

2026-2028 metų

Strateginis veiklos planas



TURINYS

1. Bendrosios nuostatos	3
2. Įstaigos pristatymas	3
2.1. Įstaigos apibūdinimas.....	3
2.2. Įstaigos 2023-2025 metų veiklos pokyčiai.....	4
3. Aplinkos ir išteklių analizė	6
3.1. Išorės aplinkos veiksniai	7
3.2. Vidaus aplinkos veiksniai.....	8
4. Stiprybių, silpnybių, galimybių ir grėsmių analizė (SSGG).....	10
5. 2026 – 2028 metų strateginės veiklos planavimas	13
6. Strateginių tikslų ir uždavinių įgyvendinimas	14
7. Dalininkų lūkesčiai	17
8. Strateginio veiklos plano įgyvendinimo stebėseną, koregavimas, atnaujinimas.....	17

VIEŠOSIOS ĮSTAIGOS „PANEVĖŽIO KELEIVINIS TRANSPORTAS“ 2026-2028 METŲ STRATEGINIS VEIKLOS PLANAS

1. BENDROSIOS NUOSTATOS

Viešosios įstaigos „Panevėžio keleivinis transportas“ (toliau – Įstaiga) strateginio plano tikslas - efektyviai ir tikslingai organizuoti Įstaigos veiklą. Strateginio veiklos plano dokumente pateiktas viešosios įstaigos „Panevėžio keleivinis transportas“ strateginis pasirinkimas 2026-2028 metų laikotarpiui. Strateginiu veiklos planu vadiname apgalvotą ir ilgalaikį Įstaigos veiklos planą, skirtą įgyvendinti užsibrėžtus tikslus, atsižvelgus į Įstaigos veiklą, išteklius ir poziciją supančioje aplinkoje.

Keičiantis miesto aplinkai, atsirandant naujiems poreikiams ir galimybėms, planas bus peržiūrimas. Įstaigos strateginis veiklos planas parengtas laikantis viešumo, atvirumo ir partnerystės principų.

2. ĮSTAIGOS PRISTATYMAS

2.1. ĮSTAIGOS APIBŪDINIMAS

Viešoji įstaiga „Panevėžio keleivinis transportas“ Panevėžio miesto savivaldybės tarybos 2018-06-28 sprendimu Nr. 1-222 įsteigta ir įregistruota 2018-12-28, kodas 304977968.

Viešoji įstaiga „Panevėžio keleivinis transportas“ yra pelno nesiekiantis viešasis juridinis asmuo, įsteigtas vadovaujantis Lietuvos Respublikos civilinio kodekso, Lietuvos Respublikos viešųjų įstaigų įstatymo nustatyta tvarka, veikiantis socialinėje ir transporto srityse ir viešai teikiantis šios srities paslaugas visuomenės nariams.

Įstaiga yra viešasis juridinis asmuo, turintis savo simboliką, antspaudą, savarankišką balansą, atsiskaitomąją ir kitokias sąskaitas Lietuvos Respublikoje.

Įstaiga turi Lietuvos Respublikos Konstitucijos, Lietuvos Respublikos įstatymų nustatytą veikimo, iniciatyvos bei sprendimų priėmimo laisvę ir savo veiklą grindžia Lietuvos Respublikos civiliniu kodeksu, Viešųjų įstaigų ir kitais įstatymais bei teisės aktais ir Įstaigos įstatais.

Įstaiga yra ribotos civilinės atsakomybės viešasis juridinis asmuo. Pagal savo prievoles ji atsako tik savo turtu. Įstaigos dalininkai pagal Įstaigos prievoles atsako tik ta suma, kurią jie įnešė į Įstaigos turtą.

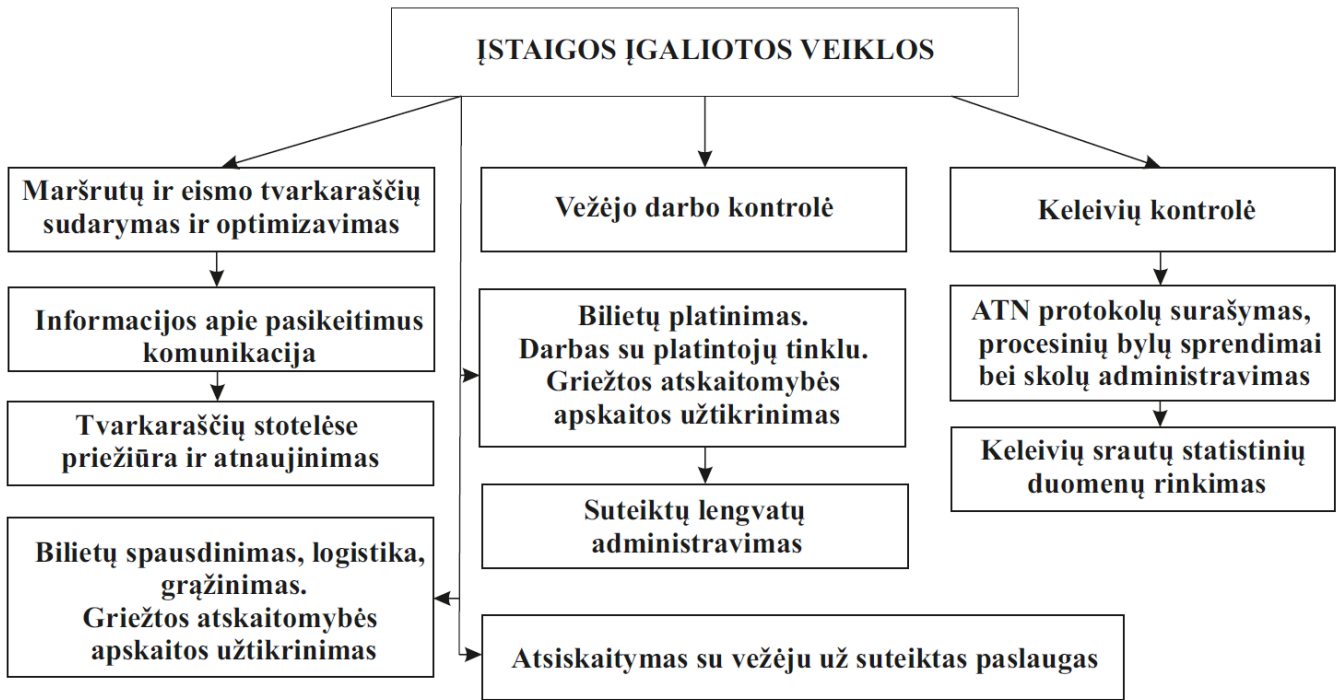
Įstaigos dalininkai:

1. Panevėžio miesto savivaldybė. Registracijos adresas: Laisvės a. 20, LT-35200 Panevėžys, Lietuvos Respublika.
2. Panevėžio rajono savivaldybė. Registracijos adresas: Vasario 16-osios g. 27, LT-35185 Panevėžys, Lietuvos Respublika (įtraukimo į dalininkus data – 2025-04-17)
3. Pasvalio rajono savivaldybė. Registracijos adresas: Vytauto Didžiojo a. 1, LT-39143 Pasvalio rajonas, Lietuvos Respublika (įtraukimo į dalininkus data – 2025-07-16)

Įstaigos kolegialus organas – valdyba. Valdyba sudaroma 5 metams iš 5 narių, tarp kurių 3 yra Įstaigos dalininkų deleguoti valdybos nariai ir 2 yra nepriklausomi valdybos nariai. Valdybos kompetencija apibrėžta Viešųjų įstaigų įstatyme, Įstaigos įstatuose ir kituose teisės aktuose.

Įstaiga padalinių neturi.

Įstaigos dalininko - Panevėžio miesto savivaldybės įgaliotos veiklos pateiktos 1 pav.



1.pav. Įstaigos įgalotos veiklos Panevėžio mieste

2.2. ĮSTAIGOS 2023-2025 METŲ VEIKLOS POKYČIAI

2023-2025 metai Įstaigai ir Panevėžio miesto viešojo transporto keleiviams buvo naujų patirčių laikotarpis. 2023 m. spalio 1 dieną Panevėžio mieste įdiegta nauja pažangi viešojo transporto elektroninio bilieta sistema žymi svarbų žingsnį tobulinant Panevėžio miesto viešojo transporto paslaugas, leidžiančias dar labiau išplėsti keleivių atsiskaitymo galimybes ir keliavimą viešuoju transportu padarant jį patrauklesniu. Ši naujiena tapo puikia paskata viešojo transporto paslaugomis naudotis dar didesnei daliai Panevėžio miesto gyventojų ir miesto svečių. Elektroninio bilieta (toliau – e.bilieta) sistemos projekto vertė – apie 1,6 mln. Eur. Didžioji dalis lėšų buvo skirtos iš Europos Sąjungos struktūrinių fondų, likusios – iš Panevėžio miesto savivaldybės biudžeto lėšų.

Modernūs e.bilieta sistemos duomenų rinkimo mechanizmai suteikia galimybę analizuoti ne tik bendrą kelionių skaičių, bet ir kelionių dinamiką skirtingais laikotarpiais, todėl miesto viešojo transporto pokyčiai gali būti vertinami objektyviau ir preciziškiau. Elektroninis bilietas tapo patogiausia ir ekonomiška galimybe visoms keleivių grupėms. Jis leidžia taupyti, planuoti keliones ir sudaro galimybę persėsti į kito maršruto autobusą. Nors dar yra palikta galimybė keleiviams įsigyti popierinius bilietus, matyti, kad Panevėžio miesto viešojo transporto keleiviai vis labiau pripažįsta naujos sistemos privalumus ir dažniau pasirenka elektroninį bilietą: 2024 m. - 87,4 proc., o 2025 metų duomenimis - 88,9 proc. keleivių įsigytų bilietų – *elektroniniai* (1 lentelė).

1 lentelė

Bilieta rūšis	2024 m.	2024 m.	2025 m.	2025 m.	Pokytis lyginant 2024-2025 m.
Elektroniniai bilietai	2,93 mln. vnt.	87,4 proc.	3,18 mln. vnt.	88,9 proc.	1,5 proc.
Popieriniai bilietai	0,43mln. vnt.	12,6 proc.	0,39 mln. vnt.	11,1 proc.	

Elektroninių bilietų naudojimas 2025 m. lyginant su 2024 m. išaugo 1,5 procentinio punkto, o tai rodo nuoseklų keleivių perėjimą prie skaitmeninių bilietų sistemos.

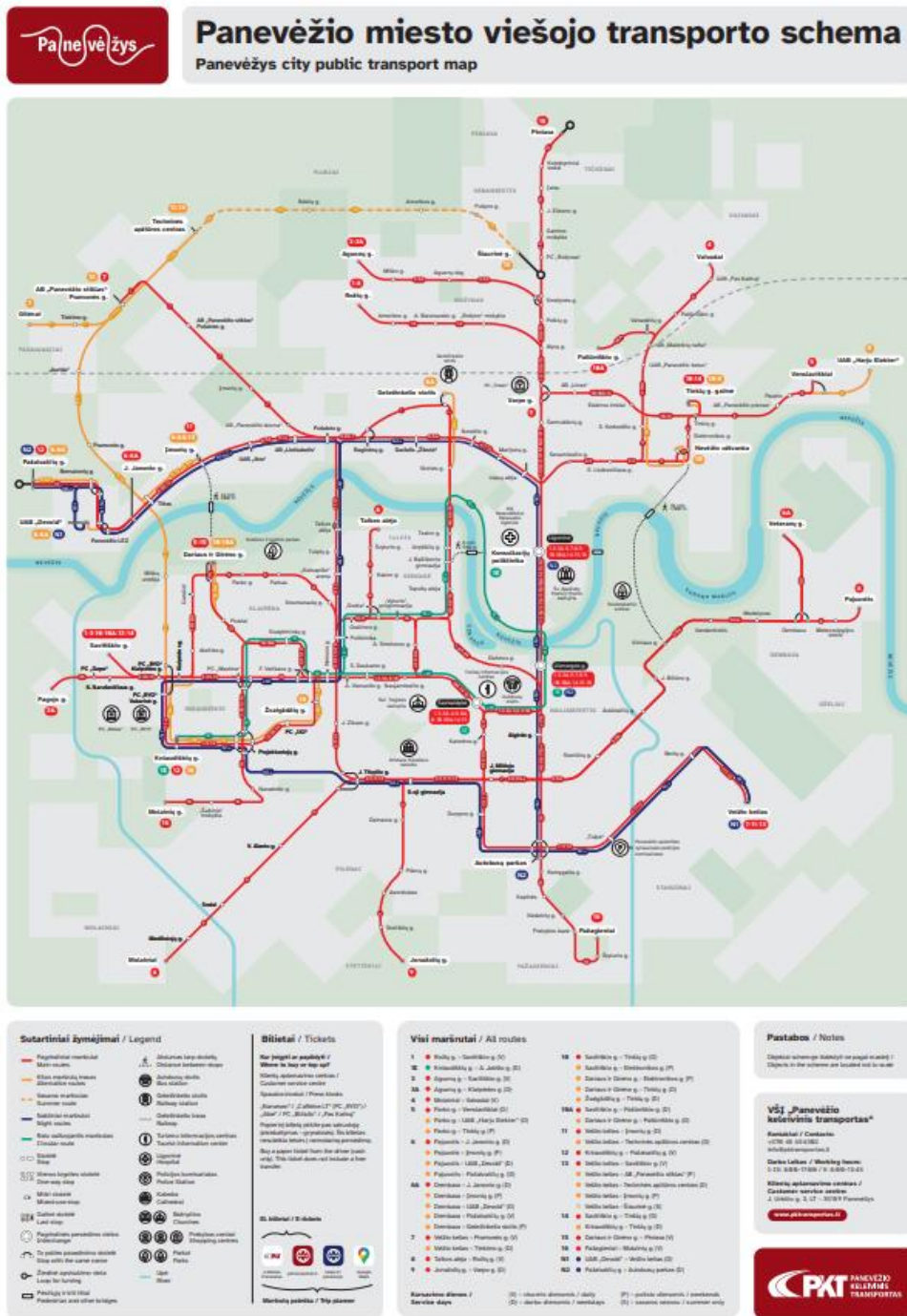
Analizuojant 2024-2025 metų duomenis matyti, kad kasdieninių kelionių skaičius 1 gyventojui nuosekliai didėja: 2025 m. fiksuojamas keleivių (kelionių) skaičiaus padidėjimas, palyginti su 2024 m. –

1,20 proc. (2 lentelė). Iš atliktos analizės matyti, kad Panevėžio miesto viešojo transporto keleivių srautai pasižymi tvariu augimu ir stabilumu.

2 lentelė

Kelionių skaičius per dieną 2024 m.	Kelionių skaičius per dieną 2025 m.	Kelionių skaičiaus pokytis lyginant 2024-2025 m.
15,77 tūkst. vnt.	15,96 tūkst. vnt.	+1,20 proc.

Panevėžio mieste kursuoja autobusai 21-u maršrutu, iš kurių 5-ių maršrutų trasos nusidriekia į Panevėžio rajono savivaldybės teritoriją ir keleivius veža į Piniavą, Vaivadus, Molainius, Dembavą, Pajuostį bei Pažagienius (2 pav. Panevėžio miesto viešojo transporto schema). Taip užtikrinamas patogus susisiekimas tiek miesto, tiek rajono bendruomenėms.



2 pav. Panevėžio miesto viešojo transporto schema

Siekdama užtikrinti sąžiningą keleivių naudojimąsi viešojo transporto paslaugomis, Įstaiga nuolat tobulina viešojo transporto keleivių kontrolės mechanizmus. Nuo 2024 m. rugpjūčio mėn. Panevėžio mieste naudojamas Kontrolės bilietas, kurį keleiviai gali įsigyti iš autobuso vairuotojo. Keleiviai, kurie kontrolės pareigūnų patikros metu važiavo be autobuso bilieto, gali pasirinkti, ar už 8 eurus įsigyti minėtą bilietą ar nutraukus kelionę fiksuoti administracinį nusižengimą. Taip yra supaprastinamas nusižengimų fiksavimo procesas, mažinama administracinė našta pildant protokolus. Taip pat kuriama pozityvi keleivių patirtis - suteikiama galimybė nesurašius administracinio nusižengimo protokolo, užtikrinti, kad keleivis sumokėtų už paslaugą ir galėtų tęsti kelionę. Vykdoma kontrolės sistema yra lanksti ir orientuota į keleivius.

Įstaigos pajamas sudaro veiklos pajamos už parduotus bilietus keleiviams ir savivaldybių biudžetuose numatytos lėšos už suteiktas keleivių vežimo transporto lengvatas pagal Lietuvos Respublikos viešojo keleivinio transporto lengvatų įstatymą. Įstaigos pagrindinės veiklos sąnaudos – darbo užmokesčio ir socialinio draudimo, nusidėvėjimo ir amortizacijos, komunalinių paslaugų ir ryšių, komandiruočių, transporto, paprastojo remonto ir eksploatavimo (e.bilieto sistemos ir kito turto), sunaudotų ir parduotų atsargų savikainos, nuomos, kitų paslaugų (bilietų platinimo komisinio mokesčio, keleivių vežimo paslaugų, programų priežiūros, draudimo ir kitos) sąnaudos.

3. APLINKOS IR IŠTEKLIŲ ANALIZĖ

Analizės tikslas – apžvelgti įstaigai aktualius strateginio planavimo dokumentus, jų prioritetus ir tikslus, kurių nuostatos turi atsispindėti rengiamame strateginiame plane.

Panevėžio miesto darnaus judumo planas – strateginio planavimo dokumentas, kurio tikslas užtikrinti šiandieninius ir rytojaus Panevėžio miesto mobilumo poreikius, kurti geresnę ir sveikesnę miesto aplinką, siekti gamtosauginės, socialinės ir ekonominės darnos mieste. Panevėžio miesto darnaus judumo plano atlikta situacijos analizė, parodė, kad mieste yra gerai išvystyta ir nuolat tobulinama Panevėžio miesto viešojo transporto sistema, tačiau nepakankamai integruota su priemiesčio transportu. Taip pat pabrėžta, kad visgi pagrindinė susisiekimo transporto priemonė mieste – lengvasis automobilis. 2022 m. duomenimis, Panevėžio mieste 1 000–iui gyventojų tenka 487 lengvųjų automobilių, Panevėžio regione – 1000-iui gyventojų tenka 560 lengvųjų automobilių, o tai yra vienas didžiausių rodiklių tarp lyginamų teritorijų. Panevėžio miesto darnaus judumo plane nurodoma, kad viena svarbiausių sudedamųjų dalių, padedanti suderinti miesto susisiekimo sistemą, yra patrauklus ir prieinamas viešasis transportas, todėl Panevėžyje svarbu didinti miestiečių naudojimosi viešuoju transportu mastą, užtikrinti patogumą, greitį ir kelionių efektyvumą. Viešojo transporto pasiekiamumas didelėje dalyje miesto gyvenamųjų teritorijų yra geras. Panevėžio miesto savivaldybė atsižvelgia į tai, kad vyksta miesto plėtra, struktūrinės miesto zonos tolsta viena nuo kitos, dalis gyventojų keliasi į priemiesčius, todėl didėja ir susisiekimo sistemos problemų sprendimo svarba. Panevėžio miesto viešojo transporto infrastruktūra vis dar yra nepakankamai geros kokybės, todėl gyventojai vis dar aktyviai renkasi keliones automobiliu. Atsižvelgiant į tai, svarbu yra didinti viešojo transporto naudojimosi mastą – Panevėžio miestas yra numatęs įgyvendinti viešojo transporto priemonių atnaujinimą, t. y. gerinti viešojo transporto komfortą ir kokybę (plėsti ekologiškų viešojo transporto priemonių tinklą, „Rail Baltica“ transporto mazgą integruoti į transporto tinklą, atnaujinti maršrutus ir kt.).

Panevėžio rajono ir Pasvalio rajono savivaldybės, prisidėdamos prie viešojo transporto regioniniu lygiu sistemos kūrimo, infrastruktūros kokybės gerinimo, yra numatę įgyvendinti projektus dėl integracijos į Panevėžio miesto e.bilieto sistemą. Šis sprendimo įgyvendinimas leis efektyviau administruoti informaciją apie regiono gyventojų judumą, analizuoti duomenis apie keleivių vežimą regione. Panevėžio rajono savivaldybė pradėjo įgyvendinti projektą „Darnios Panevėžio regiono funkcinės zonos viešojo transporto informacinės sistemos bei infrastruktūros kūrimas“. VšĮ „Panevėžio keleivinis transportas“ – šio projekto partneris - įdiegs ir administruos Panevėžio rajono savivaldybės administracijos

įsigytą e.bilieto sistemos įrangą Panevėžio miesto sistemoje. Elektroninį bilietą planuojama įdiegti 27-iose viešojo transporto priemonėse, kursuojančiose rajone. Bus įrengtos devynios modernios autobusų stotelės.

Plėtojant bendras Panevėžio miesto, Panevėžio rajono, Pasvalio rajono viešojo transporto paslaugas ir modernizuojant infrastruktūrą (atnaujinant stoteles ir jas pritaikant neįgaliesiems), didinamas viešojo transporto sistemos patrauklumas bei prieinamumas. Šios priemonės užtikrins aukštesnę kokybę, saugumą ir geresnę infrastruktūrą plečiant viešojo transporto maršrutų tinklą. Viešojo transporto regioniniu lygiu organizavimas užtikrintų masto ekonomiją ir geresnį maršrutų koordinavimą, kas pastebimai išaugintų paslaugos efektyvumą.

3.1. IŠORĖS APLINKOS VEIKSNIAI

Politiniai veiksniai.

2025 m. balandžio 8 d. Panevėžio miesto savivaldybės mero potvarkiu Nr. M-206 „Dėl Panevėžio rajono savivaldybės priėmimo į viešosios įstaigos „Panevėžio keleivinis transportas“ dalininkus“ Panevėžio rajono savivaldybė buvo priimta į Įstaigos dalininkus.

2025 m. birželio 26 d. viešosios įstaigos „Panevėžio keleivinis transportas“ neeilinio visuotinio dalininkų susirinkimo protokolu Nr. 25-01, Pasvalio rajono savivaldybė buvo priimta į Įstaigos dalininkus.

Vadovaujantis Viešųjų įstaigų įstatymu ir kitais teisės aktais, Įstaigos dalininkų susirinkime tvirtina kolegialaus organo – valdybos sudėtį. Valdyba daro tiesioginę įtaką Įstaigos veiklos kryptims, dėl to galimi Įstaigos veiklos pokyčiai. Įtakos Įstaigos veiklai taip pat turi ir valstybinių institucijų (seimo, vyriausybės, ministerijų ir kt.) priimami sprendimai – įvairūs įstatymai, poįstatyminiai aktai.

Teisiniai veiksniai.

Įstaigos veiklą reglamentuoja teisės aktai, kuriuos rengia ir priima skirtingos institucijos: Lietuvos Respublikos Seimas, Lietuvos Respublikos Vyriausybė ir kitos institucijos, Panevėžio miesto savivaldybės taryba, Įstaigos dalininkų susirinkimas ir kolegialusis organas - valdyba. Egzistuoja teisiniai ir mokestiniai rizikų veiksniai. Teisės aktų pokyčiai gali tiek neigiamai, tiek teigiamai paveikti įstaigos investicijas, pelningumą, vertę.

Ekonominiai veiksniai.

Vartotojų elgsenos ir perkamosios galios pokyčiai. Bendra šalies ir Panevėžio miesto ekonominė situacija daro įtaką skirtingoms Įstaigos sritims – ekonomikai stiprėjant didėja galimybės augti ir viešojo transporto esamų ir potencialių klientų pajamoms, dėl to potencialiai didėja ir viešojo transporto gaunamos pajamos. Augant ekonomikai, miesto ir rajono gyventojai daugiau keliauja ne tik įprastiniais kasdieniais tikslais namai – darbas– namai, bet ir laisvalaikio, kultūrinimosi ir kt. tikslais. Auganti ekonomika daro teigiamą įtaką Įstaigos finansinei situacijai, ir atvirkščiai – ekonominio nuosmukio metu Įstaigos finansinė padėtis yra linkusi blogėti. Įstaiga siekia per ekonomines paskatas (patogią bilietų sistemą, integruotus maršrutus) išlaikyti viešąjį transportą ekonomiškai patrauklesne alternatyva nei nuosavas automobilis.

E.bilieto sistema kaip ekonominio efektyvumo resursas. 2025 m. spalio 1 d. įsigaliojusios Panevėžio miesto savivaldybės tarybos sprendimu naujos bilietų kainos (po daugiau nei 13 metų pertraukos) yra veiksnys, užtikrinantis Įstaigos administruojamos sistemos finansinį gyvybingumą. Tai leidžia ne tik padengti augančias transporto organizavimo sąnaudas, bet ir išlaikyti kokybišką informavimo sistemų bei e.bilieto infrastruktūros funkcionavimą.

Investicijų į informacinę infrastruktūrą poreikis. Makroekonominė aplinka diktuoja būtinybę investuoti į išmaniąsias keleivių informavimo sistemas ir duomenų analitiką. Tai reikalauja subalansuoto finansavimo, siekiant, kad technologinė pažanga nedidintų administracinės naštos, o taptų įrankiu efektyviau valdyti viešojo transporto biudžetą.

Socialiniai veiksniai.

Socialiniai veiksniai taip pat turi didelės įtakos Įstaigos veiklai ir jos rezultatams. Istoriskai ir sociologiškai įprasta Lietuvos gyventojams kelionėms dažniau rinktis nuosavus automobilius, o ne kitus alternatyvius keliavimo būdus. Tuo pačiu siekis padidinti naudojimosi viešuoju transportu mastą ir mažinti

kelionių privačiais automobiliais skaičių reiškia tai, kad Įstaigai reikia daugiau išteklių siekiant keisti visuomenės nuostatas ir nusistovėjusius įpročius bei plačiai ir tikslingai komunikuoti alternatyvių keliavimo būdų naudą. Atskirų Įstaigos veiklų teikiamų paslaugų vartotojai apima visas Panevėžio miesto gyventojų socialines grupes – statuso, išsilavinimo, amžiaus, darbingumo, lyties ir pajamų požiūriu. Todėl labai svarbu kiekvienai veiklai identifikuoti tikslines vartotojų grupes ir siekti pusiausvyros prisitaikant prie visų grupių poreikių.

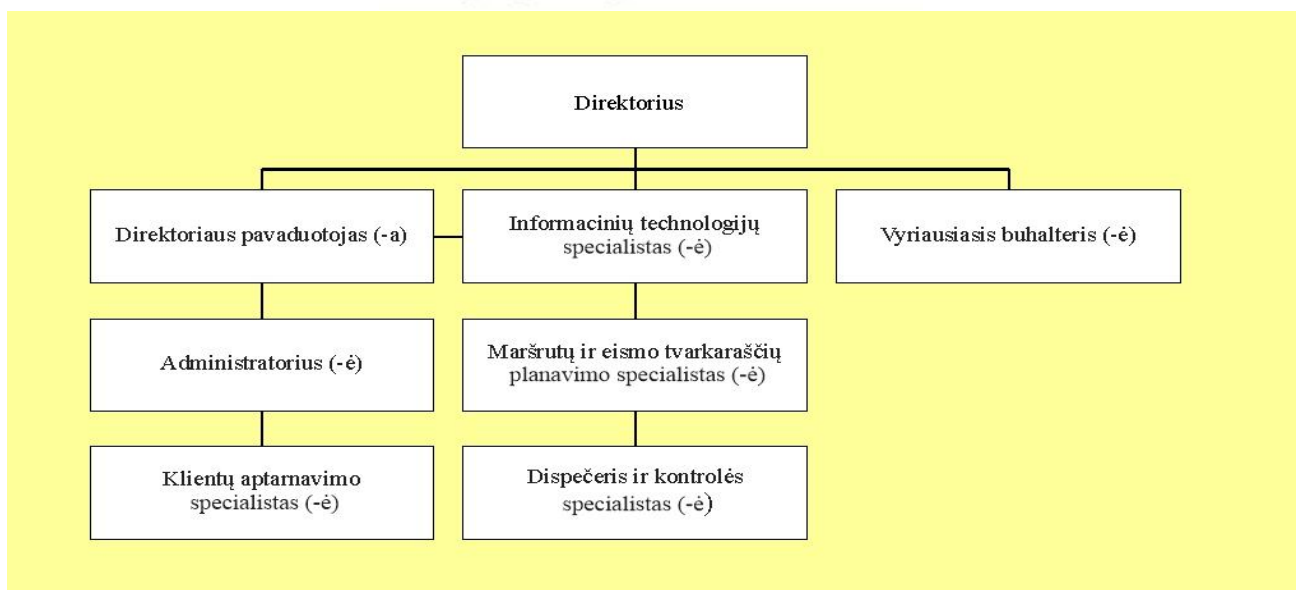
Technologiniai veiksniai.

Modernūs technologiniai sprendimai ir inovatyvių sprendimų diegimas gali leisti Įstaigai pagerinti veiklos rezultatus. Įstaigai sėkmingai įdiegus Panevėžio mieste e.bilieto sistemą, Įstaigos siekis yra praplėsti e.bilieto sistemos aptarnavimo tinklą regioniniu mastu. Programinės įrangos pagalba vykdoma vežėjo darbo kontrolė, valdoma ir gerinama viešojo transporto eismo informacinė sistema (stacionarios švieslentės, virtualios švieslentės Įstaigos tinklalapyje, programėlė „Transporto balsas“) didina viešojo transporto patrauklumą ir gyventojų judumą. Ateityje bus siekiama kai kurias sistemas integruoti arba sujungti, taip apimant daugiau Įstaigos veiklos sričių, Panevėžio miesto kaimyninių savivaldybių gyventojams teikiamų paslaugų.

3.2. VIDAUS APLINKOS VEIKSNIAI

Žmogiškieji ištekliai

Įstaigos valdymo struktūrinė schema pateikta 3 paveiksle. Valdymo struktūra sudaryta funkcinio paskirstymo principu, t. y. ją sudaro horizontalias funkcijas vykdantys atsakingi už tam tikrų Įstaigos funkcijų įgyvendinimą darbuotojai. Struktūra leidžia tinkamai atskirti ir paskirstyti vykdomas funkcijas, atsakomybes, programas bei optimaliai paskirstyti darbų apimtis ir užtikrinti tinkamą kiekvienos srities atstovavimą, koordinavimą, kontrolę bei įstaigos misijos įgyvendinimą.



3 pav. 2025 m. Įstaigos valdymo struktūrinė schema

Įstaigos struktūra keičiama kintant veiklos apimtims, plečiant teikiamų paslaugų ir vykdomų funkcijų sritis bei optimizuojant jos veiklą. Įprastai, struktūros pokyčiai yra susiję su pasirengimu vykdyti papildomas funkcijas, Įstaigos veiklos ir žmogiškųjų resursų optimizavimu, funkcijų perskirstymu, kokybės

valdymu. Organizacinės struktūros pokyčiai kelia laikinus iššūkius įstaigos veiklos efektyvumui užtikrinti: turi būti iš naujo perskirstomos funkcijos ir atsakomybės sritys, suderinama vidinė komunikacijos schema, dirbama su darbuotojų nuostatomis kaitos atžvilgiu.

Atsižvelgiant į tai, kad Įstaigos efektyvumas ypatingai tiesiogiai priklauso nuo žmogiškųjų išteklių, Įstaiga susiduria tiek su naujų darbuotojų atradimo, tiek su dirbančiųjų įstaigoje motyvacijos problema. Todėl šiai sferai skiriamas ypatingas dėmesys: įgyvendinamos ir peržiūrimos motyvacinės sistemos, atliekami nuolatiniai darbuotojų ir vadovų pokalbiai, stengiamasi užtikrinti kuo priimtinesnes darbo sąlygas (įskaitant kokybišką darbo priemonių suteikimą), esant galimybėms juos skatinti, užtikrinti kasmetinius įstaigos darbuotojų mokymus jų pasirinktomis temomis.

Siekiant išlaikyti konkurencingą atskirų specialybių darbuotojų darbo užmokestį, buvo koreguotas įstaigos etatų sąrašas, (dispečerių ir kontrolės, IT specialistų), sukurtas darbuotojų darbo užmokesčio minimalios ir maksimalios ribos indeksavimo mechanizmas, įstaigos darbuotojai pradėti drausti papildomu sveikatos draudimu. Tačiau vertinant darbo rinkos tendencijas ir įstaigos finansinius pajėgumus, matome, jog konkuruoti darbo rinkoje su panašaus pobūdžio funkcijas atliekančiomis organizacijomis galimybių kol kas nėra daug.

Atsižvelgiant į Įstaigoje nuolat vykdomus tiek anksčiau pradėtus, tiek naujus projektus, plečiantis įstaigos veiklos sričiai (planuojama viešojo transporto e.bilieto sistemos plėtra į regioną), optimizuojant veiklą, siekiant strateginių tikslų, 2026-2028 metais galimi apimties struktūriniai pertvarkymai, bei poreikis didinti Įstaigos darbuotojų skaičių, plečiant maršrutų, keleivių srautų analizės specialistų etatus.

Finansiniai ištekliai

Finansiniai ištekliai yra būtini tam, kad Įstaiga galėtų plėtoti savo veiklą. Sąlygos sėkmingai veiklai priklauso nuo naudojamų finansinių resursų struktūros. Išsami šių resursų analizė leidžia įvertinti įstaigos konkurencingumą. Planuojant, kaip įgyvendinti naujus ekonominius sprendimus, finansinių resursų įvertinimas padeda atskleisti įstaigos veiklos galimybes – kad poreikiai būtų tinkamai tenkinami, o resursai racionaliai naudojami. Finansinių resursų racionalus valdymas sprendžia vieną svarbiausių uždavinių kaip efektyviai paskirstyti ir investuoti finansinius resursus, tikintis didžiausios naudos. Piniginių lėšų šaltiniai - tai įstaigos uždirbti pinigai, kurie reikalingi apmokėti už darbus už įsigytus materialinius išteklius, mokesčiams mokėti.

Apskaitos tinkamumas

Įmonės veiklą reglamentuoja: Lietuvos Respublikos viešųjų įstaigų įstatymas, Lietuvos Respublikos darbo kodeksas, Įstaigos įstatai ir kiti teisės aktai. Apskaitą ir finansinių ataskaitų sudarymą reglamentuoja Lietuvos Respublikos galiojantys teisės aktai.

Materialinė ir techninė bazė

Administracinei ir klientų (keleivių) aptarnavimo centro veiklai vykdyti Įstaiga nuomojasi patalpas adresu J. Urbšio g.3, Panevėžys.

Užregistruoto domeno www.pktransportas.lt pagrindu sukurtas Įstaigos interneto puslapis.

Panevėžio e.bilieto sistemos klientų savitarnos psl.: www.e.pktransportas.lt ir mobilioji aplikacija: „e.bilietas Panevėžys“

Galiojančios maršrutų trasos, tvarkaraščiai <https://m.stops.lt/panevezys/> .

Virtuali švieslentė: <http://stops.lt/panevezys/tablo.html>

Buhalterinei apskaitai naudojama apskaitos programa - „Rivilė“.

Vidaus kontrolės sistema

Įstaigos vidaus kontrolės sistema suprantama, kaip Įstaigos visų kontrolės rūšių sistema, kurios dėka siekiama užtikrinti Įstaigos veiklos teisėtumą, ekonomiškumą, efektyvumą, rezultatyvumą ir skaidrumą, strateginių veiklos planų įgyvendinimą, turto apsaugą, informacijos ir ataskaitų patikimumą, sutartinių ir kitų įsipareigojimų tretiesiems asmenims laikymąsi bei su visa tuo susijusių rizikos veiksnių valdymą. Įvertinama sąžiningumo ir moralinių vertybių – esminių savybių, darančių įtaką kontrolės procedūrų pobūdžiui. Kompetencijos svarba – vadovybė apsversto tam tikram darbui atlikti būtiną kompetencijos lygį ir tai, kokie įgūdžiai ir žinios tam lygiui yra būtini. Organizacinė struktūra – sistema,

kurioje planuojami, vykdomi kontroliuojami ir peržiūrimi veiksniai ir užduotys įstaigos tikslams pasiekti. Darbuotojų įgaliojimas, atsakomybės skyrimas ir kontrolė.

Grižtamasis ryšys ir klientų aptarnavimo kokybė

Įstaiga teikia prioritetą nuolatiniam grįžtamajam ryšiui, siekdama užtikrinti teikiamų paslaugų atitiktį vartotojų lūkesčiams. Siekiant maksimalaus prieinamumo, keleiviai gali teikti pasiūlymus, pageidavimus ar nusiskundimus jiems patogiais kanalais: Įstaigos interneto svetainėje, mobiliojoje programėlėje, klientų savitarnos portale bei socialinio tinklo „Facebook“ paskyroje.

Išvystyta informacinė sistema įgalina operatyvų užklausų valdymą: skaitmeniniais kanalais gauta informacija automatiškai pasiekia klientų aptarnavimo specialistus, kurie užtikrina greitą problemų sprendimą. Surinkti duomenys sistemingai fiksuojami ir analizuojami – tai tampa pagrindu priimant strateginius sprendimus dėl maršrutų tinklo optimizavimo ar paslaugų plėtros. Siekiant aukščiausio skaidrumo ir tiesioginio vadovybės įsitraukimo, užklausos iš interneto svetainės bei socialinių tinklų pirmiausia pasiekia Įstaigos vadovą. Tokia praktika leidžia operatyviai identifikuoti sisteminės problemas ir stiprinti bendruomenės pasitikėjimą Įstaiga.

Nors skaitmeniniai kanalai užtikrina procesų spartą, pastebima, kad išlieka didelis tiesioginio bendravimo poreikis. Tai ypač aktualu į Klientų aptarnavimo centrą (KAC) fiziškai atvykstantiems asmenims, o ypač vyresnio amžiaus keleiviams. Šiai tikslinei grupei gyvas specialisto konsultavimas yra būtinas ne tik techniniams klausimams spręsti, bet ir pasitikėjimo viešojo transporto sistema stiprinimui, todėl fizinio aptarnavimo prieinamumas išlieka svarbia Įstaigos paslaugų infrastruktūros dalimi.

4. STIPRYBIŲ, SILPNYBIŲ, GALIMYBIŲ IR GRĖSMIŲ ANALIZĖ (SSGG)

Formuojant viešosios įstaigos „Panevėžio keleivinis transportas“ strategines kryptis ir vertinant Įstaigos veiklos perspektyvas, vertinami vidiniai ir išoriniai veiksniai, darantys didžiausią įtaką Įstaigos vykdomoms veikloms. Atliekant aplinkos veiksnių vertinimą, galima išskirti stiprybių, silpnųjų, galimybių ir grėsmių analizę (3 lentelė).

Vidinė aplinka:

- stiprybės – Įstaigos savybės, kurias galima panaudoti galimybėms įgyvendinti;
- silpnybės – Įstaigos savybės, mažinančios Įstaigos konkurencinį pranašumą.

Išorinė aplinka:

- galimybės – išorės veiksniai, kurie gali prisidėti prie Įstaigos vertės didinimo;
- grėsmės – tikėtini įvykiai, kurie gali turėti neigiamos įtakos Įstaigos veiklai.

3 lentelė.

STIPRYBĖS	SILPNYBĖS
<ul style="list-style-type: none"> • Aukšta darbuotojų kvalifikacija ir profesionalumas; • Vykdomos veiklos skaidrumas ir kokybė; • Pažangių modernių technologijų ir sistemų diegimas bei panaudojimas (elektroninis bilietas, mobilioji programėlė, GPS realaus laiko duomenys); • Inovatyvumas; • Greitas reagavimas į pokyčius; • Institucinis lankstumas; • Pagrįsti tikslai ir uždaviniai; 	<ul style="list-style-type: none"> • Nepakankamas informacinių sistemų integracijos lygis; • Aukštos kvalifikacijos darbuotojų pritraukimui trikdantis įmonės statusas; • Įmonės tapatinimas su vežėju; • Maža automobilių parkavimo kaina miesto centre, kas skatina rinktis automobilį, o ne viešąjį transportą; • Centrinės miesto dalies gatvių infrastruktūra (formuojasi eismo spūstys);

<ul style="list-style-type: none"> • Sukaupta patirtis organizuojant Panevėžio miesto viešojo transporto sistemą (specifinės žinios apie keleivių srautus, miesto specifiką); • Plati klientų bazė; • Strateginė Įstaigos reikšmė Panevėžio mieste; • Geri ryšiai su savivaldybėmis ir vežėjais (lengviau derinti maršrutus); • Klientų pasitikėjimas; • Tankus miesto viešojo transporto maršrutų tinklas; • Išvystyta viešojo transporto bilietų sistema. • Atvirumas tvaraus judumo projektams. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sezoniniai pajamų svyravimai, įtakojantys Įstaigos finansinį stabilumą ir vykdomas veiklas; • Riboti finansiniai ir žmogiškieji ištekliai; • Lėtesnė inovacijų diegimo dinamika (viešasis sektorius veikia pagal procedūras, konkursus, todėl naujovės diegiamos lėčiau nei privačiame sektoriuje); • Keleivių pasitenkinimo svyravimai. Kritikos sulaukiama dėl vežėjo transporto.
GALIMYBĖS	GRĖSMĖS
<ul style="list-style-type: none"> • Strateginė reikšmė Panevėžio regione; • Veiklos plėtra, papildomų pajamų šaltinių paieška; • Galimybės pasinaudoti įvairiais finansavimo šaltiniais investicinių projektų vykdymui (įdiegti bekontakčius mokėjimus, plėsti informacines sistemas); • Bendradarbiavimas su Panevėžio miesto ir kaimyninių savivaldybių administracijomis, LAKD, policijos ir kt. sprendimus dėl transporto sistemų vystymo priimančiomis institucijomis; • Bendradarbiavimas su kitų Lietuvos miestų transporto organizavimo paslaugas teikiančiomis įmonėmis bei mokslo institucijomis; • Tarptautinis bendradarbiavimas; • Patvirtintas Darnaus judumo planas Panevėžio mieste; • Gaunamų ir tvarkomų duomenų gausa; • Viešojo transporto bei darnaus judumo rinkodara, naudojant įvairias informavimo priemones ir IT. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nepakankamas finansavimas Įstaigos funkcijoms vykdyti ir plėtrai skatinti; • Veiklos priklausomybė nuo politinių sprendimų. Projektų tęstinumo nestabilumas keičiantis politinei valdžiai; • IT sauga: neigiamo išorės poveikio galimybė; • Neigiamos nuomonės formavimas žiniasklaidoje; • Kvalifikuotų transporto specialistų stoka rinkoje; • Gyventojų skaičiaus mažėjimo tendencijos ir natūralios gyventojų kaitos poveikis ekonomikai ir gyventojų užimtumui, taip pat didėjanti darbingo amžiaus gyventojų bei kvalifikuotos darbo jėgos emigracija, gyventojų ekonominio aktyvumo mažėjimas.

Įstaiga turi tvirtą technologinį ir organizacinį pagrindą. Iššūkius kelia finansavimo ribotumas, dėl kurio inovacijų diegimas vyksta lėčiau, ir keleivių įpročiai. Visgi galimybės, susijusios su tvaraus judumo politika, suteikia potencialą investuoti į viešojo transporto sistemos modernizavimą.

Suinteresuotosios šalys- Paslaugų naudotojai (klientai), visuomenė, steigėjas, įstaigos dalininkai, įstaigos darbuotojai.

Įstaiga veikia pagal tam tikras Panevėžio miesto savivaldybės tarybos įgaliotas funkcijas ir teikia paslaugas, kuriomis naudojasi Panevėžio miesto gyventojai ir svečiai. Įstaigos vykdoma veikla ir teikiamos paslaugos šiuo metu apibrėžtos Panevėžio miesto teritorijos administracinėse ribose. Rengiant Įstaigos strategiją buvo nustatytos svarbiausios suinteresuotos šalys ir išnagrinėti jų pagrindiniai lūkesčiai.

Įstaigos paslaugų naudotojai (klientai) yra viešojo transporto keleiviai pagal gyvenamąją vietą nuolatiniai Panevėžio miesto gyventojai, Panevėžio priemiesčio gyventojai, Panevėžio miesto svečiai, turistai.

Pagrindiniai iššūkiai naudotojų (klientų) aptarnavimo srityje:

1. Užtikrinti kokybišką aptarnavimą. Naudotojams (klientams) sukurti didžiausią vertę Įstaiga gali tik teikdama kokybiškas paslaugas. Kokybiškų paslaugų svarba didėja augant naudotojų lūkesčiams. Kiekvienas kontaktas turi būti kokybiškas tam, kad klientai susidarytų teigiamą įspūdį ir pakartotinai naudotųsi viešojo transporto paslaugomis.

2. Užtikrinti aukštą klientų pasitenkinimo rodiklį. Naudotojų kuriamą vertę Įstaiga matuoja viešojo transporto paslaugų naudotojų pasitenkinimo rodikliais. Rodikliai yra gaunami apklausiant respondentus, kurie naudojami paslaugomis.

Siekiant patenkinti klientų lūkesčius Įstaiga teikia didelį prioritetą darbuotojų profesionalumui, kvalifikacijos kėlimui ir dalykiniam tobulėjimui. Daliai Įstaigos darbuotojų savo funkcijoms atlikti yra būtinos specifinės žinios, o tokių darbuotojų darbo rinkoje nėra daug, todėl Įstaigos darbuotojai nuolat privalo tobulinti savo kompetencijas. Įstaiga stengiasi išlaikyti aukštos kvalifikacijos darbuotojus ir vertina ilgalaikius darbo santykius. Įstaigoje vertinamas kiekvienas žmogus, nuolat ieškomi ir taikomi įvairūs būdai, mažinantys darbuotojų kaitą. Strategiškai reikšmingas iššūkis - aukštos kompetencijos profesionalų pritraukimas ir išlaikymas įstaigoje, darbuotojų įtraukimas į Įstaigos tikslų siekimą.

5. 2026 – 2028 METŲ STRATEGINĖS VEIKLOS PLANAVIMAS

VIZIJA

Viešoji įstaiga „Panevėžio keleivinis transportas“ – dinamiška ir moderni regioninė transporto sektoriaus įstaiga, viešai teikianti visuomenės nariams kokybiškas keleivių vežimo ir aptarnavimo administravimo paslaugas socialinėje bei transporto srityse.

MISIJA

Viešoji įstaiga „Panevėžio keleivinis transportas“ - efektyviai naudojant turimus išteklius užtikrinti keleivinio kelių transporto viešųjų paslaugų teikimą Panevėžio regione.

STRATEGINIAI TIKSLAI IR UŽDAVINIAI

1 strateginis tikslas: Skatinti miesto ir regiono gyventojus naudotis viešuoju transportu, formuojant patogų gyventojams viešojo transporto tinklą, teikiant kokybiškas, tarptautinius standartus atitinkančias viešojo transporto administravimo paslaugas.

- 1.1 Uždavinys: Formuoti ir optimizuoti viešojo transporto maršrutų tinklą.
- 1.2 Uždavinys: Gerinti viešojo transporto punktualumą ir reguliarumą.
- 1.3 Uždavinys: Stebėti ir laiku reaguoti į besikeičiančius keleivių poreikius.
- 1.4 Uždavinys: Skatinti viešojo transporto bilietų pardavimą.
- 1.5 Uždavinys: Užtikrinti keleivių informavimą laiku.

2 strateginis tikslas: Integruoti reguliaraus viešojo transporto maršrutų ir tvarkaraščių tinklus bei bilietų sistemas miestui, priemiesčiui ir regionui.

- 2.1 Uždavinys: Įdiegti regioninę vieningo e.bilieto sistemą.
- 2.2 Uždavinys: Sukurti vieningą Panevėžio miesto ir rajono viešojo transporto maršrutų tinklo koordinavimą ir planavimą.
- 2.3 Uždavinys: Sukurti bendrą keleivių informavimo sistemą regione.

3 strateginis tikslas: Įstaigos vertės didinimas ir įvaizdžio gerinimas.

- 3.1 Uždavinys: Užtikrinti skaidrią įstaigos veiklą.
- 3.2 Uždavinys: Įstaigos įvaizdžio tobulinimas socialinėje medijoje, žiniasklaidoje.

6. STRATEGINIŲ TIKSLŲ IR UŽDAVINIŲ ĮGYVENDINIMAS

Nr.	Priemonė	Priemonės įgyvendinimo rodiklis (produkto rodiklis)	Priemonės įgyvendinimo terminas	Atsakingas darbuotojas
1 STRATEGINIS TIKSLAS: Skatinti miesto ir regiono gyventojus naudotis viešuoju transportu, formuojant patogų gyventojams viešojo transporto tinklą, teikiant kokybiškas, tarptautinius standartus atitinkančias viešojo transporto administravimo paslaugas.				
1.1 uždavinys: Formuoti ir optimizuoti viešojo transporto maršrutų tinklą.				
1.1.1.	Esamų susisiekimo maršrutų optimizavimas	2 (du) maršrutai per metus	2026-2028	Direktorius
1.2 uždavinys: Gerinti viešojo transporto punktualumą ir reguliarumą.				
1.2.1.	Koordinuoti transporto judėjimą realiu laiku ir vykdyti vežėjų kontrolę	Vežėjų darbo kokybės patikrinimai - 500 k/metus. El. patikrinimas per Pikas GPS sistemą.	2026-2028	Direktorius
1.2.2.	Laiku gauti informaciją apie mieste vykdomus gatvių infrastruktūros plėtros ir remonto darbus, darančius įtaką autobusų eismui.	Iki darbų pradžios patikslintų autobusų eismo tvarkaraščių dalis – 100 proc.	2026-2028	Direktorius
1.2.3.	Efektyvinti viešojo transporto tvarkaraščių sudarymą, naudojantis duomenų analitika	2026 m. ne mažiau 2 maršrutų tvarkaraščiai. 2027 m. ne mažiau 2 maršrutų tvarkaraščiai. 2028 m. ne mažiau 2 maršrutų tvarkaraščiai.	2026-2028	Direktorius
1.3 uždavinys: Stebėti ir laiku reaguoti į besikeičiančius keleivių poreikius.				
1.3.1.	Apdoroti, analizuoti viešojo transporto keleivių srautų duomenis, vizualizuoti rezultatus	Parengtų ataskaitų skaičius – 12 vnt. / metus	2026-2028	Direktorius
1.3.2.	Vykdyti nuolatinis rinkos tyrimus sudarant galimybę laiku reaguoti į pasikeitusius klientų poreikius, bei tinkamai organizuoti viešojo transporto darbą.	Atliktų rinkos tyrimų skaičius – 2 k. / metus	2026-2028	Direktorius
1.4 uždavinys: Skatinti viešojo transporto bilietų pardavimą.				
1.4.1.	Plėsti bilietų įsigijimo būdus ir vietas	Naujų bilietų prekybos vietų (POS) per metus. 2026 m. 2 nauji bilietų prekybos taškai (POS). 2027 m. 2 nauji bilietų prekybos taškai (POS). 2028 m. 2 nauji bilietų prekybos taškai (POS).	2026-2028	Direktorius

1.4.2.	El. biliet dalis (proc.) nuo bendro parduot biliet skai iaus	2026 m. \geq 89 proc. 2027 m. \geq 89,2 proc. 2028 m. \geq 89,4 proc. Pastaba: nurodyti rodikliai taikomi Panevėžio miesto viešajam transportui. Rodiklis rajonui (-ams): bus patikslintas įdiegus bendrą regioninę e.bilieto sistemą.	2026-2028	Direktorius
1.5 uždavinys: Užtikrinti keleivių informavimą laiku.				
1.5.1.	Informacijos realiu laiku teikimas naudojant IT kanalus (švieslentėse, mobiliuosiuose aplikacijose, internete, stotelių infoterminaluose, transporto priemonėse)	Palaikomos minimaliai 2 sistemos.	2026-2028	Direktorius
2 STRATEGINIS TIKSLAS: Integruoti reguliaraus viešojo transporto maršrutų ir tvarkaraščių tinklus bei bilietų sistemas miestui, priemiesčiui ir regionui.				
2.1 uždavinys: Įdiegti regioninę vieningo e.bilieto sistemą.				
2.1.1.	Įdiegti ir vystyti bendrą regioninę elektroninio bilieto sistemą	Įdiegta vystoma sistema - 1	2026-2028	Direktorius
2.1.2.	Panevėžio rajono viešojo transporto maršrutų ir tvarkaraščių integravimas į PKT mobiliąją aplikaciją	Mobili aplikacija - 1	2026-2028	Direktorius
2.1.3.	Sukurti regioną apjungiančią bilietų kainodarą	Regioninės kainodaros integravimas - 1	2026-2028	Direktorius
2.1.4.	Įdiegti vieningą dispečerių ir viešojo transporto vairuotojų komunikavimo sistemą regione	Įdiegta ir vystoma sistema - 1	2026-2028	Direktorius
2.2 uždavinys: Sukurti vieningą Panevėžio miesto ir rajono viešojo transporto maršrutų tinklo koordinavimą ir planavimą.				
2.2.1.	Apjungti miesto ir rajono savivaldybių viešojo transporto maršrutus į vieningą e.bilieto sistemos tinklą	Tinklo apjungimas - 1	2026-2028	Direktorius
2.2.2.	Efektyviai planuoti keleiviams patrauklius maršrutus ir persėdimo taškus, siekiant sudaryti miesto ir rajono gyventojams galimybę judėti viešuoju transportu viso regioninio tinklo ribose	Dėl planuojamo ir dar vystomo priemiestinio transporto pajungimo, rodiklis bus patikslintas.	2026-2028	Direktorius

2.2.3.	Planuoti ir koordinuoti viešojo transporto infrastruktūros plėtrą bei priežiūrą regiono mastu	Pagal Įstaigai iškeltus lūkesčius ir suformuotas siektinas rodiklių reikšmes, rodiklis bus patikslintas 2027 metais.	2026-2028	Direktorius
2.3 uždavinys: Sukurti bendrą keleivių informavimo sistemą regione.				
2.3.1.	Sujungti informaciją apie maršrutus, eismo tvarkaraščius, kelionės planavimo įrankius į vieningą informavimo sistemą	Informacinė sistema - 1	2026-2028	Direktorius
2.3.2.	Parengti Panevėžio miesto viešojo transporto schemą bei ją patalpinti pasirinktose miesto autobusų stotelėse	2026 m – 20 vnt.; 2027 m. –20 vnt. 2028 m. –20 vnt. Pastaba – Panevėžio miesto viešojo transporto stotelėse, kuriose yra įrengti paviljonai.	2026-2028	Direktorius
3 STRATEGINIS TIKSLAS: Įstaigos vertės didinimas ir įvaizdžio gerinimas.				
3.1 uždavinys: Užtikrinti skaidrią įstaigos veiklą.				
3.1.1.	Nustatyti rizikas, jas įvertinti, numatyti ir įgyvendinti rizikos valdymo priemonės	Rizikų vertinimo ir valdymo protokolas, 1 vnt.	2026-2028	Direktorius
3.1.2.	Viešuosius pirkimus vykdyti vadovaujantis Lietuvos Respublikos teisės aktų reikalavimais	Dėl neteislingai vykdomų viešųjų pirkimų sustabdytų pirkimų skaičius per metus – 0 vnt.	2026-2028	Direktorius
3.1.3.	Viešai skelbti Įstaigos veiklos ir finansines ataskaitas, ir kitą teisės aktais nustatyta informaciją	Informacija skelbiama ir / arba peržiūrima 1 kartą per ketvirtį.	2026-2028	Direktorius
3.2 uždavinys: Įstaigos įvaizdžio tobulinimas ir informacijos teikimas socialinėje medijoje, žiniasklaidoje.				
3.2.1.	Nuolat atnaujinti ir teikti kuo išsamesnę informaciją Įstaigos interneto svetainėje, socialiniuose tinkluose	Informacijos atnaujinimas interneto svetainėje, socialiniuose tinkluose ne rečiau kaip 1 kartą per mėn.	2026-2028	Direktorius
3.2.2.	Viešinti Įstaigos veiklą dalininkų interneto svetainėse ir vietinėje žiniasklaidoje	Paskelbtų pranešimų skaičius – 3 k. / metus	2026-2028	Direktorius

7. DALININKŲ LŪKESČIAI

Viešosios įstaigos „Panevėžio keleivinis transportas“ strateginis veiklos planas rengiamas vadovaujantis Panevėžio miesto ir rajono savivaldybių ir Pasvalio rajono savivaldybės strateginiuose plėtros planuose siektiniais tikslais, Įstaigos dalininkų keliamais lūkesčiais dėl Įstaigos veiklos kryptių, tikslų ir principų, kurie yra patvirtinti 2026 m. sausio 22 d. visuotinio dalininkų susirinkimo protokolu Nr.D-26-01.

Finansinis lūkestis Įstaigai – užtikrinti, kad Įstaigos sąnaudos neviršytų pajamų (įskaitant finansavimo pajamas).

Įstaigos vykdomų veiklų, siekiant jos įstatuose nustatytų veiklos tikslų ir atliekant funkcijas, rezultatų (rodiklių) nefinansiniai lūkesčiai:

Prioritetinė veikla	Siekiamas pokytis (vertinimo kriterijus, matavimo vienetas)	Siekiamą reikšmę (kryptis)		
		2026 m.	2027 m.	2028 m.
1. Veiklos kokybės ir efektyvumo vertinimas	1.1. Kelionių skaičius vienam gyventojui Panevėžio mieste (vnt.)	≥ 67	≥ 68	≥ 68
	1.2. Bendrų (su kitomis savivaldybėmis) viešojo transporto maršrutų skaičius (vnt.)	≥ 5	≥ 5	≥ 5
2. Keleivių pasitenkinimo vertinimas Panevėžio mieste	Keleivių pasitenkinimo viešojo transporto organizavimo paslaugomis rodiklis (skalėje nuo 0 iki 10 balų)	≥ 8,2	≥ 8,3	≥ 8,3
3. Veiklos rezultatų vertinimas	Įstaigai dalininkų nustatytų veiklos rezultatų vertinimo rodiklių siektinų reikšmių vykdymas (proc.)	≥ 65	≥ 67	≥ 69
4. Bendros regioninės elektroninio bilieto sistemos diegimas ir vystymas	Įdiegta ir vystoma e.bilieto sistema transporto priemonėse, vežančiose keleivius Savivaldybėse	1	1	1

Įstaiga privalo vadovautis galiojančiais teisės aktais, Įstaigos įstatais, gerąją valdysenos praktiką ir prisiimti atsakomybę už priimamus sprendimus, užtikrinti kokybišką Įstaigos veiklą.

8. STRATEGINIO VEIKLOS PLANO ĮGYVENDINIMO STEBĖSENA, KOREGAVIMAS, ATNAUJINIMAS

Strateginio veiklos plano įgyvendinimo priežiūros sistema.

Viešosios įstaigos „Panevėžio keleivinis transportas“ strateginis veiklos planas parengtas trejiems metams. Strateginio veiklos plano įgyvendinimui sudaromi metinės veiklos įgyvendinimo planai / programos.

Strateginio veiklos plano stebėseną vykdoma visą laikotarpį. Stebėseną organizuoja ir vykdo direktoriaus įsakymu paskirta strateginio planavimo ir įgyvendinimo priežiūros darbo grupė.

Strateginis veiklos planas gali būti koreguojamas: kiekvieno įgyvendinimo etapo pabaigoje, atsižvelgiant į įgyvendintos programos įsivertinimą, vidaus bei išorės audito pateiktas išvadas / pasiūlymus. Įstaigos bendruomenė turi galimybę teikti siūlymus ir pageidavimus dėl strateginio veiklos plano įgyvendinimo.

Direktoriaus pavaduotoja, laikinai atliekanti direktoriaus funkcijas



Kristina Očikienė