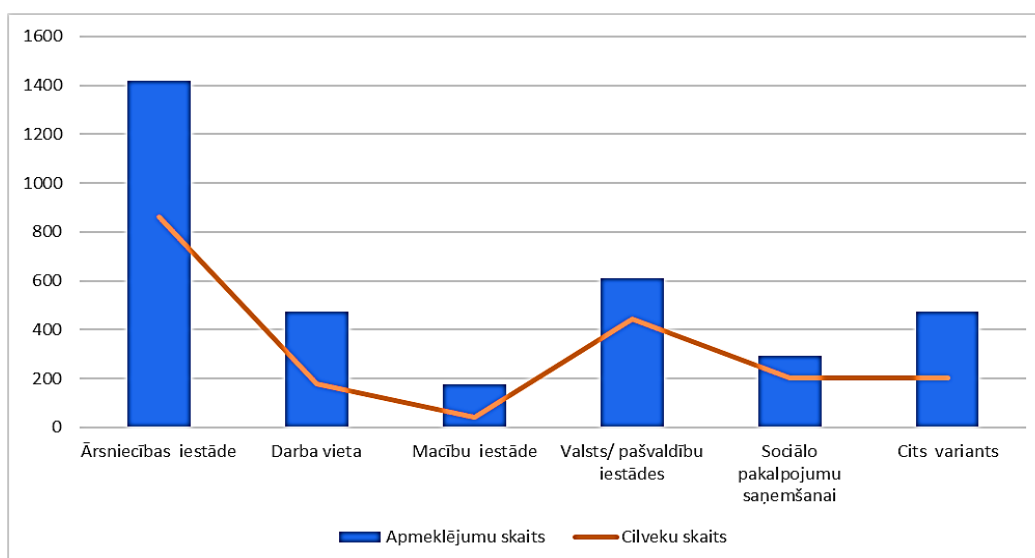
1. att. Aptaujāto cilvēku skaits pa teritoriāliem centriem

## Aptaujas datu rezultāti

Izanalizējot iegūtos datus tika sastādīti vairāki transporta pakalpojuma saņēmēja portreti:

- Tipiskais transporta saņēmēja portrets - visbiežāk transporta pakalpojumu izmanto aptuveni 70 gadus veci pensionāri, kuri pakalpojumu lieto vidēji no 1 līdz 5 gadiem. Saņemto finansējumu tērē iegādājoties vieglā taksometra pakalpojumus. Parasti vienā nedēļā tiek veikti 3 braucieni un atzīmēts, ka finansējuma apjoms ir pietiekams lai veiktu visus nepieciešamus braucienus. Visbiežākais brauciena galamērķis ir ārstniecības iestādes. Asistenta un/vai citi sociālie pakalpojumi vai pabalsti netiek izmantoti.
- Strādājoša cilvēka portrets – vidēji tie ir 48 gadus veci cilvēki, kuri pakalpojumu izmanto no 1 līdz 5 gadiem. Saņemto finansējumu tērē iegādājoties degvielu personīgajam auto. Parasti vienā nedēļā tiek veikti 7 braucieni un atzīmēts, ka finansējuma apjoms ir nepietiekams, lai veiktu visus nepieciešamus braucienus. Papildus tiek tērēti vidēji 49.50 EUR, lai apmaksātu papildus braucienus. Visbiežākais brauciena galamērķis ir darba vieta. Tiek izmantots asistenta pakalpojums, bet neizmanto citus sociālos pakalpojumus vai pabalstus.
- Cilvēka portrets, kurš mācās - tie ir aptuveni 48 gadus veci cilvēki, kuri pakalpojumu lieto vidēji 8 un vairāk gadus. Saņemto finansējumu tērē iegādājoties degvielu personīgajam auto. Parasti, vienā nedēļā tiek veikti 6 braucieni un atzīmēts, ka finansējuma apjoms ir nepietiekams, lai veiktu visus nepieciešamus braucienus. Papildus tiek tērēti vidēji 57.00 EUR lai apmaksātu papildus braucienus. Visbiežākais brauciena galamērķis ir mācību iestāde. Asistenta un/vai citi sociālie pakalpojumi vai pabalsti netiek izmantoti.
- Bezdarbnieka portrets - tie ir vidēji 48 gadus veci cilvēki, kuri pakalpojumu lieto vidēji no 1 līdz 5 gadiem. Saņemto finansējumu tērē iegādājoties degvielu personīgajam auto. Parasti vienā nedēļā tiek veikti 4 braucieni un atzīmēts, ka finansējuma apjoms ir pietiekams, lai veiktu visus nepieciešamus braucienus. Visbiežākais brauciena galamērķis ir ārstniecības iestāde. Asistenta un/vai citi sociālie pakalpojumi vai pabalsti netiek izmantoti.

Analizējot brauciena galamērķus izmantojot absolūto braucienu skaitu, konstatēts ka visbiežākais braucienu galamērķis ir ārstniecības iestāde (skat. 2. att.), kas ir izskaidrojams ar kopējo cilvēku skaitu, kuriem nepieciešams braukt uz ārstniecības iestādi. Savukārt pārrēķinot vidējo braucienu skaitu uz vienu cilvēku katram braukšanas galamērķim (skat. 3. att.) konstatēts, ka strādājošie cilvēki un cilvēki, kas mācās veic vidēji divreiz vairāk braucienus nekā cilvēki, kuriem ir nepieciešama regulāra medicīniska palīdzība.



2. att. Braucienu skaita sadalījums pēc to galamērķa

<i>Iestāde</i>	<i>Skaitis</i>
<i>Ārstniecības iestāde</i>	2
<i>Mācību iestāde</i>	5
<i>Darba vieta</i>	5
<i>Valsts/pašvaldību iestāde</i>	2
<i>Sociālo pakalp. iestāde</i>	2
<i>Cits variants</i>	3

3. att. Vidējais braucienu skaits uz vienu cilvēku nedēļā

Dati par dažāda transporta pakalpojuma veidu izmantošanu ir apkopoti 1. tabulā. Visbiežāk tiek izmantoti vieglā taksometra pakalpojumi. Neatkarīgi no transporta pakalpojuma veida lielākajai daļai respondentu finansējums ir pietiekams, lai apmaksātu visus savus braucienus. Tie respondenti, kuri papildus piemaksā visvairāk, parasti finansējumu izmanto, lai apmaksātu degvielu savam personīgajam auto, ka arī pastāv statistiski būtiska saistība starp braucienu skaitu un transporta pakalpojuma veidu (Hī-kvadrāta tests,  $\chi^2=201.261$   $df=110$   $p<0.001$ ), piemēram, cilvēki, kuri apmaksā degvielu, veic būtiski vairāk braucienu nedēļā nekā tie, kas pērk taksometra pakalpojumus.

1. tabula

Transporta pakalpojuma veidi un to izmantošana

TRANSPORTA VEIDS	PIETIEK FINANSĒJUMA	CIK VIDĒJI PIEMAKSA MĒNESĪ	VIDĒJI BRAUCIENI NEDĒĻĀ	MIN - MAX	Q1 – Q3
<b>Mikroautobuss</b>	79%	34 EUR	3	1 - 9	1 - 3
<b>Taksometrs</b>	69%	34 EUR	3	1 - 17	2 - 4
<b>Degvielas apmaksa</b>	53%	62 EUR	5	1 - 50	2 - 6
<b>Hemodialīze</b>	77%	N/A	4	1 - 11	2 - 4
<b>Kombinācija</b>	53%	56 EUR	5	1 - 24	2 - 6