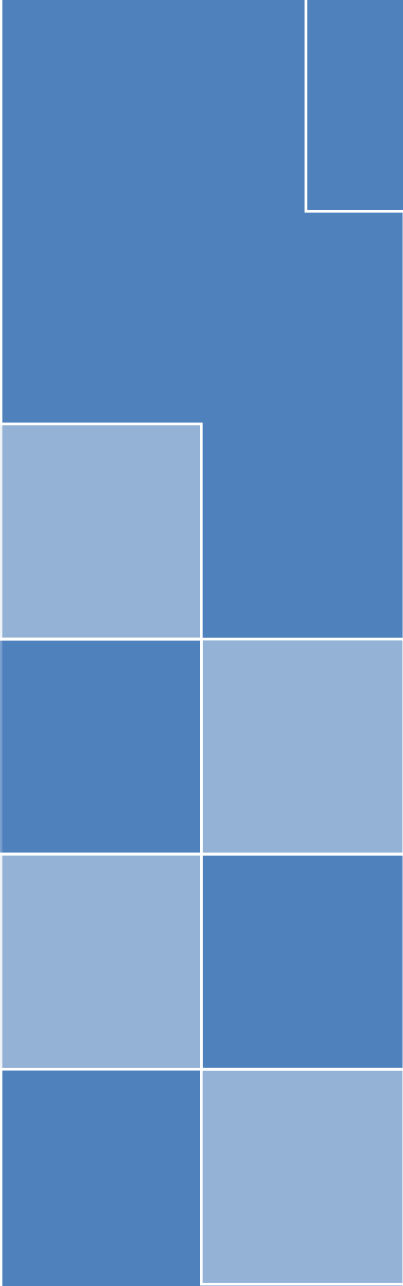




Strategia rozwoju usług komunikacyjnych

Plan proponowanych działań partnerskich
na lata 2014-2020 na obszarze powiatu
wołomińskiego





POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



**POWIAT
WOŁOMIŃSKI**

**UNIA
EUROPEJSKA**



Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Dokument powstał w ramach projektu:



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



**POWIAT
WOŁOMIŃSKI**

**UNIA
EUROPEJSKA**



Działania wspierające podnoszenie dostępności, jakości i efektywności usług publicznych w Powiecie Wołomińskim

Projekt realizowany przez Starostwo Powiatu Wołomińskiego we współpracy z gminami: Dąbrówka, Jadów, Klembów, Kobyłka, Marki, Poświętne, Radzymin, Strachówka, Tłuszcz, Wołomin, Ząbki, Zielonka.

Projekt częściowo finansowany przez Unię Europejską
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Zespół projektowy:

Kierownik – dr Grzegorz Grabowski

Jolanta Lejk; Joanna Balcerak-Wąż; Marzena Bańka; Sylwia Perzanowska; Iwona Pielka; Małgorzata Ufnal; Rafał Grześkiewicz; Tomasz Szczegielniak

Zespół konsultantów Centrum Doradztwa Strategicznego s.c. zaangażowanych w prace nad Strategią Rozwoju Usług Administracyjnych:

Ryszard Szczerba; Dagmara Bieńkowska; Cezary Ułasiński; Magdalena Widuch; Jakub Żywiec;

Współpraca na poziomie diagnozy do strategii:

Ewelina Romuzga; Aurelia Gawryś; Anna Odrzywołek; Małgorzata Majka

Opracowanie:

Centrum Doradztwa Strategicznego, 30 – 103 Kraków ul. Włóczków 22/3,
Tel. (12) 623 77 40, Fax (12) 623 77 85, www.cds.krakow.pl e-mail: cds@cds.krakow.pl





Spis treści

Część I. Wprowadzenie	4
1.1 Strategia rozwoju usług komunikacyjnych jako instrument partnerskiego podnoszenia jakości, efektywności i dostępności usług na obszarze powiatu wołomińskiego.....	4
1.2. Proces konstruowania Strategii Rozwoju Usług	6
1.3. Struktura dokumentu	9
Część II. Diagnostyczna.....	13
2.1. Główne wnioski z diagnozy jakości, efektywności i dostępności usług.....	13
2.2 Analiza SWOT	17
Część III. Strategiczna	20
3.1 Misja rozwoju usług	20
3.2 Plany działań dla domen strategicznego rozwoju.....	22
Część IV. Wdrożeniowa.....	27
4.1 Założenia systemu wdrażania i monitorowania Strategii.....	27
4.2 Wskaźniki monitorowania realizacji Strategii	30
4.3 Procedury wdrażania i monitorowania Strategii	35





Część I. Wprowadzenie

1.1 Strategia rozwoju usług komunikacyjnych jako instrument partnerskiego podnoszenia jakości, efektywności i dostępności usług na obszarze powiatu wołomińskiego

Strategia Rozwoju Usług Komunikacyjnych jest dokumentem odnoszącym się do obszaru zajmowanego przez 13 jednostek samorządu terytorialnego: Powiat Wołomiński oraz gminy: Dąbrówka, Jadów, Klembów, Kobyłka, Marki, Poświętne, Radzymin, Strachówka, Tłuszcz, Wołomin, Żąbki, Zielonka. Wspomniane jednostki były partnerami w realizacji projektu „**Działania wspierające podnoszenie dostępności, jakości i efektywności usług publicznych w powiecie wołomińskim**”, częściowo finansowanego przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013. W ramach powyższego Projektu zostały przeprowadzone wszystkie prace związane z opracowaniem finalnej wersji dokumentu. Przygotowanie dokumentu było odpowiedzią na potrzebę zaprogramowania działań w obszarze usług komunikacyjnych, które wymagają poprawy jakości, skuteczności i dostępności, ze względu na swój istotny wpływ na komfort życia mieszkańców oraz działalności przedsiębiorców oraz ich funkcjonowanie społeczne.

Prace nad dokumentem były okazją do dialogu pomiędzy przedstawicielami różnych jednostek samorządu terytorialnego z terenu powiatu wołomińskiego. Przy ich udziale powstał niniejszy dokument, uwzględniający projektowanie działań pod kątem możliwego wsparcia oferowanego w ramach nowej perspektywy finansowej UE do 2020 roku.

Ze względu na swoją specyfikę, przygotowany dokument strategiczny nie będzie miał wagi tradycyjnych, zintegrowanych strategii rozwoju JST, które ze względu na tryb procedowania mają charakter prawa miejscowego, przyjmowanego przez samorządowe organy uchwałodawcze (Rady Gmin/Powiatu). Będzie to materiał o charakterze fakultatywnym, opcjonalnym w realizacji, ale równocześnie wskazującym główne cele rozwojowe, wpisujące się dokumenty wyższego rzędu, wyznaczające obszary rozwojowe. Strategia Rozwoju Usług w wersji wypracowanej w modelu partycypacyjnym, będzie pakietem możliwych do realizacji zadań w układzie partnerskim, preferowanym w finansowaniu nowych projektów ze środków UE. Poniższy dokument daje odpowiedź na pytanie w jakim kierunku zmierzać, by wzmacniać zidentyfikowane na etapie diagnozy mocne strony i wykorzystywać pojawiające się szanse, a także jak reagować na słabości i zagrożenia wpływające na świadczone usługi komunikacyjne.

Strategia Rozwoju Usług Komunikacyjnych jest dokumentem wpisującym się w proces strategicznego myślenia o rozwoju tej sfery usług publicznych. Jest komplementarna z innymi dokumentami strategicznymi odnoszącymi się do świadczenia usług komunikacyjnych.





Krajowe dokumenty strategiczne i programy operacyjne odnoszące się do usług komunikacyjnych

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

Strategia Rozwoju Transportu (SRT) jest spójna ze średniookresową Strategią Rozwoju Kraju 2020. Aktywne Społeczeństwo, Konkurencyjna Gospodarka, Sprawne Państwo, a jej zapisy uwzględniają ustalenia obszarów interwencji SRK 2020, w szczególności obszaru II - Konkurencyjna gospodarka i zawartego w nim celu - Zwiększenie efektywności transportu. Uwzględnia również trendy oraz kierunki zmian wskazywane w sektorowych oraz horyzontalnych dokumentach unijnych. Wprowadza także nowe rozwiązania konieczne do wdrożenia w celu sprostanienia wymogom stojącym przed sektorem transportowym w I połowie XXI wieku.

SRT jeden z elementów przedsięwzięcia podjętego przez Rząd w 2009 r., jakim było zoptymalizowanie obowiązujących dokumentów strategicznych, tj. strategii i programów rozwoju, w tym programów wieloletnich. *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 roku)* (SRT) wyznacza najważniejsze kierunki działań oraz ich koordynację w obszarze swojego funkcjonowania. Jej wdrożenie pozwoli nie tylko usunąć aktualnie istniejące bariery, ale także stworzyć nową jakość zarówno w infrastrukturze transportowej oraz zarządzaniu, jak i systemach przewozowych.

Jest to średniookresowy dokument planistyczny, który stanowi integralny element spójnego systemu zarządzania krajowymi dokumentami strategicznymi. Wskazano w nim cele oraz kierunki rozwoju transportu w taki sposób, aby etapowo - do 2030 r. - możliwe było osiągnięcie celów założonych w Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju (DSRK) oraz Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju (SRK 2020). Transport stanowi bowiem jeden z najistotniejszych czynników wpływających na rozwój gospodarczy kraju, a dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa wzmacnia spójność społeczną, ekonomiczną i przestrzenną kraju.

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025.

Opracowanie przyjęte przez Radę Ministrów w dniu 27 czerwca 2005 roku. Nadrzędnym celem według tego dokumentu jest poprawa jakości systemu transportowego i jego rozbudowa zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju jako jednego z czynników decydujących o warunkach życia mieszkańców i o rozwoju gospodarczym kraju i regionów. W dokumencie przyjęto, że

zadania w zakresie rozwoju podstawowej sieci drogowej koncentrować się będą na:

- budowie wybranych odcinków autostrad i dróg ekspresowych,
- budowie obejść miejscowości,
- przebudowie dróg krajowych pod kątem bezpieczeństwa, w tym poprzez uspokojenie ruchu na przejściach dróg przez miejscowości oraz na przejazdach kolejowych,

a także na realizacji:

- programu wzmocnień nawierzchni,
- programu likwidacji zaległości w utrzymaniu.





Regionalne dokumenty strategiczne i programy operacyjne odnoszące się do usług komunikacyjnych

Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020 (wersja zaktualizowana)

Strategia Rozwoju Usług Komunikacyjnych wpisuje się w realizację celów pośrednich i kierunków zmian opisanych w Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020. W roku 2011 sfinalizowano proces okresowego monitoringu realizacji strategii. Jednym z podstawowych wniosków płynących z raportu z monitoringu był fakt, iż w ciągu 5 lat, które upłynęły od uchwalenia poprzedniej wersji podstawowego wojewódzkiego dokumentu strategicznego, zasadniczym zmianom uległy uwarunkowanie gospodarcze i prawne.

W dziedzinie gospodarki widoczne są w wyraźnym wzroście wskaźnika PKB per capita w województwie względem średniej unijnej (przekroczenie poziomu 75%), przy równoczesnym wzroście dystansu oddzielającego Warszawę od średniej wojewódzkiej. Oznacza to, iż aby utrzymać spójny i zrównoważony rozwój całego regionu należy w większym stopniu wzmacniać procesy dyfuzji impulsów rozwojowych na obszary wiejskie oraz pozametropolitarne.

Zmiany w otoczeniu prawnym miały miejsce zarówno na poziomie europejskim, krajowym, jak i regionalnym. Unia Europejska przyjęła nową strategię zatytułowaną Europa 2020: Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu. Wskazuje ona nowe wyzwania, którym muszą stawić czoła wszystkie państwa członkowskie, jak też regiony, które się na nie składają. Na poziomie krajowym najbardziej istotnym nowym dokumentem z punktu widzenia województw jest Krajowa strategia rozwoju regionalnego, dokument wyznaczający kierunki rozwoju regionów, zasady gospodarowania środkami oraz pociągająca za sobą obowiązek aktualizacji strategii wojewódzkich. Opracowywane jest też 8 innych strategii sektorowych, średnio- i długookresowa strategia rozwoju kraju, jak też koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju. Wreszcie, wśród dokumentów, do których należy dostosować nową strategię rozwoju województwa jest wojewódzki plan zagospodarowania przestrzennego, decyzję o aktualizacji którego Sejmik podjął uchwałą 166/10 już w październiku 2010 r.

Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego

1.2. Proces konstruowania Strategii Rozwoju Usług

Proces prac nad Strategią Rozwoju Usług Komunikacyjnych, który rozpoczęto w maju, a zakończono w grudniu 2013 r., koordynował zespół konsultantów Centrum Doradztwa Strategicznego s.c. D. Bieńkowska, C. Ulański, J. Szymańska.

Proces myślenia o rozwoju usług komunikacyjnych został zainicjowany przez projekt pn. „Działania wspierające podnoszenie dostępności, jakości i efektywności usług publicznych w



powiecie wołomińskim”, częściowo finansowanego przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013.

Prace nad dokumentem Strategia Rozwoju Usług Komunikacyjnych opierały się o wykorzystanie szeregu wzajemnie uzupełniających się metod, prac analitycznych, eksperckich i partycypacyjnych, spośród których wymienić należy:

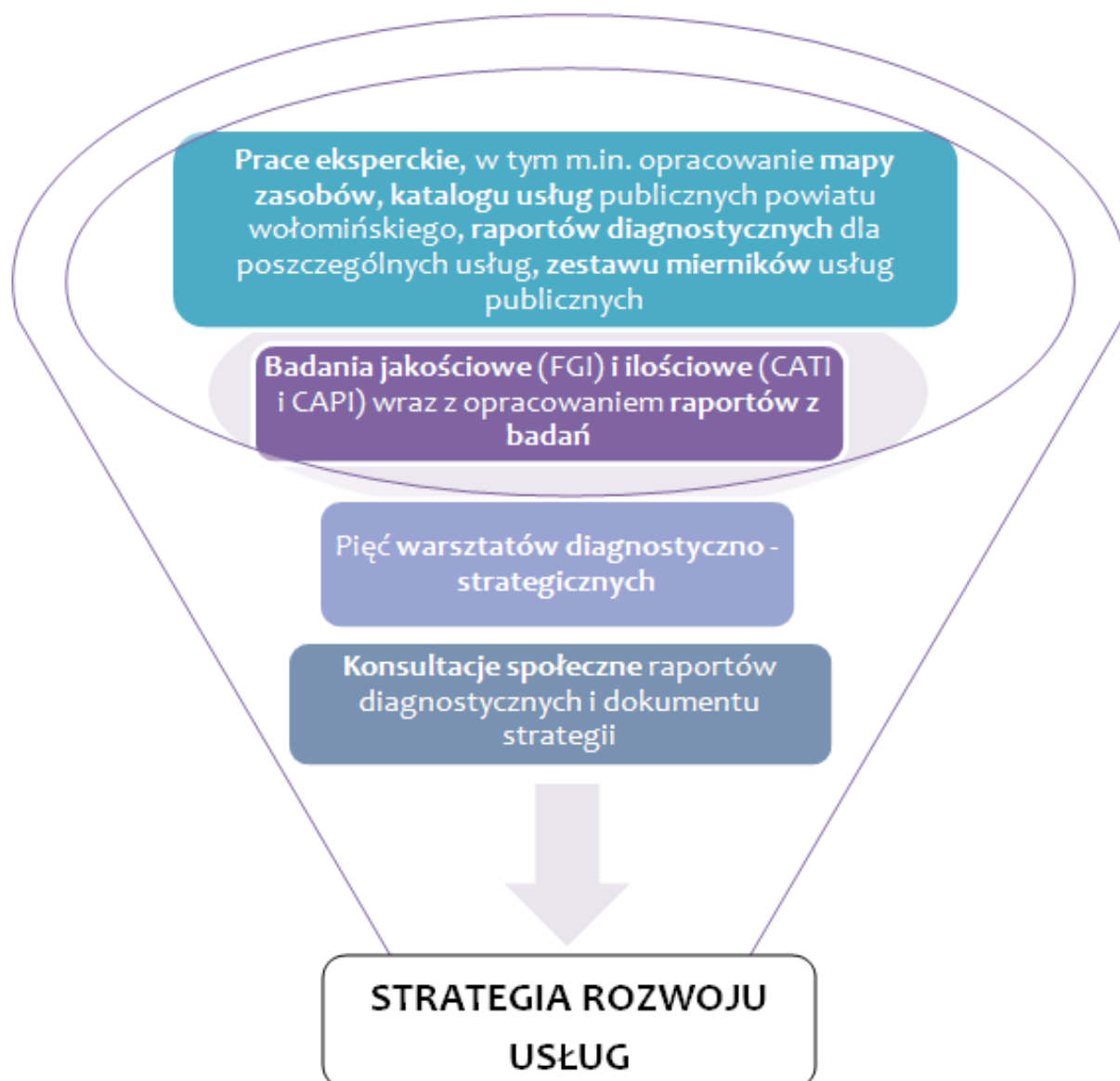
- analizę danych zastanych;
- badania ilościowe CATI i CAPI;
- badania jakościowe FGI;
- analizy strategiczne (analiza SWOT, PEST, analiza drzewo problemów – drzewo celów);
- spotkania warsztatowe skupiające przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego terenu powiatu wołomińskiego oraz przedstawicieli organizacji pozarządowych.

W ramach spotkań o charakterze warsztatowym wykorzystany został szereg różnego rodzaju metod pracy takich jak: technika grupy nominalnej – dająca w pierwszej kolejności szansę na pracę indywidualną, następnie dyskusję w zespołach, aby ostatecznie osiągnąć konsensus na sesji plenarnej; dyskusja moderowana; prace z formularzem (kwestionariuszem) oraz zmodyfikowana metoda delficka, opierająca się o kierowane do uczestników warsztatów zadania / pytania bazujące na opracowanym i przesłanym materiale powarsztatowym. Dzięki tej metodzie, każdy z uczestników warsztatów miał możliwość spokojnej, indywidualnej i odłożonej w czasie analizy, a konsultanci uzyskiwali pewność, że nie pominięto żadnych istotnych zagadnień i kwestii.





Prace nad Strategią Rozwoju Usług Komunikacyjnych





1.3. Struktura dokumentu

Konstrukcja Strategii Rozwoju Usług Komunikacyjnych odpowiada logice procesu strategicznego i obejmuje cztery zasadnicze części: część pierwszą – wprowadzającą, część drugą – strategiczną, część trzecią – operacyjną i część czwartą – wdrożeniową.

Część I Wprowadzająca

W części pierwszej, stanowiącej wprowadzenie do dokumentu, zawarto główne przesłanki procesu opracowywania Strategii Rozwoju Usług – przyjęte założenia wejściowe, przebieg oraz wykorzystane w procesie metody prac.

Część II Diagnostyczna

Część druga przedstawia zasadnicze wyniki diagnozy jakości, efektywności, skuteczności i dostępności usług komunikacyjnych świadczonych na terenie powiatu wołomińskiego wraz z głównymi trendami rozwojowymi dostrzegalnymi w tej sferze usług.

Część III Strategiczna

W części trzeciej przedstawiono swoisty rdzeń Strategii Rozwoju Usług w postaci misji oraz opisu domen strategicznego rozwoju usług w powiecie wołomińskim, uzupełniony o siatkę celów strategicznych, operacyjnych oraz zadań (ze wskazaniem zadań flagowych).

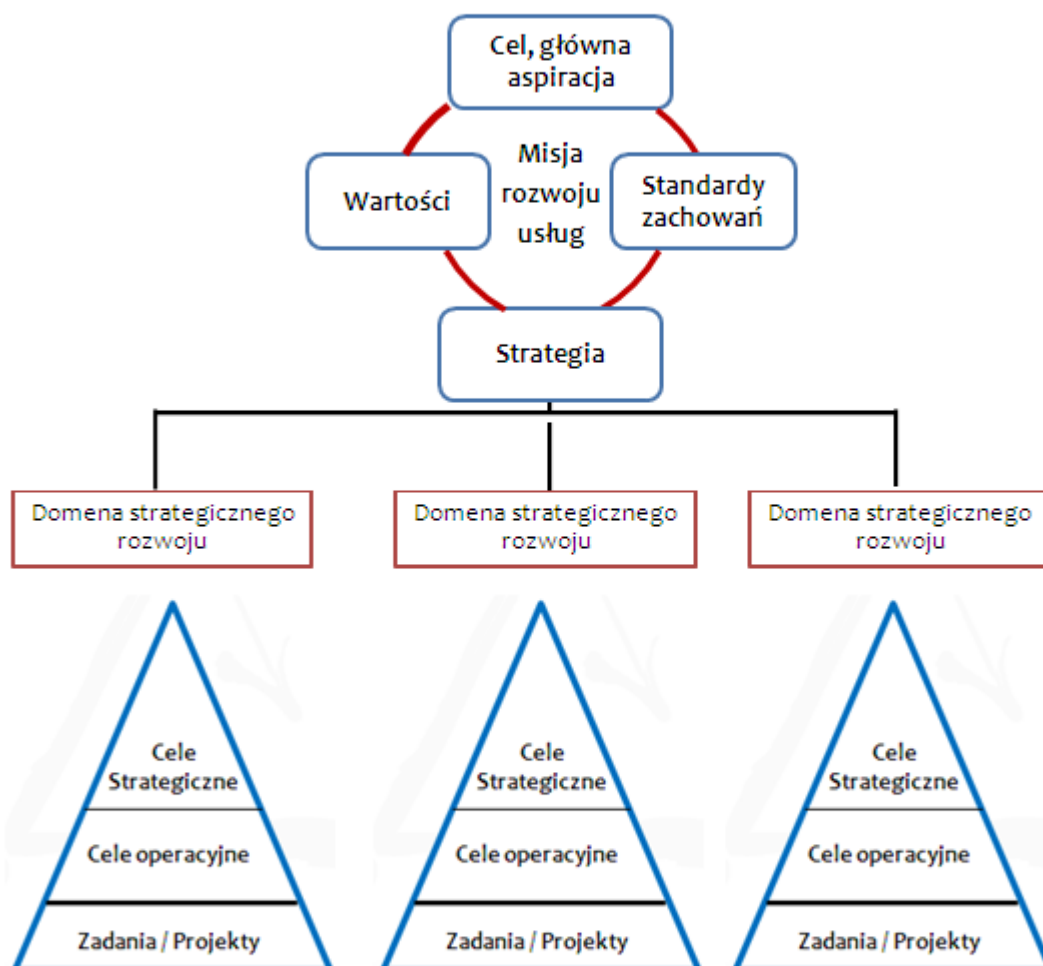
Część IV Wdrożeniowa

Zwienczenie dokumentu zawiera część czwartą, w której ujęto opis systemu wdrażania i monitorowania Strategii Rozwoju Usług wraz z zestawem służących temu wskaźników, procedur oraz określeniem podmiotów zaangażowanych w proces.

Część I Wprowadzająca

Raport diagnostyczny - diagnoza jakości, efektywności i dostępności usług

Część II
diagnostyczna



Część III Strategiczna

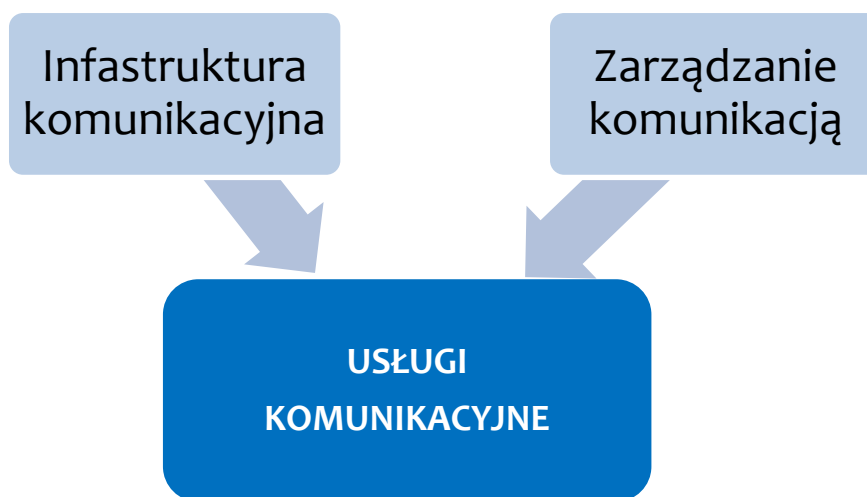


Część IV
Wdrożeniowa



1.4. Usługi komunikacyjne

Proces diagnostyczno-strategiczny, realizowany w ramach projektu, musiał zostać poprzedzony jasnym zdefiniowaniem zakresu pojęciowego poszczególnych usług. Za punkt wyjścia dla całości prac nad Strategią Rozwoju Usług Komunikacyjnych przyjęto regulacje ustawowe zawarte w Ustawie o samorządzie gminnym z 8 marca 1990 roku w ujednoliconym tekście ogłoszonym przez Marszałka Sejmu dnia 11 marca 2013 roku oraz Ustawę o samorządzie powiatowym z dnia 5 czerwca 1998 roku oraz wytyczne wynikające z oczekiwań zamawiającego niniejsze opracowanie, Starostwo Powiatu Wołomińskiego w ramach realizowanego projektu pn. „**Działania wspierające podnoszenie dostępności, jakości i efektywności usług publicznych w powiecie wołomińskim**”, częściowo finansowanego przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013. W trakcie I warsztatu strategicznego wspólnie zdecydowano, że mówiąc o usługach komunikacyjnych, które nie są wprost nazwane w przywołanych ustawach, jako zadania własne jednostek samorządu terytorialnego, należy rozumieć taki zakres działań i taki zakres usług, realizowanych tak przez jednostki samorządu terytorialnego jak i przez inne podmioty, których adresatami są mieszkańcy gmin Powiatu Wołomińskiego a usługi te i te działania mieszczą się w szerokim spektrum zagadnień związanych z przemieszczaniem się w przestrzeni osób w związku z ich funkcjonowaniem. Mając na uwadze tak określone usługi i działania składające się na to, co dla potrzeb badań i opracowania strategii rozwoju usług nazywane jest łącznie usługami komunikacyjnymi będą interpretowane w odniesieniu do dwóch obszarów.



Za infrastrukturę komunikacyjną przyjęto składniki materialne takie, jak systemy dróg dla komunikacji samochodowej, systemy dróg kolejowych skrzyżowania, przejazdy, wraz z systemami towarzyszącymi: przystankami, dworcami, parkingami, oświetleniem, oznakowaniem, system chodników, system ścieżek rowerowych, tabor przewozowy,



Za zarządzanie komunikacją przyjęto zespół zinstytucjonalizowanych działań takich, jak: asygnowanie w ramach budżetów gminnych i budżetu powiatowego środków na komunikację przeznaczonych na wydatki infrastrukturalne: inwestycje, utrzymanie, modernizacje i remonty, organizacja ruchu, system zarządzania ruchem, organizacja komunikacji zbiorowej, organizacja siatki połączeń dla komunikacji zbiorowej, uchwalanie przez gminy taryf przewozowych i systemów finansowego wspierania komunikacji zbiorowej.

Szczególnie ważnym elementem jest system informacji o komunikacji adresowany do mieszkańców. W części infrastrukturalnej to system nośników informacji: tablice informacyjne, drogowskazy, zasoby informatyczne hardwarowe i softwarowe, informacja w formie papierowej a w części zarządzania komunikacją to jest zarządzanie treścią informacji umieszczaną na nośnikach. Element informacji został potraktowany w ten szczególny sposób, gdyż jego znaczenie dla mieszkańców często jest niedoszacowane ze strony instytucji odpowiedzialnych za infrastrukturę i jej zarządzanie a w przypadku komunikacji zbiorowej informacja i jej dostępność, aktualność, łatwość w odbiorze mieszkańców jest kluczowa.





Cześć II. Diagnostyczna

2.1. Główne wnioski z diagnozy jakości, efektywności i dostępności usług

Poniższe wnioski są syntezą raportów badawczych odnoszących się do badań fokusowych, ilościowych oraz analizy danych zastanych przeprowadzonych w ramach projektu „**Działania wspierające podnoszenie dostępności, jakości i efektywności usług publicznych w powiecie wołomińskim**”. Przywołane wyniki pochodzą z poszczególnych typów badań:

- począwszy od badań fokusowych, które przyczyniły się do nakreślenia kontekstu analizowanej usługi oraz zebrania komentarzy, opinii i doświadczeń mieszkańców powiatu wołomińskiego;
- poprzez badania ilościowe, które pozwoliły zmierzyć natężenie zidentyfikowanych w badaniach jakościowych kwestii problemowych;
- kończąc na efektach prac analitycznych, bazujących na ogólnodostępnych danych statystycznych.

W badaniach szczególnie akcentowano głos osób niepełnosprawnych, członków rodzin wielodzietnych, osób, które ukończyły 65 lat a także mieszkańców obszarów wiejskich¹.

DIAGNOZA USŁUG PUBLICZNYCH W POWIECIE WOŁOMIŃSKIM

BADANIA FOKUSOWE

16 pogłębionych
wywiadów
grupowych

WARSZTATY DIAGNOSTYCZNE

5 warsztatów dla
każdej z usług

ANALIZA DANYCH ZASTANYCH

(BDL GUS, OKE, NFZ,
www.JST)

BADANIA ILOŚCIOWE

CATI: n=3477
CAPI: n=240



¹ Pełne wyniki badania, w postaci Raportu Diagnostycznego stanowią załącznik do dokumentu strategii.



Główne wnioski z badań jakościowych

Generalna ocena usług komunikacyjnych świadczonych na terenie powiatu wołomińskiego wypadła bardzo słabo. Na taki stan rzeczy wpływ miały dwa zasadnicze elementy – stan infrastruktury oraz oferta przewozowa. Mieszkańcy akcentowali przede wszystkim poniższe kwestie:

- Infrastruktura piesza – szczególnie negatywnie oceniana na obszarach wiejskich, gdzie brakuje chodników i bezpiecznych poboczy, również stan nawierzchni istniejącej infrastruktury budził zastrzeżenia.
- Infrastruktura rowerowa – wciąż poszatkowana, bez spójnej wizji rozwoju i spójnego systemu tras, które pozwalają dotrzeć z miejsca zamieszkania do miejsca pracy, edukacji czy rozrywki. Dodatkowo wskazywano na wykonanie istniejących dróg dla rowerów – podatne na zniszczenia nawierzchnie z kostki betonowej oraz brak odseparowanych tras rowerowych od ruchu samochodowego – brak poczucia bezpieczeństwa użytkowników jednośladów.
- Infrastruktura samochodowa – obserwowane stopniowe podnoszenia standardu dróg poprzez wymianę nawierzchni czy przeorganizowywanie ruchu, ale nadal doskwierający mieszkańcom brak atrakcyjnego połączenia samochodowego z Warszawą oraz niedostatek bezpiecznych i wysokiej jakości parkingów.
- Komunikacja zbiorowa – ograniczony zasięg, skoncentrowany głównie na trasie kolejowej w kierunku Warszawy; brak siatki połączeń pozwalającej na swobodne przesiadanie się pomiędzy różnymi przewoźnikami; nieatrakcyjna siatka połączeń – szczególnie poza godzinami szczytu i w weekendy oraz na obszarach wiejskich, oddalonych od Warszawy i magistrali kolejowej; niski standard oferowanego taboru – głównie kolejowego, który nie daje poczucia bezpieczeństwa i komfortu podróżowania; koszty podróży komunikacją zbiorową coraz mniej konkurencyjne w stosunku do komunikacji prywatnej; standard infrastruktury towarzyszącej – dworce, perony, kasy biletowe, parkingi, przystanki – niezachęcający do korzystania z oferty, nieprzystosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych i starszych.

W poprawie nakreślonego stanu rzeczy pomóc mogą przedsięwzięcia, którymi w pierwszej kolejności w opinii badanych powinny być: polepszanie siatki połączeń pomiędzy gminami poprzez uruchomienie powiatowego przewoźnika, zapewniającego częste odjazdy. Po drugie koordynacja i stworzenie spójnego systemu dróg dla rowerów. Trzecim zadaniem dla samorządów powinno być dążenie do przywrócenia wspólnego biletu, tak by usprawnić połączenie z Warszawą. Równocześnie powinny trwać prace nad przebudową dróg prowadzących w kierunku Warszawy, w celu zwiększenia bezpieczeństwa i skrócenia czasu przejazdu mieszkańców powiatu wołomińskiego.

Główne wnioski z badań ilościowych

Z badań wynika, że prawie 40% mieszkańców powiatu w ogóle nie korzysta z komunikacji zbiorowej (rzadziej korzystają z komunikacji zbiorowej mieszkańcy wsi niż miast). Najpopularniejszy kierunek to wyjazdy do Warszawy (54%). Ponad 1/3 badanych (37%) badanych





podróżuje codziennie, a 20% kilka razy w tygodniu. Pozostali badani (43%) korzystają z komunikacji zbiorowej sporadycznie, tj. rzadziej niż kilka razy w miesiącu.

Generalna ocena usług komunikacyjnych świadczonych na terenie powiatu wołomińskiego wypadła raczej nisko, tj. nieco powyżej 3 na skali 5-cio stopniowej.

Podróże piesze są najmniej popularne wśród badanych. Niespełna 7% badanych mieszkańców powiatu wołomińskiego deklaruje, że najczęściej podróżuje pieszo. Sposób ten jest ściśle związany z konkretną gminą w której mieszkają badani. W gminach o profilu miejskim, gdzie występuje większa gęstość zaludnienia, ten sposób podróży jest kilkakrotnie bardziej popularny niż w gminach typowo wiejskich, o bardzo niskiej gęstości zaludnienia.

Zdaniem osób, które najczęściej poruszają się na piechotę, główne problemy komunikacji zbiorowej to przede wszystkim zła jakość dróg oraz brak systemu połączonych ze sobą ścieżek rowerowych. Poruszanie się samochodem to najpopularniejszy sposób transportu indywidualnego wśród badanych mieszkańców powiatu wołomińskiego. Ponad 70% ankietowanych przyznaje, że z takiego sposobu komunikacji korzysta najczęściej.

Jako zachętę do korzystania z komunikacji zbiorowej – zarówno wśród poruszających się pieszo, rowerzystów, jak i zmotoryzowanych - wymieniano przede wszystkim dwa czynniki: wspólny bilet - PKP + bilet na komunikację miejską w Warszawie oraz niższe koszty biletu.

Do głównych problemów w zakresie komunikacji zbiorowej, zdaniem osób korzystających najczęściej z samochodu należą: zła jakość dróg, korki oraz brak systemu połączonych ze sobą ścieżek rowerowych.

Wśród osób sporadycznie używających komunikacji publicznej większość badanych wskazała na podróże samochodowe (70%), po około 7% badanych wskazało na rower oraz przemieszczanie się na piechotę, a 14% stwierdziło, że w ogóle nie ma potrzeb komunikacyjnych.

Ogólna ocena zadowolenia z komunikacji zbiorowej, wyrażona na skali pięciostopniowej wyniosła 3,21 to znaczy nieco powyżej wartości neutralnej „ani zła, ani dobra”. Oceny wyższe uzyskiwały częściej rejony miejskie niż wsie.

Dostępność oferty przewozowej na terenie powiatu wołomińskiego oceniana jest na poziomie 3,51. Najwyżej dostępność oferty oceniono w przypadku połączeń autobusowych do Warszawy oraz połączeń kolejowych do sąsiednich gmin.

Częstotliwość odjazdów autobusów do Warszawy oraz pociągów do sąsiednich gmin uznano za umiarkowanie pozytywną na terenie całego powiatu wołomińskiego. Nieco gorzej oceniono częstotliwość odjazdów pociągów do Warszawy oraz autobusów do sąsiednich gmin.

Komfort podróży został oceniony przez badanych na podobnym poziomie co zadowolenie z komunikacji zbiorowej w ogóle. Jest to ocena pomiędzy oceną dobrą a neutralną (ani źle, ani dobrze). Zdaniem oceniających, komfort podróży autobusem jest nieco większy niż podobnej, jeżeli chodzi o kierunek, podróży pociągiem.



Bezpieczeństwo podróży zostało ocenione nieco wyżej niż pozostałe dwa aspekty – blisko oceny dobrej. W przypadku dwóch różnych form transportu zaznaczyła się już znaczna różnica, otóż transport autobusowy oceniany jest jako bardziej bezpieczny niż przejazd koleją.

Koszty przejazdów zostały ocenione przez badanych najniżej spośród wszystkich aspektów. Mieszkańcy powiatu wołomińskiego średnio są zadowoleni z cen przejazdów w komunikacji zbiorowej w ogóle. Natomiast przejazdy koleją postrzegane są przez badanych jako mniej korzystne niż przejazdy autobusami.

Średnia ocen infrastruktury komunikacyjnej dla całego powiatu wołomińskiego wyniosła 3,3, a więc powyżej oceny neutralnej. Na tym samym, stosunkowo niskim poziomie, oceny przyznawano zarówno komunikacji autobusowej co kolejowej, oceny te również nie zależały od kierunku podróży.

Zła jakość dróg, korki oraz brak systemu połączonych ze sobą ścieżek rowerowych – to trzy najistotniejsze problemy do rozwiązania w zakresie komunikacji. Mieszkańcom wsi szczególnie przeszkadza brak chodników i poboczy na terenach wiejskich oraz korki.

Główne wnioski z analizy danych zastanych

Powiat wołomiński odznacza się przeciętnym (średnim) stopniem zaspokojenia potrzeb ludności w zakresie usług komunikacyjnych. Powiat wołomiński cechuje się bardzo wysoką dostępnością dróg lokalnych (powiatowych oraz gminnych). Gęstość dróg lokalnych w powiecie wołomińskim (214,4 km / 100 km²) jest znacznie większa niż średnio w Polsce, województwie mazowieckim, jak również subregionie warszawskim wschodnim. Niemniej jednak powiat wołomiński odznacza się niezadowalającym stanem technicznym lokalnych ciągów komunikacyjnych. Udział dróg lokalnych o nawierzchni twardej ulepszonej w powiecie wołomińskim (46,3%) jest mniejszy niż przeciętnie w kraju, województwie mazowieckim oraz subregionie warszawskim wschodnim. Równocześnie należy zaznaczyć, iż powiat wołomiński charakteryzuje się bardzo wysokim udziałem (60,4%) dróg gminnych nieposiadających twardej nawierzchni. Ponadto powiat wołomiński cechuje się niskim poziomem dostępności ścieżek rowerowych. Jednocześnie wyodrębnione drogi dla rowerzystów znajdują się jedynie w gminach: Wołomin, Żąbki, Zielonka oraz Radzymin. W granicach powiatu wołomińskiego funkcjonuje zarówno drogowy (publiczny i prywatny), jak i kolejowy transport zbiorowy. Niemniej jednak gminy powiatu wołomińskiego cechują się wyraźnie zróżnicowanym stopniem dostępności do usług komunikacji publicznej. Najlepszym poziomem dostępności do usług transportu zbiorowego odznaczają się gminy miejskie i miejsko-wiejskie powiatu, położone w sąsiedztwie bądź niedalekiej odległości od Warszawy (Żąbki, Marki, Zielonka, Kobylka, Tłuszcz, Wołomin, Radzymin). Równocześnie należy zauważyć, iż pomimo wyraźnego wzrostu wydatków budżetowych gmin na transport i łączność, jaki nastąpił w latach 2007 – 2012, wartość nakładów majątkowych w tym obszarze kształtuje się na niezadowalającym poziomie. Niemniej jednak trzeba zwrócić uwagę, iż udział nakładów finansowych na transport oraz łączność w całkowitych wydatkach budżetowych powiatu (17,0%), a także poziom tychże nakładów w przeliczeniu na 1 mieszkańca, w przypadku powiatu wołomińskiego są znacznie wyższe w porównaniu ze średnią dla Polski, województwa mazowieckiego i subregionu warszawskiego wschodniego.



2.2 Analiza SWOT

Mocne strony	Słabe strony
Infrastruktura Komunikacyjna – centralne w powiecie usytuowanie linii kolejowej (z wyłączeniem gminy Dąbrówka, – Rail Baltica- separacja ruchu dalekobieżnego tranzytowego od ruchu lokalnego; nowe możliwości planowania KZ, – stosunkowo gęsta siatka dróg: powiatowych, wojewódzkich, drogi krajowe, drogi gminne umożliwiające włączanie się do systemu dróg o znaczeniu ponadlokalnym – brak systemu dróg jednokierunkowych- sanowi to rezerwę komunikacyjną dla rozwoju ruchu rowerowego i podnoszenia bezpieczeństwa użytkowników dróg, – mocno skrystalizowane ośrodki koncentracji ruchu: przede wszystkim Warszawa oraz Wołomin, co umożliwia ukierunkowaną koncentrację działań w planowaniu i zarządzaniu komunikacją, w szczególności KZ – S8- jej istnienie umożliwia gminom osiąganie dodatkowych dochodów w związku z korzystnym biznesowo położeniem terenów inwestycyjnych	Infrastruktura Komunikacyjna – słabe planowanie przestrzenne; nie uwzględnianie w lokalnych MPZP potrzeb komunikacyjnych wynikających z rozwoju osiedli mieszkaniowych, – niespełnienie parametrów technicznych przez drogi powiatowe (szerokość pasa drogowego, długości łuków) co niekiedy uniemożliwia wprowadzanie udogodnień dla KZ- nie można lokować zatok przystankowych, – sieć drogowa ze względu na szerokości pasów drogowych uniemożliwia budowę pasów dedykowanych KZ, – geometria ulic (gminnych) uniemożliwia eksploatację dużych pojazdów KZ, – zdewastowana nawierzchnia dróg powiatowych zniechęca do organizowania przez przewoźników tras na zdewastowanych nawierzchniach, – przeciążenie dróg w godzinach szczytów komunikacyjnych w kierunku Warszawy, – S8 oraz inne drogi krajowe zmieniają topografię atrakcyjności biznesowej terenu, co w skali mikro w niektórych przypadkach uniemożliwia rozwój (ograniczenia przestrzenne we włączaniu się do ruchu na drogach krajowych), – Rail Baltica- przyczyni się do powstania tuneli-miejsc potencjalnie niebezpiecznych dla pasażerów kolei, – KZ brak bezpośrednich połączeń miejscowości gminnych z Wołominem- miastem powiatowy, – układ drogowy w obrębie miast niekorzystny dla efektywnej KZ („długie” miasta np. Marki), – słaba lub brak infrastruktury Park&Ride, Bike&Ride, Kiss&Ride – brak ścieżek rowerowych do głównych ciągów komunikacyjnych, – zły stan taboru kolejowego na trasach „na wschód” w szczególności złys ta techniczny wagonów, – linie prywatne np. „J” i „W” eksploatują stare i wysłużone autobusy- brak standardów po stronie gmin dla pojazdów eksploatowanych przez przewoźników, – niskie nakłady na drogi powiatowe- brak remontów, niewykonywanie zabieg



Zarządzanie Komunikacją – Dostępna lokalna łączność z siecią Internet poprzez różne media i wielu operatorów, – dobre praktyki w organizacji KZ na poziomie gminy (przykład Ząbek), – umiejętność dobrego kontraktowania przewozów KZ – istnienie dużego podmiotu ZTM, który działa w obrębie aglomeracji warszawskiej, – znane dobre praktyki w koordynowaniu KZ na poziomie regionalnym/ funkcjonalnym (wiedza osób/ mieszkańców powiatu), – doświadczenie w organizacji KZ ponad gminami, między gminami	eksploatacyjne np.: czyszczenie rowów odwadniających wzdłuż dróg, obniżanie poboczy dla umożliwienia spływu wody z jezdni, – przy szkołach brak miejsc do bezpiecznego wysadzenia z samochodu dzieci, – bezpieczna droga rowerem do szkoły- brak, – zły stan nawierzchni dróg, – brak nakładów na infrastrukturę dla pasażerów: przystanki, wiaty odpowiednio wyposażone w ławki, kosze na śmieci, rozkłady jazdy, – brak dróg o wyższej kategorii nacisku na oś dla przewozów towarowych co skutkuje degradacją dróg dla samochodów osobowych i pojazdów KZ, – niskie nakłady na utrzymanie i naprawę dróg, Zarządzanie Komunikacją – brak działań promujących ruch pieszy i rowerowy, – słabe planowanie informacji o KZ, – mocno rozproszona informacja o KZ- brak koordynacji między przewoźnikami, nieangażowanie się samorządów w działania koordynacyjne, – brak dynamicznej informacji pasażerskiej- opóźnienia, stan połączeń, – niekorzystanie z dobrych praktyk sprawdzonych w innych ośrodkach w kraju lub zagranicą, – brak koordynacji KZ na poziomie powiatu: autobusy/ kolej/ inne, – brak koordynacji KZ na poziomie regionalnym/ funkcjonalnym, – ZTM jako monopolista wprowadza dyktat warunków dostępu do sieci, – rozdrobnienie działań w obszarze planowania/ organizowania KZ w ramach zarządzania komunikacją na poziomie gmin i powiatu, – brak pieniędzy na rozwój KZ, – brak odciążenia przewozu towarowego przewożonego drogami przez gminy powiatu wołomińskiego- słabe wykorzystanie w tym celu sieci kolejowej,
Szanse	Zagrożenia
– Fundusze UE umożliwiające finansowanie z ramach Programu Spójności rozbudowę infrastruktury i systemów zarządzania komunikacją, – Zapowiedz UE promowanie finansowania projektów realizowanych we współpracy	– regulacje na poziomie krajowym nie promują KZ poprzez system ulg pozostawiając to regulacjom lokalnym, – krótka perspektywa planowania działań i ich skutków- syndrom kadencyjności władzy pochodzącej z wyborów



gmin, – Perspektywa wzrost PKB i wzrostu przychodów gmin, – Budowa Rail Baltica, – Budowa dróg szybkiego ruchu: drogi krajowe S8, S17 – Modernizacja i rozbudowa dróg wojewódzkich: DW631, DW634, – wyższy niż średnia krajowa dochód na mieszkańca w powiecie wołomińskim w szczególności w gminach sąsiadujących bezpośrednio z Warszawą, –	pow szechnych, – ustawodawstwo krajowe i UE w dziedzinie ochrony środowiska spowalnia działania w rozwoju komunikacji, – dochody gmin podwarszawskich pochodzące z odpisu z PIT uszczuplone na skutek niemeldowania się na ich terenie osób, które faktycznie tam mieszkają a nominalnie są zameldowania w Warszawie, – prawo budowlane i lokalne MPZP umożliwiają lokowanie osiedli mieszkaniowych na terenach trudnych z punktu widzenia włączenia ich w infrastruktury KZ, – „kultura samochodu” wzorec utrudniający promowanie KZ gdyż korzystanie z samochodu jest wciąż ważnym elementem i wyznacznikiem statusu społecznego, – „dom z ogródkiem” jako przeciwny model dla zamieszkiwania w osiedlach o zwartej zabudowie wielorodzinnej w konsekwencji podwyższa koszty KZ, – zmiana sposobu życia- wielomiesięczne zamieszkiwanie w domach letniskowych generuje sezonowe strumienie ruchu a infrastruktura nie jest na to przygotowana, – zmiana sposobu spędzania wolnego czasu- częste wyjazdy poza teren zamieszkania w rejony turystyczne – Warszawska Linia Średnicowa nie ma możliwości przyjęcia połączeń z kierunku Wołomina ponad te istniejące, – dworzec kolejowy Warszawa Wileńska jest zbyt mały dla rozwoju połączeń z kierunku Tłuszcz, – przystanek drugiej linii metra nie jest połączony bezpośrednio tunelem z dworcem Warszawa Wileńska co wydłuża czas przesiadki,
---	--



Cześć III. Strategiczna

3.1 Misja rozwoju usług

Myślenie o rozwoju usług komunikacyjnych na terenie powiatu wołomińskiego podobnie jak strategiczne myślenie o rozwoju innych usług publicznych świadczonych na poziomie samorządowym oraz planowanie działań sprzyjających takiemu rozwojowi wymaga odpowiedzi na kluczowe pytania: *Po co to robimy i co jest naszą aspiracją? Jakie są obszary, w których chcemy skoncentrować swoje wysiłki? W oparciu o jakie wartości działamy? Jakie standardy prowadzenia polityki rozwoju są dla nas istotne?* Pytania te odnoszą się w równym stopniu do firm, instytucji publicznych, jak i organizacji pozarządowych zastanawiających się nad swoim rozwojem, a odpowiedź na nie określa się najogólniej jako opis Misji lub precyzyjniej - poczucie Misji (ang. *sens of mission*). Zgodnie z takim ujęciem wypracowana została misja rozwoju usług komunikacyjnych, która zgodnie z wykorzystanym w procesie strategicznym modelem Ashridge złożona jest z czterech elementów. Na misję Rozwoju Usług Komunikacyjnych składają się zatem:

- **główny cel** – zasadnicza aspiracja rozwoju usług;
- **domeny strategicznego rozwoju** – podstawowe obszary prowadzenia rozwoju świadczonych usług;
- **wartości** – istotne z punktu widzenia rozwoju usług, to w co wierzymy;
- **standardy zachowań organizacyjnych** – procedury, polityki i schematy działania.

Tak określoną misję rozwoju usług komunikacyjnych, pomimo wyodrębnienia czterech elementów, należy postrzegać i odczytywać jako integralną całość. Misja w modelu Ashridge to główny cel wskazujący podstawowy kierunek działań, domeny strategicznego rozwoju – określające obszary koncentracji wysiłków, ale także wartości oraz standardy zachowań, które towarzyszą procesowi wyboru i realizacji zadań, wpisujących się w określone w celu i strategii główne kierunki rozwoju. W takim ujęciu misja stanowi „rdzeń” dokumentu Strategia Rozwoju Usług Komunikacyjnych, który kolejno wypełniany i uszczegółowiany jest (w kolejnych rozdziałach) poprzez zapisy celów strategicznych, operacyjnych oraz zadań (w tym propozycji zadań flagowych).

Czteroelementowa misja rozwoju usług komunikacyjnych na terenie powiatu wołomińskiego i wchodzących w jego skład gmin przedstawiona jest poniżej.





Misja według modelu Ashridge





3.2 Plany działań dla domen strategicznego rozwoju

Zgodnie z zapisem misji rozwoju usług komunikacyjnych wyodrębnione zostały dwie domeny (obszary) rozwoju usług. Nadano im następujące brzmienie:

- **Domena 1. Nowoczesna infrastruktura komunikacyjna z adekwatny do potrzeb taborem komunikacji zbiorowej z rozwiązaniami „bez wykluczeń”**
- **Domena 2. Efektywne zarządzanie komunikacją w tym w szczególności komunikacją zbiorową (KZ)**

W ramach niniejszego rozdziału przedstawiono krótką charakterystykę każdej z domen strategicznego rozwoju usług komunikacyjnych oraz plany działań dla każdej z nich. Plan działania dla domeny obejmuje trzy zasadnicze poziomy:

- poziom **celów strategicznych** (odpowiadających na pytanie: po co to robimy?);
- poziom **celów operacyjnych** (odpowiadających na pytanie: jak to robimy?);
- poziom **zadań** (odpowiadających na pytanie: co konkretnie robimy?).

Domena 1. Nowoczesna infrastruktura komunikacyjna z adekwatnym do potrzeb taborem komunikacji zbiorowej z rozwiązaniami „bez wykluczeń”

Tak zdefiniowania Domena strategiczna zawiera w sobie przesłanie zgodne z oczekiwaniami społecznymi i aspiracjami mieszkańców powiatu wołomińskiego. Potwierdzeniem tak określonej domeny, odnoszącej się do infrastruktury, jest wynik przeprowadzonych w ramach projektu badań i wynik prac warsztatowych. Nowoczesna infrastruktura to taka, która jest tworzona i utrzymywana według najlepszych standardów znanych w krajach o poziomie rozwoju, do którego aspirujemy i dążymy. W oczywisty sposób najczęściej odnosimy się do rozwiązań stosowanych z powodzeniem w wysokorozwiniętych krajach Unii Europejskiej. Mieszkańcy powiatu wołomińskiego szczególnie dużą wagę przywiązują do drożnego systemu dróg transportu kołowego oraz dobrze funkcjonującego systemu połączeń kolejowych. Drożne komunikacyjnie drogi i dobrze funkcjonujący system połączeń kolejowych jest warunkiem kluczowym, a wręcz decydującym o jakości życia mieszkańców powiatu wołomińskiego. Wynika to z faktu, którym jest bardzo bliskie sąsiedztwo Warszawy, centralnego, silnego ośrodka ciężenia realizacji bardzo wielu potrzeb mieszkańców. Bliskie sąsiedztwo takiego ośrodka jest elementem bardzo pozytywnym i korzystnym, ale bez właściwych działań związanych z komunikacją i dostosowaniem jej do wygodnego, dostępnego ekonomicznie sposobu korzystania z niej może czynić iluzję możliwość korzystania z dobrodziejstw stwarzanych przez taki ośrodek. Obecny stan infrastruktury oceniany jest jako zły. Subiektywna ocena mieszkańców powiatu wołomińskiego dotycząca stanu



infrastruktury oceniana jest poprzez pryzmat działań, które zostały podjęte i przyniosły konkretne efekt na podobnych do powiatu wołomińskiego obszarach sąsiadujących z Warszawą. Przykładem tego może być stan taboru kolejowego na liniach obsługiwanych przez Szybka Kolej Miejską. Stan taboru na tych liniach jest znacząco lepszy, co w subiektywnej ocenie mieszkańców jest obierane, jako pewna forma dyskryminowania mieszkańców obszarów aglomeracji warszawskiej zamieszkałych na terenie gmin, przez które przechodzi linia kolejowa biorąca początek na dworcu Warszawa Wileńska, jak i w gminach położonych w bezpośrednim jej sąsiedztwie. Permanentny stan trwający od wielu, wielu lat, którym są korki na drogach w kierunku Warszawy w szczególności w czasie szczytów komunikacyjnych, powoduje, że mieszkańcy za ten stan rzeczy obwiniają lokalne władze samorządowe. Jakkolwiek ocena ta może być niesprawiedliwa, gdyż najczęściej sytuacje te dotyczą dróg krajowych i wojewódzkich, to dla mieszkańca, który jadąc do Warszawy stoi w korku w Markach, Ząbkach, Zielonce, czy w Kobyłce intuicyjnie za ten stan rzeczy obwinia władze tych właśnie gmin.

Domena 2. Efektywne zarządzanie komunikacją w tym w szczególności komunikacją zbiorową (KZ)

Komunikacja, dla sprawnego jej funkcjonowania wymaga funkcjonowania systemu zarządzania. Przez system zarządzania w rozumieniu tego opracowania jest cały zbiór zinstytucjonalizowanych działań, których celem jest: zarządzanie budową, utrzymaniem, remontami i modernizacją infrastruktury drogowej, zarządzanie komunikacją zbiorową- jej planowanie, organizacja, ocena funkcjonowania, zarządzanie informacją o komunikacji- informacja o planowanych budowach i remontach, bieżąca informacja o stanie dróg, informacja o komunikacji zbiorowej (tablice informacyjne, rozkłady jazdy). Z uwagi na to, że infrastruktura tworząca układ komunikacyjny dróg jest strukturą złożoną, gdyż składa się z elementów zarządzanych przez bardzo wiele podmiotów: Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich, Zarząd Dróg Powiatowych Starostwa Wołomińskiego, gminne zarządy dróg, Polskie Linie Kolejowe a i organizacją komunikacji zbiorowej zajmuje się również wiele podmiotów: PKS-y, Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie, prywatni przewoźnicy autobusowi, Koleje Mazowieckie, Tanie Linie Kolejowe, koordynowanie funkcjonowaniem wymaga zaangażowania wszystkich tych podmiotów. W praktyce jest to niewykonalne, aby podmioty te uzależniały swoje działania od uzgodnionych wzajemnie postanowień, ale jest możliwe i ze wszech miar pożądane podejmowanie skutecznych prób koordynowania działań. Koordynacja taka powinna mieć charakter zadaniowy w początkowej swojej fazie i ewoluować w kierunku koordynacji funkcjonalnej. Koordynacja zadaniowa to taka, która podejmowana jest w celu rozwiązania konkretnego problemu. Bardzo dobrym przykładem funkcjonowania takiej koordynacji zadaniowej na terenie powiatu wołomińskiego była koordynacja działań gmin i powiatu wołomińskiego w ramach „wspólnego biletu” we współpracy z ZTM, Kolejami Mazowieckimi i WKD. Koordynacja funkcjonalna w rozumieniu tego opracowania ta taka, której celem są działania zmierzające do znalezienia rozwiązania problemu (o ile tzw „wspólny bilet” był konkretnym zadaniem, to w kontekście koordynacji funkcjonalnej mógł być elementem większej całości, którą mógł być na przykład powiatowy program rozwoju dostępnej ekonomicznie komunikacji zbiorowej).



Lepsze zrozumienie zakresu domen, będzie możliwe przez pryzmat zdefiniowanych celów strategicznych.

1. **Dostosowanie infrastruktury do potrzeb, bez wykluczeń** (określenie „bez wykluczeń” stwierdzono w trakcie prac warsztatowych, że w najlepszym sposób określa cel strategiczny: bez wykluczania kogokolwiek z możliwości bycia uczestnikiem komunikacji w szczególności KZ),
2. **Systemowa powiatowa międzygminna koordynacja komunikacją** (wdrożenie powiatowego systemu koordynowania komunikacją w oparciu o powołanie jednostki koordynującej komunikacją i działania z nią związane w szczególności nakierowane na koordynowanie działań związanych z komunikacją zbiorową, która ma swój wieloletni budżet i uprawnienia do reprezentowania powiatu i gmin tworzących powiat na szczeblu regionalnym),
3. **Zwiększenie korzystania przez mieszkańców powiatu z KZ** (uruchomienie powiatowego programu promującego KZ poprzez zmianę postaw i zachowań).

W ramach prac warsztatowych stwierdzono, że kluczowym czynnikiem dla powodzenia wdrożenia i realizacji strategii rozwoju usług komunikacyjnych jest czynnik organizacyjny; powołanie na poziomie ponad gminnym jednostki, którą roboczo nazwano Biurem Koordynacji Zarządzania Komunikacją (BKZK) z jego dwoma działami:

1. zarządzanie infrastrukturą,
2. zarządzanie KZ i promocją KZ

Wyniki prac warsztatowych oraz praktyka wskazują na to, że koordynowanie działań gmin koncentrowane na rozwoju i rozwiązywaniu problemów komunikacji zbiorowej jest kluczowym czynnikiem sukcesu strategii rozwoju usług komunikacyjnych. Żadna z gmin powiatu, ani sam powiat, nie posiada środków, które pozwolą na samodzielne i efektywne rozwiązanie problemów związanych z komunikacją, a problemy komunikacji zbiorowej nie będą rozwiązywane samodzielnie przez żadną z gmin.

Strategiczne cele i zadania

Cel strategiczny 1: Dostosowanie infrastruktury do potrzeb, bez wykluczeń

(Koordynowanie efektywnego społecznie zarządzania Infrastrukturą)

Cele operacyjne:

1. Wypracowanie i określenie obowiązujących standardów tak dla infrastruktury jak i samej organizacji KZ- jednolite standardy dla gmin, na rzecz z których pracuje BKZK,
 - a) Stworzenie jednej platformy wymiany informacji między gminami dotyczących infrastruktury dla KZ,
 - b) Zdefiniowanie standardów dla infrastruktury
2. Diagnoza stanu obecnego dla celów KZ:





- a) Stanu infrastruktury,
- b) Sposobu organizacji KZ,
- 3. Inwentaryzacja dróg i ich stanu w BKZK w oparciu o platformę wymiany informacji między gminami,
 - a) Inwentaryzacja dróg i ich stanu,
 - b) Inwentaryzacja planów budowy, przebudowy, modernizacji, remontów dróg ważnych i mających wpływ na KZ,
 - c) Inwentaryzacja planów budowy, przebudowy, modernizacji, remontów infrastruktury gestorów mediów w części mających wpływ na KZ,
- 4. Zaprojektowanie i uruchomienie działania systemu obligatoryjnej wymiany informacji gmin i gestorów sieci infrastrukturalnych z BKZK:
 - a) Opracowanie procedur wymiany informacji pomiędzy gminami a gestorami sieci infrastrukturalnych,
 - b) opracowanie procedur zbierania informacji przez BKZK pochodzącej z gmin i dystrybucja tej informacji pomiędzy gminami

Cel strategiczny 2: **Systemowa powiatowa międzygminna koordynacja komunikacją**
(Zarządzanie Komunikacją Zbiorową)

Cele operacyjne:

- 1. Stworzenie bazy potrzeb; uzgodnienia międzygminne dotyczące rozwoju KZ- czego potrzebują poszczególne gminy i jaki zakres współpracy w zarządzaniu KZ uznają za potrzebny,
 - a) Baza potrzeb związana z dowozem dzieci i młodzieży do szkół,
 - b) Baza potrzeb dla osób korzystających z KZ w drodze do pracy i szkoły,
 - c) Baza potrzeb dla KZ w czasie świąt i dni wolnych od pracy
- 2. Uzgodnienie modelu finansowania działania BKZK,
 - a) Uzgodnienie na poziomie BZKZ polityki taryfowej,
 - b) Uzgodnienie modelu finansowania i rozliczania KZ na poziomie BKZK,
- 3. Uzgodnienie polityki komunikacyjnej dla poszczególnych gmin w koordynacji przez BKZK jako wytycznych dla MPZP
 - a) Wytyczenie kluczowych korytarzy komunikacyjnych dla KZ na terenie powiatu,
 - b) Wskazanie terenów na potrzeby parkingów w ramach rozwiązań Parkuj i Jedz jako elementu systemu KZ opartego o szkielet- linię kolejową na terenie powiatu wołomińskiego

Cel strategiczny 3: **Zwiększenie korzystania przez mieszkańców powiatu z KZ i alternatywnych dla komunikacji indywidualnej form podróżowania**
(uruchomienie powiatowego programu promującego KZ w celu zmiany postaw i zachowań).





Cele operacyjne:

1. Stworzenie bazy informacji o KZ dla mieszkańców
 - a) Opracowanie materiałów informacyjnych o KZ w różnych formatach do umieszczania na gminnych tablicach informacyjnych, w prasie lokalnej, ulotkach, broszurach, w formatach elektronicznych odpowiednich do umieszczania na serwisach społecznościowych,
 - b) Zaprojektowanie i wdrożenie elektronicznej platformy informacyjnej o KZ – dedykowana aplikacja, system SMS, strona www o KZ na terenie powiatu.
2. Podnoszenie świadomości mieszkańców o korzyściach wynikających z KZ
 - a) Cykliczne akcje promowania KZ w formie eventów,
 - b) Docieranie z bezpośrednią informacją do mieszkańców w formie listów i ulotek dołączanych do korespondencji urzędowej,
 - c) Organizowanie dni „bez samochodu” z darmowymi przejazdami dla kierowców,
3. Promowanie poruszania się pieszo i na rowerze jako alternatywnych dla samochodów zdrowych form przemieszczania się:
 - a) Promowanie pieszego poruszania się w drodze do i ze szkoły, w drodze do pracy i w celu załatwiania spraw
 - b) Promowanie poruszanie się na rowerze

Proponowane zadania flagowe do realizacji:

1. Wdrożenie powiatowego systemu koordynowania komunikacją,
2. Uruchomienie powiatowego programu promującego KZ- celem jest zmiana postaw i zachowań,
3. Uruchomienie platformy informacyjnej dedykowanej mieszkańcom o komunikacji w tym w szczególności KZ,
4. Uruchomienie aplikacji umożliwiającej uzyskiwanie w czasie rzeczywistym informacji o stanie realizacji przewozu w stosunku do rozkładu jazdy dla wszystkich przewoźników świadczących usługi KZ w powiecie wołomińskim.





Część IV. Wdrożeniowa

4.1 Założenia systemu wdrażania i monitorowania Strategii

Prezentowany dokument strategiczny, jako wykaz możliwych do realizacji projektów partnerskich z zakresu usług komunikacyjnych, nie niesie ze sobą obligatoryjnego obowiązku realizacji zapisanych w nim celów i zadań. Nie mniej jednak, partycypacyjny model jego wypracowania oraz zobowiązania poszczególnych partnerów projektu, stanowi uzasadnioną przesłankę do wypracowania i wdrożenia systemu monitorowania stopnia realizacji strategii. W przypadku usług komunikacyjnych należy mieć na uwadze to, że usługi komunikacyjne realizowane na obszarze powiatu wołomińskiego są realizowane w oparciu o bazę infrastruktury kolejowej w całości zarządzanej na poziomie powiatowym a w przypadku kluczowych drogowych korytarzy komunikacyjnych są one zarządzane w większości przez GDDKiA oraz przez MZD oraz w części przez powiat wołomiński i gminy powiat tworzące. Oznacza to, że jednostki samorządu terytorialnego nie mają bezpośredniego wpływu na decyzje operacyjne i strategiczne podejmowane w tych instytucjach i przedsiębiorstwach, które działają na poziomie ponadpowiatowym. Fakt ten jednak z drugiej strony stanowi silną przesłankę do tego, aby na poziomie powiatu powołać jednostkę dla międzygminnej i powiatowej koordynacji zarządzania komunikacją. Samodzielnie żadna z gmin i bez zaangażowania gmin we współpracę z powiatem nawet sam powiat nie będą silnym part do uzgodnień z koleją czy z GDDKiA a nawet na poziomie województwa mazowieckiego skuteczne artykułowanie interesów powiatu i jego gmin skuteczne będzie możliwe o ile jest ono prezentowane przez jeden wspólny ośrodek. Dlatego też chcąc realizować strategię rozwoju usług komunikacyjnych wyrażoną w misji „Komunikacja optymalnie zaspokajająca potrzeby mieszkańców, bez wykluczeń” i opartą na współpracy jednostek samorządu terytorialnego powinno być oparte o działania zinstytucjonalizowane, czyli należy powołać jednostkę, którą roboczo w czasie prac warsztatowych nazwano Biurem Koordynacji Zarządzania Komunikacją (BKZK). Byłaby to jednostka utworzona przez gminy i powiat z umocowaniem do reprezentowania powiatu jednak zanim zaczęło by funkcjonować BKZK ktoś musi przyjąć na siebie obowiązek zainicjowania zmiany i przyjąć funkcje lidera zmiany. Z uwagi na ponadgminne kompetencje rolę taką w naturalny sposób powinno przyjąć Starostwo Powiatu Wołomińskiego i powołać Pełnomocnika do spraw utworzenia BKZK. Głównym celem pracy Pełnomocnika w pierwszym etapie organizacji systemu koordynacji zarządzania komunikacją byłoby doprowadzenie do zawarcia międzygminnych i powiatowego porozumień o współpracy w zakresie koordynowania zarządzania komunikacją. Mając na uwadze to, że gminy jakkolwiek wykonawczo reprezentowane przez burmistrzów i wójtów a w przypadku powiatu przez starostę, do zawarcia takiego porozumienia muszą mieć delegację pochodzącą z rad gmin i z rady powiatu, co w praktyce oznacza wielomiesięczny proces. Pełnomocnik musiałby przyjąć na siebie obowiązek promowania zawarcia porozumienia i musiałby być skutecznie wspierany przez burmistrzów i wójtów. Trzeba też uwzględnić to, że nie wszystkie gminy w jednakowy sposób mogą odczuwać potrzebę zawarcia porozumienia dlatego też okres promowania, przekonywania i wyjaśniania korzyści powinien być zamknięty w kilku miesiącach, po których te gminy, które



porozumienia chcą zawrzeć i je realizować mogły przystąpić do powołania BKZK i rozpocząć skoordynowane wdrażanie strategii rozwoju usług komunikacyjnych. Nie oznacza to, że te gminy, które nie przystąpią od początku do porozumienia i pracy z BKZK będą pozbawione tego przywileju w przyszłości, ale z całą pewnością w większym stopniu będą musiały się dostosować do pierwotnie przyjętych rozwiązań, niż muci realnie wpływać na kompleksowy kształt funkcjonowania przyjętego modelu systemu koordynacji zarządzania komunikacją, systemu takiego, który będzie odpowiadał specyfice wypracowanych założeń strategicznych.

Fakt podejmowania skoordynowanych działań w obszarze zarządzania komunikacją będzie tworzyć rzetelne przesłanki do tego, by były zgodne z proponowanymi Programami Operacyjnymi UE na lata 2014-2020 oraz z dokumentami strategicznymi, wskazującymi kierunki rozwoju dla usług komunikacyjnych, daje też szansę na realne wykorzystanie wypracowanych propozycji zadań poprzez możliwe wsparcie finansowe ze środków UE pochodzących z nowej perspektywy finansowej.

Proces wdrażania i monitorowania „Strategii Rozwoju Usług Komunikacyjnych” opierać się będzie o zasady, wpisujące się w przyjętą i uzgodnioną misję rozwoju usług:

- Podejmowanie działań w interesie mieszkańców (antropocentryzm),
- Równość szans mieszkańców powiatu,
- Eliminowanie wykluczeń i jakichkolwiek form dyskryminacji w dostępie i korzystaniu z komunikacji,
- Efektywności finansowej komunikacji,
- Rzetelności w wydatkowaniu środków
- Transparentności – tak dla gmin i powiatu jak i dla mieszkańców,
- Partnerskiej współpracy i otwartości na środowiska mieszkańców, przedsiębiorców i wszystkich interesariuszy

Strategia będzie wdrażana i monitorowana przez BKZK reprezentujące poszczególne gminy i powiat, przy wykorzystywaniu wypracowanych i dostępnych narzędzi oraz procedur. Określenie mechanizmów weryfikacji i oceny postępów w zakresie realizacji założonych działań oraz osiągania postawionych celów ma szczególne znaczenie w kontekście założenia partnerskiej realizacji większości ujętych w dokumencie zamierzeń strategicznych. Podmiotami zaangażowanymi w proces wdrażania, monitorowania i oceny „Strategii Rozwoju Usług Komunikacyjnych” oraz pełniącymi określone w nim role będą:

- I. *Strażnik Strategii* – na etapie pierwszym etapie wdrożenia Pełnomocnika Starosty powiatu wołomińskiego do spraw utworzenia BKZK, docelowo Kierownik BKZK
- II. *Opiekunowie Domen*: Kierownik ds koordynacji zarządzania infrastrukturą i Kierownik ds koordynacji zarządzania KZ i promocji KZ
- III. *Partnerzy* – przedstawiciele podmiotów i instytucji zaangażowanych w proces realizacji zadań w ramach poszczególnych domen strategicznych reprezentujący poszczególne JST w tym w szczególności NGO i lokalne media.



STRAŻNIK STRATEGII- KIEROWNIK BKZK

**Strażnik Strategii - pełnomocnik
starosty ds. powołania BKZK,
docelowo kierownik BKZK**

- inicjuje i koordynuje proces monitoringu;
- określa standardy bieżącego monitorowania wdrażania Strategii (wprowadza niezbędne zmiany do procedury monitoringu);
- kieruje pracą Kierownika ds koordynacji zarządzania infrastrukturą (domena infrastruktura) i Kierownika ds koordynacji zarządzania KZ i promocji KZ (domena zarządzanie KZ)
- kieruje i odpowiada za wdrażanie i monitoring Strategii Rozwoju Usług;
- scala i opracowuje uzyskane od Opiekunów domen informacje oraz przygotowuje rekomendacje dot. wdrażania Strategii;
- przedstawia wyniki monitoringu i rekomendacje poszczególnym gminom i powiatowi;
- przygotowuje budżet BKZK i zabiega o zapewnienie finansowania dla planowanych przedsięwzięć strategicznych (monitoruje możliwość pozyskania środków zewnętrznych na partnerskie realizacje w zakresie usług administracyjnych;
- mobilizuje zasoby na rzecz realizacji działań zapisanych w Strategii (wdrażania Strategii);
- odpowiada za aktualizację zapisów Strategii.

KIEROWNICY DOMEN:

- w sposób stały monitorują realizację zadań i stopień osiągnięcia celów w ramach poszczególnych domen;
- pozyskują i agregują informacje i dane mające służyć monitoringowi danej domeny;
- formułują rekomendacje dotyczące wdrażania zapisów poszczególnych domen;
- przygotowują i przekazują Strażnikowi Strategii cykliczną informację dot. stanu wdrażania zapisów domen;
- podejmują działania na rzecz angażowania partnerów do realizacji założeń poszczególnych domen.

PODMIOTY ZAANGAŻOWANE W PROCES MONITORINGU DOMEN:

- przekazują Kierownikom domen informacje nt. realizowanych zadań wpisujących się w założenia poszczególnych domen oraz statystyki i dane pomocne w procesie monitorowania wskaźników rezultatu dla domen;
- zgłaszają Kierownikom domen pojawienie się trudności lub dodatkowe potrzeby związane z wdrażanymi zadaniami uwzględnionymi w Strategii.

**Kierownik ds koordynacji
zarządzania infrastrukturą**

**Kierownik ds koordynacji
zarządzania KZ i promocji KZ**



sekretarze z
poszczególnych
JST

odpowiedzialni w
jst za infrastrukturę
komunikacyjną

sekretarze z
poszczególnych
JST

odpowiedzialni w
jst za infrastrukturę
komunikacyjną

administratorzy
stron www i profili
na portalach
społecznościowych
JST

NGO i lokalne
media

administratorzy
stron www i profili
na portalach
społecznościowych
JST

NGO i lokalne
media





4.2 Wskaźniki monitorowania realizacji Strategii

System monitorowania powinien zapewnić ocenę skuteczności działań, które będą podjęte dla realizacji kierunków wyznaczonych przez „Strategię Rozwoju Usług Komunikacyjnych”. Monitoring usług komunikacyjnych odbywać się będzie na dwóch zasadniczych poziomach:

- A. wskaźników produktów i rezultatów mających swoje źródło w efektach poszczególnych realizowanych zadań strategicznych (monitoring w oparciu o zapisy Strategii);
- B. danych statystycznych obrazujących stan jakości, efektywności, skuteczności i dostępności usług komunikacyjnych w powiecie wołomińskim, w celu stworzenia odpowiedniego tła wartości wskaźników powinny być umiejscowione w szerszym kontekście (subregionalnym, regionalnym, krajowym), dlatego w miarę dostępności danych informacje na temat wartości wskaźników mogą być prezentowane:
 - w liczbach bezwzględnych (lub procentowo),
 - w porównaniu do średniej wojewódzkiej i krajowej,
 - w ujęciu zmiany od roku bazowego oraz ostatniego badania (dynamika).

Poniżej podana jest lista będąca propozycją wskaźników. Należy mieć na uwadze to, że proponowana lista nie jest listą zamkniętą. Stanowi ona propozycję wypracowaną w trakcie spotkań warsztatowych. Wskaźniki o tyle są użyteczne, o ile mogą być interpretowane w prosty sposób i dzięki ich interpretacji mają wartość poznawczą, a przez to przyczyniają się do świadomej wiedzy o stanie, zmianach, trendach w rozwoju usług komunikacyjnych. Z uwagi na to, że w przypadku usług komunikacyjnych mamy do czynienia ze zjawiskami, które charakteryzują się niezbyt dużą dynamiką zmian, to jako okres dla wyliczania danego wskaźnika proponuje się rok. Przyjęcie rocznego okresu dla wyliczania wartości wskaźnika oznacza, że o ile mamy do czynienia ze stabilną sytuacją to nie ma potrzeby wyliczania wskaźnika częściej, jednak jeżeli dzieje się coś, co w istotny sposób wpływa na warunki realizacji usług komunikacyjnych w obszarze danej domeny to, w ramach zarządzania sytuacyjnego, należy dokonać wyliczeń wskaźnika aby móc podjąć właściwe działania w przypadku niekorzystnych zmian.

USŁUGI KOMUNIKACYJNE					
Wskaźniki	Wartość miernika	Wskaźnik i jakości usług	Wskaźniki efektywności/skuteczności usług	Wskaźniki dostępności usług	Źródło weryfikacji danych
Wskaźniki ilościowe					
Długość dróg w zarządzie jst	W kilometrach			x	Dane jst
Długość dróg z utwardzoną	W	x		x	





USŁUGI KOMUNIKACYJNE					
Wskaźniki	Wartość miernika	Wskaźnik i jakości usług	Wskaźniki efektywności/skuteczności usług	Wskaźniki dostępności usług	Źródło weryfikacji danych
nawierzchnią	kilometrach				
Długość dróg utwardzonych z dobrą nawierzchnią (dobra nawierzchnia to taka, która nie wymaga remontu)	W kilometrach	x		x	Dane jst
Udział % dróg z dobrą nawierzchnią do łącznej długości dróg	%	x			Dane jst
Długość dróg bez utwardzonej nawierzchni	W kilometrach			x	
Długość dróg z chodnikiem po jednej stronie jezdni, w tym długość chodnika dostosowana dla osób na wózkach,	W kilometrach			x	
Długość dróg z chodnikiem po obu stronach jezdni w tym długość chodnika dostosowana dla osób na wózkach,	W kilometrach			x	
Długość ścieżek rowerowych	W kilometrach			x	Dane jst
Długość ścieżek rowerowych komunikacyjnych (bez ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym)	W kilometrach	x		x	Dane jst
Liczba stanowisk dla samochodów osobowych parkuj i jedz P&R zarządzanych przez jst	Ilość stanowisk			x	Dane jst
Liczba stanowisk dla rowerów dojedz i jedz B&R zarządzanych przez jst	Ilość stanowisk			x	Dane jst
Dostosowanie infrastruktury dla potrzeb rodziców z wózkami i wózków inwalidzkich: długość chodników dostosowanych do długości chodników łącznie	W kilometrach	x		x	Dane jst
Wskaźniki finansowe					
Wielkość budżetu na budowę dróg	W PLN		x		Dane jst





USŁUGI KOMUNIKACYJNE

Wskaźniki	Wartość miernika	Wskaźnik i jakości usług	Wskaźniki efektywności/skuteczności usług	Wskaźniki dostępności usług	Źródło weryfikacji danych
Wielkość budżetu na remont dróg	W PLN		x		Dane jst
Udział % budżetu na budowę dróg w całym budżecie jst	%	x	x		Dane jst
Udział % budżetu na remont dróg w całym budżecie jst	%	x	x		Dane jst
Wielkość budżetu na budowę ścieżek rowerowych	W PLN		x		
Wielkość budżetu na budowę ścieżek rowerowych o charakterze komunikacyjnym (z wyłączeniem ścieżek rekreacyjnych)	W PLN	x	x		
Wielkość budżetu na budowę parkingów Parkuj i Jedź P&R	W PLN	x	x		
Wielkość budżetu na budowę parkingów rowerowych B&R	W PLN	x	x		
Wskaźniki komunikacji zbiorowej					
Liczba przystanków KZ (bez kolei) na terenie jst,	Ilość przystanków			x	Dane jst
Liczba przystanków KZ „na żądanie”	Ilość przystanków	x		x	Dane jst
Wydatki jst związane z KZ na 1 mieszkańca	W PLN/mieszkańca		x		Dane jst
Wydatki jst na przejazdy KZ na 1 mieszkańca	W PLN/mieszkańca		x		Dane jst
Korzystanie z KZ przez osoby niepełnosprawne ruchowo (wózki): - przystanki KZ dostosowane dla osób niepełnosprawnych ruchowo i do obsługi wózków-liczba dostosowanych/ liczby wszystkich	Liczba przystanków przystosowanych vs wszystkie przystanki	x	x		
Korzystanie z KZ przez osoby niepełnosprawne ruchowo (wózki):	Liczba pojazdów przystosowanych	x	x		





USŁUGI KOMUNIKACYJNE					
Wskaźniki	Wartość miernika	Wskaźnik i jakości usług	Wskaźniki efektywności/skuteczności usług	Wskaźniki dostępności usług	Źródło weryfikacji danych
- pojazdy KZ dostosowane dla osób niepełnosprawnych ruchowo i do przewozu wózków-liczna dostosowanych/ liczby wszystkich	wanych vs wszystkie pojazdy				
System dofinansowania bezpośredniego kosztów przejazdu dla osób niepełnosprawnych korzystających z KZ: liczba osób korzystających, wydatki ogółem, wydatek na 1 osobę	Ilość osób, PLN ogółem, PLN/ mieszkańca	x	x		
System dopłat i zniżek w KZ adresowanych do rodzin 3+ : liczba osób korzystających, wydatki ogółem, wydatek na 1 osobę	Ilość osób, PLN ogółem, PLN/ mieszkańca			x	Dane jst
Dostosowanie infrastruktury KZ dla osób niepełnosprawnych: liczba przystanków dostosowanych według standardów: wózki inwalidzkie, niesłyszący, niewidzący, dysfunkcje ruchowe w ogólnej liczbie przystanków,	Liczna przystanków przystosowanych vs wszystkie przystanki	x		x	Dane jst
Dostosowanie taboru KZ dla osób niepełnosprawnych: liczba autobusów dostosowanych według standardów: wózki inwalidzkie, niesłyszący, niewidzący, dysfunkcje ruchowe w ogólnej liczbie autobusów według przewoźników,	Liczna pojazdów przystosowanych vs wszystkie pojazdy	x		x	Dane jst
Wskaźniki bezpieczeństwa komunikacji zbiorowej					
Bezpieczeństwo 1) liczba przystanków w zasięgu monitoringu do liczby przystanków wyrażona proporcją x/y (k) lub (a),		x			Dane jst





POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



**POWIAT
WOŁOMIŃSKI**

**UNIA
EUROPEJSKA**



Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

USŁUGI KOMUNIKACYJNE

Wskaźniki	Wartość miernika	Wskaźnik i jakości usług	Wskaźniki efektywnoś ci/skuteczno ści usług	Wskaźni ki dostępno ści usług	Źródło weryfikac ji danych
liczba pojazdów z kamerami monitorującymi do liczby pojazdów- komunikacja kolejowa		x			Dane jst
liczba pojazdów z kamerami monitorującymi do liczby pojazdów- komunikacja autobusowa		x			Dane jst

Opracowanie:

Centrum Doradztwa Strategicznego, 30 – 103 Kraków ul. Włóczków 22/3,
Tel. (12) 623 77 40, Fax (12) 623 77 85, www.cds.krakow.pl e-mail: cds@cds.krakow.pl





4.3 Procedury wdrażania i monitorowania Strategii

W procesie wdrażania oraz weryfikacji i oceny stopnia realizacji zamierzeń strategicznych przewidziano trzy podstawowe procedury postępowania. Są to:

I. Procedura przepływu informacji, gromadzenia danych i sprawozdawczości

Sprawozdanie z postępów w realizacji zadań uwzględnionych w Strategii przygotowywane jest raz w roku. W tym celu podejmowane są następujące działania:

- Opiekunowie Domen pozyskują od Partnerów informacje na temat zadań strategicznych zrealizowanych/będących w realizacji/planowanych do realizacji w danym roku kalendarzowym w powiecie wołomińskim. Dane zbierane są w oparciu o przygotowane formatki, pozwalające na standaryzację pozyskanych informacji z poszczególnych JST. Pozyskiwane są także sygnały o napotkanych/potencjalnych trudnościach i problemach, niezbędne dla zrealizowania zadania zasoby.

Dane gromadzone są do: 15 września każdego roku.

- Opiekunowie Domen agregują pozyskane informacje i w oparciu o nie opracowują częściowe sprawozdanie dotyczące domeny. Sprawozdanie zawiera: opis stanu wdrażania zapisów domeny oraz rekomendacje dotyczące wdrażania zapisów poszczególnych domen w kolejnym okresie sprawozdawczym (sprawozdanie uwzględnia również listę zadań planowanych do partnerskiej realizacji w ramach domeny na kolejny rok budżetowy, w tym nowych propozycji zadań). Sprawozdania Opiekunowie domen przekazują Strażnikowi Strategii.

Sprawozdania częściowe przekazywane są do: 1 października każdego roku.

- Strażnik Strategii w oparciu o sprawozdania częściowe Opiekunów Domen przygotowuje sprawozdanie całościowe. Strażnik zwołuje spotkanie Zespołu ds. wdrażania i monitoringu Strategii Rozwoju Usług Komunikacyjnych, podczas którego konsultuje ujęte w sprawozdaniu wyniki monitoringu, rekomendacje, listę zadań partnerskich planowanych do realizacji w kolejnym roku przez JST z powiatu wołomińskiego. Skonsultowane sprawozdanie przekazuje władzom powiatu i poszczególnych gmin.

Sprawozdanie przekazywane jest władzom do: 10 października.

II. Procedura uruchamiania wspólnych - partnerskich przedsięwzięć JST z terenu powiatu wołomińskiego

- Przekazanie informacji do wszystkich JST o idei realizacji przedsięwzięcia wpisującego się w realizację celów strategii.



- Organizacja spotkania przedstawicieli JST w celu przedstawienie przez inicjatora przedsięwzięcia wstępnych założeń projektu (cele, etapy, harmonogram, wstępny budżet, możliwość pozyskania środków zewnętrznych na realizację).
- Podpisanie porozumienia o partnerskiej realizacji przedsięwzięcia. Wybór lidera przedsięwzięcia. Podział zadań i obowiązków w projekcie pomiędzy poszczególnych partnerów. Powołanie grupy startującej.
- Określenie zakresu przedsięwzięcia na poziomie poszczególnych JST decydujących się na wspólną realizację.
- Określenie zasad komunikacji i przepływu informacji pomiędzy partnerami projektu.
- Opisanie sposobu wewnętrznego monitorowania i kontroli realizacji projektu.

