UCHWAŁA NR.....461/XLI/2023

RADY POWIATU W PŁOCKU

z dnia.....25 października 2023 r.

w sprawie przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Na podstawie art. 12 pkt 8 lit. h i pkt 8a ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie powiatowym (Dz. U z 2022 r. poz. 1526 z późn. zm.) oraz w związku z Uchwałą nr 304/XXXII/2022 Rady Powiatu w Płocku z dnia 26 stycznia 2022 r. w sprawie przystąpienia do porozumienia samorządowego dotyczącego opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Płocka i Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego, Rada Powiatu uchwala, co następuje:

§ 1.

Przyjmuje się Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka do 2030 roku stanowiący załącznik do uchwały.

§ 2.

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu.

§ 3.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady

/-/ Lech Dąbrowski

UZASADNIENIE
do Uchwały
Rady Powiatu w Płocku
nr 461/LI/2023
z dnia 25 października 2023 r.

Uchwałą Nr 304/XXXII/2022 z dnia 26 stycznia 2022 r. Rada Powiatu w Płocku wyraziła zgodę na przystąpienie Powiatu Płockiego do porozumienia o współpracy Gminy Miasta Płock z samorządami: Miastem Gminą Gąbin, Gminą Łąck, Gminą Nowy Duninów, Gminą Radzanowo, Gminą Słupno, Gminą Stara Biała, Gminą Bielsk, w zakresie opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan) dla Płocka i Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego. Opracowanie niniejszego planu jest wspólną inicjatywą Lidera porozumienia - Gminy Miasta Płock i Partnerów porozumienia (Powiatu Płockiego oraz pozostałych samorządów) na rzecz działań związanych z potrzebami mobilności miejskiej, lokalnym rozwojem gospodarczym i społecznym oraz kształtowaniem przestrzeni publicznych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka jest planem strategicznym, zaprojektowanym tak, aby spełniać potrzeby mobilności osób oraz gospodarki w mieście oraz jego otoczeniu, przy zapewnieniu lepszej jakości życia mieszkańców Płocka i powiatu płockiego. Jest to dokument, który zawiera wszystkie aspekty mobilności miejskiej przy uwzględnieniu zagospodarowania przestrzennego, środowiska przyrodniczego czy bezpieczeństwa drogowego. SUMP został opracowany w taki sposób, aby uzupełniał istniejące dokumenty strategiczne szczebla międzynarodowego, krajowego, regionalnego i lokalnego, mające wpływ na proces planowania zrównoważonej mobilności MOF Płocka, oraz wspomagał realizację ich celów.

Kluczowe w opracowywaniu SUMP jest zapewnienie udziału lokalnej społeczności, której świadomość konieczności wprowadzenia zmian transportowych jest niezwykle cenna do wyznaczenia i realizacji przyszłych celów strategicznych i operacyjnych oraz poszczególnych działań mobilnościowych. Do oceny efektywności oraz postępów w realizacji założonego planu w dokumencie zostały określone wskaźniki produktywności, rezultatu i trendu, których wartości będą następnie wykorzystane i porównywane w ramach aktualizacji planu.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Płocka wraz z prognozą oddziaływania na środowisko otrzymał pozytywną opinię Mazowieckiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie.

Przewodniczący Rady

/-/ Lech Dąbrowski

Załącznik do Uchwały Nr.....
Rady Powiatu w Płocku
z dnia.....

PZMM
PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

Dokument opracowany przez:

Urząd Miasta Płocka

przy współpracy:

Starostwa Powiatowego w Płocku

Urzędu Gminy Stara Biała

Urzędu Gminy Bielsk

Urzędu Gminy Radzanowo

Urzędu Gminy Słupno

Urzędu Miasta i Gminy Gąbin

Urzędu Gminy Łąck

Urzędu Gminy Nowy Duninów

WOLAŃSKI

Michała Babickiego (Wolański Sp. z o.o.)

Mirosława Czerlińskiego (Wolański Sp. z o.o.)

Karoliny Orcholskiej (Wolański Sp. z o.o.)

Płock, sierpień 2023 rok

Spis treści

SKRÓTY / PODSTAWOWE POJĘCIA 5
WSTĘP 7
1. WSPÓŁPRACA ORAZ UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA W TWORZENIU DOKUMENTU 9
1.1. Grupa robocza / interesariusze kluczowi 9
1.2. Konsultacje społeczne w tym SOOŚ 10
1.2.1. Warsztaty scopingowe/zbieranie informacji od mieszkańców 10
1.2.2. Spotkanie z interesariuszami kluczowymi 11
1.2.3. Konsultacje społeczne w ramach procedury SOOŚ 12
2. GDZIE JESTEŚMY I DOKĄD ZMIERZAMY? 15
2.1. Raport strategiczno-diagnostyczny - co to jest? 15
2.2. Dokumenty strategiczne różnych szczebli 15
2.3. Najważniejsze postulaty dla MOF Płocka wynikające z dokumentów strategicznych 17
2.4. Charakterystyka obszaru MOF Płock 21
2.5. Perspektywa długoletnia 24
2.6. Ocena mobilności MOF Płocka okiem specjalistów 25
2.6.1. Jakimi danymi dysponujemy? 25
2.6.2. Jak poruszają się mieszkańcy? 26
2.6.3. Analiza kluczowych obszarów mobilności 27
2.7. Analiza SWOT 39
2.8. Ocena mobilności MOF Płocka okiem mieszkańców 43
2.8.1. Wyniki ankiety z mieszkańcami 43
2.8.2. Wyniki warsztatów scopingowych z interesariuszami 45
2.8.3. Ocena sytuacji mobilnościowej 47
3. SCENARIUSZE ROZWOJU MOBILNOŚCI 54
3.1. Scenariusz I - scenariusz BAU (Business As Usual) 55
3.2. Scenariusz II - scenariusz równomiernego rozwoju 56
3.3. Scenariusz III - scenariusz ekorozwoju 58
3.4. Wybór ścieżki działania - scenariusza 60
4. WSPÓLNA WIZJA ROZWOJU 63
5. JAK BĘDZIEMY DZIAŁAĆ? 65
5.1. Cele strategiczne i operacyjne 65
5.1.1. Cel Strategiczny A – Wsparcie dla mikromobilności 67
5.1.2. Cel Strategiczny B - Rozwój transportu zbiorowego 69
5.1.3. Cel Strategiczny C - Wysoka jakość zamieszkania 72
5.1.4. Cel Strategiczny D - Efektywna organizacja i współpraca na rzecz mobilności miejskiej 74
5.2. Obszary realizacji zadań 75
6. REALIZACJA PLANU 80
6.1. Kto odpowiada za realizację tego Planu? 80
6.2. Źródła finansowania 80
6.3. Finansowanie poszczególnych zadań 81
6.4. Integracja działań 92
7. JAK BĘDZIEMY MONITOROWAĆ POSTĘPY? 95

7.1. Monitoring i ewaluacja 95
7.2. Aktualizacja dokumentu 95
7.3. Wskaźniki 96
7.3.1. Wskaźniki rezultatu – wskaźniki SUMI 96
7.3.2. Wskaźniki produktu 98
7.3.3. Wskaźniki trendu 99
SPIS TABEL, RYSUNKÓW *101*
ZAŁĄCZNIKI *102*

SKRÓTY / PODSTAWOWE POJĘCIA

BRD - Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego

Carpooling - metoda wspólnego podróżowania jednym autem przez wielu pasażerów

Carsharing - rodzaj krótkoterminowego wynajmu samochodów osobowych

CPK - Centralny Port Komunikacyjny

CUPT- Centrum Unijnych Projektów Transportowych

DR - Droga rowerowa

FRPA - Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych

GDDKiA - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

GPR - Generalny Pomiar Ruchu

Greenfield - tereny inwestycyjne wcześniej niezagospodarowane

JST - Jednostki Samorządu Terytorialnego

KDP - Koleje Dużych Prędkości

KM Płock - Komunikacja Miejska Płock Sp. z o.o.

MaaS (Mobility-as-a-Service) - mobilność jako usługa to rodzaj usługi, która za pośrednictwem wspólnego kanału cyfrowego umożliwia użytkownikom planowanie, rezerwowanie i opłacanie wielu rodzajów usług mobilności

MOF Płocka - Miejski Obszar Funkcjonalny Płocka, w skład którego wchodzi Miasto Płock – rdzeń MOF i pozostałe JST MOF

NGO (non governmental organisation) - Organizacje pozarządowe czyli wszystkie podmioty, które nie są jednostkami albo organami administracji publicznej oraz których działalność nie jest nastawiona na osiąganie zysku.

NURD - Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego

P&G (Park&GO) - parking docelowy, z którego kierowca może pieszo dostać się do celu podróży

P&R (Park&Ride) - parking zlokalizowany w pobliżu peryferyjnych przystanków przeznaczony dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego

SIM - System Informacji Miejskiej

SIP - System Informacji Pasażerskiej

SOOŚ - Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko

SPP - Strefa Płatnego Parkowania

SUMI - *wskaźniki zrównoważonej mobilności miejskiej*

SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

TEN-T (Trans-European Transport Network) - transeuropejska sieć transportowa

UMP - Urząd Miasta Płocka

UTO (urządzenie transportu osobistego) - pojazd napędzany elektrycznie, z wyłączeniem hulajnogi elektrycznej, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe

Szanowni Państwo!

Prezentujemy Państwu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka. Dokument powstał przy współpracy ze starostwem powiatowym oraz siedmioma sąsiednimi urzędami gminnymi, a także z gronem ekspertów i w oparciu o opinie zebrane podczas konsultacji społecznych po to, by uwzględnić wspólne potrzeby komunikacyjne naszych lokalnych społeczności.



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przedstawia m.in. z jakich środków transportu korzystamy i jednocześnie opisuje oczekiwania mieszkańców. Dokument omawia trzy możliwe drogi postępowania w zakresie rozwoju mobilności i skutki poszczególnych wariantów. Pierwsza z nich to preferowanie rozwiązań na rzecz użytkowników aut osobowych, druga to postawienie na zrównoważony rozwój, a trzecia – na ekorozwój. Najbardziej realny wydaje się scenariusz drugi, choć nie wyklucza on wykonania wielu kroków w kierunku rozwiązań pro-ekologicznych, najmocniej poprawiających jakość powietrza oraz ograniczającego hałas.

Mieszkańcy coraz częściej mówią o potrzebie równowagi między przepustowością ulic, a uwzględnieniem potrzeb pieszych i rowerzystów. Odpowiedzią na te postulaty są m.in. pomysły wprowadzenia stref zeroemisyjnych. W dokumencie zakładamy także uzupełnienie sieci dróg rowerowych i ich wytyczenie m.in. wzdłuż al. Floriana Kobylińskiego, ul. Dobrzyńskiej, ul. Wyszogrodzkiej do granic miasta, a także budowę kładki rowerowej na moście im. Legionów Józefa Piłsudskiego. W latach 2024-26 chcemy też kupić 34 autobusy zeroemisyjne dla Komunikacji Miejskiej.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej porządkuje nasze zamierzenia, skierowane na zapewnienie sprawnego, bezpiecznego i ekologicznego sposobu poruszania się po Płocku i okolicznych gminach. Zachęcam Państwa do zapoznania się z tym dokumentem.

Prezydent Miasta Płocka

Andrzej Nowakowski

WSTĘP

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest planem strategicznym, zaprojektowanym tak, aby spełniać potrzeby mobilności osób oraz gospodarki w mieście oraz w jego otoczeniu, przy zapewnieniu lepszej jakości życia. Opiera się on na dotychczasowych praktykach planistycznych oraz bierze pod uwagę kwestie integracji, udziału społecznego oraz zasad oceny.[1]
Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej ma na celu stworzenie miejskiego systemu transportu poprzez spełnienie – jako minimum – następujących celów:

1. zapewnia wszystkim obywatelom takie opcje transportowe, które umożliwiają dostęp do kluczowych celów podróży i usług;
2. poprawia stan bezpieczeństwa;
3. przyczynia się do redukcji zanieczyszczenia powietrza i hałasu, redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz konsumpcji energii;
4. poprawia wydajność i efektywność kosztową transportu osób i towarów;
5. wpływa pozytywnie na atrakcyjność i jakość środowiska miejskiego z korzyścią dla mieszkańców, gospodarki oraz społeczności jako całości.[2]

Kolejne etapy powstawania SUMP zostały przedstawione w dokumencie "Wytyczne dotyczące opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności w miastach”.

Rysunek 1: Etapy zrównoważonego planowania mobilności w miastach (wydanie drugie) - przegląd decydentów



Źródło: Źródło: Wytyczne, opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (edycja 2), Rupprecht Consult 2019

1 Źródło: http://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_en.pdf, , Guidelines Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan Contract: ELTISplus, EACI/IEE/2009/05/S12.558822

2 Wytyczne: Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

WSPÓŁPRACA ORAZ UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA W TWORZENIU DOKUMENTU



1. WSPÓŁPRACA ORAZ UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA W TWORZENIU DOKUMENTU

1.1. Grupa robocza / interesariusze kluczowi

Zgodnie z metodyką przygotowania dokumentu, opracowanie powinno swoim zasięgiem obejmować miejski obszar funkcjonalny. W związku z powyższym oraz w celu właściwego umocowania dokumentu na potrzeby realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Płocka podpisane zostało Porozumienie Samorządowe nr 1/WSU-IV/P/24/2022. Partnerami porozumienia jest 7 gmin i powiat płocki, natomiast Płock pełni rolę lidera, któremu partnerzy powierzają koordynację prac nad dokumentem. Celem Porozumienia jest wypracowanie przez Strony Porozumienia spójnej dla MOF Płocka koncepcji systemu transportowego oraz wyznaczanie kierunków działań i kierowanie przyszłej współpracy dla zrównoważonego rozwoju w dziedzinie mobilności.
Działania w zakresie opracowania diagnozy oraz SUMP dla MOF Płocka były podejmowane z zaangażowaniem następujących grup:

1. Rad JST, które przyjęły uchwały w sprawie przystąpienia do porozumienia samorządowego dotyczącego opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Płocka
2. Organów wykonawczych JST
3. Zespołu roboczego związanego z realizacją powstawania SUMP dla MOF Płocka:
    a. Urzędu Miasta Płocka
    b. Miejskiego Zarządu Dróg
    c. Komunikacji Miejskiej Płock Sp. z o.o.
    d. Koordynatorów gmin/powiatu.
4. Podmiotów zewnętrznych mających realny wpływ na mobilność miejską, ale będących poza strukturą JST:
    a. Policji
    b. Straży Miejskiej
    c. Głównych pracodawców JST i organizatorów skupisk działalności gospodarczej – w tym miejscu warto zwrócić uwagę na Radę Gospodarczą przy Prezydencie Miasta Płocka.



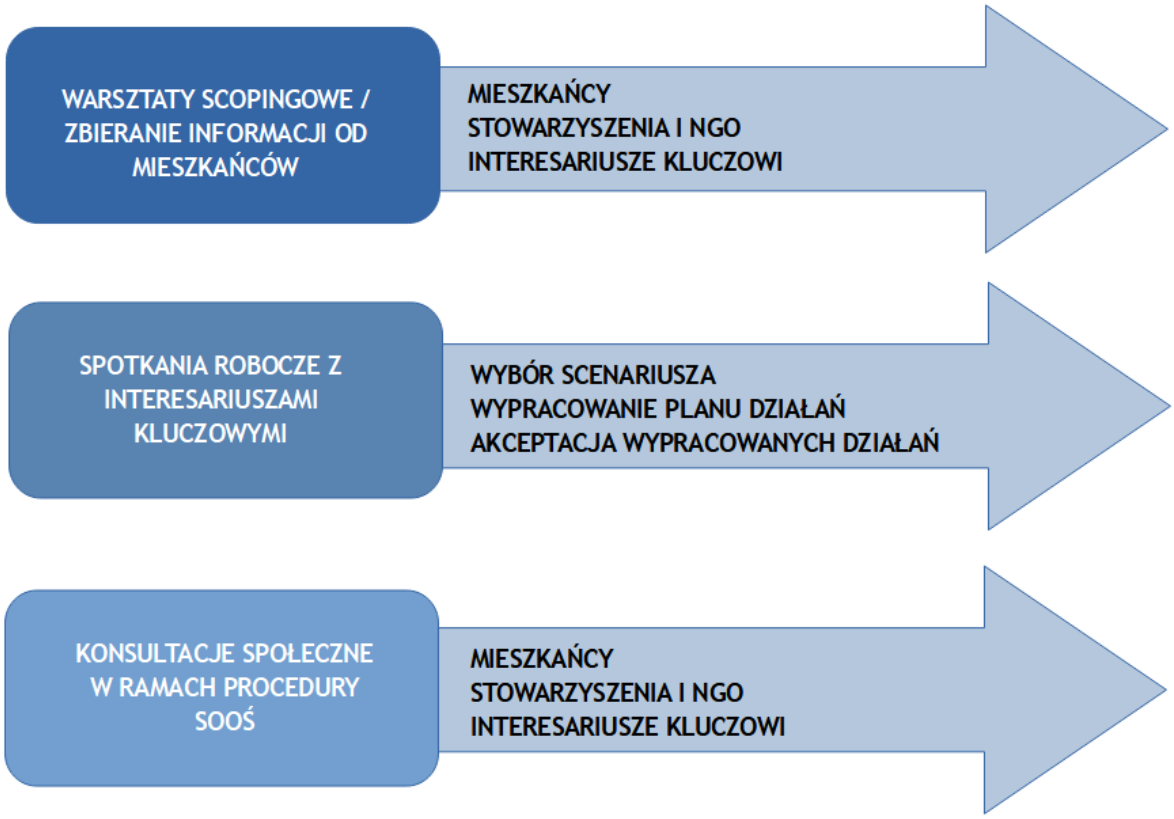
Zespół roboczy MOF Płocka miał odzwierciedlenie w Zarządzeniu Prezydenta nr 2719/2021 z dnia 8 października 2021 roku w sprawie powołania Zespołu do opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Płocka i jego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Miasto Płock uzyskało pomoc doradczą w ramach otrzymanego wsparcia pilotażowego projektu opracowania SUMP, będącego wspólnym przedsięwzięciem Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, Ministerstwa Infrastruktury, CUPT, Komisji Europejskiej, a także ekspertów Inicjatywy Jaspers.
Wsparcia doradczego w ramach działań związanych z powstawaniem i wdrożeniem SUMP udzielili przedstawiciele CUPT w ramach umowy: „Świadczenie usług doradztwa dla potencjalnych beneficjentów PO IiŚ 2014 – 2020 w zakresie przygotowania i wdrożenia koncepcji Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej” przy pomocy ekspertów z firmy Wolański Sp. z o.o.

1.2. Konsultacje społeczne w tym SOOŚ

W proces przygotowania dokumentu włączeni zostali wszyscy zainteresowani, którzy wyrazili chęć uczestniczenia w warsztatach, konsultacjach lub opiniowaniu dokumentu. Ogromne znaczenie odegrali tutaj mieszkańcy MOF Płocka, użytkownicy komunikacji zbiorowej, grupy rowerzystów i spacerowiczów (np. zrzeszeni w organizacjach pozarządowych) oraz różne stowarzyszenia i eksperci ds. transportu. Ponadto w celu powiadomienia i zaangażowania jak największej liczby mieszkańców na każdym etapie prowadzona była kampania informacyjna o realizowanych działaniach poprzez współpracę i przekazywanie informacji mediom.

Rysunek 2: Proces konsultacji (3 etapy)

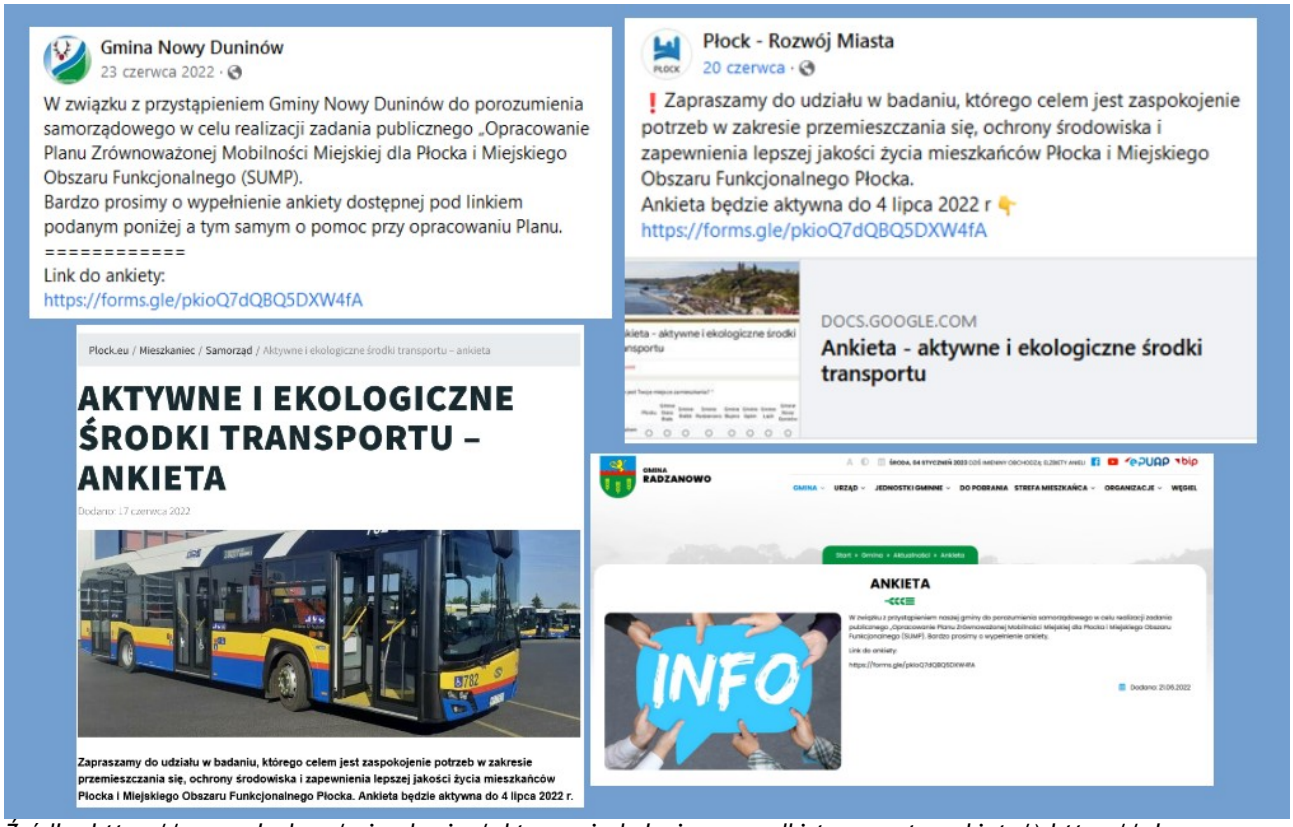


Źródło: Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

1.2.1. Warsztaty scopingowe/zbieranie informacji od mieszkańców

Warsztaty organizowane w ramach SUMP przeprowadzone zostały on-line z udziałem 3 grup fokusowych: młodzieży, NGO i seniorów. Odbyły się również warsztaty dla urzędników z podziałem na 3 grupy. Warsztaty zakończone zostały konferencją podsumowującą z priorytetyzacją zadań. Każda z tych grup była cennym źródłem informacji z uwagi na różnorodne podejście do problemów związanych z poruszaniem się po mieście pieszo, rowerem czy autobusem oraz spostrzeżenia odnośnie barier mobilnościowych osób z ograniczoną mobilnością.
Udział społeczeństwa w opracowywaniu dokumentu został ponownie zapewniony poprzez zaangażowanie mieszkańców MOF Płocka w uczestnictwo w ankiecie "Aktywne i ekologiczne środki transportu", która dostępna była w internecie w mediach społecznościowych i na stronach urzędowych MOF Płocka. Podsumowanie ankiety stanowi załącznik nr B do niniejszego dokumentu.

Rysunek 3: Ankieta SUMP zamieszczona w internecie przez JST



Źródło: https://nowy.plock.eu/mieszkaniec/aktywne-i-ekologiczne-srodki-transportu-ankieta/);https://pl-pl.facebook.com/Plock.rozwojmiasta/; https://www.radzanowo.pl/gmina/aktualnosci/650-ankieta; https://www.facebook.com/gminanowyduninow/ (dostęp 20.09.2022 r.)

1.2.2. Spotkanie z interesariuszami kluczowymi

Istotnym elementem w procesie powstawania dokumentu były spotkania z przedstawicielami stron zaangażowanych w prace nad SUMP.



Poniżej zdjęcie ze spotkania z koordynatorami jednostek samorządowych, którzy zostali wyznaczeni do prac nad dokumentem oraz ekspertami z firmy Wolański Sp. z o.o. i Związku Miast Polskich.

Rysunek 4: Spotkanie głównych interesariuszy zaangażowanych w tworzenie SUMP



Źródło: Urząd Miasta Płocka

1.2.3. Konsultacje społeczne w ramach procedury SOOŚ

Dla określenia wpływu na środowisko skutków realizacji założeń Planu odnoszących się do szeroko rozumianej mobilności na Obszarze Funkcjonalnym Płocka konieczne było przeprowadzenie SOOŚ. Prawidłowo przeprowadzona SOOŚ zawiera wnioski z przeprowadzonych analiz, propozycje łagodzenia potencjalnych negatywnych oddziaływań, a także rekomendacje, które są przydatne na wszystkich szczeblach wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

W ramach procesu SOOŚ w dniach od 14 marca 2023 roku do dnia 28 kwietnia 2023 roku przeprowadzono konsultacje społeczne opracowanego projektu dokumentu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Płockiego Obszaru Funkcjonalnego.

Informacja o konsultacjach społecznych została opublikowana na stronach internetowych samorządów wchodzących w skład MOF Płock, w mediach społecznościowych oraz została udostępniona lokalnym mediom.

Dodatkowo został opracowany plakat informujący o konsultacjach społecznych, który był wywieszany w urzędach, gablotach City Lights przy ul. Tumskiej i przystankach autobusowych komunikacji miejskiej w Płocku oraz na samorządowych tablicach informacyjnych.



Konsultacje społeczne zostały poprzedzone Zarządzeniem Prezydenta Miasta Płocka nr 4109/2023 z dnia 14 marca 2023 roku

W ramach konsultacji odbyło się stacjonarne spotkanie konsultacyjne z mieszkańcami oraz innymi zainteresowanymi w Auli Urzędu Miasta Płocka przy ul. Stary Rynek 1 w dniu 13 kwietnia 2023 roku. Na spotkaniu przedstawione zostały prezentacje, których prelegenci wprowadzili w tematykę zrównoważonej mobilności oraz omówili założenia projektu SUMP dla MOF Płocka, główne cele strategiczne i operacyjne oraz wpływ konkretnych działań na środowisko. Odbyła się również dyskusja pomiędzy uczestnikami spotkania, którzy podzielili się swoimi spostrzeżeniami odnośnie zrównoważonej mobilności na terenie MOF Płocka.

Uwagi i wnioski do projektów:

- Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka,
- Raportu strategiczno-diagnostycznego dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka,
- Prognozy Oddziaływania na Środowisko projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka,

można było zgłaszać między innymi poprzez wypełnienie specjalnie przygotowanego formularza konsultacyjnego, który był do pobrania na stronach internetowych poszczególnych JST w wersji elektronicznej, a w siedzibach gmin w wersji papierowej.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji wpłynęło 6 formularzy uwag. Każda uwaga zgłoszona podczas konsultacji została rozpatrzona, a uwagi odrzucone lub przyjęte częściowo zostały opatrzone wyjaśnieniem i zawarte są w raporcie z konsultacji.

Informacje o wynikach konsultacji w formie raportu z konsultacji zostały umieszczone na urzędowych stronach internetowych i w siedzibach gmin na tablicach ogłoszeniowych. Raport jest dostępny na stronie internetowej UMP: https://nowy.plock.eu/konsultacje-spoleczne/.

Zakres dokumentu Prognoza Oddziaływania na Środowisko projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka został uzgodniony przez Mazowieckiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego (pismo nr ZS.7040.456.2021.BS) oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (pismo nr WOOŚ-III.411.453.2021.JD). Następnie ostateczny dokument SOOŚ został zaopiniowany pozytywnie przez Mazowieckiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w piśmie nr ZS.7040.76.2023.AK oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w piśmie nr WOOŚ-III.410.422.2023.MW.

GDZIE JESTEŚMY I DOKĄD ZMIERZAMY?



2. GDZIE JESTEŚMY I DOKĄD ZMIERZAMY?

2.1. Raport strategiczno-diagnostyczny - co to jest?

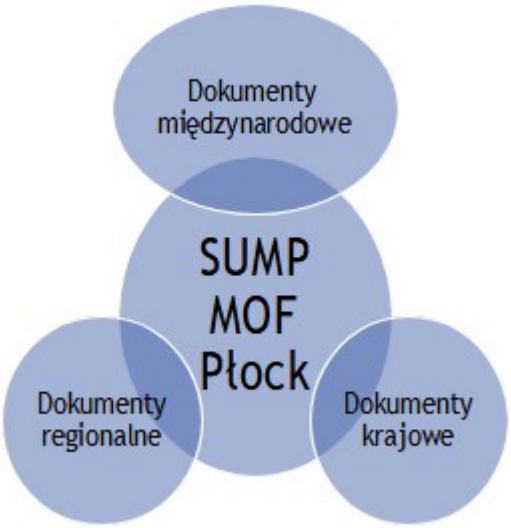
Przeprowadzenie właściwej diagnozy stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej w Płocku, 7 gminach sąsiednich oraz powiecie płockim, stanowiącym tło badania, było pierwszym krokiem do opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Płocka. Prace diagnostyczne obejmowały:

- ✓ analizę polityk i dokumentów strategicznych szczebla europejskiego, krajowego, regionalnego i lokalnego mające wpływ na proces planowania zrównoważonej mobilności MOF Płocka;
- ✓ opis uwarunkowań demograficznych, społecznych, gospodarczych i środowiskowych MOF Płocka;
- ✓ diagnozę stanu obecnego transportu i główne problemy mieszkańców;
- ✓ serię spotkań z mieszkańcami i prezentację ich wyników pozwalających na wyodrębnienie głównych obszarów strategicznych w zakresie mobilności;
- ✓ wytyczne do opracowania SUMP, czyli przyszłe działania w zakresie mobilności miejskiej w MOF Płocka.

Ze względu na wielkość analizy w niniejszym dokumencie zostanie przedstawiony wyciąg z przeprowadzonych prac analitycznych. Całość diagnozy stanowi załącznik nr A do niniejszego dokumentu. Przeprowadzona diagnoza stanowi punkt wyjścia do dalszych prac polegających na budowie i ocenie scenariuszy, opracowaniu wizji, wyznaczeniu celów strategicznych i szczegółowych oraz planu działań, sposobu wdrażania, finansowania i monitoringu.

2.2. Dokumenty strategiczne różnych szczebli

Plan Zrównoważonej mobilności dla MOF Płocka wpisuje się w założenia i cele dokumentów na szczeblu międzynarodowym, krajowym i regionalnym.



SUMP został opracowany w taki sposób, aby uzupełniał istniejące dokumenty strategiczne szczebla międzynarodowego, krajowego, regionalnego oraz lokalnego i wspomagał realizację ich celów.

Dynamiczny rozwój miasta oraz postępująca suburbanizacja pociągają za sobą konieczność aktualizacji dokumentów lokalnych również pod kątem zrównoważonej mobilności. Suburbanizacja, polegająca na wyludnianiu się centrum i rozwoju strefy podmiejskiej, jest wyzwaniem w zakresie rozwoju i planowania przestrzennego. Wynikiem suburbanizacji jest rozwój infrastruktury na obszarach podmiejskich oraz tworzenie się tzw. miast-sypialni, których mieszkańcy dojeżdżają do pracy w centrum miasta, co z kolei powoduje narastające problemy (infrastrukturalne, zarządcze itp.) oraz istotnie obniża jakość życia mieszkańców. Dlatego strategicznym postulatem przy formułowaniu kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Płocka jest zainicjowanie/wzmocnienie procesów reurbanizacyjnych. Również pandemia COVID-19 weryfikuje założone cele w zakresie funkcjonowania transportu zbiorowego, sposobu wyboru środków transportu, a także relacji

społecznych. Długość trwania skutków pandemii wpłynie również na dalsze plany w zakresie przemieszczania się ludności w obszarach zurbanizowanych.

Tabela 1: Wykaz dokumentów strategicznych różnych szczebli

Ranga dokumentów	Nazwy dokumentów	Główne działania w zakresie mobilności
Dokumenty szczebla międzynarodowego	→ Zielona Księga – W kierunku nowej kultury mobilności w mieście → Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu → Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu → Plan działania na rzecz mobilności w miastach → Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - Nowe unijne ramy mobilności miejskiej → Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - Europejski Zielony Ład → Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej	→ wdrażanie rozwiązań zero i nisko-emisyjnych → zapewnienie wzrostu sektora transportu i wspieranie zrównoważonej mobilności przy jednoczesnym obniżeniu emisji gazów cieplarnianych → poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego → zwiększenie dostępności komunikacyjnej → zapewnienie ekologicznego transportu miejskiego → ograniczenie ruchu samochodowego w miastach → promowanie ruchu rowerowego i pieszego → dążenie miast do ładu przestrzennego i ograniczenia zjawiska suburbanizacji → budowa „zielonego” miasta → zwiększenie efektywności energetycznej → ochrona środowiska i adaptacja do zmian klimatu
Dokumenty szczebla krajowego	→ Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności → Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 → Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku → Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025 → Krajowa Polityka Miejska 2030 → Umowa Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce → Fundusze Europejskie 2021-2027 - Programy Krajowe	
Dokumenty	→ Strategia Rozwoju Województwa	

szczebla regionalnego	Mazowieckiego 2030+ Innowacyjne Mazowsze → Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego → Regionalny Plan Transportowy Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku → Program ochrony środowiska dla Województwa Mazowieckiego do 2030 r. → Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027	
Dokumenty szczebla lokalnego	→ Strategie rozwoju gmin/powiatu → Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego → Programy ochrony środowiska → Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego → Strategie elektromobilności → Programy ochrony środowiska przed hałasem → Plany gospodarki niskoemisyjnej → Programy rozwoju dróg rowerowych → Polityki parkingowe → Plany budowy stacji ładowania → Plany adaptacji do zmian klimatu	→ założone cele powinny być weryfikowane zgodnie ze zmieniającą się sytuacją społeczno-ekonomiczną, w tym ustalenia dokumentów strategicznych (SUMP MOF Płock) → należy monitorować założenia przyjętych dokumentów i modyfikować działania tak, aby wpisywały się w idee zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP MOF Płock)

Źródło: Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

2.3. Najważniejsze postulaty dla MOF Płocka wynikające z dokumentów strategicznych

W przedstawionych dokumentach znajduje się szereg wskazówek odnośnie działań niezbędnych do kreowania zrównoważonej mobilności MOF Płocka.

Zgodnie z tym Krajowa Polityka Miejska 2030 roku definiuje podstawowe cele i wyzwania miast oraz ich obszarów funkcjonalnych.

Rysunek 5: Rysunek Macierz wyzwań - obszary realizacji celów

Wyzwanie Krajowej Polityki Miejskiej:	Miasto kompaktowe	Miasto zielone	Miasto produktywne	Miasto cyfrowe	Miasto dostępne	Miasto sprawne
Wyzwanie I: Dbałość o ład przestrzenny i estetyczny	●	○	●	○	●	○
Wyzwanie II: Niwelowanie procesów chaotycznej suburbanizacji	●	●	○	○	●	●
Wyzwanie III: Wzmocnienie współpracy samorządowej w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych	○	○	●	○	○	●
Wyzwanie IV: Niwelowanie negatywnych skutków zmian klimatu w miastach	○	●	○	●	○	○
Wyzwanie V: Poprawa jakości środowiska przyrodniczego w miastach	●	●	○	○	○	○
Wyzwanie VI: Zapewnienie zrównoważonego i zintegrowanego systemu mobilności miejskiej w miejskich obszarach funkcjonalnych	●	●	●	○	●	○
Wyzwanie VII: Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym	○	○	○	●	●	○
Wyzwanie VIII: Poprawa dostępności mieszkaniowej	●	○	●	○	●	●
Wyzwanie IX: Poprawa zdolności inwestycyjnych miast	○	○	●	●	○	○
Wyzwanie X: Zwiększenie wykorzystania potencjału społecznego	○	○	●	○	●	○
Wyzwanie XI: Przyspieszenie tempa transformacji cyfrowej miast	●	●	●	●	○	●

Legenda: ○ silny wpływ ● bardzo silny wpływ

Źródło: Krajowa Polityka Miejska 2030, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej 2022

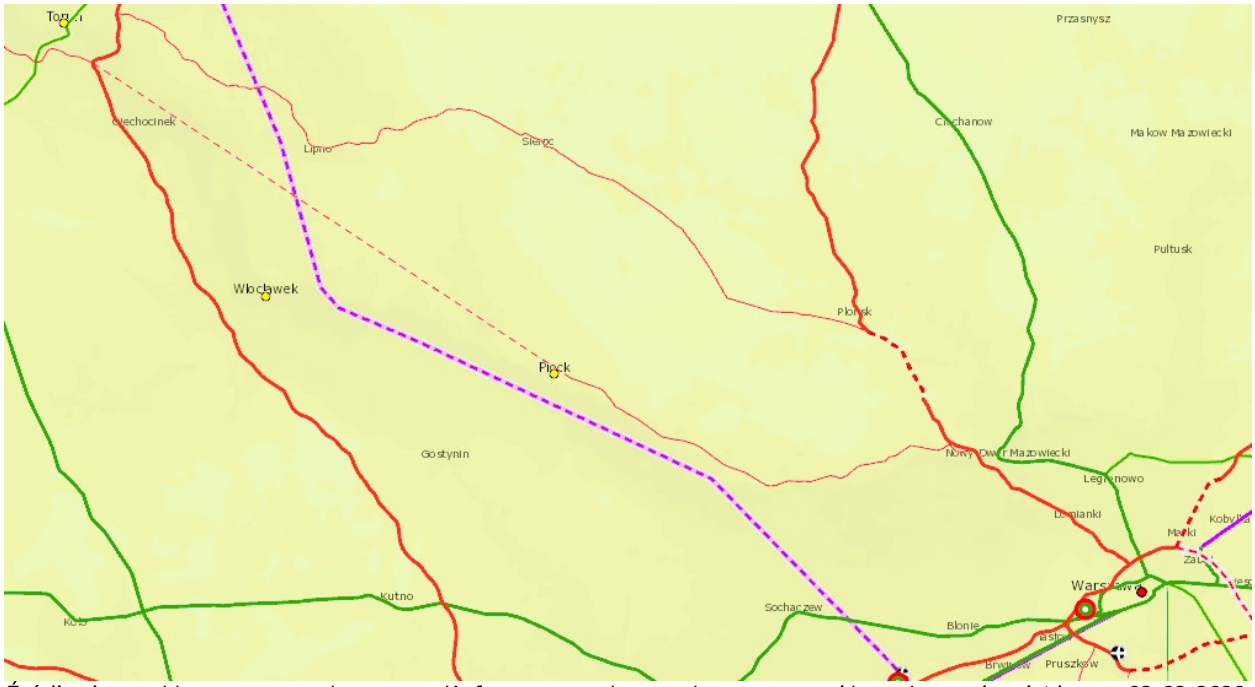
Wszystkie JST Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka w zależności od siły wpływu poszczególnych wyzwań na osiągnięcie zakładanego celu powinny w swoich działaniach dążyć do:

- rozwoju strukturalnego obszaru miejskiego w sposób zrównoważony i odpowiedzialny;

- przeciwdziałania skutkom zmian klimatu;
- rozwoju opartego na zdywersyfikowanej gospodarce;
- wykorzystania procesów transformacji cyfrowej na rzecz wzmocnienia relacji między zarządzającymi obszarem miejskim, mieszkańcami i organizacjami pozarządowymi;
- niwelowania barier czyli zapewnienia równych szans mieszkańcom w uczestniczeniu w życiu społeczności oraz dostępie do usług publicznych;
- skutecznego zarządzania, efektywnego wykorzystywania zasobów własnych i współpracy.

Dokumentem obrazującym znaczenie transportu zbiorowego dla zrównoważonej mobilności miejskiej jest Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Dla rozwoju transportu intermodalnego i zwiększenia udziału kolei w przewozach ładunków w Europie kluczowe znaczenie ma stworzenie zintegrowanych korytarzy transportowych w ramach sieci TEN-T. Dla Polski natomiast otwiera to drogę do stworzenia hubu o znaczeniu międzynarodowym, a dodanie kolejnych szlaków transportowych przechodzących przez Polskę do sieci Europejskich Korytarzy Transportowych (ETC) to szansa na wzmocnienie roli polskich regionów w transkontynentalnej wymianie handlowej. Rewizja sieci TEN-T to również perspektywa dla Miasta Płocka i jego MOF, który w najbliższej perspektywie stanie się jednym z drogowo — kolejowych węzłów sieci. Poniżej kolorem fioletowym przedstawiony został schemat planowanego przebiegu kolei dużych prędkości.

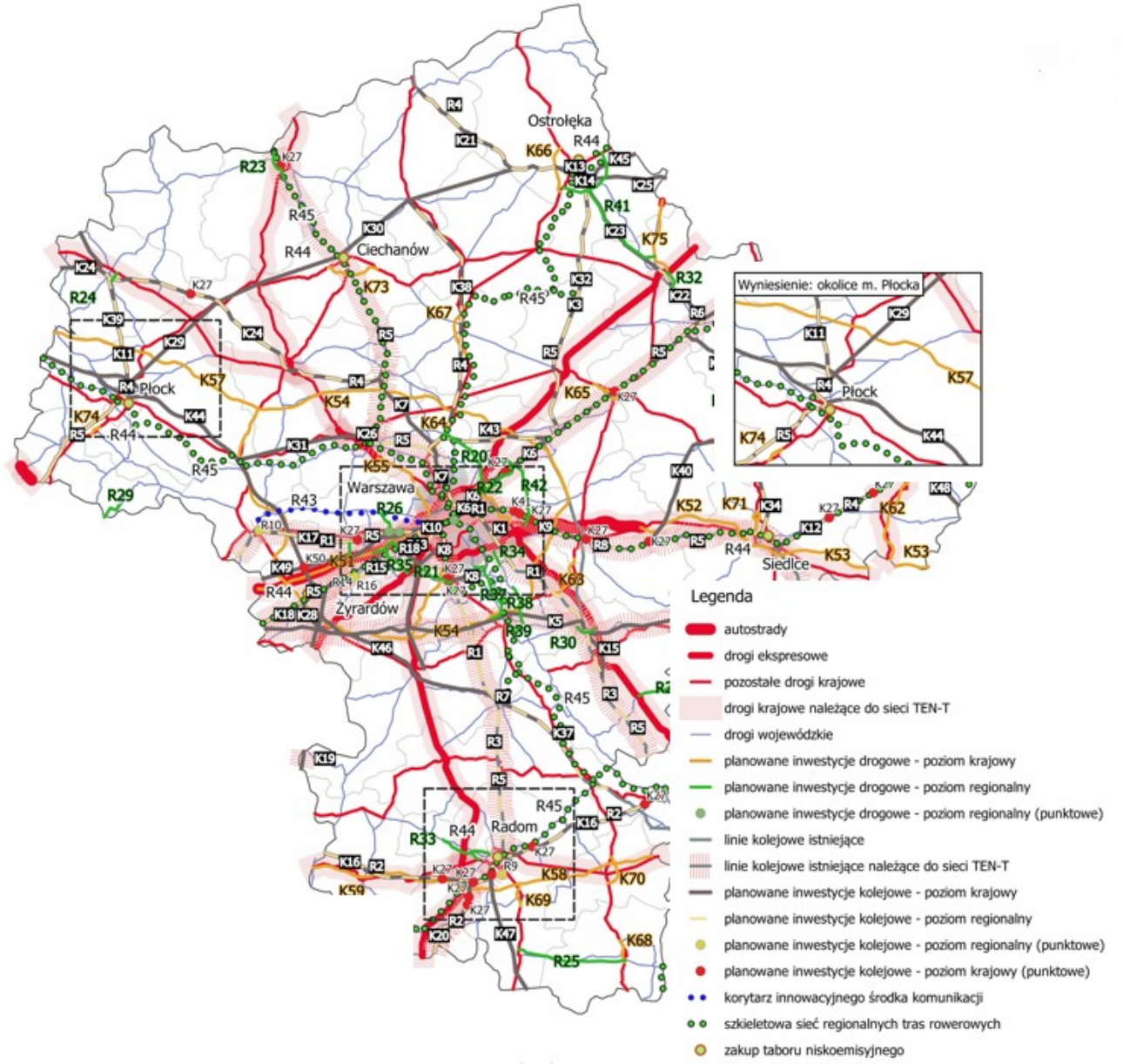
Rysunek 6: Propozycje Komisji Europejskiej w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej 2021 (COM(2021)812) / 2022(COM(2022)384)



Źródło: https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html (dostęp 02.02.2023 r.)

Zapewnienie spójności długofalowych działań i kompleksowego planowania potrzeb inwestycyjnych w obszarze transportu na Mazowszu oraz zapewnienie spójnej sieci transportowej z województwami ościennymi, a także krajową siecią transportową jest celem Regionalnego Planu Transportowego Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku. Poniżej przedstawione zostały planowane do realizacji inwestycje na poziomie regionalnym w połączeniu z inwestycjami realizowanymi na poziomie krajowym w okolicach Płocka. Realizacja tych inwestycji sprowadza się do ich podziału na trzy grupy: inwestycje kolejowe, inwestycje drogowe i inne dotyczące m.in. tras rowerowych, komunikacji zbiorowej czy pojazdów niskoemisyjnych.

Rysunek 7: Planowane inwestycje transportowe w województwie mazowieckim



Źródło: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego, Warszawa 2022 r.

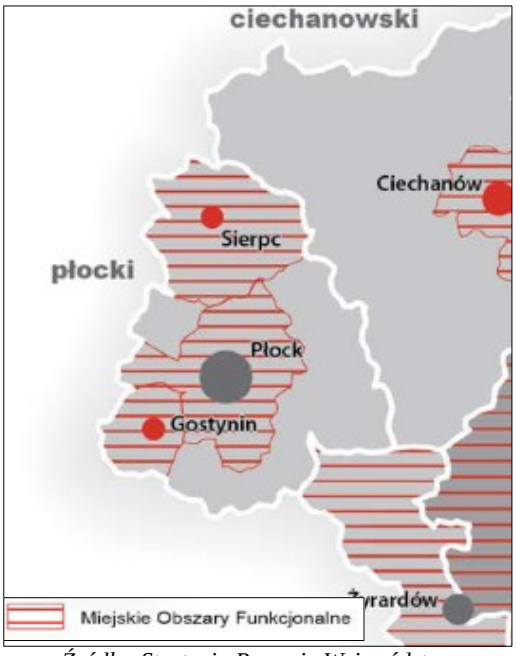
2.4. Charakterystyka obszaru MOF Płock

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej opracowany jest dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka, który jest spójny, a jednocześnie uwzględnia specyfikę stopnia rozwoju każdej JST. Dlatego też cele dokumentu będą wspólne dla każdej JST, w inny sposób jednak będzie przebiegał proces wdrożenia poszczególnych działań. Jednocześnie przyjęty obszar zgodny jest z ustaleniami Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze.

Miejski Obszar Funkcjonalny Płocka to miasto rdzeń obszaru - Płock i 7 gmin należących do powiatu płockiego (pozostałe JST MOF) o bardzo silnych powiązaniach transportowych i dynamicznie rozwijającej się gospodarce:

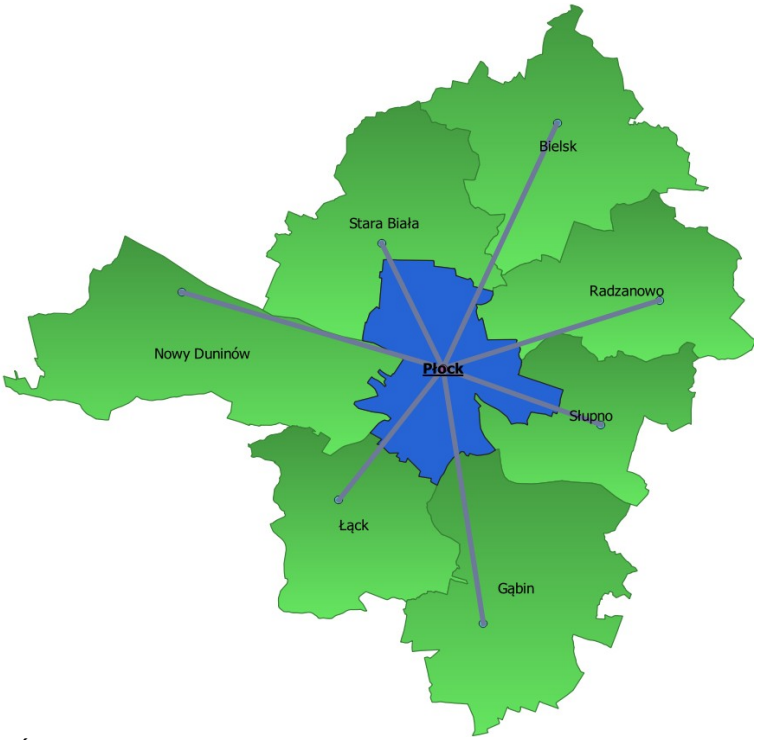
- ✓ Gmina Stara Biała
- ✓ Gmina Bielsk
- ✓ Gmina Radzanowo
- ✓ Gmina Słupno
- ✓ Miasto i Gmina Gąbin
- ✓ Gmina Łąck
- ✓ Gmina Nowy Duninów

Rysunek 8: MOF Płocka w Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego



Źródło: Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+ Innowacyjne Mazowsze

Rysunek 9: MOF Płocka



Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

Płock – najstarsze miasto Mazowsza i jedno z najstarszych w Polsce, historyczna stolica Mazowsza i stolica Polski w latach 1079-1138. Od 1075 roku siedziba rzymskokatolickiej kurii diecezji płockiej. Usytuowany na skarpie wiślanej, może poszczycić się bezcennymi zabytkami, w tym najstarszą w Europie szkołą średnią – Małachowianką i Katedrą będącą Pomnikiem Historii, pamiętającą koronacje i pogrzeby władców Polski Władysława I Hermana i Bolesława III Krzywoustego. Płock jest jednym z dwóch kluczowych ośrodków regionu Mazowieckiego regionalnego z największym polskim przedsiębiorstwem PKN Orlen. W gospodarce miasta dominuje zatem przemysł paliwowo-energetyczny i chemiczny, ale silnymi gałęziami gospodarki są również branże: maszynowa, odzieżowa, handlowa i

budowlano-montażowa. Od wielu lat Płock z sukcesem wykorzystuje środki pochodzące z Funduszy Europejskich, dzięki czemu miasto staje się coraz nowocześniejsze i przyjazne dla mieszkańców.
Płock to również siedziba organów powiatu płockiego, powiat otaczający miasto ma charakter tzw. "obwarzankowy". Powiat płocki położony na północno-zachodnim Mazowszu jest jednym z największych powiatów w regionie i w kraju. 45% powierzchni powiatu stanowią obszary prawnie chronione. Przez obszar powiatu przebiega rzeka Wisła i większość powierzchni obszarów chronionych znajduje się właśnie w nadwiślańskich gminach powiatu płockiego. Położenie na terenie powiatu dwóch parków krajobrazowych Brudzeńskiego i Gostynińsko-Włocławskiego, urozmaicony krajobraz oraz liczne kompleksy leśne stwarzają korzystny klimat do rozwoju turystyki i agroturystyki.

Dane Gmin powiatu płockiego należących do MOF na tle Miasta Płocka przedstawia poniższa tabela.

Tabela 2: Dane ogólne gmin MOF Płocka z 2021 roku

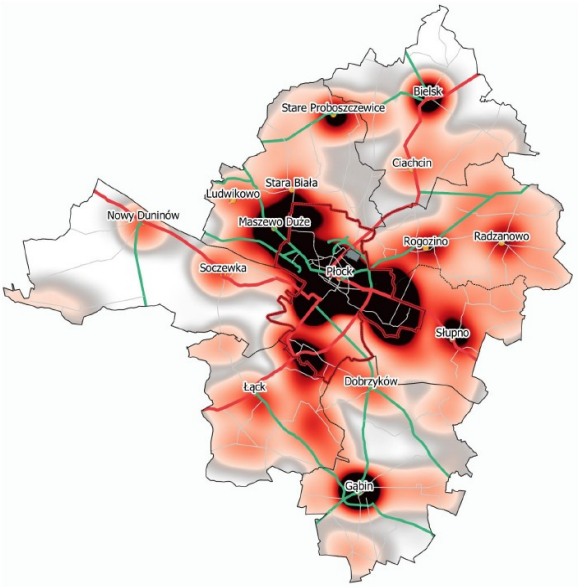
Jednostki terytorialne	Powierzchnia ogółem	Udział w powierzchni powiatu (%)	Liczba ludności/udział w ludności powiatu	Gęstość zaludnienia	Grunty rolne	Lasy
powiat płocki	*1796 km²*	-	*109 771*	*61 osób/km²*	*80%*	*17%*
Płock	88 km²	-	113 660	1 291 osób/km²	45%	5%
Stara Biała	111 km²	6%	11%	110 osób/km²	80%	11%
Bielsk	125 km²	7%	8%	71 osób/km²	82%	4%
Radzanowo	105 km²	6%	8%	82 osób/km²	90%	2%
Słupno	75km²	4%	8%	118 osób/km²	70%	11%
Gąbin	146 km²	8%	10%	76 osób/km²	68%	21%
Łąck	94 km²	5%	5%	57 osób/km²	42%	47%
Nowy Duninów	146 km²	8%	4%	27 osób/km²	18%	70%

Źródło: Miejski Zeszyt Statystyczny nr 29, GUS, Raporty o stanie gmin za 2021 rok, Raporty strategiczno-diagnostyczne MOF Płocka

Z powyższej tabeli wynika, że gminy o największej gęstości zaludnienia to Słupno, Stara Biała, i Radzanowo, które graniczą z Miastem Płock od strony północnej i mają najmniejszą odległość od centrum miasta. Z kolei gminy graniczące z Płockiem od południa mają niższą gęstość zaludnienia, co jest spowodowane dużym stopniem zalesienia terenów gminnych. Łączna powierzchnia terenów zalesionych i rolnych w gminach okolicznych wynosi średnio 90% z najwyższym poziomem urbanizacji dla terenów Gminy Słupno.

Zdecydowana większa część MOF, w skład których wchodzą m.in. Gmina Stara Biała, Bielsk, Radzanowo i Słupno to głęboko antropogenicznie przekształcony obszar użytkowany rolniczo o silnie rozproszonej, wiejskiej sieci osadniczej. Zwarte obszary o relatywnie niższym stopniu przekształceń środowiska przyrodniczego znajdują się w pozostałej części powiatu płockiego.
Na mapie zostały wskazane obszary intensywności zabudowy (im ciemniejszy kolor tym zabudowa jest intensywniejsza) wraz z ważniejszym miejscowościami. W miejscach gęściej zabudowanych występują punkty użyteczności publicznej, które generują codzienny ruch ludzi i pojazdów, a zatem powinny w sposób szczególny umożliwiać płynny i bezpieczny ruch pieszy, a także stanowić punkt wyjścia przy planowaniu działań związanych z obsługą transportu publicznego.

Rysunek 10: Mapa gęstości zabudowy na terenie MOF Płocka



Źródło:Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

Miasto Płock, a tym samym najbliższe otoczenie wchodzące w skład powiatu płockiego, kojarzone jest głównie z przemysłem ze względu na obecność kombinatu rafineryjno-petrochemicznego PKN Orlen i firm kooperujących. Spośród wszystkich firm w powiecie ziemskim 96% stanowi sektor prywatny, w którym dominują działalności prowadzone przez osoby fizyczne. Najwięcej podmiotów gospodarczych zarejestrowanych jest w gminach: Gąbin, Stara Biała, Łąck, Bielsk i Radzanowo, na co niewątpliwy wpływ ma bliskie sąsiedztwo Miasta Płocka.
MOF Płocka jest korzystnie położony w sieci osadniczej Polski stosunkowo niedaleko od Warszawy, Łodzi, Włocławka i Torunia.
Mieszkańcy migrujący z miast do obszarów podmiejskich, a także Ci, którzy przenoszą się do miasta, korzystają w swoim życiu codziennym z udogodnień i infrastruktury, a w szczególności nie zmieniają dotychczasowego miejsca pracy. Dlatego też niezwykle istotną kwestią jest zapewnienie ukierunkowanego rozwoju wraz z zagwarantowaniem dogodnych połączeń komunikacyjnych między gminami a Płockiem, które z jednej strony mają być zapewnieniem dojazdu do miejsc nauki i pracy, a z drugiej strony możliwością korzystania przez mieszkańców z usług, handlu i dostępu do przestrzeni rekreacyjno-wypoczynkowych.
Pod koniec 2021 roku w Płocku było zarejestrowanych ponad 105 tys. pojazdów, w tym ponad 85 tys. samochodów osobowych. Wzrost liczby samochodów utrzymuje się w Płocku już od kilkunastu lat. Ze statystyk z końca 2021 roku wynika, że niemal na każdego pełnoletniego mieszkańca miasta przypada 1 samochód - Urząd Statystyczny w Warszawie podaje, że w 2021 roku w Płocku mieszkało ponad 113 tys. osób, w tym prawie 19 tys. osób w wieku przedprodukcyjnym. Od 2017 roku w Płocku przybyło ponad 10 tys. samochodów osobowych.



Czy wiesz, że niemal na każdego pełnoletniego mieszkańca Płocka przypada 1 samochód osobowy?

2.5. Perspektywa długoletnia

W samym Płocku można zaobserwować przemieszczanie się mieszkańców do innych miast i obszarów podmiejskich, co znajduje odzwierciedlenie w dodatnim saldzie migracji wewnętrznych w pozostałych gminach MOF.

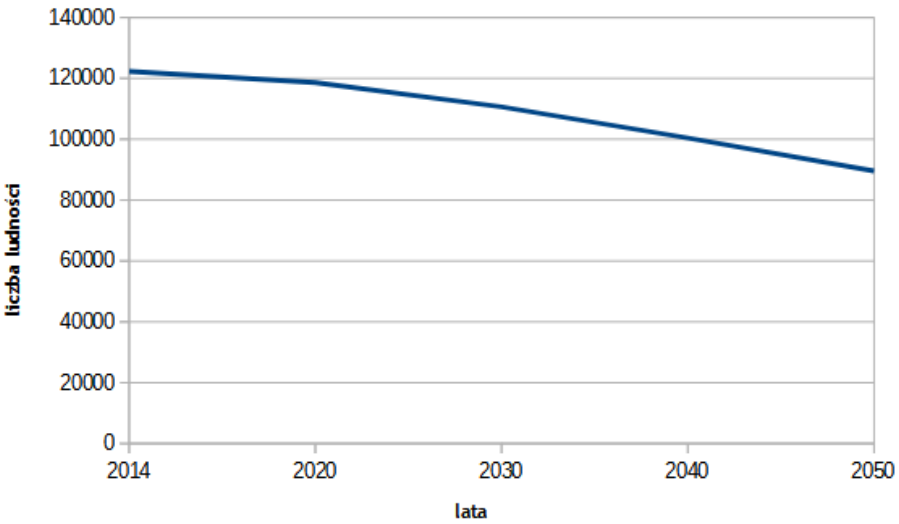
Tabela 3: Saldo migracji wewnętrznych w gminach MOF i w Płocku w latach 2016-2021

Jednostki terytorialne	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Płock	-372	-371	-412	-419	-304	-541
Pozostałe Gminy MOF ogółem	*383*	*348*	*257*	*254*	*286*	*332*
Stara Biała	140	67	70	42	33	68
Bielsk	24	-8	-5	-2	7	22
Radzanowo	34	45	32	54	67	49
Słupno	163	196	121	128	162	148
Gąbin	13	24	13	21	2	49
Łąck	12	29	-1	23	18	-10
Nowy Duninów	-3	-5	27	-12	-3	6

Źródło: GUS

Według prognozy demograficznej GUS, liczba ludności na terenach Płockiego Obszaru do 2030 r. zmniejszy się o ponad 4 %. Z prognozy wynika również, że na przestrzeni najbliższych 30 lat będzie postępował proces starzenia się społeczeństwa przejawiający się spadkiem liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym, przejściowym wzrostem ludności w wieku produkcyjnym i postępującym wzrostem liczby ludności w wieku poprodukcyjnym. W związku z tym można się spodziewać, że w ciągu najbliższych 30 lat większego znaczenia w codziennych podróżach nabierze transport publiczny oraz zmienią się cele podróży, z przewagą tych przeznaczonych dla seniorów.

Rysunek 11: Prognoza liczby ludności w Płocku do roku 2050



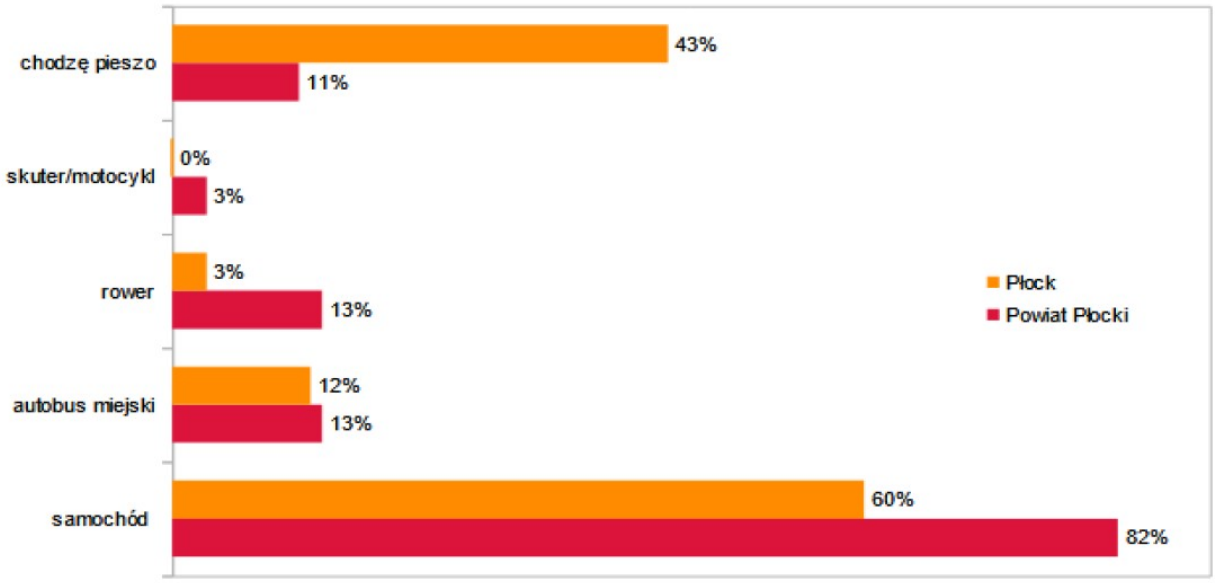
Źródło: "Prognoza ludności dla województwa mazowieckiego na lata 2014-2050" Mazowiecki Ośrodek Badań Regionalnych 2015

2.6. Ocena mobilności MOF Płocka okiem specjalistów

2.6.1. Jakimi danymi dysponujemy?

Preferencje transportowe uczestników ruchu zobrazowane zostały w Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Płocka oraz powiatu płockiego (dane na podstawie ankiet elektronicznych).

Rysunek 12: Podział zadań przewozowych mieszkańców Płocka i powiatu płockiego na podstawie odpowiedzi ankietowanych na pytanie: W jaki sposób na co dzień przemieszcza się Pan/Pani po terenie Płocka/powiatu płockiego?



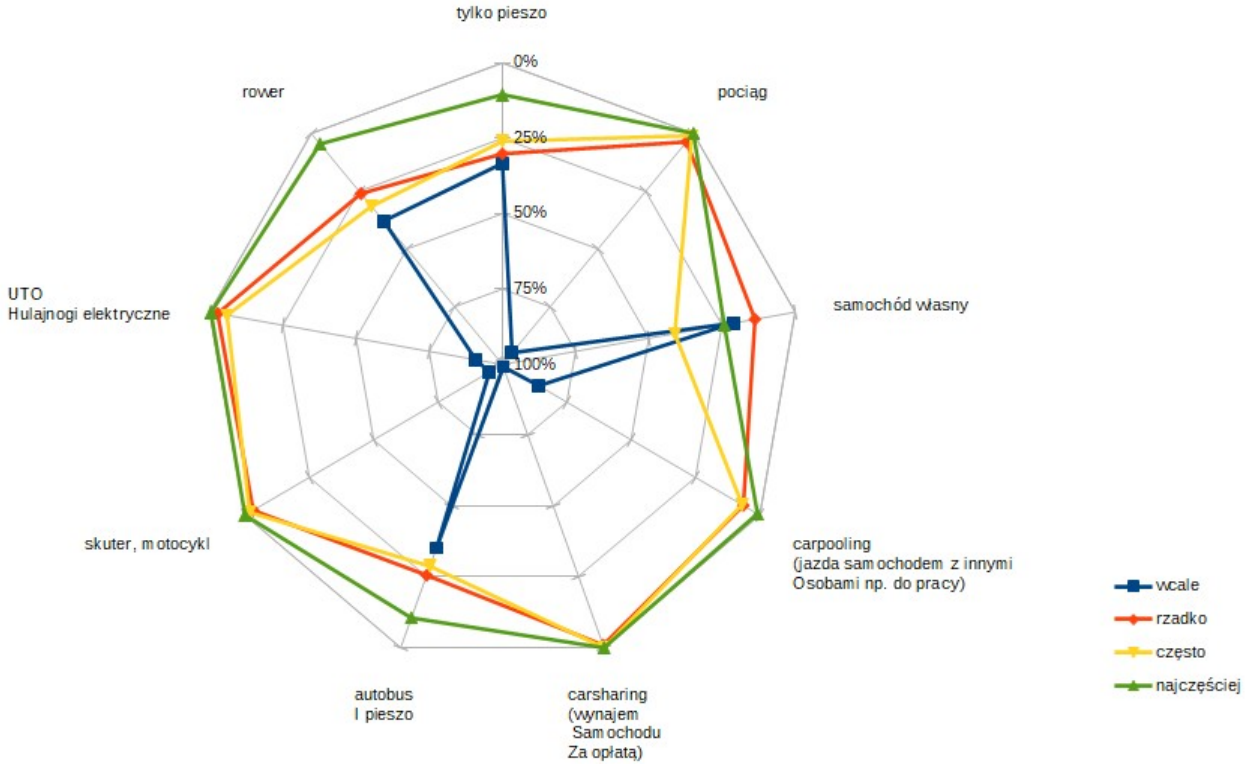
Źródło: Strategia Rozwoju Elektromobilności w Płocku, Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Powiatu Płockiego na lata 2021-2036

Z badania wynika, że większość mieszkańców Płocka i powiatu płockiego, jako główny środek transportu w codziennych podróżach wybiera samochód osobowy. Na terenie Płocka ponad 43% ankietowanych przemieszcza się pieszo. Niestety można zauważyć niewielki udział podróżujących komunikacją publiczną czy innymi, niskoemisyjnymi środkami transportu. Może to być spowodowane różnymi celami podróży lub niedostosowaniem komunikacji publicznej do potrzeb pasażerów.
W momencie opracowywania niniejszego dokumentu nie ma Zintegrowanego/Kompleksowego Modelu Ruchu (ZMR) dla MOF Płocka. ZMR jest modelem dynamicznym, który na podstawie dostarczanych danych liczbowych reaguje na modyfikacje parametrów zachowań pasażerów spowodowane zmianami w cenach, czasie podróży, organizacji transportu publicznego i innymi zmianami społeczno-gospodarczymi. Jest to narzędzie, które umożliwia także wyliczenie wskaźników, w tym wskaźników dotyczących emisji.
Dla skutecznego monitoringu wdrażania założeń SUMP niezbędne jest posiadanie aktualizowanego modelu ruchu, co pozwoliłoby na skuteczne monitorowanie oraz ewaluację działań.

2.6.2. Jak poruszają się mieszkańcy?

Wybory danych środków transportu przez mieszkańców są ściśle związane z aktualną sytuacją mobilnościową w Płocku i okolicach. Sposoby podróżowania mieszkańców Płocka i okolic w okresie od maja do października najlepiej obrazuje ankieta przeprowadzona na potrzeby opracowania niniejszego dokumentu.

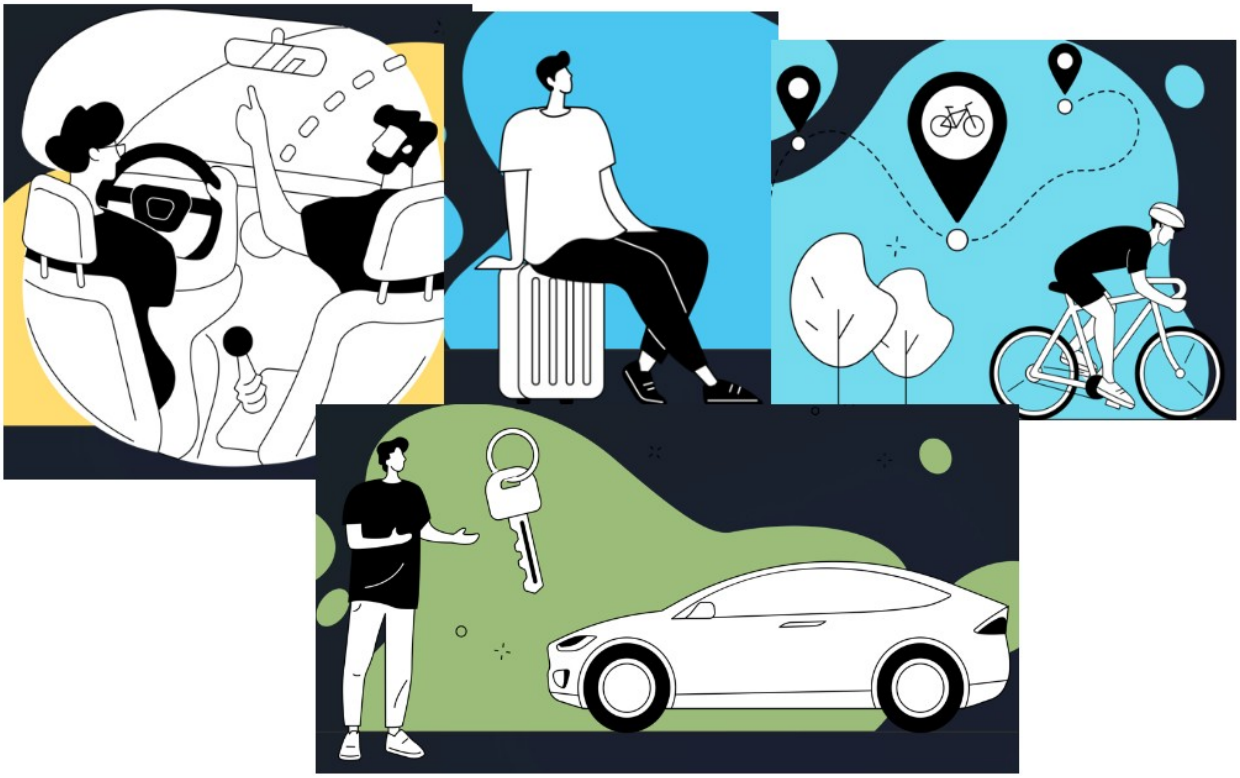
Rysunek 13: Sposoby podróżowania mieszkańców MOF Płocka na podstawie przeprowadzonej ankiety



Źródło: Opracowanie: Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

- ✓ Własnym samochodem najwięcej w ciągu tygodnia (9 razy i więcej) podróżuje 24% respondentów, często (3-8 razy) ten środek transportu wybiera 41% badanych, a rzadko (1-2 razy) 14%. 21% badanych wcale nie korzysta z własnego samochodu.
- ✓ Tylko pieszo chodzi na co dzień 11% ankietowanych, 26% chodzi pieszo często, 30% sporadycznie, a 33% przemieszcza się w inny sposób.
- ✓ Podróże autobusem oraz pieszo kształtują się podobnie jak same podróże piesze: 11% przemieszcza się tak najczęściej, 29% często, 26% tylko 1 lub 2 razy w tygodniu, a 35% korzysta z innych środków transportu.
- ✓ Z roweru bardzo często korzysta 5% osób, 3 do 8 razy w tygodniu wybiera tą formę transportu 32% badanych, a 26% tylko okazjonalnie. 38% respondentów wcale nie używa roweru w codziennych podróżach.
- ✓ UTO i hulajnogi elektryczne są wykorzystywane sporadycznie, ponieważ aż 91% badanych w ogóle nie przemieszcza się w ten sposób, jedynie 6% często tak podróżuje.
- ✓ Tak samo wygląda sytuacja ze skuterem, motocyklem, pociągiem czy carpoolingiem. Te środki transportu czasami wybiera tylko kilka procent mieszkańców.

- ✓ Ankieta ukazała dość duże przywiązanie mieszkańców Płocka i okolic do samochodu osobowego, a także częste korzystanie z transportu publicznego, roweru czy podróży pieszych przez ponad ¼ ankietowanych.
- ✓ Należy zaznaczyć, że pytanie dotyczyło okresu wiosenno-letnio-jesiennego, gdzie warunki pogodowe sprzyjają zarówno pieszym jak i rowerowym podróżom, natomiast samochód osobowy nie jest wykorzystywany w takim stopniu jak w okresie zimowym. Dlatego też od listopada do kwietnia należałoby się spodziewać spadku aktywnych form podróżowania na rzecz zwiększenia podróży własnym samochodem czy autobusem.



2.6.3. Analiza kluczowych obszarów mobilności

Analiza transportu w zakresie ruchu pieszego, rowerowego i zbiorowego z uwzględnieniem planowania przestrzennego, logistyki, bezpieczeństwa ruchu drogowego, środowiska i adaptacji do zmian klimatu, logistyki miejskiej, turystyki oraz edukacji i promocji pomaga w lepszym zrozumieniu wyborów mieszkańców odnośnie sposobu poruszania się po mieście i jego okolicach.

Tabela 4: Diagnoza mobilności Płocka i MOF Płocka

RUCH PIESZY	
PŁOCK	**POZOSTAŁE OBSZARY MOF PŁOCKA**
▪ Miasto ma gęstą sieć infrastruktury drogowej wyposażoną w przestrzenie dla pieszych. ▪ Ciągi piesze są dobrze rozbudowane i powiązane ze sobą. ▪ Parki, zieleńce, place i skwery stanowią uzupełnienie sieci podróży pieszych.	▪ Chodniki dla pieszych mają w większości charakter fragmentaryczny. ▪ Niewystarczająca jest ilość bezpiecznych dróg dla pieszych, co skłania mieszkańców do korzystania z innych form przemieszczania się.
RUCH ROWEROWY, HULAJNOGI ELEKTRYCZNE I UTO	
PŁOCK	**POZOSTAŁE OBSZARY MOF PŁOCKA**
▪ Budowa dróg rowerowych odbywa się zarówno podczas przebudowy całych przestrzeni pasa drogowego jak i działań ukierunkowanych wyłącznie na tworzenie dróg rowerowych np. magistrala rowerowa R-1. ▪ Od 2018 roku działa system wypożyczania roweru publicznego - Płocki Rower Miejski. ▪ Istnieje możliwość wypożyczania hulajnóg elektrycznych w ramach prywatnego systemu. ▪ Lokalizacja infrastruktury dróg rowerowych komunikacyjnych to przede wszystkim tereny zurbanizowane, na których zlokalizowane są liczne budynki użyteczności publicznej, przychodnie, szkoły podstawowe i ponadgimnazjalne, szkoły wyższe, centra handlowe, liczne podmioty gospodarcze oraz bloki mieszkalne.	▪ Słabo rozwinięta infrastruktura rowerowa w gminach MOF. ▪ Większość gmin MOF posiada drogi rowerowe, jednak włączenie do dróg rowerowych Miasta Płocka posiadają tylko gminy Łąck, Słupno i Stara Biała. W gminach takich jak Nowy Duninów, Radzanowo czy Bielsk brak jest działań podejmowanych z myślą o rowerzystach. ▪ Pojedyncze lokalizacje stacji Roweru Miejskiego występują również poza Płockiem w Łącku i Słupnie.
TRANSPORT AUTOBUSOWY	

PŁOCK	POZOSTAŁE OBSZARY MOF PŁOCKA
➨ Transport pasażerski na terenie miasta realizowany jest przez Gminę Miasto Płock za pośrednictwem Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. ➨ Transport pasażerski autobusowy pozamiejski realizowany jest przez różnych przewoźników, w skali MOF działania podejmowane są również przez samorządy lokalne. Działania nie mają charakteru zintegrowanego. ➨ Transport pasażerski autobusowy międzymiastowy jest bardzo ograniczony i niezintegrowany. Dawny przewoźnik PKS Płock, po przejęciu przez spółkę Mobilis zakończył działalność. ➨ Transport pasażerski w tym do Warszawy uzupełniają/realizują prywatni przewoźnicy BUS. ➨ Miasto Płock zmodernizowało dworzec PKP/PKS i utworzyło zintegrowane centrum przesiadkowe przy ulicy Fryderyka Chopina. ➨ Budowa, przebudowa i remont przystanków należą do zadań miasta. Na najbardziej uczęszczanych przystankach funkcjonuje system monitoringu oraz system komunikacji alarmowej. ➨ W 2020 roku podpisany został list intencyjny z PKN Orlen na rzecz współpracy w zakresie rozwoju zeroemisyjnego transportu publicznego opartego o wodór. ➨ Wprowadzono krótkie autobusy, które wysyłane są w miejsca, gdzie do tej pory niemożliwy był dojazd tradycyjnym autobusem. ➨ W Płocku są 2 buspasy, przy 1 buspasie wprowadzona została śluza autobusowa. ➨ Płock udostępnia informacje o połączeniach online. Zapewniony jest dostęp do informacji pasażerskiej poprzez aktualne rozkłady jazdy, aplikację MyBus, stronę internetową czy System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej.	➨ Transport zbiorowy odbywa się z wykorzystaniem autobusów na liniach komunikacji miejskiej w Płocku na podstawie umów zawartych na bazie porozumienia z Prezydentem Miasta Płocka. W gminie Stara Biała kursuje najwięcej linii autobusowych obsługiwanych przez KM Płock. W latach 2020-2021 z realizacji usługi transportu publicznego w ramach porozumienia z miastem Płock wycofały się gminy Nowy Duninów, Brudzeń Duży i Staroźreby, Miasto Gmina Gąbin ograniczyła obszar obsługi gminy, a gmina Bielsk, Stara Biała i Słupno zmniejszyły liczbę kursów. Gmina Łąck natomiast na początku 2021 roku uruchomiła na swoim terenie własny publiczny transport zbiorowy, a z usług KM Płock korzysta jedynie w okresie letnim. Wpływ na wybór innych przewoźników przez gminy ma dofinansowanie ze strony Państwa w ramach Środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA). Gminy nie mogą liczyć na dofinansowanie realizując przewozy w ramach KM Płock, ponieważ jest ona od lat wyłączona z pomocy finansowej państwa. Innym czynnikiem odchodzenia gmin od usług komunikacji miejskiej w Płocku są wysokie koszty dopłat do świadczonej usługi transportu oraz spadek liczby pasażerów. ➨ Transport zbiorowy realizowany jest z udziałem środków pochodzących z rządowego programu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu w ramach FRPA. W 2022 roku wsparciem finansowym w zakresie funduszu zostały objęte następujące gminy powiatu płockiego: Brudzeń Duży (na 13 linii, w tym 5 w porozumieniu z Gminą Starą Białą), Gąbin (na 5 linii), Łąck (na 6 linii), Nowy Duninów (na 4 linie), Słupno (na 3 linie), Staroźreby (na 19 linii w porozumieniu z Gminą Radzanowo). ➨ Transport zbiorowy oparty jest na liniach komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników prywatnych na zasadach komercyjnych. ➨ Transport zbiorowy realizowany jest na zasadzie współpracy z innymi

	gminami w ramach porozumienia międzygminnego, na mocy którego organizator pokrywa całkowity koszt obsługi linii komunikacyjnych, a druga strona nieodpłatnie udostępnia połączenia drogowe. Takie porozumienie zostało zawarte między Gminą Gozdowo a Gminami Stara Biała i Bielsk oraz między Gminą Staroźreby a Gminą Radzanowo. - Funkcjonuje transport zbiorowy z wykorzystaniem autobusów umożliwiający dowóz dzieci dojeżdżających do szkół. - Wybór prywatnych przewoźników autobusowych często nie zapewnia wysokiej jakości świadczonych usług. Do przewozów wykorzystywane są stare autobusy bez udogodnień dla osób o ograniczonej mobilności i nie gwarantujące oczekiwanego przez pasażerów poziomu bezpieczeństwa. - Brak zintegrowanej informacji o możliwościach korzystania z transportu autobusowego.
TRANSPORT KOLEJOWY	
PŁOCK	**POZOSTAŁE OBSZARY MOF PŁOCKA**
- Płock obsługuje 1 linię kolejową nr 33 o znaczeniu państwowym. - Dworzec kolejowo-autobusowy stanowi zintegrowany węzeł pasażerski, będący nowoczesnym, funkcjonalnym budynkiem. - Na terenie Płocka są 2 stacje kolejowe w centrum Płocka i w jego lewobrzeżnej części, na osiedlu Radziwie. - Podstawową kolejową obsługę pasażerską Płocka zapewnia Samorząd Województwa Mazowieckiego poprzez Koleje Mazowieckie, które kursują regularnie na trasie Sierpc-Płock-Kutno. - Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały umowę na wstępne wytyczenie towarowej kolejowej obwodnicy Płocka. Inwestycja umożliwiłaby wyprowadzenie z centrum miasta transportowanych z kombinatu	- 1 linia kolejowa nr 33 o znaczeniu państwowym, ale zelektryfikowana tylko na kierunku południowym do Kutna. - 2 stacje kolejowe w Łącku i w Gminie Stara Biała (Nowe Trzepowo) oraz 1 przystanek kolejowy w Gminie Stara Biała (Nowe Proboszczewice) obsługujące jedną linię kolejową.

rafineryjno-petrochemicznego ładunków niebezpiecznych, jak również wpłynęłaby na upłynnienie ruchu ulicznego. Nadal trwają konsultacje dotyczące wyboru najlepszego wariantu przebiegu obwodnicy kolejowej. - Pod koniec 2021 roku uruchomiony został pociąg TLK "Chemik" do Katowic, który umożliwił dotarcie do Łodzi, Częstochowy, Katowic oraz Pociąg TLK „ Flisak" do Trójmiasta. - W związku z realizacją CPK, planowane jest włączenie Miasta Płocka w sieć kolei dużych prędkości.	
RUCH SAMOCHODOWY	
PŁOCK	**POZOSTAŁE OBSZARY MOF PŁOCKA**
- W Płocku krzyżują się dwie drogi krajowe przechodzące przez centrum miasta: DK60 i DK62 oraz 4 drogi wojewódzkie funkcjonujące jako drogi jednojezdniowe i komunikujące obszary podmiejskie: nr 559, nr 562, nr 567, nr 575 oraz dwa mosty przez rzekę Wisłę obsługujące ruch towarowy i osobowy: Most im. Legionów Józefa Piłsudskiego i Most Solidarności. - Poprawa jakości dróg w mieście następuje przede wszystkim poprzez realizowanie zadań inwestycyjnych, które obejmują nie tylko naprawę nawierzchni, ale przede wszystkim poprawę infrastruktury technicznej znajdującej się w pasie drogowym, tj. sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej, sieci elektroenergetycznej czy oświetlenia ulicznego i sygnalizacji świetlnej. Wprowadzane są również usprawnienia organizacyjne podnoszące bezpieczeństwo na drogach. - Przekształcanie infrastruktury drogowej odbywa się nie tylko poprzez przebudowę istniejących odcinków dróg, ale również poprzez budowanie tras obwodowych miasta i obszarów zurbanizowanych. W Płocku wybudowanie obwodnicy północno-zachodniej przyczyniło się do rozwoju komunikacyjnego miasta oraz otworzyło tereny pod nowe inwestycje.	- Przez gminy przebiegają dwie drogi krajowe: DK60 i DK62 oraz 11 dróg wojewódzkich nr: 540, 559, 555, 560, 562, 567, 568, 573, 574, 575, 577. Brak jest dróg ekspresowych i autostrad. - Ważnym uzupełnieniem istniejącej infrastruktury drogowej jest sieć dróg powiatowych i gminnych, które zapewniają komunikację pomiędzy mniejszymi miejscowościami w gminach. Oprócz dróg gminnych na terenach gmin znajdują się również drogi wewnętrzne niezaliczone do dróg publicznych. - W ostatnich latach na terenach gmin realizowano modernizacje dróg gminnych. Dalsze działania modernizacyjne oraz budowa nowych dróg będą wpływały pozytywnie na rozwój MOF w zakresie budowy chodników, zatok autobusowych, wiat przystankowych, azylów dla pieszych. - Pod względem długości dróg wojewódzkich najlepiej wypada Gmina Stara Biała. Najdłuższy odcinek drogi krajowej przebiega przez Gminę Nowy Duninów, natomiast najbardziej rozwiniętą sieć dróg powiatowych oraz gminnych ma Miasto i Gmina Gąbin. - Kluczową inwestycją w zakresie infrastruktury drogowej w Gąbinie była

➡ Inwestycje prowadzone w ciągu ostatnich lat w Płocku, polegające na budowie nowych dróg osiedlowych, przebudowie arterii komunikacyjnych obsługujących duże osiedla mieszkaniowe, poprawiły warunki podróżowania po istniejących wcześniej drogach nieutwardzonych lub będących w złym stanie technicznym. ➡ Inwestycje dotyczące budowy tras zbiorczo-obwodowych komunikujących tereny przemysłowe i spinających dwie drogi krajowe, przebudowa arterii komunikacyjnych obsługujących i prowadzących ruch na zewnątrz miasta, poprawiły warunki podróżowania, nie przyczyniły się do modyfikacji pasów drogowych wewnątrz miasta ograniczających ruch pojazdów osobowych, a tym samym wsparcia transportu zbiorowego i mikromobilności w wystarczającym stopniu. ➡ Wdrożenie Strategii Rozwoju Elektromobilności w Płocku w 2020 roku, w ramach której powstało ponad 60 punktów ładowania samochodów elektrycznych, stworzyło realne perspektywy na poprawę stanu technicznego pojazdów poruszających się po mieście, a dzięki temu na redukcję emisji transportowej. ➡ Realizacja drogi ekspresowej S10, która ma połączyć obwodnicę Warszawy z Płockiem, a w kierunku zachodnim z Toruniem, stanowi kluczowe zewnętrzne połączenia drogowe. Pod koniec 2021 roku GDDKiA ogłosiła przetarg na dokumentację techniczną odcinka drogi od granicy województwa kujawsko-pomorskiego do obwodnicy Warszawy, czyli odcinka najważniejszego z punktu widzenia Płocka. Dalszy etap prac będzie możliwy jednak dopiero po zapewnieniu finansowania. ➡ W 2018 r. zostało podpisane porozumienia Miasta Płocka z Oddziałem GDDKiA w zakresie wspólnej rozbudowy drogi krajowej nr 62 na odcinku ul. Wyszogrodzkiej od al. Armii Krajowej do granicy miasta. Na początku 2022 roku podpisany został aneks do Programu inwestycji dla rozbudowy trasy na odcinku od Alei Armii Krajowej do granicy miasta. Prace budowlane	budowa południowo-zachodniej obwodnicy, która otworzyła zupełnie nowe możliwości rozwojowe i strategiczne dla miasta jak i dla całego regionu. Na przełomie roku 2019 i 2020, wybudowano łącznik obwodnicy, tworzący połączenie między obwodnicą a dotychczasowym odcinkiem drogi wojewódzkiej 577. Brak planów przebudowy odnośnie do starego przebiegu. ➡ W Łącku w 2020 roku została zawarta umowa na opracowanie dokumentacji dla obwodnicy Łącka w ciągu DK60. Inwestycja powstanie w ramach rządowego Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030. Ogłoszenie przetargu jest planowane w 2024 roku, a realizacja zadania jest przewidziana w latach 2026-2028. Brak planów przebudowy odnośnie do starego przebiegu.

podzielono na dwa odcinki – od Armii Krajowej do Harcerskiej i od Harcerskiej do granicy miasta. Realizacja robót została zaplanowana na lata 2025-2027. - W ramach inwestycji GDDKiA planowana jest przebudowa odcinka pomiędzy Płockiem a Wyszogrodem na długości ok. 30 km od granicy Miasta Płock do rejonu skrzyżowania z DK-50, z przebiegiem przez Gminę Słupno. - W celu ograniczenia natężenia ruchu samochodów osobowych w ramach programu mobilności miejskiej został rozbudowany parking P&R w rejonie cmentarza komunalnego przy ul. Bielskiej w Płocku. i wybudowany parking P&R przy płockim ZOO. - W obszarze śródmieścia w związku z deficytem miejsc postojowych w obszarze centralnym miasta i problemami z parkowaniem pojazdów utworzona została Strefa Płatnego Parkowania (SPP). Wyznaczenie tej strefy jest istotne w realizacji lokalnej polityki transportowej. - Istnieje możliwość wypożyczenia samochodu CarSharing.	
TRANSPORT LOTNICZY	
PŁOCK	**POZOSTAŁE OBSZARY MOF PŁOCKA**
- W Płocku funkcjonuje obecnie lotnisko trawiaste obsługiwane przez Aeroklub Ziemi Mazowieckiej. Od 1970 roku figuruje w ewidencji lotnisk Urzędu Lotnictwa Cywilnego pod poz. 24 (nr rejestracyjny 26). Miasto Płock przystąpiło do opracowania dokumentacji technicznej dla przebudowy lotniska. W dniu 7 marca 2022 roku Wojewoda Mazowiecki wydał decyzję nr 37/SPEC/2022 o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego, w której zezwolił na realizację przebudowy lotniska Płock, w zakresie budowy drogi startowej wyposażonej w płaszczyznę do zawracania, chodników, drogi pożarowej, ogrodzenia, stacji transformatorowej wraz z budową i rozbiórką	

niezbędnej infrastruktury towarzyszącej. - Warszawskie Lotnisko Chopina, największy port lotniczy w Polsce, położone jest w odległości 130 km od Płocka, a w odległości 70 km znajduje się międzynarodowy Port Lotniczy Warszawa – Modlin w Nowym Dworze Mazowieckim.	
TRANSPORT WODNY	
PŁOCK	**POZOSTAŁE OBSZARY MOF PŁOCKA**
- W Płocku znajduje się port rzeczny (wraz ze stocznią rzeczną i portem jachtowym). - Na odcinku Płock – Włocławek znajduje się najdłuższy w Polsce odcinek drogi wodnej V klasy – spełniającej wymogi stawiane międzynarodowym drogom wodnym. - Transport wodny towarów wykorzystywany jest sporadycznie, a żegluga pasażerska opiera się wyłącznie na świadczeniu okresowych usług turystycznych.	
ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE	
PŁOCK	**POZOSTAŁE OBSZARY MOF PŁOCKA**
- Sieć uliczna Płocka kształtowała się proporcjonalnie z rozwojem miasta. Pojawianie się infrastruktury drogowej stymulowało rozwój terenów przez nią obsługiwanych i odwrotnie - zagospodarowanie terenów powodowało konieczność rozbudowy sieci i połączeń. Płock ma strukturę pasmową z ciągami komunikacyjnymi położonymi w kierunku wschód-zachód. W strukturze urbanistycznej wyróżnikami są śródmieście będące wielofunkcyjną strukturą, tereny przemysłowe na terenach północnych miasta,osiedla wielorodzinne okalające śródmieście, intensywna zabudowa wielorodzinna wschodnia Podolszyc, pozostała część miasta z dominującą	- Układ sieci osadniczej skupiony jest w bezpośredniej bliskości miasta Płocka. - Zjawiskiem występującym w obszarze polskich obszarów funkcjonalnych jest tzw. suburbanizacja. Procesy suburbanizacji przebiegające zazwyczaj w sposób przypadkowy i nieskoordynowany silnie wpływają na funkcjonowanie i problemy miast, a także stają się jednocześnie istotnym wyzwaniem dla całości obszarów funkcjonalnych. Niekontrolowana suburbanizacja generuje również ogromne koszty, które w większości przypadków można traktować jako straty przestrzenne, gospodarcze,

zabudową jednorodzinną, lewobrzeżna część miasta z niską gęstością zabudowy.	społeczne oraz środowiskowe. Odnoszą się one min. do kosztów transportu, infrastruktury technicznej i szeroko pojmowanej gospodarki komunalnej, których finansowanie leży po stronie jednostek samorządu terytorialnego. ➠ Dalsze obszary o charakterystyce zabudowy miejskiej występują przede wszystkim w miejscowościach będących siedzibami gmin. Pozostała część obszaru to rozległe tereny leśne i rolnicze posiadające zabudowę siedliskową.
BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO	
PŁOCK	**POZOSTAŁE OBSZARY MOF PŁOCKA**
➠ Analizy natężenia ruchu drogowego na głównych skrzyżowaniach wykonywane są przez Miejski Zarząd Dróg. Wyniki badań pozwalają na bieżąco doskonalić ustawienia programów sterujących sygnalizacją, dostosowywać i usprawniać organizację ruchu, a przede wszystkim poprawiać bezpieczeństwo. ➠ Upłynnienie ruchu w mieście ułatwiają zamontowane na kilku większych skrzyżowaniach w Płocku sekundniki, które pozwalają określić czas wyświetlania światła. Innym rozwiązaniem jest budowa rond zastępujących tradycyjne skrzyżowania w Płocku, które zapewniają bezpieczeństwo ruchu drogowego dla wszystkich użytkowników drogi. ➠ Miasto Płock pozyskało dane dotyczące wypadków i kolizji w obszarze MOF Płocka (System Ewidencji, Wypadków i Kolizji). Dane dotyczyły pełnych lat 2019 i 2020 oraz 3 kwartałów 2021 roku (rozpoczęcie prac nad diagnozą obszaru i występującymi zjawiskami). W Płocku koncentruje się największa ilość występujących zgłoszonych kolizji. Rozkład przestrzenny zjawisk w wymiarze pozamiejskim występuje również na drogach o większym ruchu komunikacyjnym, czyli przede wszystkim na drogach krajowych, wojewódzkich i powiatowych.	➠ Na terenie gmin MOF były prowadzone badania natężenia ruchu GPR przez GDDKiA. Podstawowym celem GPR jest uzyskanie, na podstawie przeprowadzonych pomiarów bezpośrednich, najważniejszych parametrów oraz charakterystyk ruchu drogowego dla wszystkich odcinków sieci dróg krajowych i wojewódzkich objętych pomiarem. Do podstawowych parametrów ruchu drogowego zalicza się średni dobowy ruch w roku, miarodajne godzinowe natężenie ruchu i średnią prędkość podróży.

ŚRODOWISKO I ADAPTACJA DO ZMIAN KLIMATU	
PŁOCK	**POZOSTAŁE OBSZARY MOF PŁOCKA**
➨ Główne zagrożenia klimatyczne w Płocku to wzrost wartości i liczby dni z temperaturą maksymalną powietrza, wzrost częstości występowanie fal upałów, występowanie deszczy nawalnych, występowanie powodzi od strony rzek, wzrost koncentracji zanieczyszczeń powietrza. ➨ W Płocku w ramach miejskiego planu adaptacji do zmian klimatu (MPA) wskazano, że istotną rolę powinny odgrywać następujące działania adaptacyjne: wymiana taboru komunikacji miejskiej, rozbudowa ścieżek rowerowych, zwiększenie ilości stacji roweru publicznego w Płocku, doposażanie służb ratowniczych w odpowiedni sprzęt i szkolenia z uwzględnieniem zmian klimatycznych, wzmocnienie współpracy i komunikacji pomiędzy samorządami, wdrażanie elastycznych godzin pracy jako reakcja na ekstremalne warunki meteorologiczne, sprzątanie i czyszczenie (na mokro) ulic z pyłu i zanieczyszczeń, działania edukacyjne zachęcające do korzystania z transportu publicznego. ➨ Wpływ na stan czystości powietrza atmosferycznego na terenie obszaru ma również emisja liniowa ze źródeł mobilnych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych.	➨ Na terenie MOF dominują obszary o wysokim i bardzo wysokim poziomie zagrożenia występowaniem susz, szczególnie na terenach gmin Łąck, Nowy Duninów i Gąbin. ➨ Najbardziej zagrożone powodzią są tereny gmin: Słupno, Nowy Duninów i Gąbin. ➨ Największym problemem w zakresie transportu w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń jest: prędkość pojazdów, zły stan techniczny pojazdów, brak płynności ruchu pojazdów, duża ilość pojazdów ciężkich, zły stan techniczny nawierzchni dróg i nieodpowiednia struktura drogi. ➨ Działania adaptacyjne dotyczą głównie ograniczenia emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych, które sprowadzają się do rozwoju transportu rowerowego, w tym rozbudowy spójnego systemu dróg i ścieżek rowerowych oraz budowy, przebudowy i utwardzania dróg i poboczy oraz opracowania dokumentacji projektowych. Niezwykle ważne jest również prowadzenie inwestycji drogowych ograniczających emisję hałasu (m.in. „ciche” nawierzchnie, ekrany akustyczne).
LOGISTYKA MIEJSKA	
PŁOCK	**POZOSTAŁE OBSZARY MOF PŁOCKA**
➨ Wybudowanie obwodnicy północno-zachodniej usprawniającej wyjazd z miasta i pozwalającej na lepsze skomunikowanie z jego północną częścią przyczyniło się do rozwoju miasta Płocka oraz ograniczyło przejazd samochodów ciężarowych przez centrum miasta. ➨ W celu zapewnienia lepszej koordynacji ruchu ładunków w Płocku	➨ Nie występują trudności w zakresie transportu towarów. Problemem jest natomiast kwestia nośności poszczególnych kategorii dróg i odcinków drogowych.

wprowadzono ograniczenia w ruchu pojazdów ciężarowych – akcja STOP TIROM (usprawnienie organizacji ruchu pojazdów ciężarowych dla obszaru miasta). Ciężki ruch tranzytowy i pojazdów z towarami niebezpiecznymi odbywa się bez ograniczeń wyłącznie po drogach, które pełnią funkcje stworzonych do tego celu „korytarzy komunikacyjnych”. ➨ W centralnej części miasta nie funkcjonuje dedykowany miejski system logistyczny związany z obsługą „ostatniej mili”. Pozostaje on w gestii dystrybutorów.	
EDUKACJA I PROMOCJA	
PŁOCK	**POZOSTAŁE OBSZARY MOF PŁOCKA**
➨ Mobilność miejska jest promowana przez Miasto Płock zarówno poprzez współtworzenie z mieszkańcami dokumentów strategicznych miasta, realizację działań miękkich zapisanych w programach miejskich, edukację w placówkach oświatowych, jak również działania promocyjne zapisane przy realizacji zadań infrastrukturalnych. ➨ Działania prowadzone przez Miasto Płock będące często częścią akcji ogólnopolskich czy dostępnych programów wsparcia są zawsze wspierane poprzez działania informacyjno-promocyjne. Informacje na temat różnych wydarzeń i konsultacji są na bieżąco przekazywane do mediów lokalnych, publikujących w prasie i w Internecie. Ponadto każdej istotnej inicjatywie towarzyszą materiały promocyjne w postaci plakatów czy ulotek oraz stoiska promocyjne.	➨ Gminy realizują różne działania o tematyce ekologicznej, promujące zdrowy tryb życia oraz poruszające tematykę bezpieczeństwa drogowego. Są to rajdy rowerowe, konkursy i spektakle edukacyjne, spotkania informacyjne dla mieszkańców, akcje sprzątania świata dla szkół.
TURYSTYKA	
PŁOCK	**POZOSTAŁE OBSZARY MOF PŁOCKA**
➨ W Płocku zostały utworzone specjalne miejsca postojowe przeznaczone tylko dla autokarów zapewniając turystom możliwość komfortowego	➨ Biorąc pod uwagę znaczenie transportu w turystyce na terenach słabiej zurbanizowanych MOF wykorzystywane są głównie szlaki piesze i

zwiedzania miasta. Takie miejsca parkingowe znajduja się na parkingu przy ZOO, Orlen Arenie, czy ul. Tadeusza Kościuszki. W Polityce Parkingowej Miasta Płocka sugeruje się udostępnienie i wyraźne oznaczenie miejsc czasowego zatrzymania autokaru w obrębie historycznego centrum miasta, w którym autokary mogłyby się zatrzymywać wypuścić lub zabrać turystów i następnie udać się na parking nawet w dalszej części Płocka. - Transport kolejowy, wodny czy lotniczy stanowi znikomy udział w płockich przewozach turystycznych. - W zakresie transportu kolejowego na rozwój turystyki w Płocku wpływ ma wprowadzenie w 2021 roku połączeń kolejowych do Katowic i Trójmiasta oraz plan budowy linii kolejowej CPK - Płock - Włocławek. - W sektorze wodnym w ramach transportu turystycznego w Płocku organizowane są rejsy po Wiśle.	rowerowe, które występują głównie w lewobrzeżnej części obszaru. - Bardzo pożyteczną rolę, szczególnie dla dzieci i młodzieży szkolnej, odgrywają spacerowe ścieżki dydaktyczne, będące również specyficznymi szlakami pieszymi. Na terenie gminy Łąck funkcjonuje ścieżka dydaktyczna o długości 5 km. - MOF posiada gęstą sieć znakowanych szlaków pieszych przecinającą dolinę Wisły. Na wschodzie prowadzą na Pojezierze Gostynińskie, przez Gostynińsko-Włocławski Park Krajobrazowy po Włocławek i Kutno, od północnej strony wiodą przez Brudzeński Park Krajobrazowy do Sierpca. - Można wyróżnić 6 głównych szlaków rowerowych MOF: Międzynarodowy Szlak Rowerowy EuroVelo R-2, Ponadregionalny szlak VeloMazowia, Szlak Północny powiatu płockiego, Szlak Środkowej Wisły, Szlak Południowy powiatu płockiego, Biała - Kamionki. - Liczne szlaki konne przygotowane zostały przez Stowarzyszenie Gmin Turystycznych Pojezierza Gostynińskiego, które tworzą miasta i gminy: Gostynin, Płock, Kowal, Gąbin, Łąck, Nowy Duninów, Iłów, Sanniki, Słubice, Szczawin Kościelny, Baruchowo, Włocławek oraz powiat płocki i gostyniński.

Źródło: Raporty strategiczno-diagnostyczne MOF Płocka, Raporty o stanie MOF Płocka

2.7. Analiza SWOT

Analiza SWOT przeprowadzona została w celu uporządkowania informacji zebranych w diagnozie, a przede wszystkim w celu dokonania oceny potencjału mobilnościowego na terenie MOF Płocka.
Analiza ta wskazuje na silne i słabe strony w zakresie mobilności w obszarze funkcjonalnym, a także wskazuje potencjalne szanse i zagrożenia, których źródłem jest otoczenia zewnętrzne.



Z uwagi na marginalne znaczenie transportu kolejowego, lotniczego czy wodnego w Płocku oraz brak wpływu płockich władz samorządowych na poprawę czy zmianę sytuacji w tych sektorach poniższa analiza skoncentrowana jest na ruchu pieszym, rowerowym, transporcie samochodowym i zbiorowym.
Analiza SWOT dla MOF została w pewnym stopniu uogólniona co wynika z różnorodności gmin w zakresie położenia geograficznego i komunikacyjnego, środowiska przyrodniczego, warunków życia, atrakcyjności inwestycyjnej czy możliwości finansowych.

Tabela 5: Analiza SWOT

<table>
<tr><th colspan="2">MOCNE STRONY</th><th colspan="2">SŁABE STRONY</th></tr>
<tr><th>PŁOCK</th><th>POZOSTAŁE JST MOF PŁOCKA</th><th>PŁOCK</th><th>POZOSTAŁE JST MOF PŁOCKA</th></tr>
<tr><td rowspan="2">→ codzienne przemieszczanie się pieszo przez prawie połowę mieszkańców miasta
→ zauważalny wzrost podróży miejskich z wykorzystaniem rowerów w mieście (jako środka transportu) w tym dzięki wykorzystaniu systemu Roweru Miejskiego
→ rozbudowana sieć głównych dróg rowerowych i pieszo-rowerowych
→ promocja ruchu rowerowego np. uczestnictwo Płocka w wydarzeniu „Rowerowa Stolica Polski”, „Rowerowy maj”
→ rozwój mikromobilności, w tym wypożyczalnie hulajnóg elektrycznych
→ nowoczesne rozwiązania wprowadzane w Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w zakresie świadczenia usług</td><td rowspan="2">→ prowadzone modernizacje sieci drogowej, poprawiające bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu
→ uwzględnienie potrzeb pieszych i komunikacji zbiorowej przy budowie nowych dróg
→ występujące powiązania dróg rowerowych miejskich z podmiejskimi (Łąck, Słupno)
→ atrakcyjne walory przyrodnicze umożliwiające rozwój funkcji turystycznych i rekreacyjnych
→ rozwój sieci dróg rowerowych i pieszo-rowerowych</td><td colspan="2">→ utrzymujące się przywiązanie do korzystania z samochodu osobowego jako podstawowego/jedynego środka transportu</td></tr>
<tr><td>→ niewystarczająca ilość rozwiązań wspierających ruch rowerowy w samym centrum miasta
→ zbyt niskie zainteresowanie usługami komunikacji miejskiej
→ brak wspólnej taryfy biletowej
→ występujące zwiększenie natężenia hałasu komunikacyjnego spowodowane lokalizacją dróg o dużym natężeniu ruchu oraz linii kolejowej
→ przestrzeń miasta w dużej mierze zajęta przez zaparkowane samochody (duża liczba miejsc parkingowych), które parkując zajmują również chodniki)
→ niewystarczająca przestrzeń miejska dla ruchu pieszego i rowerowego</td><td>→ niewystarczająca ilość dróg rowerowych przy głównych drogach na terenie gmin, w szczególności prowadzących do Płocka
→ postępujące rozproszenie zabudowy, zwiększające problemy komunikacyjne
→ brak zintegrowanego systemu transportu zbiorowego, co generuje niską dostępność niektórych gmin
→ zbyt mała ilość chodników i ciągów pieszych
→ brak działań edukacyjnych w zakresie zrównoważonej mobilności
→ migracja na tereny innych gmin</td></tr>
</table>

→ znaczne inwestycje w infrastrukturę transportową miasta, w tym między innymi w drogi rowerowe → modernizacja taboru KM Płock przez zakup niskoemisyjnych autobusów → uporządkowanie parkowania w centrum – stworzenie Strefy Płatnego Parkowania, budowa parkingów „P&R” → tworzenie specjalnych pasów dla autobusów oraz wprowadzanie lokalnego priorytetu w sygnalizacji świetlnej dla autobusów → rozwój carsharingu w Płocku jako alternatywnej opcji podróży bez wykorzystania samochodu prywatnego → wprowadzenie ograniczeń dla pojazdów ciężarowych w centrum miasta → rozbudowana sieć publicznych stacji ładowania samochodów elektrycznych		→ brak atrakcyjnej oferty międzymiastowej transportu autobusowego → oferta transportu kolejowego ograniczona tylko do 1 linii	

SZANSE		ZAGROŻENIA	
PŁOCK	**POZOSTAŁE JST MOF PŁOCKA**	**PŁOCK**	**POZOSTAŁE JST MOF PŁOCKA**
→ wprowadzanie rozwiązań organizacyjnych i finansowych na rzecz wsparcia transportu zbiorowego, integracji różnych środków transportu na poziomie krajowym i akceptacja części rozwiązań przez społeczność lokalną → wzrost zainteresowania inwestorów terenami inwestycyjnymi, dobrze skomunikowanymi → korzystne uwarunkowania przestrzenne w zakresie tworzenia miasta zwartego i efektywnego komunikacyjnie → wprowadzanie nowych, ekologicznych rozwiązań technologicznych w zakresie napędu pojazdów → wzrost świadomości i wrażliwości ekologicznej mieszkańców → budowa nowej linii KDP z głównym węzłem przesiadkowym przy ul. Fryderyka Chopina → budowa drogi ekspresowej S10 → rozwój sieci powietrznych taksówek oraz połączeń biznesowych, turystycznych i ratowniczych		→ suburbanizacja, niekontrolowana migracja na tereny gmin sąsiednich → zwiększający się wskaźnik motoryzacji, co powoduje coraz większą presję transportu samochodowego → zwiększenie atrakcyjności nauki, pracy i zamieszkania w dużych miastach centrum Polski → brak realizacji linii KDP spowoduje napływ nowych pojazdów i dalsze zwiększenie roli samochodu w przemieszczeniach → restrykcje prawne i zagrożenia bezpieczeństwa, które mogą zniechęcać podróżnych do korzystania z komunikacji zbiorowej → brak wprowadzenia realizacji szybkiego transportu dla Płocka i regionu z poziomu administracji centralnej → wzrost cen energii, gazu i paliw dla transportu → regres transportu publicznego - likwidacja lub ograniczanie połączeń autobusowych, niestabilne działania państwa i podmiotów kształtujących podaż	

Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

2.8. Ocena mobilności MOF Płocka okiem mieszkańców

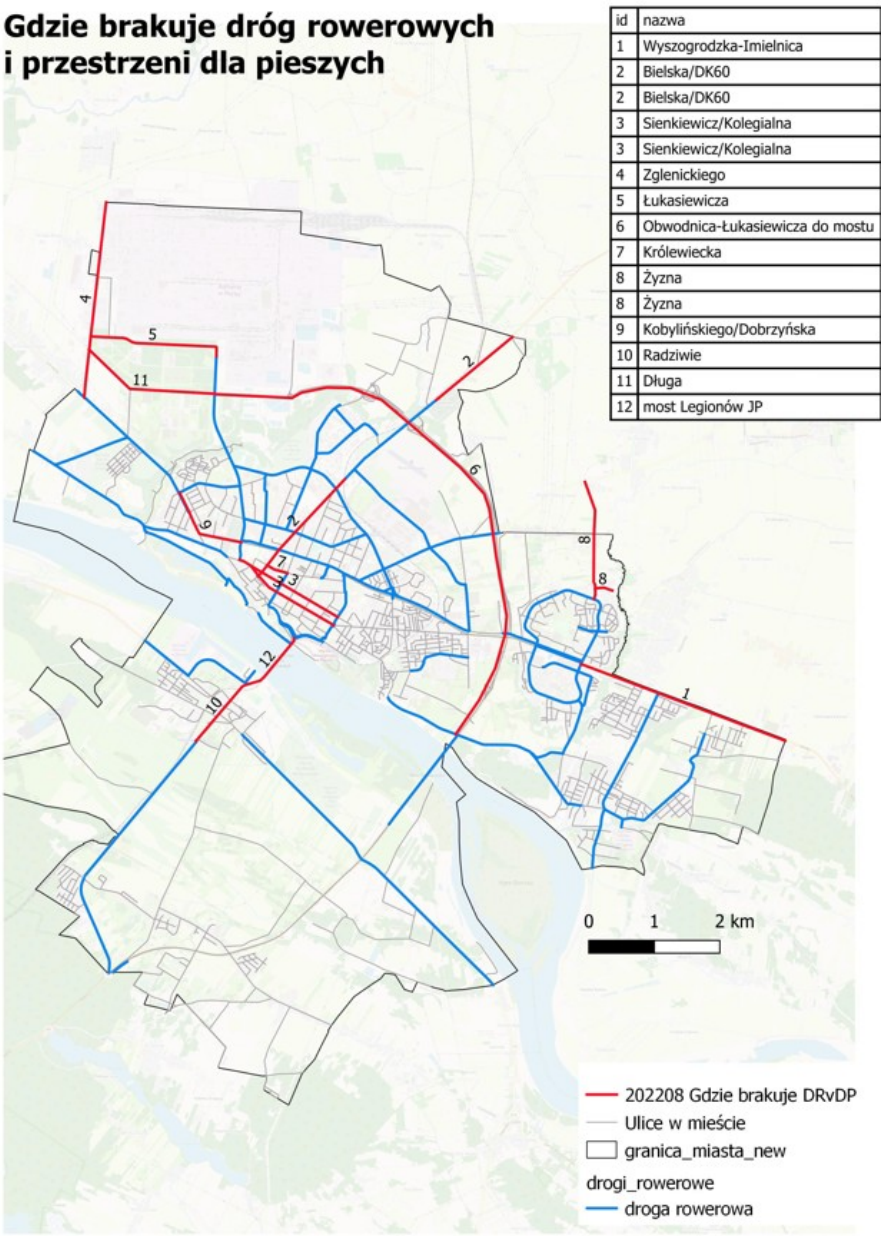
2.8.1. Wyniki ankiety z mieszkańcami

Przeprowadzona na potrzeby niniejszego dokumentu ankieta "Aktywne i ekologiczne środki transportu" zawierała 11 pytań, w tym 5 obowiązkowych pytań zamkniętych wielokrotnego wyboru i 6 pytań otwartych.

W ankiecie wzięło udział 219 osób, w tym 51% z Płocka, a 49% z okolicznych gmin (16% z Gminy Stara Biała, 15% z Gminy Słupno, 5% z Gminy Bielsk i Nowy Duninów, 3% z Gminy Radzanowo, 2% z Gminy Łąck i Gąbin, 1% spoza Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego).

Mieszkańcy Płocka i okolic poprzez uczestnictwo w badaniu dostarczyli cennych uwag na temat obecnych dróg pieszych, rowerowych i funkcjonowania komunikacji miejskiej oraz wskazali kierunki zmian, aby podróżować bezpieczniej, wygodniej i zdrowo.

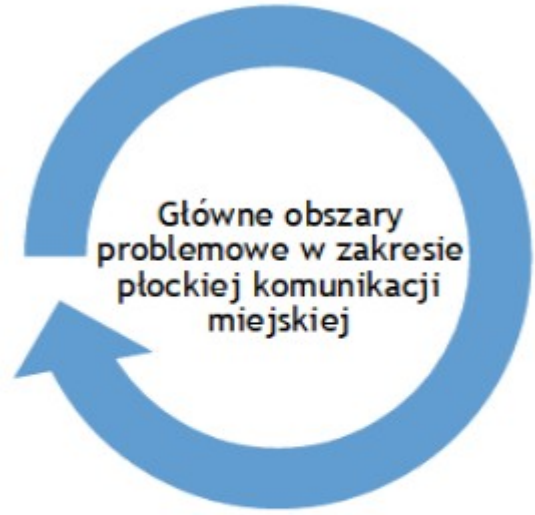
Rysunek 14: Mapa luk w infrastrukturze pieszej i rowerowej w Płocku i na styku Płocka i MOF



Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

Ankieta umożliwiła wyznaczenie obszarów, w obrębie których brak jest ciągłości chodników i ścieżek rowerowych i stworzenie swoistej mapy luk występujących w infrastrukturze pieszej i rowerowej. Ankietowani wskazali głównie na brak ścieżek rowerowych zarówno w Płocku jak i w gminach sąsiednich. W Płocku najwięcej głosów zyskała ul. Wyszogrodzka w kierunku Imielnicy, gdzie brak zarówno ścieżki rowerowej jak i odpowiednich chodników. Również w

centrum Płocka oraz przy drodze do PKN Orlen brak jest ścieżek rowerowych. Jako następne miejsce ankietowani podali Obwodnicę Północno-Zachodnią, w szczególności drogę z Grabiny do Mostu Solidarności oraz ulicę Żyzną na Podolszycach Północnych. Badani wskazali także na konieczność uzupełnienia ścieżek rowerowych na osiedlu Radziwie oraz na Moście im. Legionów Józefa Piłsudskiego. W odpowiedziach mieszkańców gmin MOF najbardziej uwidocznił się brak ścieżek rowerowych łączących gminy z miastem. Najczęściej padały takie miejscowości jak Maszewo Duże, Brwilno, Biała, Soczewka, Grabina, Liszyno, Wykowo, ulica ks. Augustyna Kordeckiego i Rogozińska.



- częstotliwość kursów (wykluczenie komunikacyjne niektórych gmin, brak kursów w godzinach wieczornych oraz w weekendy szczególnie na trasach do sąsiednich gmin)
- ceny biletów (wprowadzenie bezpłatnej komunikacji miejskiej, wspólnej taryfy biletowej, biletów weekendowych lub na krótkie dystanse)
- planowanie tras przejazdu (długi czas przejazdu, godziny odjazdów autobusów o podobnych trasach pokrywają się, za dużo przesiadek)



- niewystarczająca ilość ścieżek rowerowych np. Most im. Legionów Józefa Piłsudskiego, obwodnica Płn-Zach., ul. Wyszogrodzka\w kierunku Imielnicy
- brak ciągłości ścieżek rowerowych między Płockiem a MOF
- przestrzeń miasta zastawiona samochodami, co ogranicza ilość miejsca dla pieszych i rowerzystów
- chodniki na niektórych odcinkach wymagają naprawy lub rozbudowy
- organizacja ruchu (potrzeba wprowadzenia pasów i śluz rowerowych, lepsze oznakowanie ścieżek i przejazdów rowerowych)
- za wysokie krawężniki na przejazdach rowerowych
- niewłaściwa synchronizacja sygnalizacji świetlnej na niektórych skrzyżowaniach w Płocku (zbyt krótkie światła zielone dla pieszych, niedostosowanie świateł przy prawoskrętach) np. przy galeriach handlowych Mosty i Mazovia
- za mało miejsc zielonych i miejsc do odpoczynku czy architektury rowerowej

2.8.2. Wyniki warsztatów scopingowych z interesariuszami

Warsztaty scopingowo-strategiczne SUMP dla Płocka i Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego miały na celu zdefiniowanie najważniejszych problemów w zakresie transportu z punktu widzenia mieszkańców badanego obszaru.
Warsztaty zostały przeprowadzone dla:

a. młodzieży, mieszkańców
b. lokalnych aktywistów i seniorów,
c. grup NGO,
d. urzędników.

Warsztaty pozwoliły na określenie potrzeb każdej z powyższych grup oraz przedyskutowanie ich przez pryzmat 10 obszarów strategicznych. Następnie dokonano wyboru kluczowych priorytetów dla aglomeracji płockiej oraz uporządkowano je według hierarchii ważności.

Tabela 6: Obszary strategiczne wyznaczone na warsztatach scopingowych

1. Zawiązanie współpracy i określenie wizji aglomeracji jako warunek konieczny do dalszych działań	**2. Zorganizowanie zintegrowanego aglomeracyjnego transportu publicznego**
✓ wspólna wizja aglomeracji i ścisła współpraca włodarzy ✓ forma prawna i finansowa ✓ zespoły interdyscyplinarne z przedstawicielami wszystkich gmin ✓ edukacja i wymiana doświadczeń ✓ wspólna reprezentacja względem władz krajowych, instytucji zagranicznych i podmiotów gospodarczych ✓ dialog z mieszkańcami nastawiony na zmianę nawyków transportowych	✓ jeden organizator dla całego obszaru ✓ inkluzywność pokrycia i obsługi ✓ linie główne i dojazdowe (system przesiadkowy) ✓ wygodne punkty przesiadkowe ✓ taryfa biletowa i digitalizacja ✓ analiza (przyszłego) pasażera i promocja rozwiązania
3. Zbudowanie i zapewnienie spójności sieci rowerowej	**4. Wyraźny priorytet dla pieszych i uspokojenie ruchu zmotoryzowanego**
✓ długofalowy plan rozwoju dla całego obszaru, ✓ wyznaczone płynne drogi główne (szkielet) i gminne drogi dojazdowe ✓ standardy funkcjonalne, w tym bezpieczeństwa, uwzględniające różne uwarunkowania i rozwiązania ✓ analiza rozszerzenia strefy roweru miejskiego ✓ architektura rowerowa (bezpieczne stojaki, warsztaty, drogowskazy, mapy) ✓ współpraca z aktywistami społecznymi / NGO oraz zakładami pracy ✓ edukacja i promocja ✓ digitalizacja = np. aplikacja rowerowa	✓ inkluzywność i realny priorytet dla ruchu pieszego (w tym audyt barier) ✓ bezpieczeństwo punktów wspólnych z samochodem i rowerem ✓ drobna architektura miejska (ławeczki, zieleń, obniżenia krawężników etc.) ✓ bezpieczna droga do szkoły ✓ ustanowienie prawdziwego priorytetu dla pieszych (audyt) ✓ narzędzia uspokajania ruchu i ich sukcesywne wdrażanie ✓ rozproszenie ruchu poza główne ciągi komunikacyjne, w tym al. Józefa Piłsudskiego -

	ul. Wyszogrodzka
5. **Promocja wizji rozwoju, edukacja i zmiana nawyków transportowych mieszkańców**	**6.** **Dalsze obszary do analizy i potencjalne wdrożenia**
✓ rozpoznanie motywatorów zmian zachowań mieszkańców ✓ długoterminowa idea komunikacji i edukacji z różnymi narzędziami do różnych grup docelowych, w tym do różnych uczestników ruchu drogowego ✓ zaangażowania aktywistów społecznych/NGO w dialog ✓ promocja rozwiązań prośrodowiskowych	✓ optymalizacja transportu towarowego, w tym towarów niebezpiecznych, na terenie całego obszaru: ▪ wspólna reprezentacja względem podmiotów biznesowych, ▪ alternatywne trasy/środki transportu (np. kolej) ✓ współpraca w zakresie zarządzania, stworzenia warunków dojazdu i promocji terenów rekreacyjnych (Wisła, jeziora, lasy/parki): ▪ optymalizacja transportu zbiorowego dojazdowego i dojazdu rowerowego (trasy turystyczne) ▪ formy współpracy z organizacjami NGO / aktywistami społecznymi ✓ rewizja polityki parkingowej i stworzenie jej spójnej dla całego obszaru w celu uspokajania ruchu zmotoryzowanego indywidualnego: ▪ określenie docelowej powierzchni parkingowej ▪ wyznaczenie parkingów P&R na całym obszarze z dostępem do sprawnej przewidywalnej komunikacji zbiorowej, roweru miejskiego, usług i handlu ▪ wspólna taryfa i digitalizacja ▪ zrozumienie motywatorów zmiany wśród kierowców i edukacja/promocja ✓ aglomeracyjna współpraca w zakresie planowania przestrzennego, nastawiona na: ▪ przeciwdziałanie rozlewaniu się miejscowości i chaosu zabudowy ▪ kreowanie miejsc zamieszkania bliskich odległości (pieszy dystans do sklepu i usług) ▪ oferowanie wspólnych usług dla mieszkańców ✓ carsharing / carpooling - analiza potrzeb i możliwości wprowadzenia

Źródło: Warsztaty scopingowe w Płocku

2.8.3. Ocena sytuacji mobilnościowej

Warsztaty scopingowe dostarczyły cennych informacji odnośnie obecnej sytuacji i oczekiwań mieszkańców w kwestii przemieszczania się na terenie MOF Płocka. Wytyczne z dokumentów wyższego rzędu pokazały jakie działania są priorytetowe w podążaniu do kreowania zrównoważonej mobilności miejskiej oraz jakich zmian możemy dokonać biorąc pod uwagę lokalne uwarunkowania.



Źródło: Szkoła Podstawowa nr 12 w Płocku

Wszystkie pozyskane w ten sposób informacje w połączeniu z wiedzą ekspercką pomogły w określeniu obszarów strategicznych oraz możliwości wprowadzenia zmian mobilnościowych na całym obszarze.

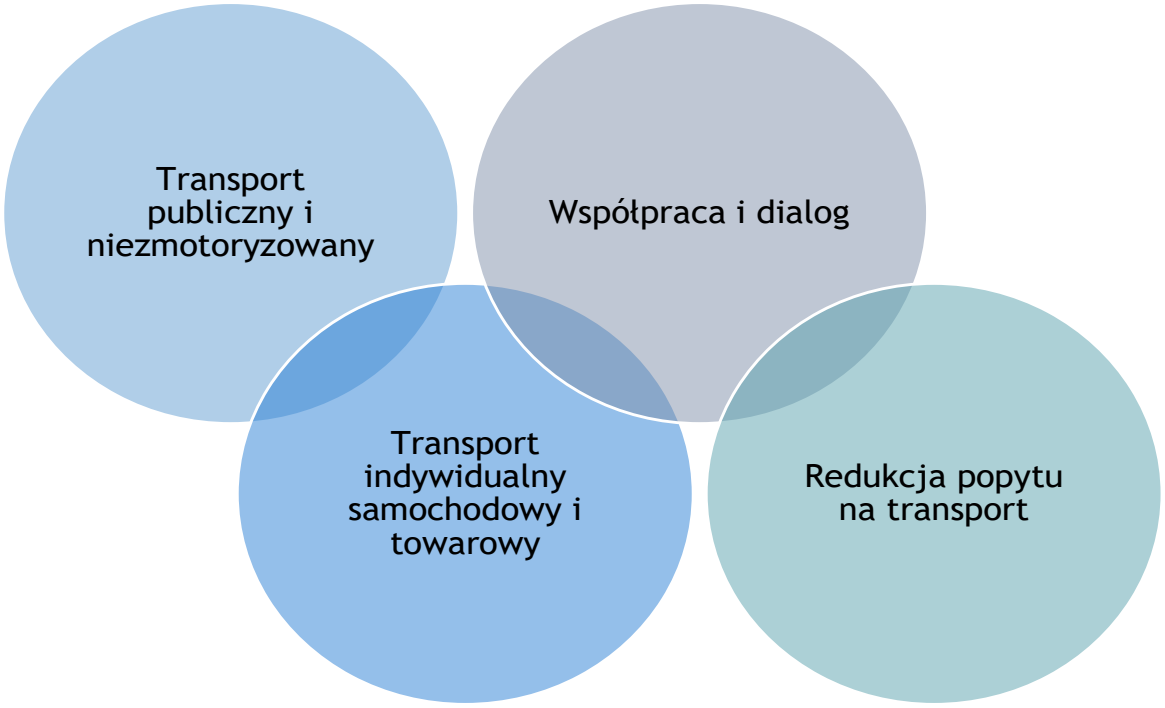


Tabela 7: Obszary i działania strategiczne oraz sposoby rozwiązania problemów w zakresie mobilności w Płocku

Transport publiczny i niezmotoryzowany		
DZIAŁANIE STRATEGICZNE		
Zintegrowany aglomeracyjny transport publiczny	**Spójna sieć rowerowa**	**Bezpieczny i wygodny ruch pieszy**
1. Analiza częstotliwości kursowania autobusów / konsultacje społeczne / analiza potoków pasażerskich (w tym weekendowych poszczególnych gmin - prawdziwa dostępność, nie tylko poranna/popołudniowa), jaki okres czasowy bierzemy pod uwagę - długoterminowy, zanalizować oczekiwania przyszłego pasażera, w jaki sposób przeciwdziałać 'starzeniu się pasażera'? Na ile jest możliwość zachęcenia młodych ludzi? 2. Jak zachęcić pasażerów do systemu przesiadkowego? 3. Diagnoza (analiza stanu bieżącego), jakie podmioty świadczą usługi w ramach całej aglomeracji (na ile zaspokajają potrzeby, które obszary są nie w pełni obsługiwane), jakie są możliwości infrastruktury, czy można uspójnić, zintegrować - przyłożenie się do jednego organizatora - optymalizacja transportu dla całości, analiza rozłożenia przystanków. 4. Analiza konsumenta komunikacji zbiorowej - korzystających i potencjalnie korzystających, popatrzeć na potrzeby, motywatory decyzji i motywatory zmian (przygotowanie do edukacji / zmiany nawyków) + analiza stopnia zaspokojenia potrzeb w poszczególnych grupach (racjonalne - pokrycie komunikacyjne, emocjonalne - jak zmienić zachowania).	1. Analiza - prognoza ruchu rowerowego, w szczególności uwzględnienie tego ruchu na styku Płocka i gmin. 2. Ciągi magistralne - być może wyższe standardy niż zwykłe: szerokość, bezpieczeństwo rozwiązania (rowery, hulajnogi) - strategiczne podejście do planowania. 3. Szlaki rowerowe turystyczne - wspólne oznaczenia i wytyczenie przechodzące przez kilka gmin. 4. Współpraca w zakresie wytyczenia głównych ciągów komunikacyjnych (kręgosłup/szkielet), rozprowadzenie dróg wg kompetencji, zapewnienie ciągłości przez wszystkie gminy. 5. Parkingi rowerowe, stojaki rowerowe - poczucie bezpieczeństwa pozostawienia prywatnego roweru na cały dzień. 6. Standardy funkcjonalne (wygodna nawierzchnia, rozwiązania na skrzyżowaniach z drogami i chodnikami) dla sieci szkieletowej (wyraźne zalecenia) + oznakowanie kierunków komunikacyjnych (mapy, kierunkowskazy); uwzględnienie różnych uwarunkowań w zależności od możliwości (np. ścieżki leśne) + elementy obowiązkowej infrastruktury (wiaty, stojaki,	1. W jaki sposób wspierać osoby starsze w podróżach pieszych? 2. Optymalizacja ruchu rowerowego / pieszego, analiza bezpieczeństwa - możliwości odseparowania ruchu. 3. Jak zachęcać do ruchu pieszego na krótkich odległościach (ławeczki, obniżenia krawężników, pasy zieleni, mini skwery / parki) - sam ruch pieszy powinien być relaksem? Plus inkluzywność rozwiązań dla osób z niepełnosprawnościami. 4. Bezpieczeństwo - doświetlenie miejsc dla pieszych, widoczność. 5. Realny priorytet dla pieszych, analiza wyznaczonych miejsc parkingowych i likwidacja tych, które wpływają na zmniejszenie poczucia bezpieczeństwa. 6. Przegląd ciągłości świateł dla pieszych, nie dla samochodów - analiza dla całego obszaru.

5. Wyznaczenie kluczowych punktów przesiadkowych dla całej aglomeracji, przygotowanie edukacji opartej na korzyściach systemu przesiadkowego (jakie są bariery korzystania z przesiadek - funkcjonalne, emocjonalne), w przypadku dużej optymalizacji kręgosłupa transportu zbiorowego - zaplanowanie +/- 6 miesięcy promocji/edukacji wokół zmiany. 6. Kierunki rozwoju: wyznaczenia głównych linii i linii dojazdowych, analiza kosztów istniejących rozwiązań (koszty ponoszone przez różnych przewoźników) i prognozowanych + kosztów organizacyjnych + analiza możliwości pozyskiwania środków - analiza kosztów w podziale na koszty stałe i bieżące/zmienne. 7. Promocja komunikacji autobusowej w postaci np. wyznaczenia buspasów / śluz w węzłach. 8. Analiza ryzyka stopnia realizacji poszczególnych działań. 9. Wsparcie dla transportu zeroemisyjnego (plan przejścia do roku X – jakiego?) 10. Analiza integracji taryfowej + jednolitego nośnika (kodowanie różnych usług na jednym nośniku): taryfa biletowa uzależniona od rzeczywistego czasu/długości przejazdu (dla całości aglomeracji). 11. Analiza integracji z koleją (miejsca przesiadkowe, wspólna taryfa) + większe wykorzystanie dworca / unifikacja / optymalizacja dwóch dworców. 12. Jak rozmawiać z przemysłem, w tym w szczególności z Orlenem - w tym zakresie komunikacji zbiorowej?	punkty serwisowe). 7. Centrum miast - łączenie ciągów rowerowo-drogowych, uspokajanie ruchu celem zabezpieczenia pasów zieleni i wygody użytkowników chodników + bezpieczne łączenie ścieżek rowerowych i ciągów pieszych (oznaczenia / wizualnie oddzielona, ograniczenia prędkości, różne poziomy chodników). 8. Centrum miast - uspokojenie ruchu samochodowego, wspieranie rowerzystów. 9. Digitalizacja - aplikacja/mapa, wyznaczająca optymalną i bezpieczną trasę z A do B. 10. Analiza połączenia z transportem publicznym, optymalizacja przesiadek, możliwość przewiezienia rowerów autobusem (analiza możliwości i motywatorów skorzystania z takiej możliwości). 11. Analiza dostępności roweru miejskiego płockiego dla poszczególnych gmin. 12. Komunikacja wizji rozwoju sieci rowerowej dla wszystkich. 13. Współpraca z przedsiębiorcami w zakresie wspierania transport rowerowy (prysznice + szafki) lub miejskie inwestycje. 14. Zmiana nawyków - kampania edukacyjna, dodatkowe narzędzia służące zmianie nawyków, jak się dzielić doświadczeniami, jak je wprowadzać na terenie całej aglomeracji (np. Rowerowa Stolica Polski - jak włączyć w to gminy sąsiednie?).	

13. Jak wykorzystać środowisko digitalowe do wspierania podróży międzygminnych? 14. Jak wykorzystać dane big data operatorów komórkowych do analizy ruchu ludzi? Co one nam dadzą?	15. Jak wprowadzić prawdziwy priorytet dla pieszych/rowerzystów na przejściach / punktach styku z transportem zmotoryzowanym?	

Transport indywidualny samochodowy i towarowy			
DZIAŁANIE STRATEGICZNE			
Uspokajanie ruchu zmotoryzowanego w centrach miejscowości / na osiedlach i dekoncentracja ruchu na całym obszarze	**Rewizja polityki parkingowej i stworzenie jej spójnej dla całego obszaru w celu uspokajania ruchu zmotoryzowanego indywidualnego**	**Optymalizacja transportu towarowego, w tym towarów niebezpiecznych, na terenie całego obszaru**	**Carsharing / carpooling**
1. Uspokajanie ruchu w centrum i na osiedlach mieszkaniowych, prawdziwy priorytet dla pieszych. 2. Rozproszenie ruchu poza główne ciągi komunikacyjne (al. Józefa Piłsudskiego – ul. Wyszogrodzka). 3. Przywracanie równowagi pomiędzy przepustowością ulic a ruchem pieszych, prawdziwy priorytet dla pieszych (rewizja priorytetu dla samochodów) - analiza miejsc i korekty. 4. Jakie narzędzia możemy stosować, aby ten ruch uspokoić (progi zwalniające, przeszkody drogowe, zwężanie ulic)? 5. Jak zniechęcać kierowców? - konkretny plan zmniejszający wygodę komunikacji	1. Określenie docelowej powierzchni parkingowej dla całej aglomeracji i poszczególnych osiedlach. 2. P&R - wyznaczenie dla całej aglomeracji, komunikacja całości systemu do mieszkańców, zapewnienie dostępu komunikacji zbiorowej + w połączeniu z polityką cenową opłat parkingowych. 3. Analiza mapy całej aglomeracji - lokalizacja, realne możliwości korzystania, funkcjonalność, optymalizacja przesiadki, dostępność linii komunikacji zbiorowej (i częstotliwość), dostępność roweru miejskiego. 4. Budowa, ale również wykorzystanie tych, które są wybudowane + zapewnienie przestrzeni pod strategiczne inwestycje - prawdziwie peryferyjne parkingi z prawdziwie wygodną	1. Analiza alternatywnych dróg dojazdowych / możliwości transportowych (kolej) dla transportu towarowego, w tym towarów niebezpiecznych. 2. Wspólna aglomeracyjna reprezentacja względem głównych przedsiębiorców.	1. Analiza potrzeb i możliwości wprowadzenia, motywatory skłaniające do zmiany, potencjalni użytkownicy. 2. W jaki sposób wprowadzić? 3. Jak zachęcić? – promocja. 4. Jakie narzędzia? - digitalizacja, optymalizacja tego rozwiązania.

samochodowej. 6. Polityka parkingowa - docelowe ograniczanie miejsc parkingowych.	przesiadką. 5. Plan edukacji i promocji do mieszkańców. 6. Jak zachęcać kierowców do takiego rozwiązania a zniechęcać przed wjazdem do centrum?		

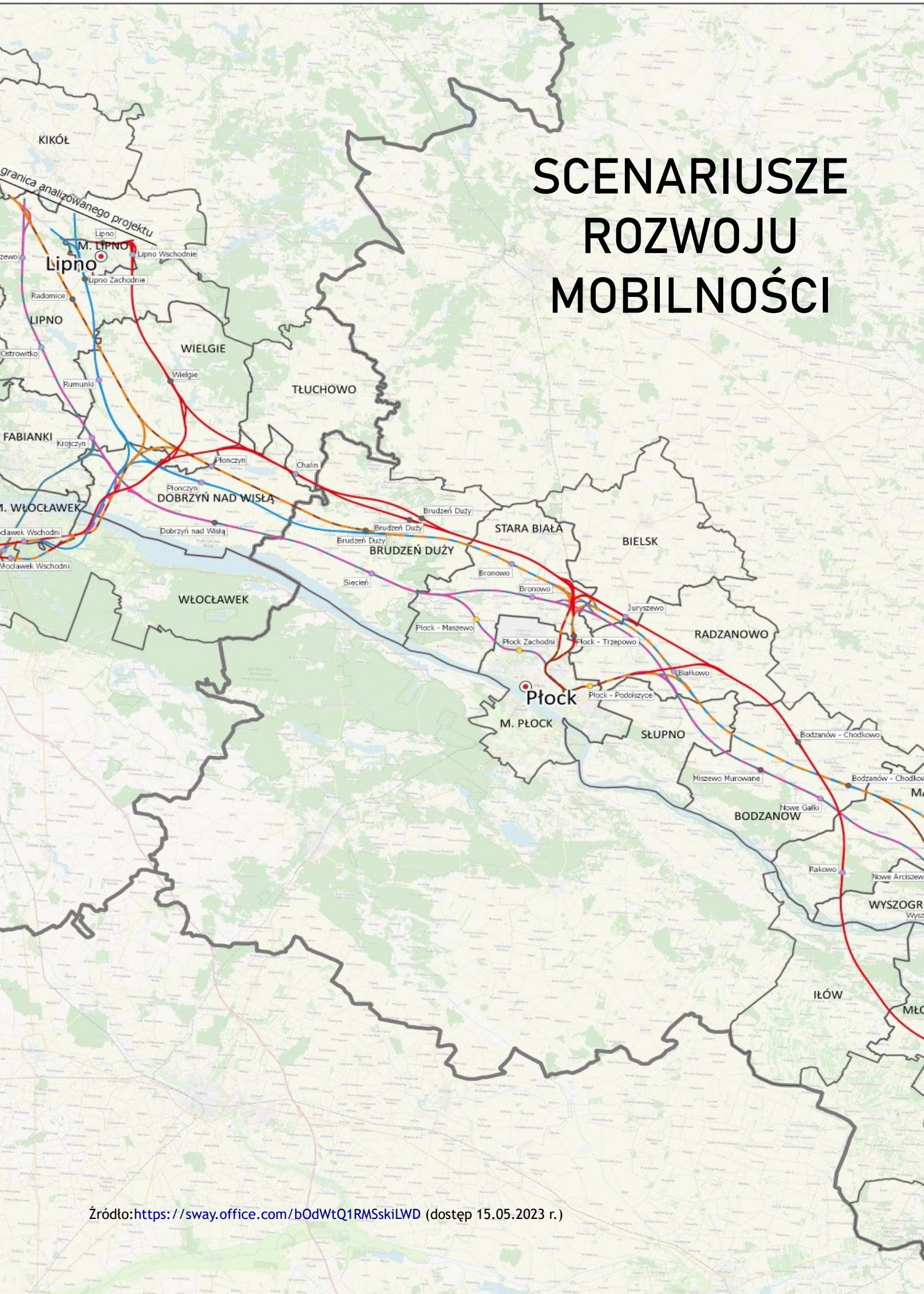
Współpraca i dialog	
DZIAŁANIE STRATEGICZNE	
Zarządzania i współpraca w ramach całej aglomeracji	**Edukacja mieszkańców dot. aglomeracji, jej wizji i rozwoju oraz zmian nawyków transportowych**
1. Jakie są możliwości współpracy w kontekście istniejącego stanu prawnego w poszczególnych obszarach? Nie tylko na poziomie włodarzy, ale jak wprowadzić interdyscyplinarność na poziomie specjalistów / urzędników / firm: zespoły interdyscyplinarne do poszczególnych obszarów, inspektorzy odpowiedzialni za obszary. 2. Czy zarządzanie i współpraca powinna przyjąć formę zinstytucjonalizowaną czy luźną, jeżeli luźną (porozumienie), to w jakiej formie: - budżet, koszty, partycypacja - w tym zrozumienie, że nie każde najtańsze rozwiązanie jest najlepsze, czasami wspólnie można mieć większe korzyści. - jak zaangażować urzędników z poszczególnych gmin? Jak współpracować z poziomu gmin i powiatu? - jak planować rozwiązania pod mieszkańców dla całej aglomeracji i odejść od myślenia jedno gminnego, szerszego spojrzenia na temat (rowery, komunikacja zbiorowa)? 3. Jaka jest wizja rozwoju aglomeracji Płockiej, jak przekłada się na poszczególne elementy (mobilność, planowanie przestrzenne): wizja → cele strategiczne → cele operacyjne → narzędzia 4. Jak rozmawiać z biznesem, w tym w szczególności z Orlenem? Jak zaangażować ich w akcje	1. Edukacja związana ze zmianą nawyków transportowych (np. boomem rowerowym, zwiększonymi prawami pieszych, przebudową ciągów komunikacyjnych) dla wszystkich użytkowników dróg (obowiązki wynikające ze wspólnego użytkowania wspólnych pasów drogi). 2. Jak umniejszyć rolę samochodów w miejscowościach? 3. Jasna komunikacja priorytetów ruchu w mieście (pieszy/rowerzysta vs. Auto): - prawdziwy dialog, nie demotywowanie, - przypisanie roli w dialogu aktywistom społecznym/NGO.

promocyjne dotyczące ochrony środowiska? 5. Jak budować dialog z mieszkańcami (zmiana nawyków transportowych)? 6. W jaki sposób wykorzystać Związek Gmin Regionu Płockiego?	

Redukcja popytu na transport	
DZIAŁANIE STRATEGICZNE	
Aglomeracyjna współpraca w zakresie planowania przestrzennego	**Współpraca w zakresie zarządzania, stworzenia warunków dojazdu i promocji terenów rekreacyjnych (Wisła, jeziora, lasy/parki)**
1. Centra handlowo-usługowe w centrach gmin powiązane z punktami przesiadkowymi w centrach gmin. 2. Jak przeciwdziałać rozlewaniu się Płocka i gmin okolicznych, w tym innych miast, chaotycznej zabudowy - jakie rozwiązania? Jakie opcje? 3. Analiza motywacji osadniczej/ruchliwości i możliwości zmiany jej motywatorów - wtedy będziemy mieć możliwość odpowiedzi, czy możemy na to wpływać. 4. Kreowanie miejsc zamieszkania bliskich odległości (800 metrów do usług, sklepów, terenów mini rekreacyjnych) - przewidywanie takich terenów na etapie wyznaczania planów miejscowych.	1. W jaki sposób wspólnie zarządzać promocją? 2. W jaki sposób organizować optymalny transport do tych miejsc z promocją komunikacji zbiorowej i niezmotoryzowanej? 3. W jaki sposób wykorzystać mieszkańców / lokalne NGO do rozwoju terenów zielono-niebieskich?

Źródło: Warsztaty scopingowe w Płocku

SCENARIUSZE ROZWOJU MOBILNOŚCI



Źródło:https://sway.office.com/bOdWtQ1RMSskiLWD (dostęp 15.05.2023 r.)

3. SCENARIUSZE ROZWOJU MOBILNOŚCI

Opracowanie scenariuszy pozwala na stworzenie przyszłego obrazu mobilności w MOF Płocka. W założonym horyzoncie czasowym 2035 roku możemy wyróżnić kluczowe elementy wpływające na scenariusze i określić w jaki sposób kształtują one mobilność MOF Płocka.

Tabela 8: Kluczowe elementy wpływające na scenariusze rozwoju mobilności

CZYNNIK	WPŁYW CZYNNIKA NA MOBILNOŚĆ
Legislacja	Ramy prawne dają możliwość podejmowania działań dla administracji lokalnych. Ponadto są sygnałem dla obywateli w jaki sposób rządzący chcą wpłynąć na obszar polityki miejskiej.
Organizacja	Działania samorządowe mogą być podejmowane indywidualnie lub we współpracy zarówno w wymiarze pionowym jak i poziomym.
Demografia	Czynnik podstawowy do kształtowania polityk miejskich.
Planowanie przestrzenne	Założenia planistyczne samorządów i państwa mogą sprzyjać spójności przestrzennej obszaru lub działać na niekorzyść zagospodarowania, finansów lokalnych lub możliwości rozwoju.
Suburbanizacja	Efekty braku lub złego planowania przestrzennego
Działania siły wyższej	Czynnik, który w okresie stabilnego rozwoju gospodarki nie był ujmowany jako istotna zmienna; okres pandemii oraz bliskie granicom Polski działania wojenne sprawiły, że nabiera on istotniejszego znaczenia.
Dostęp do energii	Pojazdy wymagają zasilania energią, a jej efektywność użycia i cena mają kluczowe znaczenia przy wyborze środków transportu.
Sytuacja społeczno-gospodarcza	Dobrze funkcjonująca gospodarka, z przewidywalnymi wskaźnikami gospodarczymi stanowi ważny przyczynek dla podejmowanych inwestycji i nastrojów społecznych.
Aktywność podmiotów gospodarczych	Rozwój lokalnych przedsiębiorstw, przedsiębiorczości oraz zapewnienie miejsc pracy dla mieszkańców obszaru zwiększa zapotrzebowanie na transport.
Praca/nauka zdalna	Migracja wykonywanej pracy i nauki w kierunku świadczenia ich poprzez internet, w warunkach domowych sprawia, że ilość pojazdów i osób w godzinach tzw. szczytów komunikacyjnych zmniejsza się.
Logistyka miejska	Sposób dostarczania towarów i usług w różne rejony MOF jest szczególnie istotny w odniesieniu do wielkości pojazdów na ulicach lokalnych.
Infrastruktura komunikacyjna	Każdy z użytkowników dróg ma przeznaczoną określoną wielkość przestrzeni na realizację swoich potrzeb transportowych. Zmiany w zakresie infrastruktury transportowej są planowane na wiele lat i są bardzo kapitałochłonne. Kluczową rolę odgrywa jej dostępność.

Świadomość zachowań komunikacyjnych	Edukacja w zakresie komunikacji jest niezwykle ważna; stanowi ona podstawę wyboru środków transportu i wpływa również na zachowania uczestników przestrzeni publicznej.

Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

Poniżej zaprezentowane zostały 3 przykładowe scenariusze, które pomogą lepiej zrozumieć sytuację, która będzie miała miejsce po wprowadzeniu w życie konkretnych działań w ramach planowania zrównoważonej mobilności i ocenić ich efekty. Przedstawione scenariusze mają wskazać potencjalny stan przyszłych procesów wpływających na mobilność miejską MOF Płocka do 2030 i 2035 roku.

3.1. Scenariusz I - scenariusz BAU (Business As Usual)

Legislacja ogólnokrajowa nie wykształciła rozwiązań umożliwiających skuteczne działanie w miejskich obszarach funkcjonalnych. Samorządowcy z Obszaru Funkcjonalnego Miasta Płocka swoje działania organizacyjne kształtują w zakresie bieżących potrzeb gminy odpowiadając na silne głosy społeczne, dotyczące wsparcia określonych rozwiązań komunikacyjnych. Po kolejnych próbach reform w zakresie planowania przestrzennego i długich uzgodnieniach w zakresie kształtowania ładu przestrzennego brak jest uregulowań wspierających oszczędne gospodarowanie przestrzenią. Suburbanizacja przybrała na sile, przez co samorządy wokół Płocka muszą przeznaczać zwiększone środki na rozbudowę dróg lokalnych i infrastruktury, kosztem innych działów wydatków budżetowych (ograniczają m.in. kursowanie autobusów do minimum). Wobec nadal znacząco tańszych nieruchomości rolnych poza obszarami zabudowanymi, populacja zasiedlająca tereny podmiejskie powiększa się, a droga pokonywana przez mieszkańców nawet do podstawowych usług wydłużyła się.
Tereny miejskie zabudowują się w dotychczasowym tempie, tak jak podmiejskie, jednak dotyczy to przede wszystkim terenów typu greenfield. Niekorzystne tendencje w zakresie ujemnego przyrostu naturalnego i migracji utrzymują się. W takiej sytuacji ruch samochodów osobowych wjeżdżających do Płocka zwiększa się.
Obostrzenia związane z występującymi działaniami chroniącymi przed rozwojem pandemii zagościły na stałe w Polsce, ale występują okresowo i są dłuższe, co zniechęca podróżnych do komunikacji publicznej.
Okres związany z trudnościami z dostępem do kopalnych źródeł energii i ich cenami utrzymuje się na relatywnie wysokim poziomie. Wprowadzane sukcesywnie nowe technologie i nośniki energii oraz inwestycje w ekologiczne źródła produkcji energii nie wpływają na zwiększenie ilości pojazdów zeroemisyjnych w ruchu. Powodem jest wzrost cen innych komponentów do produkcji pojazdów zeroemisyjnych. Na zakup nowych środków transportu stać coraz mniejszą grupę osób. Pojazdy silnikowe spalinowe stanowią nadal większość wśród użytkowanych pojazdów. Ceny zakupu paliw alternatywnych i energii elektrycznej utrzymują się również na wysokim poziomie.
Aktywność podmiotów gospodarczych na terenie obszaru funkcjonalnego spowolniła. Kryzys w branżach dominujących w MOF sprawił, że zwiększyła się ilość osób bezrobotnych. Pracodawcy wprowadzają również w zakresie funkcjonowania swoich przedsiębiorstw pracę zdalną dla chętnych pracowników.
Znamy już przebieg trasy S10, która ma włączyć obszar miejski w sieć dróg szybkiego ruchu i odciążyć lokalne drogi od nadmiernego ruchu pojazdów indywidualnych, jednak brak jest środków finansowych na jej realizację. Wybudowana ulica Wyszogrodzka przy osiedlu Imielnica usprawniła komunikację pomiędzy osiedlami miasta a gminą Słupno, ale z uwagi na duże obciążenie ruchem komunikacja

autobusowa nie uzyskała priorytetu. Mieszkańcy obszaru pomimo wprowadzonych preferencji dla korzystających z parkingów P&R nie chcą z nich korzystać. Wpływ na to miała również bierna polityka komunikacyjna i parkingowa w całym MOF.
Wzrosła świadomość społeczna związana ze szkodliwym oddziaływaniem transportu spalinowego. Mieszkańcy MOF chętnie korzystają z rozbudowywanej podstawowej sieci rowerowej na terenie całego obszaru, jednak udział w codziennych miejskich podróżach rowerzystów utrzymuje się na niskim poziomie. Gminy podmiejskie nie zrealizowały sieci szkieletowej dróg rowerowych, przede wszystkim z uwagi na brak środków finansowych i problemy z uzgodnieniami. Płock nadal rozwija infrastrukturę rowerową i stosuje aktualne standardy dla infrastruktury rowerowej.
Miasto wprowadza zmiany w zakresie organizacji ruchu sprzyjające pieszym i rowerzystom, ale mają one charakter punktowy, nie ułatwiający całości podróży po mieście, w tym w jego centrum. Z uwagi na ograniczenia finansowe nie są budowane nowe drogi rowerowe, a lobby pro-samochodowe hamuje planowane zmiany w zakresie wprowadzenia ekostref i większej ilości zieleni w ciągach pasów drogowych.
Transport autobusowy pomimo modernizacji i wprowadzenia pojazdów zeroemisyjnych nie uzyskał zakładanej popularności. Przyczyniły się do tego ograniczenia w ilości pasażerów z uwagi na pandemię i niekonkurencyjna taryfa przewozowa. Godzina parkowania w SPP nadal jest dwa razy tańsza niż jednorazowy bilet autobusowy. Samorządy nie porozumiały się w zakresie zintegrowanego rozkładu jazdy autobusów samorządowych. Mieszkańcy mają problem w uzyskaniu informacji o ciągle zmieniających się odjazdach autobusów, które odjeżdżają z różnych przystanków. Przejazd, w którym trzeba korzystać z dwóch przewoźników jest dużo droższy i dłuższy niż podróżowanie własnym samochodem. Gminy podejmują działania w celu likwidacji wykluczenia komunikacyjnego na swoim terenie, jednak są to działania nieskoordynowane. Wobec braku finansowania ze strony gmin przejazdów autobusowych przewozy KM Płock zostają zawieszone w gminach ościennych.
Możliwość wypożyczania pojazdów na minuty przekonała część mieszkańców do rezygnacji z własnego samochodu.
W zakresie logistyki zostały wprowadzone zmiany lokalne, ale wobec braku nadzoru nad przestrzeganiem przepisów, ruch pojazdów przewożących towary jest uciążliwy w obszarach zurbanizowanych i powoduje znaczną ilość kolizji. Problemem pozostają duże pojazdy dostawcze, których nie udało się wyeliminować z codziennych dostaw na terenie miasta.
Pomimo wzrostu świadomości ekologicznej mieszkańców, górę w codziennych zachowaniach komunikacyjnych bierze „własna wygoda” i nadal dominuje chęć dojazdu bezpośrednio pod obiekt docelowy własnym samochodem.

Scenariusz ten jest jak najmniej pożądany dla mieszkańców MOF Płocka. Realizuje on potrzeby indywidualne, bez oglądania się na konsekwencje środowiskowe, społeczne i odbiór MOF Płocka jako przyjaznego do życia. Bariery finansowe i organizacyjne, będą również występowały po stronie administracji lokalnej i rządowej. Scenariusz nie przewiduje zwiększenia zasobów przeznaczonych na działania związane z mobilnością miejską.

3.2. Scenariusz II - scenariusz równomiernego rozwoju

Legislacja ogólnokrajowa nie wykształciła rozwiązań umożliwiających skuteczne działanie w miejskich obszarach funkcjonalnych. Samorządowcy z Obszaru Funkcjonalnego Miasta Płocka, swoje działania organizacyjne kształtują w zakresie bieżących potrzeb gminy odpowiadając na silne głosy społeczne, dotyczące wsparcia określonych rozwiązań komunikacyjnych. Po kolejnych próbach reform

w zakresie planowania przestrzennego i długich uzgodnieniach w zakresie kształtowania ładu przestrzennego zostają przyjęte nowe przepisy, które mają przeciwdziałać suburbanizacji. Jednak możliwość ich wpływu na mobilność miejską wykracza daleko poza horyzont planistyczny. Wydane dotychczas regulacje i zezwolenia umożliwią pogłębienie rozproszonej zabudowy przez kolejną dekadę. Wobec nadal znacząco tańszych nieruchomości rolnych poza obszarami zabudowanymi, populacja zasiedlająca tereny podmiejskie powiększa się.

Tereny miejskie zabudowują się w podobnym tempie jak podmiejskie, jednak wobec pogłębiającego się ujemnego przyrostu naturalnego ilość mieszkańców obszaru zmniejsza się. W takiej sytuacji ruch samochodów osobowych wjeżdżających do Płocka nie zmniejsza się.

Obostrzenia związane z występującymi działaniami chroniącymi przed rozwojem pandemii zagościły na stałe w Polsce, ale występują okresowo.

Okres związany z trudnościami z dostępem do kopalnych źródeł energii i ich cenami utrzymuje się na relatywnie wysokim poziomie. Wprowadzane sukcesywnie nowe technologie i nośniki energii oraz inwestycje w ekologiczne źródła produkcji energii wpływają na zwiększenie ilości pojazdów zeroemisyjnych w ruchu. Ceny zakupu paliw alternatywnych i energii elektrycznej utrzymują się również na wysokim poziomie. Pojazdy silnikowe zeroemisyjne stanowią większość wśród pojazdów użytkowanych przez administrację, transport publiczny i duże firmy. Jednak wśród użytkowników prywatnych nadal dominują samochody spalinowe.

Kryzys związany z działaniami wojennymi i niepokojami za granicą wpłynął również na procesy migracyjne. W Płocku i okolicach jest więcej osób, które znajdują miejsce pracy w miejskim obszarze funkcjonalnym.

Aktywność podmiotów gospodarczych na terenie miasta wpływa pozytywnie na rozwój miasta. Szczególnie istotne znaczenie mają przekształcenia branżowe w przemyśle, które zmniejszyły ilość emisji szkodliwych substancji do powietrza, przy jednoczesnym zwiększeniu produktywności i rozwoju firmy i podmiotów kooperujących. Pracodawcy wprowadzają również w zakresie funkcjonowania swoich przedsiębiorstw pracę zdalną dla chętnych pracowników. Dzięki temu zaobserwowano spadek liczby samochodów spalinowych w obszarach najbardziej zurbanizowanych.

Znamy już przebieg trasy S10, która ma włączyć obszar miejski w sieć dróg szybkiego ruchu i odciążyć lokalne drogi od nadmiernego ruchu pojazdów indywidualnych, jednak brak jest środków finansowych na jej realizację. Wybudowana ulica Wyszogrodzka przy osiedlu Imielnica usprawniła komunikację pomiędzy osiedlami miasta a gminą Słupno, ale z uwagi na duże obciążenie ruchem, komunikacja autobusowa nie uzyskała priorytetu. Popularność parkingów P&R zwiększa się, dzięki m.in. kampaniom informacyjnym prowadzonym przez gminy sąsiednie oraz wprowadzaniu kolejnych mechanizmów aktywnej polityki parkingowej miasta.

Wzrosła świadomość społeczna związana ze szkodliwym oddziaływaniem transportu spalinowego. Mieszkańcy MOF chętnie korzystają z rozbudowywanej podstawowej sieci rowerowej na terenie całego obszaru. W niektórych gminach podmiejskich nie udało się osiągnąć zakładanego pierwotnego poziomu sieci szkieletowej dróg rowerowych, przede wszystkim z uwagi na brak środków finansowych i problemy z uzgodnieniami. Istniejące drogi rowerowe dostosowane zostały do aktualnych standardów dla infrastruktury rowerowej i są wyposażone we wszelkie udogodnienia, w tym miejsca obsługi rowerzystów.

Polityka komunikacyjna ukierunkowana na budowanie miasta przyjaznego dla mieszkańców przynosi efekty. Dawne ulice zastawione parkującymi samochodami są udostępnione dla ruchu pieszych w odpowiedniej szerokości, a ułatwienia dla ruchu rowerowego sprawiły, że więcej jest już podróżujących rowerami niż samochodami osobowymi. Przyczyniło się do tego wprowadzenie ekostref i większej ilości zieleni w ciągach pasów drogowych.

Transport autobusowy po wprowadzeniu wyłącznie autobusów zeroemisyjnych w 2035 roku uzyskał najwyższy priorytet przejazdu, co skłoniło część mieszkańców regionu, aby przesiąść się na

komunikację autobusową, jednak ograniczenia w ilości pasażerów z uwagi na pandemię i taryfa przewozowa stanowi komplikację dla części mieszkańców. Zwiększenie popularności transportu zbiorowego wynikało z wprowadzenia zintegrowanego rozkładu jazdy autobusów samorządowych udostępnionego dla mieszkańców. Okazało się, że wielu mieszkańców przyzwyczajonych w 2022 roku do podróżowania własnym samochodem nie znało oferty przewozowej. Gminy podejmują działania w celu likwidacji wykluczenia komunikacyjnego na swoim terenie. Negocjowane są nowe warunki umów zawartych na bazie porozumienia Prezydenta Miasta Płocka z gminami MOF. Częstotliwość kursów, trasy przejazdów są dostosowywane do zmieniających się warunków i potrzeb mieszkańców. Zintegrowana informacja o transporcie publicznym, MaaS oraz powszechna możliwość wypożyczania pojazdów przekonała część mieszkańców do rezygnacji z własnego samochodu.
W zakresie logistyki nastąpiły pozytywne zmiany - wszystkie firmy kurierskie, dostawcy usług i usługi miejskie realizowane są z wykorzystaniem zeroemisyjnych pojazdów. Problemem pozostają duże pojazdy dostawcze, których nie udało się wyeliminować z codziennych dostaw na terenie miasta. Na etapie ostatniej mili wykorzystywane są rowery cargo w centrum miasta.
Świadomość ekologiczna mieszkańców ewoluuje wraz ze zmianami w zakresie zagospodarowania centrum miasta i przyniosła zwiększenie ilości mieszkańców na terenie śródmiejskim. Wprowadzone zmiany w śródmieściu Płocka sprawiły, iż większość osób przemieszcza się pieszo, rowerem lub autobusem. Zmiany te wpłynęły na planowane wprowadzenie „Wizji Zero", czyli zwiększenie bezpieczeństwa w transporcie i brak ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych.
Scenariusz ten jest jak najbardziej pożądany dla wszystkich mieszkańców MOF Płocka oraz wpływa pozytywnie na jakość ich życia. Pozytywnym zmianom będą natomiast towarzyszyły podwyższone koszty zakupu energii i paliw, a co za tym idzie również taryfy przewozowej. Bariery finansowe, będą również występowały po stronie administracji lokalnej i rządowej. Scenariusz wymaga zwiększenia zasobów przeznaczonych na działania związane z mobilnością miejską.

3.3. Scenariusz III - scenariusz ekorozwoju

MOF Płocka po początkowych trudnościach organizacyjno-legislacyjnych ukształtowany zostaje w oparciu o główne jednostki osadnicze, które przygotowują dotychczas niezagospodarowane obszary w kierunku kompaktowych obszarów zabudowy. Działania w zakresie planowania przestrzennego chronią już obszary rolne i cenne przyrodniczo przed suburbanizacją i rozproszoną zabudową. Obszary zurbanizowane rozwijają się z zachowaniem przyjaznych do zamieszkania wskaźników zabudowy wielorodzinnej i jednorodzinnej. Obszary zurbanizowane zwiększają swoją wielofunkcyjność, przez co lokalne podróże transportowe skróciły swój dystans pokonywanych kilometrów w zakresie zaspokajania codziennych potrzeb.
Perturbacje związane z pandemiami nie występują już z takimi efektami jakie miały miejsce na początku lat 20-tych. Szybsze badania nad wirusami, efektywne wdrażanie szczepień i eliminacji szkodliwych wirusów sprawiły, że kontakty międzyludzkie nie są ograniczane przez cały rok.
Przez początkowy okres związany z trudnościami z dostępem do kopalnych źródeł energii i ich cenami, nowe technologie i nośniki energii oraz inwestycje w ekologiczne źródła produkcji energii, w tym bezpieczna energia atomowa, pozwoliły ustabilizować ceny energii i paliw. Pojazdy silnikowe zeroemisyjne zdominowały udział w rynku użytkowanych pojazdów, pojazdy w ruchu miejskim należące do przedsiębiorców to już w 90% pojazdy zeroemisyjne.
Aktywność podmiotów gospodarczych na terenie miasta wpływa pozytywnie na rozwój miasta. Szczególnie istotne mają znaczenie przekształcenia branżowe w przemyśle, które zmniejszyły ilość emisji szkodliwych substancji do powietrza, przy jednoczesnym zwiększeniu produktywności i

rozwoju firm i podmiotów kooperujących. Pracodawcy wprowadzają, również w zakresie funkcjonowania swoich przedsiębiorstw, pracę zdalną dla chętnych pracowników. Dzięki temu zaobserwowano spadek liczby samochodów spalinowych w obszarach najbardziej zurbanizowanych.
Trasa S10 włączyła obszar miejski w sieć dróg szybkiego ruchu i odciążyła lokalne drogi od nadmiernego ruchu pojazdów indywidualnych. Wybudowana ulica Wyszogrodzka przy osiedlu Imielnica usprawniła komunikację pomiędzy osiedlami miasta a gminą Słupno, a także umożliwiła wprowadzenie priorytetowej komunikacji autobusowej. Popularność parkingów P&R jest na optymalnym poziomie, dzięki m.in. kampaniom informacyjnym prowadzonym przez gminy sąsiednie.
Wzrosła świadomość społeczna związana ze szkodliwym oddziaływaniem transportu spalinowego. Mieszkańcy MOF chętnie korzystają z rozbudowanej i spójnej podstawowej sieci rowerowej na terenie całego obszaru. Drogi rowerowe w założonym horyzoncie czasowym zostały wykonane zgodnie ze standardami dla infrastruktury rowerowej i są wyposażone we wszelkie udogodnienia w tym miejsca obsługi rowerzystów.
Polityka komunikacyjna ukierunkowana na budowanie miasta przyjaznego dla mieszkańców przynosi efekty. Dawne ulice zastawione parkującymi samochodami są udostępnione dla ruchu pieszych w odpowiedniej szerokości, a ułatwienia dla ruchu rowerowego sprawiły, że więcej jest już podróżujących rowerami niż samochodami osobowymi. Przyczyniło się do tego wprowadzenie ekostref i większej ilości zieleni w ciągach pasów drogowych.
Transport autobusowy, po wprowadzeniu wyłącznie autobusów zeroemisyjnych, w 2035 roku uzyskał najwyższy priorytet przejazdu, co skłoniło wielu mieszkańców regionu do podróżowania codziennie komunikacją autobusową, również z uwagi na szybszy dojazd do miejsc docelowych. Trend związany z popularnością transportu zbiorowego zapoczątkował zintegrowany rozkład jazdy udostępniony mieszkańcom. Okazało się, że wielu mieszkańców przyzwyczajonych w 2022 roku do podróżowania własnym samochodem nie znało oferty przewozowej. Gminy podejmują działania w celu likwidacji wykluczenia komunikacyjnego na swoim terenie. Negocjowane są nowe warunki umów zawartych na bazie porozumienia Prezydenta Miasta Płocka z gminami MOF. Częstotliwość kursów, trasy przejazdów oraz ceny są dostosowywane do zmieniających się warunków i potrzeb mieszkańców. Zintegrowana informacja o transporcie publicznym, MaaS oraz powszechna możliwość wypożyczania pojazdów przekonała część mieszkańców do rezygnacji z własnego samochodu.
Dzięki wprowadzeniu rozwiązań związanych z logistyką miejską, zmniejszyła się ilość dużych pojazdów dostawczych na terenie miasta. Hurtownicy i centra logistyczne umożliwiają dostarczenie produktów i usług zoptymalizowanymi pojazdami, a dodatkowo na etapie ostatniej mili wykorzystywane są rowery cargo w centrum miasta.
Świadomość ekologiczna mieszkańców wraz ze zmianami w zakresie zagospodarowania centrum miasta przyniosła zwiększenie liczby mieszkańców na terenie śródmiejskim. Zmiany te wpłynęły na realizację tzw. „Wizji Zero", czyli zwiększenie bezpieczeństwa w transporcie i brak ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych.
Scenariusz ten jest jak najbardziej pożądany dla wszystkich mieszkańców MOF Płocka oraz wpływa pozytywnie na jakość ich życia. Jednak jest on bardzo trudy do osiągnięcia z uwagi na mogące zaistnieć bariery finansowe, ale również szereg działań związanych ze złożonością procesów związanych z rezygnacją z indywidualnych zachowań komunikacyjnych, skupionych przede wszystkim na prywatnych samochodach osobowych. Scenariusz wymaga koncentracji zasobów na działaniach związanych z mobilnością miejską.

3.4. Wybór ścieżki działania - scenariusza

Przeprowadzona analiza scenariuszowa jest estymacją przyszłych zjawisk i wymaga określenia wystąpienia określonych istotnych stanów poszczególnych czynników wpływających na mobilność miejską. Możliwe efekty zostały opisane w możliwej ograniczonej liczbie, różnych scenariuszy. Przedstawiona analiza została dokonana metodą ekspercką, mającą na celu estymację zmian dla poszczególnych czynników. Poniżej w tabeli przedstawiono zbiorcze podsumowanie poszczególnych scenariuszy.

Czynnik	Scenariusz		
	BAU	równomiernego rozwoju	ekorozwoju
Legislacja	-	bz	+
Organizacja	-	-/+	+
Demografia	-	-	+/-
Planowanie przestrzenne	-	bz	+/-
Suburbanizacja	bz	-/+	+/-
Działania siły wyższej	-/+	-/+	+
Dostęp do energii	-	bz	-/+
Sytuacja społeczno-gospodarcza	-/+	+	+
Aktywność podmiotów gospodarczych	+/-	+	+
Praca/nauka zdalna	+	+	+
Infrastruktura komunikacyjna	-	+	+
Logistyka miejska	-	-/+	+
Transport zbiorowy	-	+/-	+
Świadomość zachowań komunikacyjnych	-	+	+

+	oznacza pozytywną zmianę
+/-	oznacza zmianę pożądaną w pierwszym okresie
-/+	oznacza wahania zmian
-	oznacza zmianę negatywną
bz	oznacza „bez zmian” czyli zachowanie aktualnych stanów lub trendów

Powyższe scenariusze różnią się w zależności od kierunku zmian opisanych czynników mających wpływ na mobilność miejską, co z kolei przekłada się na realizację konkretnych celów w tym obszarze. Wykonanie planowanych działań zależy w głównej mierze od stopnia współpracy i zaangażowania poszczególnych JST oraz ich możliwości budżetowych.

Najbardziej realnym do realizacji scenariuszem jest **scenariusz II - równomiernego rozwoju**. Jego realizacja nie przekreśla jednak realizacji scenariusza ekorozwoju, który również może stać się możliwym do wykonania w sytuacji, gdy bariery głównie związane ze zjawiskiem suburbanizacji i wykluczeniem komunikacyjnym opisane w wybranym scenariuszu zostaną pokonane.

WSPÓLNA WIZJA ROZWOJU



4. WSPÓLNA WIZJA ROZWOJU

Na podstawie wybranego scenariusza II - równomiernego rozwoju określona została wizja rozwoju. Realizacja wybranego scenariusza będzie miała pozytywny wpływ na jakość życia mieszkańców MOF Płocka. Pozytywnym zmianom będą natomiast towarzyszyły podwyższone koszty zakupu energii i paliw, a co za tym idzie również taryfy przewozowej. Bariery finansowe, będą również występowały po stronie administracji lokalnej i rządowej. Scenariusz wymaga zwiększenia zasobów przeznaczonych na działania związane z mobilnością miejską.
Wykreowanie wspólnej wizji MOF Płocka wiąże się z odpowiedzią na pytanie jakich zmian w naszym otoczeniu potrzebujemy, żeby podróżować bezpieczniej, wygodniej i zdrowo. Przeprowadzone warsztaty scopingowo - diagnostyczne SUMP oraz ankieta mobilnościowa pozwoliły na stworzenie spójnego i sprawnie funkcjonującego obrazu miasta i MOF Płocka zapewniającego oczekiwany przez mieszkańców poziom mobilności. Wizja Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Płocka brzmi:

Miejski Obszar Funkcjonalny Płocka to obszar bezpieczny i dostępny komunikacyjnie, wspierający aktywne podróże i efektywne rozwiązania dla transportu zbiorowego

Osiągnięcie wizji jest możliwe przy zaangażowaniu wszystkich zainteresowanych włodarzy, interesariuszy oraz społeczeństwa, których świadomość konieczności wprowadzenia zmian pozwoli na realizację przyszłych działań mobilnościowych.



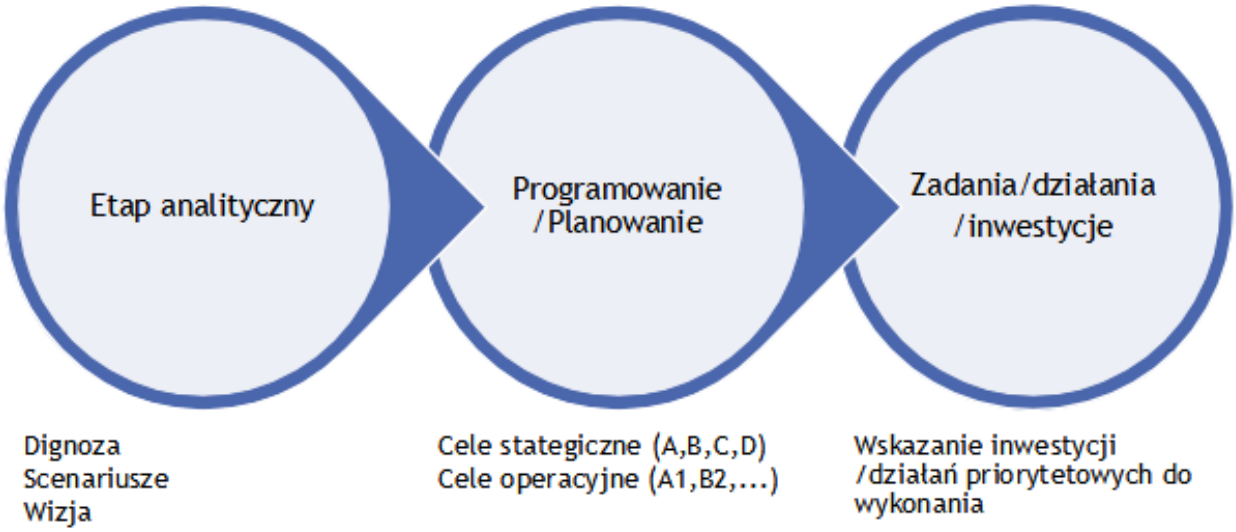
JAK BĘDZIEMY DZIAŁAĆ?

5. JAK BĘDZIEMY DZIAŁAĆ?

5.1. Cele strategiczne i operacyjne

Na podstawie raportu strategiczno - diagnostycznego, przeprowadzonych działań partycypacyjnych, wybranego scenariusza oraz sformułowanej wizji mobilności dla MOF Płocka usystematyzowano cele strategiczne, operacyjne oraz działania/zadania. Pozwoliło to na stworzenie spójnej logiki interwencji oraz miało na celu maksymalizację uzyskania efektu synergii dla planowanych działań. Jednocześnie ze względu na wielkość obszaru funkcjonalnego można było dokonać priorytetyzacji wybranych działań/zadań, wprost wskazując, które z nich powinny zostać wykonane w pierwszej kolejności.

Rysunek 15: Logika wypracowania działań w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Płocka



Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

Wyznaczono 4 cele strategiczne, którym następnie podporządkowano konkretne działania operacyjne MOF Płocka. Wyznaczone cele strategiczne i operacyjne zostały określone na podstawie diagnozy i bazowały na wynikach prac analitycznych oraz uwag zgłaszanych przez mieszkańców. Okres ich realizacji zależy od rodzaju i złożoności danego zadania, niektóre z nich są zadaniami wieloletnimi, inne wymagają działań przygotowawczych, a jeszcze inne powtarzają się cyklicznie.

Ze względu na podział funkcjonalny obszaru rdzeń/pozostały obszar MOF poszczególne działania zostały podzielone terytorialnie w zakresie lokalizacji interwencji publicznej.

Rysunek 16: Cele strategiczne i operacyjne SUMP dla MOF Płocka



Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

5.1.1. Cel Strategiczny A – Wsparcie dla mikromobilności

Rozwój mikromobilności poprzez wzrost wykorzystania roweru w codziennych podróżach jest ściśle związany z działaniami towarzyszącymi tj. rozwojem stacji roweru miejskiego czy architektury rowerowej. Natomiast zwiększenie codziennych podróży pieszych to poprawa komfortu ich odbywania. Główne zadania i działania w zakresie wsparcia dla mikromobilności przedstawia poniższa tabela.



Tabela 9: Główne zadania w ramach celu strategicznego A

A.	**Wsparcie dla mikromobilności**
A1.	**Budowanie spójnej sieci dróg rowerowych**
A1.1.	Budowa kładki rowerowej przez rzekę Wisłę - Most im. Legionów Józefa Piłsudskiego w Płocku
A1.2.	Umożliwienie przejazdu rowerów wzdłuż Trasy obwodowej Płocka
A1.3.	Droga rowerowa wzdłuż ul. Dobrzyńskiej i al. Floriana Kobylińskiego w Płocku
A1.4.	Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Wyszogrodzkiej do granic Płocka
A1.5.	Budowa ścieżki rowerowej Płock (granica miasta) - Soczewka
A1.6.	Budowa ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 2976W Zofiówka - Wincentów - Korzeń

A1.7.	Program budowy ścieżek rowerowych na terenie powiatu płockiego i programy gminne np. Program Rozwoju Infrastruktury Rowerowej na terenie Gminy Słupno
A1.8.	Rozbudowa ul. Witolda Zglenickiego wraz z budową drogi rowerowej
A1.9.	Budowa przedłużenia ul. Przemysłowej wraz ze ścieżką rowerową w kierunku północnym
A1.10.	Budowa pozostałych dróg rowerowych uzupełniających sieć MOF Płocka
A1.11.	Budowa ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 2975W Dobrzyków – Zaździerz
A1.12.	Rozbudowa drogi powiatowej nr 2935W Rogozino - Blichowo - Bulkowo polegająca na budowie ścieżki rowerowej na odcinku Rogozino – Radzanowo
A1.13.	Budowa ścieżki rowerowej w ciągu drogi powiatowej nr 2908W Srebrna – Draganie
A1.14.	Budowa ciągu pieszo-rowerowego w pasie DW 567 od ronda w Rogozinie do ul. Imielnickiej w Rogozinie
A1.15.	Arkadia Mazowiecka – Przebudowa drogi gminnej Płock – Rydzyno wraz z infrastrukturą (budowa ścieżki rowerowej)
A1.16.	Przebudowa drogi gminnej 291205W – ścieżka pieszo-rowerowa do parku dworskiego w Mirosławiu
A1.17.	Przebudowa drogi gminnej 291202W i wewnętrznych w Starym Gulczewie – ścieżka pieszo-rowerowa do „Orlika”
A1.18.	Budowa ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż drogi powiatowej 2940W do Słupno-Miszewko Strzałkowskie
A1.19.	Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi powiatowej 2943W w miejscowości Ramutowo
A1.20.	Budowa ścieżki rowerowej Słupno - Wykowo - przegroda dolinowa
A2.	**Wprowadzanie przyjaznych rozwiązań dla mikromobilności**
A2.1.	Rozwój mobilności współdzielonej np. Płocki Rower Miejski
A2.2.	Utworzenie miejsc parkowania dla mikromobilności, w szczególności opracowanie planu sytuowania ramek rowerowych
A2.3.	Separacja ruchu rowerowego od pieszego na al. Stanisława Jachowicza. Likwidacja miejsc postojowych i budowa chodnika
A3.	**Modernizacja istniejącej infrastruktury pieszej i rowerowej poprzez likwidację barier architektonicznych**
A3.1.	Modernizacja przejazdów rowerowych, brak uskoków przy krawężnikach
A3.2.	Naprawy chodników np. przestrzenie alejek na Wzgórzu Tumskim m in. pomiędzy Farą a Jarem Kazimierza
A3.3.	Poszerzanie chodników i dróg rowerowych w miejscach problematycznych
A3.4.	Uzupełnienia brakujących fragmentów chodników wraz z modernizacją przejść dla pieszych
A4.	**Obszary zurbanizowane przyjazne dla mikromobilności, nowa organizacja ruchu zapewniająca płynną komunikację**

A4.1.	Wprowadzenie włączeń do ruchu na skrzyżowaniach miejskich
A4.2.	Brak dyskryminacji mikromobilności w ramach sygnalizacji świetlnej - aktualizacja programów na skrzyżowaniach
A4.3.	Zapewnienie przejazdów rowerowych wzdłuż ul. Tumskiej
A4.4.	Ograniczenia fizyczne chroniące drogi piesze i rowerowe
A4.5.	Priorytet dla transportu pieszego i rowerowego w śródmieściu miasta
A4.6.	Zapewnienie przejazdów rowerowych w problematycznych miejscach
A4.7.	Wprowadzenie organizacji ruchu i oznakowania umożliwiającego płynną komunikację
A5.	**Bezpieczeństwo dla NURD oraz wdrażanie rekomendacji w zakresie BRD**
A5.1.	Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg objazdowych i tras obwodowych
A5.2.	Audyt bezpieczeństwa dróg rowerowych w Płocku
A5.3.	Program doświetlania miejsc przejść dla pieszych oraz przejazdów dla rowerów, znaki aktywne, znaki florescencyjne, oznakowanie poziome wibracyjne, oznakowanie poziome termoaktywne, punktowe elementy odblaskowe, ograniczenia prędkości
A5.4.	Skuteczne egzekwowanie przepisów w zakresie parkowania pojazdów samochodowych w sposób niezgodny z przepisami
A5.5.	Kontrola prędkości w strefach newralgicznych
A5.6.	Programy gminne, np. „Eko - Słupno program poprawy efektywności energetycznej – zwiększenie wykorzystania OZE – ograniczenie wprowadzania do atmosfery gazów cieplarnianych”
A6.	**Miejsca przyjazne dla mikromobilności, w tym rozwój infrastruktury towarzyszącej**
A6.1.	Utworzenie zadaszonych wiat oraz miejsc postojowych dla mikromobilności w placówkach publicznych, szkołach, ośrodkach kultury, urzędach np. w Nowym Duninowie
A6.2.	Tworzenie w miejskich jednostkach rozwiązań organizacyjnych systemu benefitów dla pracowników podróżujących do pracy rowerami
A6.3.	Wprowadzenie możliwości poruszania się rowerami w dużych obszarach np. cmentarz komunalny, parki miejskie

Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

5.1.2. Cel Strategiczny B - Rozwój transportu zbiorowego

Jednym z najistotniejszych zadań MOF Płocka jest organizacja i dofinansowanie publicznego transportu zbiorowego. Poprawa jakości powietrza, zmniejszenie ruchu samochodowego oraz wyeliminowanie wykluczenia komunikacyjnego to główne powody, dla których JST coraz lepiej dostrzegają potencjał i znaczenie transportu publicznego. Decydującym krokiem w kierunku ekologicznego transportu publicznego są plany Miasta Płocka dotyczące inwestycji w autobusy zeroemisyjne. W latach 2024 - 2026 Płock zamierza uzupełnić tabor o 34 autobusy zeroemisyjne.

Kluczową rolę w kwestii wyboru autobusu jako środka transportu pełni również dostępność buspasów, stopień dopasowania rozkładów jazdy do potrzeb pasażerów czy potoków ruchu oraz zintegrowana informacja pasażerska. Kształtując ofertę przewozową należy wziąć pod uwagę czas, koszty i wygodę podróży. Zadania w ramach rozwoju transportu zbiorowego ujęte zostały w poniższej tabeli.



Tabela 10: Główne zadania w ramach celu strategicznego B

B.	**Rozwój transportu zbiorowego w MOF**
B1.	**Utworzenie zasobu informacyjnego dla wszystkich środków transportu publicznego z wykorzystaniem SIP**
B1.1.	Integracja informacji na temat transportu publicznego, informacje o przewoźnikach, rozkładach jazdy, planach rozwoju
B1.2.	Utworzenie informacji w formie aplikacji i rozwiązań mapowych
B1.3.	Dobra strategia informowania pasażerów powiatu płockiego (rozkłady jazdy, informacje wewnątrz pojazdów, internet, tablice informacyjne, broszury)
B2.	**Ukierunkowanie taboru wykorzystywanego w transporcie publicznym na zeroemisyjność pojazdów**
B2.1.	Wprowadzenie docelowo pojazdów zeroemisyjnych w usługach samorządowych w tym zakup

	autobusów zeroemisyjnych przez Miasto Płock
B2.2.	Ograniczenia wjazdu dla autobusów wysokoemisyjnych
B2.3.	Dążenie do zaostrzenia norm w zakresie emisji spalin na terenie powiatu płockiego
B3.	**Analiza formy prawnej wspólnej organizacji, zarządzania i utrzymania transportu zbiorowego**
B3.1.	Analiza możliwości tworzenia wspólnego transportu zbiorowego
B4.	**Organizacja centrów przesiadkowych, integracja lokalnych węzłów**
B4.1.	Koncentracja rozwiązań wokół Dworca PKP/PKS w Płocku jako głównego centrum przesiadkowego
B4.2.	Ustalanie kursów autobusowych z możliwością łatwych przesiadek
B4.3.	Badanie rzeczywistych potrzeb pasażerskich w oparciu o monitorowanie przystanków oraz pojazdów komunikacji publicznej na terenie powiatu płockiego
B4.4.	Zwiększenie siatki połączeń autobusowych, połączenie nowych kursów z istniejącymi
B5.	**Nowoczesna infrastruktura transportu zbiorowego, w tym przystankowa, wiaty, informacje dla podróżnych**
B5.1.	Organizacja ruchu preferująca transport zbiorowy względem samochodów osobowych
B5.2.	Zabezpieczanie odpowiedniej infrastruktury dla pasażerów, miejsca oczekiwania, system monitorowania przystanków
B5.3.	Wiaty przystankowe osłaniające podróżnych
B5.4.	Prawidłowe rozmieszczenie i liczba przystanków
B5.5.	Stworzenie korytarzy z pierwszeństwem dla komunikacji publicznej
B5.6.	Utworzenie Punktu Informacyjnego Pasażera w strategicznym miejscu dla powiatu płockiego
B5.7.	Koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu niezależnie od tego, kto jest organizatorem przewozów
B6.	**Rozwój i integracja taryf przewozowych i systemu płatności**
B6.1.	Zintegrowanie informacji o taryfach przewozowych
B6.2.	Wprowadzenie atrakcyjnych taryf przewozowych
B6.3.	Dostosowanie potrzeb przewozowych do głównych generatorów ruchu – zakładów pracy, ośrodków edukacyjnych, terenów rekreacyjnych i innych
B6.4.	Analiza rozkładów jazdy
B7.	**Optymalizacja częstotliwości kursowania i doboru właściwego taboru na trasach**
B7.1.	Atrakcyjne taktowanie kursowania autobusów

B7.2.	Odpowiedni dobór taboru przewozowego do wielkości potoku pasażerskiego
B8.	**Rozwój transportu kolejowego**
B8.1.	Dostosowanie lokalnych połączeń w wyniku budowy linii kolei dużych prędkości Włocławek-Płock-CPK
B8.2.	Zapewnienie ciągłości przejazdu drogowego w wyniku budowy nowej infrastruktury kolejowej np. budowa obwodowej linii towarowej Płocka
B8.3.	Uwzględnienie włączenia w sieć transportową przystanków na modernizowanej linii kolejowej nr 33, w tym dostosowanie infrastruktury towarzyszącej np. P&R, miejsca parkowania rowerów

Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

5.1.3. Cel Strategiczny C - Wysoka jakość zamieszkania

Poziom jakości zamieszkania dotyczy między innymi poczucia bezpieczeństwa publicznego czy stanu środowiska naturalnego. Budowa tras obwodowych w celu zmniejszenia zatorów komunikacyjnych oraz rozwój błękitno-zielonej infrastruktury na terenie MOF Płocka to tylko niektóre zadania w ramach zapewnienia wysokiej jakości życia mieszkańców. Szczegółowy wykaz zadań przedstawia poniższa tabela.



Tabela 11: Główne zadania w ramach celu strategicznego C

C.	**Wysoka jakość zamieszkania**
C1.	**Lepsza jakość powietrza, w tym działania zmniejszające emisję zanieczyszczeń z transportu**
C1.1.	Wprowadzenie stref zeroemisyjnych
C2.	**Czytelna organizacja ruchu w przestrzeni dla wszystkich użytkowników**
C2.1.	Wprowadzanie organizacji strefowej ruchu w celu łatwiejszego odbioru przez użytkowników
C2.2.	Wprowadzenie SIM wraz ze znakami informacyjnymi i kierunkowymi dla ruchu rowerowego
C2.3.	Wprowadzanie nazw ulic w miejscowościach, w których obecnie one nie funkcjonują
C2.4.	Wprowadzenie wewnętrznej organizacji ruchu
C3.	**Ograniczenie hałasu komunikacyjnego**
C3.1.	Rozwiązania projektowe, organizacyjne (organizacja ruchu) i techniczne w pasach drogowych nie wzbudzające nadmiernego hałasu podczas przejazdów
C4.	**Projektowanie przestrzeni publicznych z najwyższą dbałością o przyjazne zagospodarowanie i powierzchnie dla osób z ograniczoną mobilnością**
C4.1.	Projektowanie uniwersalne
C4.2.	Zagospodarowanie Placu Nowy Rynek wraz z budową sali koncertowej
C4.3.	Zapewnienie stałej niwelety przy projektowaniu chodników i dróg rowerowych
C4.4.	Projektowanie infrastruktury dla pieszych i dla rowerów zgodnie z najlepszymi praktykami i wytycznymi np. WR-D-41 i WR-D-42
C4.5.	Bieżąca modernizacja istniejących obiektów
C5.	**Analiza rozwoju systemu MaaS**
C5.1.	Współpraca z firmami świadczącymi usługi w celu lepszej obsługi obszaru
C6.	**Planowanie przestrzenne realizujące politykę transportową i parkingową**
C6.1.	Reurbanizacja przestrzeni centralnych oraz intensywnej zabudowy
C7.	**Rozwój błękitno-zielonej infrastruktury**
C7.1.	Rozwój terenów zieleńców i parków
C7.2.	Lokalizacja drzew w pasach drogowych zacieniających chodniki i drogi rowerowe
C7.3.	Pielęgnacja zieleni w pasach drogowych tak, aby nie utrudniały ruchu (zachowanie skrajni)
C7.4.	Tworzenie miejsc naturalnej retencji (np. ogrody deszczowe, zbiorniki retencyjne, zielone dachy)

C7.5.	Podejmowanie działań w zakresie zagospodarowania i retencji wód opadowych, czyszczenie rowów przydrożnych, rowów melioracyjnych oraz zbiorników wodnych np. Gmina Radzanowo
C8.	**Rozwój tras obwodowych i zewnętrznych Płocka**
C8.1.	Sprawne włączenie do systemu drogowego MOF drogi ekspresowej S10
C8.2.	Przebudowa drogi powiatowej nr 2901W Rogozino-Imielnica
C8.3.	Przebudowa ul. Żyznej na terenie m. Płock, drogi gminnej 291019W, drogi powiatowej 5203W na terenie gminy Radzanowo oraz drogi powiatowej nr 5203W na terenie Miasta Płock
C8.4.	Przebudowa drogi gminnej nr 291019W, stanowiącej łącznik z ul. Żyzną oraz drogą powiatową nr 5203W na terenie gminy Radzanowo oraz drogi powiatowej 5203W na terenie Miasta Płock

Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

5.1.4. Cel Strategiczny D - Efektywna organizacja i współpraca na rzecz mobilności miejskiej

Organizacja i współpraca na rzecz mobilności miejskiej to głównie działania edukacyjne i promocyjne przyczyniające się do upowszechnienia poglądu, że zrównoważona mobilność jest kierunkiem, w którym wszyscy powinniśmy podążać już teraz.



Tabela 12: Główne zadania w ramach celu strategicznego D

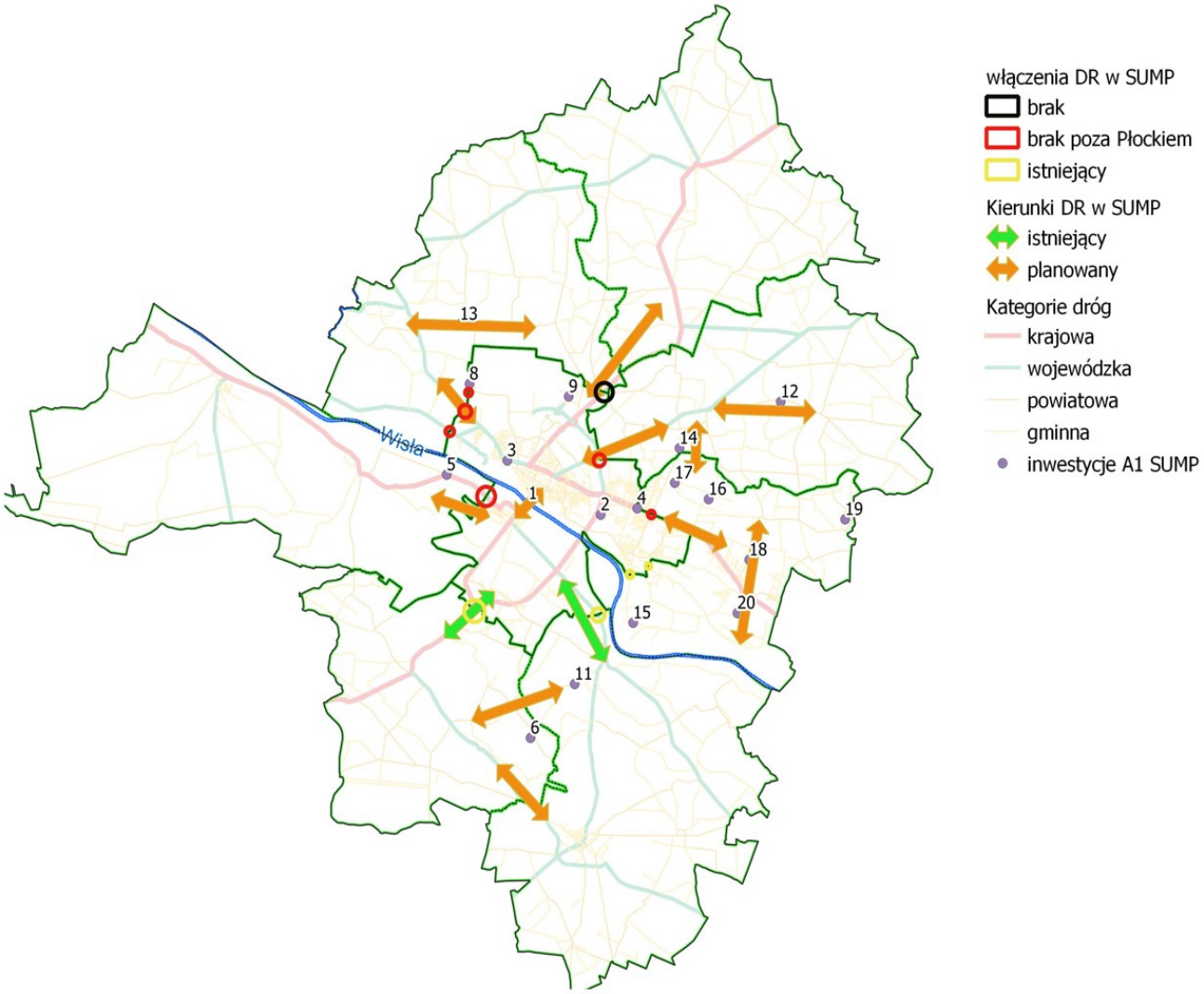
D.	**Efektywna organizacja i współpraca na rzecz mobilności miejskiej w MOF**
D1.	**Trwała współpraca samorządowa na rzecz aktywnej mobilności miejskiej**
D1.1.	Organizowanie współpracy samorządowej
D1.2.	Bieżące informowanie się o wzajemnych działaniach
D2.	**Edukacja mieszkańców w zakresie podróżowania po MOF**
D2.1.	Prowadzenie działań edukacyjnych w szkołach
D2.2.	Powszechna edukacja mieszkańców
D2.3.	Przygotowanie i dystrybucja materiałów informacyjnych dla mieszkańców
D3.	**Spójna polityka transportowa MOF, z wykorzystaniem P&R**
D3.1.	Propagowanie zrównoważonej mobilności miejskiej
D3.2.	Rozwój parkingów P&R i zwiększenie ich wykorzystania
D4	**Weryfikacja systemu zgód administracyjnych z ukierunkowaniem na strefowanie rozwiązań pojemności parkingowej obszaru**
D4.1.	Zapewnienie aktualności polityki parkingowej i jej wdrażania
D4.2.1	Dostosowanie normatywu parkingowego do zmieniających się uwarunkowań
D5.	**Wprowadzenie rozwiązań organizacyjnych dla logistyki miejskiej**
D5.1.	Analiza możliwości wsparcia logistyki miejskiej
D6.	**Stworzenie spójnego systemu planowania transportu**
D6.1.	Opracowanie Zintegrowanego Modelu Ruchu dla MOF Płocka (ZMR)

Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

5.2. Obszary realizacji zadań

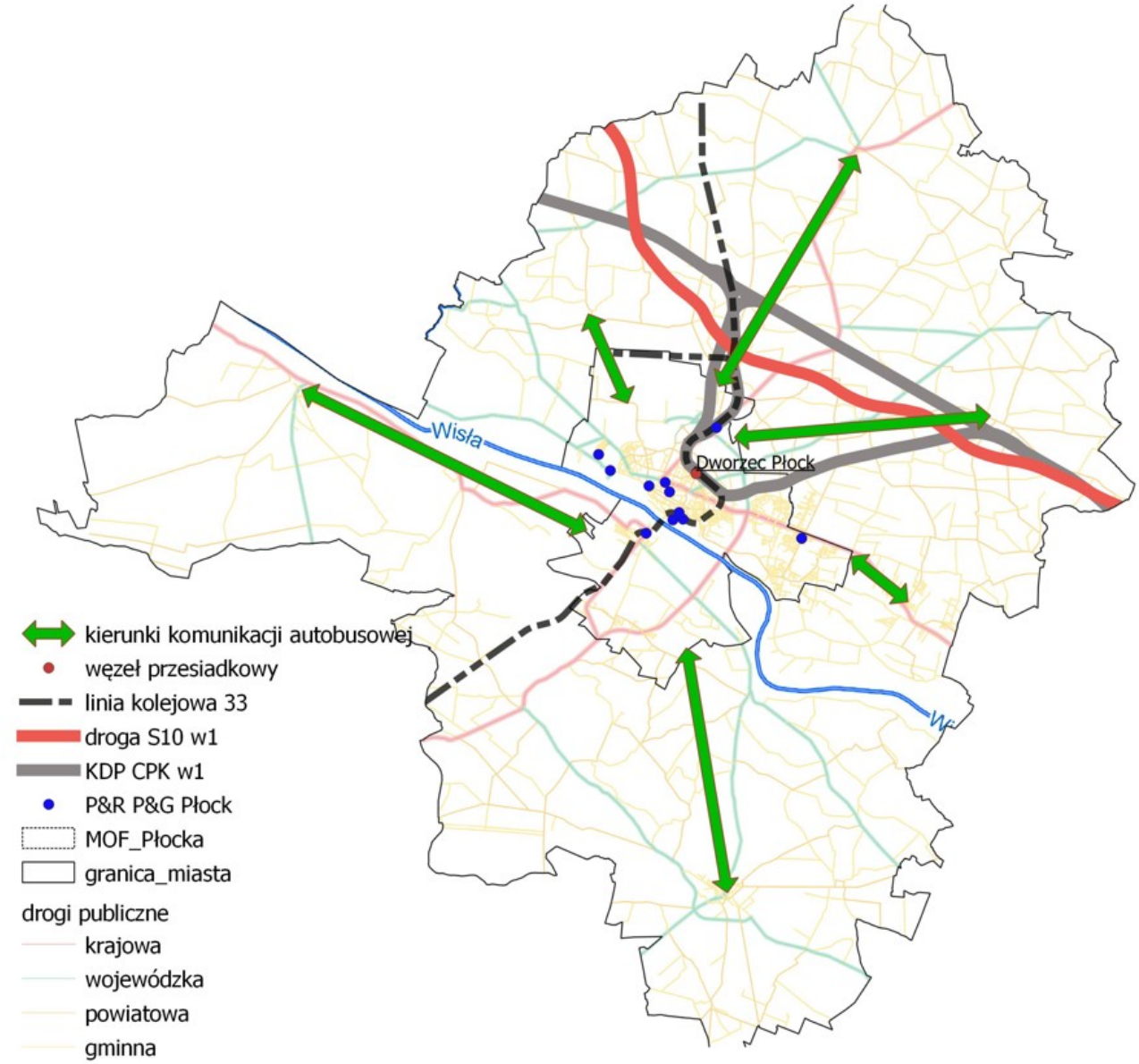
Dla zaprezentowanych zadań związanych z realizacją dróg rowerowych, kreowaniem spójnej polityki transportowej oraz rozwojem przestrzeni dla pieszych na terenie MOF Płocka opracowane zostały obszary inwestycji w ramach SUMP.

Rysunek 17: Miejsca realizacji inwestycji w zakresie dróg rowerowych MOF Płocka



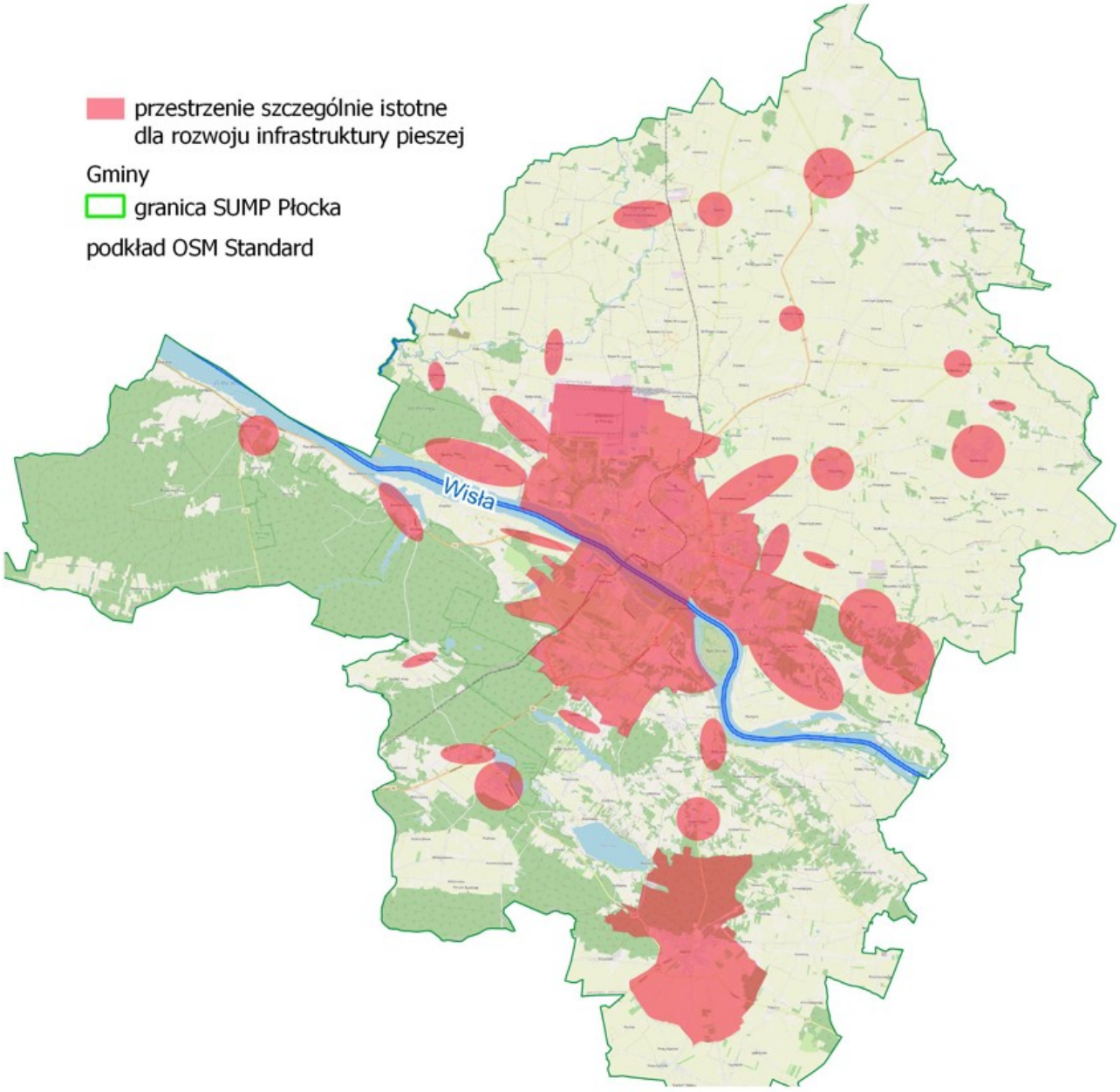
Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

Rysunek 18: Miejsca realizacji inwestycji w zakresie komunikacji publicznej dla MOF Płocka



Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

Rysunek 19: Miejsca realizacji inwestycji w zakresie przestrzeni dla pieszych MOF Płocka



Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka



REALIZACJA PLANU

6. REALIZACJA PLANU

6.1. Kto odpowiada za realizację tego Planu?

Za realizację Planu odpowiedzialne są władze Płocka, które są naturalnym liderem MOF Płocka, jako przedstawiciele miasta rdzenia. SUMP jest wspólną inicjatywą Lidera i Partnerów pozostałych ośrodków MOF Płocka. W ich imieniu nadzór nad realizacją zadań i monitorowaniem wskaźników obejmą odpowiednie komórki JST.

Płock	Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki
powiat płocki	Wydział Rozwoju Gospodarczego i Promocji
Stara Biała	Referat Drogownictwa i Obsługi Techniczno-Gospodarczej
Bielsk	Referat Rolnictwa i Rozwoju Gospodarczego
Radzanowo	Referat Rozwoju i Inwestycji
Słupno	Wydział Inwestycji, Infrastruktury i Rozwoju
Gąbin	Referat ds. Inwestycji, Gospodarki Komunalnej i Gospodarki Gruntami
Łąck	Referat Administracyjno-Organizacyjny, Kadry
Nowy Duninów	Referat Rozwoju Gospodarczego

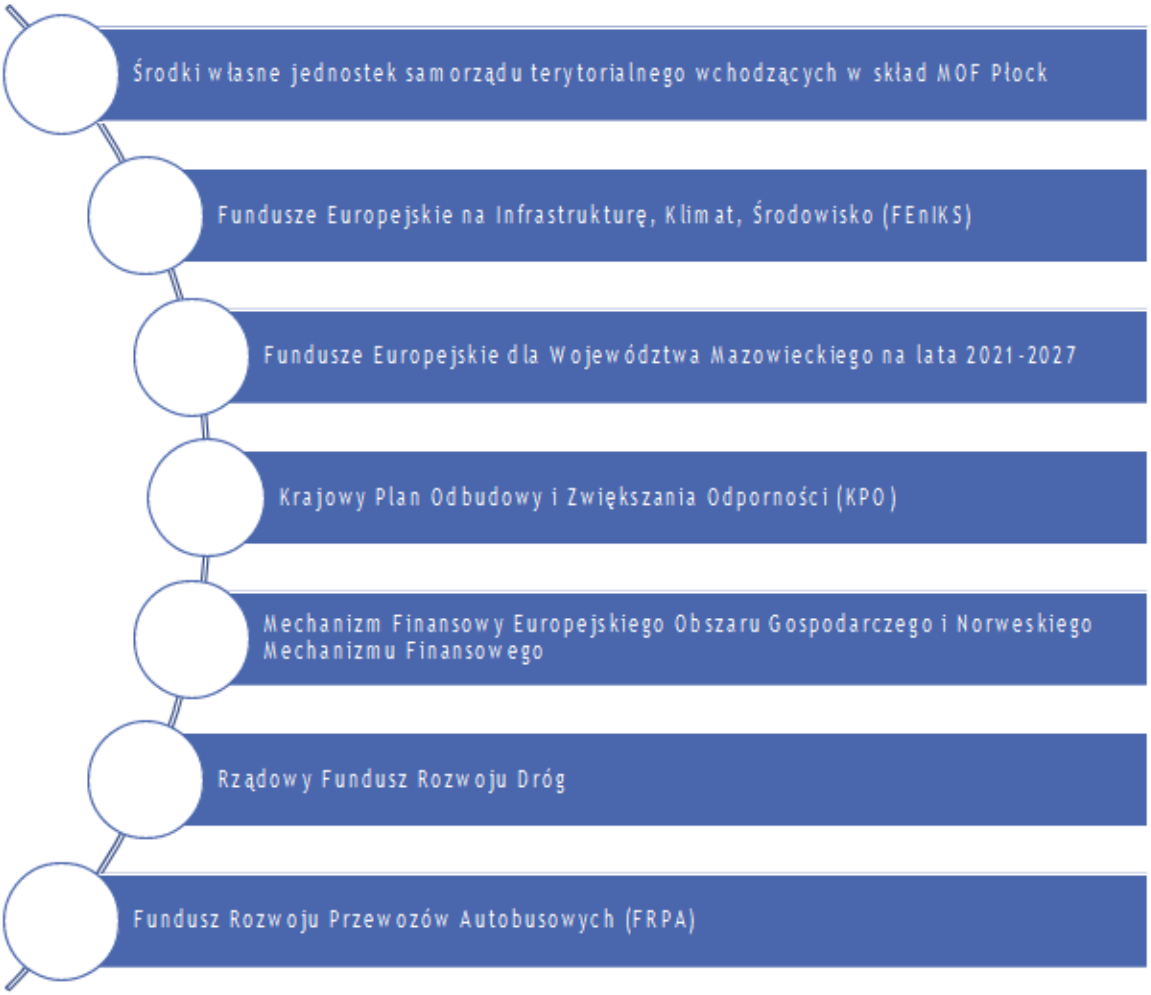
Ponadto ważna jest współpraca z zarządcami infrastruktury i partnerami poszczególnych działań do których należy zaliczyć: Centralny Port Komunikacyjny, Dyrekcję Generalną ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej, spółki komunalne, Mazowiecki Urząd Wojewódzki, Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, Ministerstwo Infrastruktury, organizacje pozarządowe oraz użytku publicznego, PKS Płock S.A., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKN ORLEN, Miejski Zarząd Dróg w Płocku, Zarząd Dróg Powiatowych, Gminne Zarządy Dróg, KM Płock, Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego, podmioty prywatne. Istotne jest również wsparcie doradców w zakresie rozwoju mobilności miejskiej.

6.2. Źródła finansowania

Działania w ramach SUMP dla MOF Płocka mogą być finansowane przy pomocy budżetów JST jak również dzięki dostępnym dotacjom zwrotnym i bezzwrotnym z programów i funduszy europejskich, krajowych czy regionalnych. Innym źródłem finansowania inwestycji w ramach SUMP dla MOF Płocka mogą być środki inwestorów prywatnych w ramach realizowanych przez nich inwestycji mieszkaniowych, handlowych i usługowych oraz aktywności gospodarczej. W ramach tych inwestycji często budowane lub remontowane są drogi, chodniki, ścieżki rowerowe, a także ciągi piesze. Finansowanie inwestycje w drogach krajowych i wojewódzkich odbywa się często również przy

pomocy zarządców dróg, czyli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich. W przypadku linii kolejowych będzie to CPK lub PKP PLK S.A.

Poniżej przedstawiono potencjalne źródła finansowania inwestycji.



6.3. Finansowanie poszczególnych zadań

Zadania zawarte w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej to zarówno konkretne inwestycje infrastrukturalne jak i projekty miękkie dotyczące zasobów ludzkich czy integracji społecznej realizowane w ramach Budżetu oraz Wieloletniej Prognozy Finansowej poszczególnych JST. Od 2014 roku w Urzędzie Miasta Płocka tworzony jest Otwarty Katalog Inwestycji Miejskich (OKIM). Jest to dokument skupiający informacje o potrzebach inwestycyjnych miasta, w którym zawarte są również informacje na temat szacunkowych kosztów ich realizacji. OKIM jest wykorzystywany do dokonywania selekcji najistotniejszych zadań inwestycyjnych, które przekazywane są Prezydentowi Miasta Płocka jako wytyczne do opracowania projektu budżetu Miasta Płocka na kolejny rok oraz projektu wieloletniej prognozy finansowej na rok następny i lata kolejne. Wnioski odnośnie przyszłych inwestycji mogą składać jednostki organizacyjne Urzędu Miasta, spółki prawa handlowego z udziałem Miasta Płocka, Rady Mieszkańców Osiedli oraz mieszkańcy. Część wydatków w corocznym budżecie Miasta Płocka to Budżet Obywatelski, w ramach którego mieszkańcy Płocka współdecydują o wydatkach publicznych w mieście składając propozycje konkretnych zadań do budżetu, które po przejściu weryfikacji formalno-prawnej oraz finansowej zostają poddane pod powszechne i jawne głosowanie. Następnie projekty z największą liczbą głosów przeznacza się do realizacji.

Tabela 13: Harmonogram wdrażania działań w ramach SUMP (wykres gantta)

Numer działania	Nazwa celu i działania	Okres wdrażania								Jednostka wdrażająca
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
A	**Wsparcie dla mikromobilności**									
A1	**Budowanie spójnej sieci dróg rowerowych**									
A1.1	Budowa kładki rowerowej przez rzekę Wisłę - Most im. Legionów Józefa Piłsudskiego w Płocku									Miasto Płock
A1.2.	Umożliwienie przejazdu rowerów wzdłuż Trasy obwodowej Płocka									Miasto Płock
A1.3.	Droga rowerowa wzdłuż ul. Dobrzyńskiej i al. Floriana Kobylińskiego w Płocku									Miasto Płock
A1.4.	Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Wyszogrodzkiej do granic Płocka									Miasto Płock
A1.5.	Budowa ścieżki rowerowej Płock (granica miasta) - Soczewka									Gmina Nowy Duninów
A1.6.	Budowa ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 2976W Zofiówka - Wincentów - Korzeń									powiat płocki/Gmina Łąck
A1.7.	Program budowy ścieżek rowerowych na terenie powiatu płockiego i programy gminne np. Program Rozwoju Infrastruktury Rowerowej na terenie Gminy Słupno									powiat płocki/pozostałe JST
A1.8.	Rozbudowa ul. Witolda Zglenickiego wraz z budową drogi rowerowej									Miasto Płock
A1.9.	Budowa przedłużenia ul. Przemysłowej wraz ze ścieżką rowerową w kierunku północnym									Miasto Płock

A1.10.	Budowa pozostałych dróg rowerowych uzupełniających sieć MOF Płocka									wszystkie JST
A1.11.	Budowa ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 2975W Dobrzyków – Zaździerz									powiat płocki/Gmina Łąck
A1.12.	Rozbudowa drogi powiatowej nr 2935W Rogozino - Blichowo - Bulkowo polegająca na budowie ścieżki rowerowej na odcinku Rogozino – Radzanowo									powiat płocki
A1.13.	Budowa ścieżki rowerowej w ciągu drogi powiatowej nr 2908W Srebrna – Draganie									powiat płocki
A1.14.	Budowa ciągu pieszo-rowerowego w pasie DW 567 od ronda w Rogozinie do ul. Imielnickiej w Rogozinie									Gmina Radzanowo
A1.15.	Arkadia Mazowiecka – Przebudowa drogi gminnej Płock – Rydzyno wraz z infrastrukturą (budowa ścieżki rowerowej)									Gmina Słupno
A1.16.	Przebudowa drogi gminnej 291205W – ścieżka pieszo-rowerowa do parku dworskiego w Mirosławiu									Gmina Słupno
A1.17.	Przebudowa drogi gminnej 291202W i wewnętrznych w Starym Gulczewie – ścieżka pieszo-rowerowa do „Orlika”									Gmina Słupno
A1.18.	Budowa ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż drogi powiatowej 2940W do Słupno-Miszewko Strzałkowskie									powiat płocki, Gmina Słupno
A1.19.	Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi powiatowej 2943W w miejscowości Ramutowo									powiat płocki, Gmina Słupno
A1.20.	Budowa ścieżki rowerowej Słupno - Wykowo - przegroda dolinowa									powiat płocki, Gmina Słupno
A2.	**Wprowadzanie przyjaznych rozwiązań dla mikromobilności**									
A2.1	Rozwój mobilności współdzielonej np. Płocki Rower Miejski									Miasto Płock

A2.2.	Utworzenie miejsc parkowania dla mikromobilności, w szczególności opracowanie planu sytuowania ramek rowerowych									wszystkie JST
A2.3.	Separacja ruchu rowerowego od pieszego na al. Stanisława Jachowicza. Likwidacja miejsc postojowych i budowa chodnika									Miasto Płock
A3.	**Modernizacja istniejącej infrastruktury pieszej i rowerowej poprzez likwidację barier architektonicznych**									
A3.1.	Modernizacja przejazdów rowerowych, brak uskoków przy krawężnikach									wszystkie JST
A3.2.	Naprawy chodników np. przestrzenie alejek na Wzgórzu Tumskim m in. pomiędzy Farą a Jarem Kazimierza									wszystkie JST
A3.3.	Poszerzanie chodników i dróg rowerowych w miejscach problematycznych									wszystkie JST
A3.4.	Uzupełnienia brakujących fragmentów chodników wraz z modernizacją przejść dla pieszych									wszystkie JST
A4.	**Obszary zurbanizowane przyjazne dla mikromobilności, nowa organizacja ruchu zapewniająca płynną komunikację**									
A4.1.	Wprowadzenie włączeń do ruchu na skrzyżowaniach miejskich									Miasto Płock
A4.2.	Brak dyskryminacji mikromobilności w ramach sygnalizacji świetlnej - aktualizacja programów na skrzyżowaniach									wszystkie JST
A4.3.	Zapewnienie przejazdów rowerowych wzdłuż ul. Tumskiej									Miasto Płock
A4.4.	Ograniczenia fizyczne chroniące drogi piesze i rowerowe									Miasto Płock
A4.5.	Priorytet dla transportu pieszego i rowerowego w śródmieściu miasta									Miasto Płock
A4.6.	Zapewnienie przejazdów rowerowych w problematycznych miejscach									Miasto Płock
A4.7.	Wprowadzenie organizacji ruchu i oznakowania umożliwiającego płynną komunikację									Miasto Płock

A5.	**Bezpieczeństwo dla NURD oraz wdrażanie rekomendacji w zakresie BRD**									
A5.1.	Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg objazdowych i tras obwodowych									wszystkie JST
A5.2.	Audyt bezpieczeństwa dróg rowerowych w Płocku									Miasto Płock
A5.3.	Program doświetlania miejsc przejść dla pieszych oraz przejazdów dla rowerów, znaki aktywne, znaki florescencyjne, oznakowanie poziome wibracyjne, oznakowanie poziome termoaktywne, punktowe elementy odblaskowe, ograniczenia prędkości									wszystkie JST
A5.4.	Skuteczne egzekwowanie przepisów w zakresie parkowania pojazdów samochodowych w sposób niezgodny z przepisami									Straż Miejska/Policja
A5.5.	Kontrola prędkości w strefach newralgicznych									Policja
A5.6.	Programy gminne, np. „Eko - Słupno program poprawy efektywności energetycznej – zwiększenie wykorzystania OZE – ograniczenie wprowadzania do atmosfery gazów cieplarnianych”									Gmina Słupno
A6.	**Miejsca przyjazne dla mikromobilności, w tym rozwój infrastruktury towarzyszącej**									
A6.1.	Utworzenie zadaszonych wiat oraz miejsc postojowych dla mikromobilności w placówkach publicznych, szkołach, ośrodkach kultury, urzędach np. w Nowym Duninowie									wszystkie JST
A6.2.	Tworzenie w miejskich jednostkach rozwiązań organizacyjnych systemu benefitów dla pracowników podróżujących do pracy rowerami									wszystkie JST
A6.3.	Wprowadzenie możliwości poruszania się rowerami w dużych obszarach np. Cmentarz komunalny, parki miejskie									Miasto Płock
B.	**Rozwój transportu zbiorowego w MOF**									
B1.	**Utworzenie zasobu informacyjnego dla wszystkich środków transportu publicznego z wykorzystaniem SIP**									

B1.1.	Integracja informacji na temat transportu publicznego, informacje o przewoźnikach, rozkładach jazdy, planach rozwoju	■	■	■	■	■	■	■	■	wszystkie JST
B1.2.	Utworzenie informacji w formie aplikacji i rozwiązań mapowych	■	■	■	■					wszystkie JST
B1.3.	Dobra strategia informowania pasażerów powiatu płockiego (rozkłady jazdy, informacje wewnątrz pojazdów, internet, tablice informacyjne, broszury)	■	■	■	■	■	■	■	■	powiat płocki
B2.	**Ukierunkowanie taboru wykorzystywanego w transporcie publicznym na zeroemisyjność pojazdów**									
B2.1.	Wprowadzenie docelowo pojazdów zeroemisyjnych w usługach samorządowych w tym zakup autobusów zeroemisyjnych przez Miasto Płock		■	■	■					wszystkie JST
B2.2.	Ograniczenia wjazdu dla autobusów wysokoemisyjnych					■	■	■	■	powiat płocki
B2.3.	Dążenie do zaostrzenia norm w zakresie emisji spalin na terenie Powiatu Płockiego	■	■	■	■	■	■	■	■	powiat płocki
B3.	**Analiza formy prawnej wspólnej organizacji, zarządzania i utrzymania transportu zbiorowego**									
B3.1.	Analiza możliwości tworzenia wspólnego transportu zbiorowego	■	■	■	■	■	■	■	■	wszystkie JST
B4.	**Organizacja centrów przesiadkowych, integracja lokalnych węzłów**									
B4.1.	Koncentracja rozwiązań wokół Dworca PKP/PKS w Płocku jako głównego centrum przesiadkowego	■	■							Miasto Płock
B4.2.	Ustalanie kursów autobusowych z możliwością łatwych przesiadek		■	■	■					wszystkie JST
B4.3.	Badanie rzeczywistych potrzeb pasażerskich w oparciu o monitorowanie przystanków oraz pojazdów komunikacji publicznej na terenie powiatu płockiego	■	■	■	■	■	■	■	■	powiat płocki
B4.4.	Zwiększenie siatki połączeń autobusowych, połączenie nowych kursów z istniejącymi	■	■	■	■					wszystkie JST

B5.	**Nowoczesna infrastruktura transportu zbiorowego, w tym przystankowa, wiaty, informacje dla podróżnych**									
B5.1.	Organizacja ruchu preferująca transport zbiorowy względem samochodów osobowych									Miasto Płock
B5.2.	Zabezpieczanie odpowiedniej infrastruktury dla pasażerów, miejsca oczekiwania, system monitorowania przystanków									Miasto Płock
B5.3.	Wiaty przystankowe osłaniające podróżnych									wszystkie JST
B5.4.	Prawidłowe rozmieszczenie i liczba przystanków									wszystkie JST
B5.5.	Stworzenie korytarzy z pierwszeństwem dla komunikacji publicznej									Miasto Płock
B5.6.	Utworzenie Punktu Informacyjnego Pasażera w strategicznym miejscu dla powiatu płockiego									powiat płocki
B5.7.	Koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu niezależnie od tego, kto jest organizatorem przewozów									wszystkie JST
B6.	**Rozwój i integracja taryf przewozowych i systemu płatności**									
B6.1.	Zintegrowanie informacji o taryfach przewozowych									wszystkie JST
B6.2.	Wprowadzenie atrakcyjnych taryf przewozowych									Miasto Płock
B6.3.	Dostosowanie potrzeb przewozowych do głównych generatorów ruchu – zakładów pracy, ośrodków edukacyjnych, terenów rekreacyjnych i innych									Miasto Płock
B6.4.	Analiza rozkładów jazdy									Miasto Płock
B7.	**Optymalizacja częstotliwości kursowania i doboru właściwego taboru na trasach**									
B7.1.	Atrakcyjne taktowanie kursowania autobusów									Miasto Płock
B7.2.	Odpowiedni dobór taboru przewozowego do wielkości potoku pasażerskiego									Miasto Płock

B8.	**Rozwój transportu kolejowego**									
B8.1.	Dostosowanie lokalnych połączeń w wyniku budowy linii kolei dużych prędkości Włocławek-Płock-CPK									CPK
B8.2.	Zapewnienie ciągłości przejazdu drogowego w wyniku budowy nowej infrastruktury kolejowej np. budowa obwodowej linii towarowej Płocka									CPK
B8.3.	Uwzględnienie włączenia w sieć transportową przystanków na modernizowanej linii kolejowej nr 33, w tym dostosowanie infrastruktury towarzyszącej np. P&R, miejsca parkowania rowerów									PKP PLK
C.	**Wysoka jakość zamieszkania**									
C1.	**Lepsza jakość powietrza, w tym działania zmniejszające emisję zanieczyszczeń z transportu**									
C1.1.	Wprowadzenie stref zeroemisyjnych									Miasto Płock
C2.	**Czytelna organizacja ruchu w przestrzeni dla wszystkich użytkowników**									
C2.1.	Wprowadzanie organizacji strefowej ruchu w celu łatwiejszego odbioru przez użytkowników									Miasto Płock
C2.2.	Wprowadzenie SIM wraz ze znakami informacyjnymi i kierunkowymi dla ruchu rowerowego									Miasto Płock
C2.3.	Wprowadzanie nazw ulic w miejscowościach, w których obecnie one nie funkcjonują									wszystkie JST
C2.4.	Wprowadzenie wewnętrznej organizacji ruchu									Miasto Płock
C3.	**Ograniczenie hałasu komunikacyjnego**									
C3.1.	Rozwiązania projektowe, organizacyjne (organizacja ruchu) i techniczne w pasach drogowych nie wzbudzające nadmiernego hałasu podczas przejazdów									wszystkie JST

C4.	**Projektowanie przestrzeni publicznych z najwyższą dbałością o przyjazne zagospodarowanie i powierzchnie dla osób z ograniczoną mobilnością**									
C4.1.	Projektowanie uniwersalne									wszystkie JST
C4.2.	Zagospodarowanie Placu Nowy Rynek wraz z budową sali koncertowej									Miasto Płock
C4.3.	Zapewnienie stałej niwelety przy projektowaniu chodników i dróg rowerowych									wszystkie JST
C4.4.	Projektowanie infrastruktury dla pieszych i dla rowerów zgodnie z najlepszymi praktykami i wytycznymi np. WR-D-41 i WR-D-42									wszystkie JST
C4.5.	Bieżąca modernizacja istniejących obiektów									wszystkie JST
C5.	**Analiza rozwoju systemu MaaS**									
C5.1.	Współpraca z firmami świadczącymi usługi w celu lepszej obsługi obszaru									Miasto Płock
C6.	**Planowanie przestrzenne realizujące politykę transportową i parkingową**									
C6.1.	Reurbanizacja przestrzeni centralnych oraz intensywnej zabudowy									Miasto Płock
C7.	**Rozwój błękitno-zielonej infrastruktury**									
C7.1.	Rozwój terenów zieleńców i parków									wszystkie JST
C7.2.	Lokalizacja drzew w pasach drogowych zacieniających chodniki i drogi rowerowe									wszystkie JST
C7.3.	Pielęgnacja zieleni w pasach drogowych tak, aby nie utrudniały ruchu (zachowanie skrajni)									wszystkie JST
C7.4.	Tworzenie miejsc naturalnej retencji (np. ogrody deszczowe, zbiorniki retencyjne, zielone dachy)									wszystkie JST
C7.5.	Podejmowanie działań w zakresie zagospodarowania i retencji wód									wszystkie JST

	opadowych, czyszczenie rowów przydrożnych, rowów melioracyjnych oraz zbiorników wodnych np. Gmina Radzanowo									
C8.	**Rozwój tras obwodowych i zewnętrznych Płocka**									
C8.1.	Sprawne włączenie do systemu drogowego MOF drogi ekspresowej S10									GDDKiA
C8.2.	Przebudowa drogi powiatowej nr 2901W Rogozino-Imielnica									powiat płocki/Gmina Radzanowo
C8.3.	Przebudowa ul. Żyznej na terenie m. Płock, drogi gminnej 291019W, drogi powiatowej 5203W na terenie gminy Radzanowo oraz drogi powiatowej nr 5203W na terenie Miasta Płock									Miasto Płock/powiat płocki/Gmina Radzanowo
C8.4.	Przebudowa drogi gminnej nr 291019W, stanowiącej łącznik z ul. Żyzną oraz drogą powiatową nr 5203W na terenie gminy Radzanowo oraz drogi powiatowej 5203W na terenie Miasta Płock									Gmina Radzanowo
D.	**Efektywna organizacja i współpraca na rzecz mobilności miejskiej w MOF**									
D1.	**Trwała współpraca samorządowa na rzecz aktywnej mobilności miejskiej**									
D1.1.	Organizowanie współpracy samorządowej									wszystkie JST
D1.2.	Bieżące informowanie się o wzajemnych działaniach									wszystkie JST
D2.	**Edukacja mieszkańców w zakresie podróżowania po MOF**									
D2.1.	Prowadzenie działań edukacyjnych w szkołach									wszystkie JST
D2.2.	Powszechna edukacja mieszkańców									wszystkie JST
D2.3.	Przygotowanie i dystrybucja materiałów informacyjnych dla mieszkańców									wszystkie JST

D3.	**Spójna polityka transportowa MOF, z wykorzystaniem P&R**									
D3.1.	Propagowanie zrównoważonej mobilności miejskiej									wszystkie JST
D3.2.	Rozwój parkingów P&R i zwiększenie ich wykorzystania									wszystkie JST
D4.	**Weryfikacja systemu zgód administracyjnych z ukierunkowaniem na strefowanie rozwiązań pojemności parkingowej obszaru**									
D.4.1.	Zapewnienie aktualności polityki parkingowej i jej wdrażania									Miasto Płock
D4.2.	Dostosowanie normatywu parkingowego do zmieniających się uwarunkowań									Miasto Płock
D5.	**Wprowadzenie rozwiązań organizacyjnych dla logistyki miejskiej**									
D5.1.	Analiza możliwości wsparcia logistyki miejskiej									Miasto Płock
D6.	**Stworzenie spójnego systemu planowania transportu**									
D6.1.	Opracowanie Zintegrowanego Modelu Ruchu dla MOF Płocka									Miasto Płock

Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

6.4. Integracja działań

Powyższy harmonogram stanowi pewną bazę do utworzenia w ramach realizacji poszczególnych celów operacyjnych określonych pakietów działań. Każdy pakiet składa się z konkretnych, uzupełniających się zadań przyporządkowanych do danych celów operacyjnych. Takie pogrupowanie pozwala osiągnąć efekt synergii, co przyczynia się do osiągnięcia lepszego efektu przy wprowadzeniu konkretnej zmiany diagnozowanego problemu.
Przedstawiona integracja działań pozwoli na urzeczywistnienie osiągnięcia celów i umożliwi realizację celów obranych w dokumentach wyższego rzędu (międzynarodowych, krajowych i regionalnych).

Wszystkie pakiety działań będą realizowane w sposób ciągły przez cały okres obowiązywania dokumentu z perspektywą do 2040 roku, bowiem czas wykonywania poszczególnych zadań w ramach każdego pakietu jest zróżnicowany. Jednak w celu wskazania największej koncentracji działań w ramach danego pakietu został wskazany najbardziej intensywny okres wdrażania. Jednocześnie warto przypomnieć, że przedstawiona integracja oparta jest o nadanie priorytetów dla inwestycji i działań, wypracowanych w ramach niniejszego dokumentu.

Tabela 14: Pakiety działań w ramach SUMP

Najbardziej intensywny okres wdrażania	Pakiety działań	Opis zadań
2023-2026	Stworzenie lepszych warunków do podróżowania rowerem	spójna sieć dróg rowerowych, przyjazne rozwiązania i obszary dla mikromobilności i osób z ograniczoną mobilnością, modernizacja infrastruktury pieszej i rowerowej
2023-2025	Wzrost aktywności pieszych	modernizacja infrastruktury pieszej, przyjazne rozwiązania i obszary dla mikromobilności i osób z ograniczoną mobilnością, racjonalne planowanie przestrzenne
2026-2030	Upłynnienie ruchu	obszary przyjazne dla mikromobilności, rozwój transportu kolejowego, racjonalne planowanie przestrzenne, rozwój tras obwodowych, spójna polityka transportowa, odpowiednie zarządzanie polityką parkingową, opracowanie ZMR
2023-2025 2028-2030	Podniesienie atrakcyjności transportu publicznego	zintegrowany SIP, zeroemisyjność pojazdów, analiza możliwości utworzenia wspólnego transportu zbiorowego, węzły przesiadkowe, nowoczesna infrastruktura transportu zbiorowego, rozwój taryf przewozowych, dobór tras i częstotliwości kursowania, rozwój transportu kolejowego
2023-2027	Wzrost poziomu bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego	modernizacja infrastruktury pieszej i rowerowej, obszary przyjazne dla mikromobilności, bezpieczeństwo dla NURD, BRD, czytelna organizacja ruchu, projektowanie przestrzeni

		publicznych przyjazne dla osób z ograniczoną mobilnością, odpowiednie zarządzanie polityką parkingową, wsparcie logistyki miejskiej, opracowanie ZMR
2023-2030	Wzrost świadomości na temat zrównoważonej mobilności miejskiej	rozwój systemu MaaS, współpraca wszystkich JST, edukacja mieszkańców, spójna polityka transportowa
2027-2030	Działania związane z ograniczeniem emisji spalin	zeroemisyjność pojazdów, lepsza jakość powietrza
2024-2028	Działania związane z ochroną środowiska przyrodniczego	ograniczenie hałasu komunikacyjnego, racjonalne planowanie przestrzenne, błękitno-zielona infrastruktura

Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

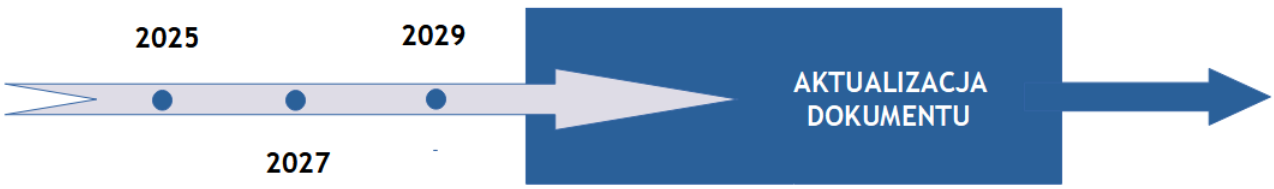
JAK BĘDZIEMY MONITOROWAĆ POSTĘPY?



7. JAK BĘDZIEMY MONITOROWAĆ POSTĘPY?

7.1. Monitoring i ewaluacja

Opracowanie SUMP pociąga za sobą konieczność jego okresowego przeglądu i aktualizacji ze względu na zmieniające się uwarunkowania społeczne, gospodarcze czy przyrodnicze. W związku z tym zmianie ulegają działania i zadania zawarte w dokumencie oraz harmonogram wykonania poszczególnych zadań. Dlatego też założenia SUMP dla MOF Płocka będą monitorowane przy udziale wszystkich JST i zatwierdzone na posiedzeniu Zespołu do wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Płocka i jego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego.
Powołany Zespół powinien być rozwijany w oparciu o istniejący Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka i składać się z przedstawicieli innych wydziałów merytorycznych odpowiedzianych za organizację transportu publicznego, urbanistyki i planowania przestrzennego, współpracę z koleją, transport rowerowy i ruch pieszy, zarządzanie infrastrukturą drogową i przystankową, politykę parkingową, bezpieczeństwo ruchu drogowego i organizację ruchu, partycypację, promocję i edukację. Zespół powinien ściśle współpracować z wydziałami merytorycznymi odpowiedzialnymi za powyższe zadania w poszczególnych gminach MOF Płocka. Ponadto powinna zostać ustalona częstotliwość spotkań, np. raz na kwartał. Zespół powinien posiadać umocowanie w strukturach Urzędu Miasta. Gminy MOF Płock będą partycypowały merytorycznie w monitorowaniu postępów realizacji Planu. W przypadku powołania związku lub inne struktury integrującej działania na obszarze MOF Płock, zadanie z zakresu monitorowania i wdrażania zrównoważonej mobilności, powinno zostać przejęte przez powołaną strukturę.
Efekty realizacji celów szczegółowych będą monitorowane co dwa lata. Poniżej przedstawiono częstotliwość monitorowania celów szczegółowych SUMP dla MOF Płocka oraz kompleksową aktualizację dokumentu.



7.2. Aktualizacja dokumentu

Dla zachowania ciągłości planowania strategicznego oraz zgodnie z przyjętymi horyzontami strategiczna (pełna) aktualizacja dokumentu powinna odbyć się w roku 2030. Omawiana aktualizacja powinna obejmować przegląd wszystkich elementów – diagnozy, scenariuszy, wizji oraz planu działania. Punktem wyjścia powinna być pełna ewaluacja przeprowadzonych działań (wraz z krytyczną oceną ich realizacji) niniejszego opracowania, stanowiąc punkt wyjścia do rozpoczęcia nowego cyklu SUMP w ramach nowo sporządzanego dokumentu. W proces oceny zrealizowanych działań i wyznaczenie nowych zadań w następnych edycjach planu zostaną zaangażowani wszyscy interesariusze zgodnie z metodyką sporządzania dokumentu.

W przypadku zmiany ustaleń dokumentów strategicznych i planistycznych wyższego rzędu (np. zasięg obszaru funkcjonalnego w strategii województwa), powinno dokonać się kompleksowej aktualizacji dokumentu zgodnie z pełnym procesem sporządzania SUMP, opisanym powyżej.
Dopuszcza się doraźne zmiany dokumentu SUMP w zakresie zadań, które będą wpisywały się w cele strategiczne i operacyjne, według konieczności wskazanej przez partnerów porozumienia SUMP. Niedopuszczalne jest zmiana celów strategicznych oraz operacyjnych w ramach doraźnych aktualizacji/zmian.

7.3. Wskaźniki

Po stworzeniu i zatwierdzeniu opracowania SUMP należy monitorować realizację działań i celów określonych w dokumencie. Przedstawione wskaźniki i ich ewolucja obrazują oczekiwane zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców MOF Płocka pod wpływem wprowadzonych działań w ramach realizowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Wskaźniki powinny być systematycznie sprawdzane, ponieważ tylko okresowy monitoring pozwoli na podjęcie stosownych kroków w razie przyjęcia przez dany wskaźnik niekorzystnej wartości. Poniżej zawarto propozycje wskaźników, którymi można sprawdzać, czy proponowane działania są wdrażane w życie.

Przy ocenie postępów prac zdecydowano się na przyjęcie 3 rodzajów wskaźników:



- → **wskaźniki rezultatu** - oceniające kompleksowo wdrażane zmiany, będące jednocześnie ujednoliconymi wskaźnikami oceniającymi postępy we wdrażaniu zrównoważonej mobilności, zgodnie z metodyką przyjętą przez Komisję Europejską. W obecnej edycji dokumentu uwzględniono 2 wskaźniki. Wskaźniki rezultatu będą oceniane przy kompleksowej aktualizacji dokumentu w roku 2030.
- → **wskaźniki produktu** – oceniające twarde działania w zakresie wdrażania zrównoważonej mobilności. Wskaźniki produktu będą oceniane co 2 lata.
- → **wskaźniki trendu** – oceniające bieżące działania oraz tendencje zachodzące na obszarze funkcjonalnym. Zmiana zamierzonego trendu (wzrost lub spadek) będzie wczesnym sygnałem ostrzegawczym w zakresie problemów związanych z wdrażaniem zrównoważonej mobilności miejskiej. Wskaźniki trendu będą oceniane według potrzeb.

7.3.1. Wskaźniki rezultatu – wskaźniki SUMI[3]

W celu kompleksowej oceny zaplanowanych działań w zakresie zrównoważonej mobilności przyjęto 2 wskaźniki SUMI:

- → Wskaźnik dostępności
- → Wskaźnik bezpieczeństwa

3 SUMI (ang. Sustainable Urban Mobility Indicators) - Wskaźniki zrównoważonej mobilności miejskiej. Więcej informacji: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_en

Wskaźnik emisji gazów cieplarnianych oraz wskaźnik zanieczyszczenia powietrza nie został wyliczony z powodu fragmentaryzacji danych. Do oszacowania tych wartości niezbędne jest opracowanie Zintegrowanego Modelu Ruchu dla MOF Płocka, co stanowi jedno z zadań do realizacji w ramach tego dokumentu.
W tabeli poniżej przedstawiono wartości bazowe wskaźników rezultatu oraz pożądane wartości docelowe dla okresu operacyjnego (2030 rok) oraz horyzontalnego (2035 rok).

Tabela 15: Wskaźniki rezultatu

Wskaźnik	WARTOŚĆ WYJŚCIOWA [2022]	REALIZACJA PLANU (2030)	REALIZACJA PLANU (2035)	TREND
Wskaźnik dostępności czasowej transportu zbiorowego [% mieszkańców MOF Płock o dobrej dostępności transportu zbiorowego]	57%	57%	59%	
Liczba ofiar wypadków drogowych [rocznie na 100 tys. mieszkańców]	2,84	2	0	

Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

Wskaźnik dostępności do publicznego transportu zbiorowego dla całego obszaru wynosi 57%, najwyższy sięgający ponad 80% jest w Płocku, gdzie 76% mieszkańców ma przystanek autobusowy w odległości 5 minut od miejsca zamieszkania z liczbą połączeń powyżej 10 na godzinę. W pozostałych gminach mieszkańcy mają zróżnicowany dostęp do przystanków, a połączenia autobusowe z danego przystanku realizowane są rzadziej niż 4 razy na godzinę. Tylko w gminie Łąck są dwa przystanki z autobusami kursującymi częściej. Najniższy wskaźnik dostępności jest w Gminie Bielsk i Radzanowo, w pozostałych gminach oscyluje wokół 25-32%. Tylko niewielki odsetek mieszkańców ma dostęp do przystanków kolejowych w odległości mniejszej niż 10 minut drogi, ze względu na istnienie tylko 4 stacji kolejowych i 1 przystanku kolejowego na terenie MOF Płocka oraz słabe połączenia z innymi miastami. Dlatego też ten rodzaj transportu nie stanowi żadnej alternatywy dla samochodu czy przejazdów autobusowych. Oznacza to, że gminy MOF są słabo skomunikowane i konieczne jest podjęcie konkretnych działań na określonych obszarach.
Plany MOF Pocka odnośnie kształtowania się wskaźnika dostępności do publicznego transportu zbiorowego skupiają się na utrzymaniu obecnej wartości. Spowodowane jest to wzrostem cen nośników energii i paliw, które mają wpływ na ilość wozokilometrów wykonywanych w ramach pracy przewozowej. Kluczową wartością organizowania transportu publicznego jest utrzymanie obsługi komunikacją autobusową w sposób trwały i czytelny dla użytkownika. Na korzystanie z transportu publicznego negatywnie wpływają ciągłe zmiany operatorów, firm przewozowych czy likwidowanie istniejących linii pozamiejskich. Przykładem takich działań może być dofinansowanie z poziomu rządowego przewozów autobusowych, które uniemożliwiło świadczenie usług dla komunikacji miejskiej. To wszystko natomiast stanowi zagrożenie dla dalszego funkcjonowania i rozwoju komunikacji autobusowej.

Dla MOF Płocka wskaźnik bezpieczeństwa drogowego wyliczony został na podstawie łącznej liczby zgonów w roku 2021 stwierdzonych w ciągu 30 dni po wypadku komunikacyjnym na 100 tys.

mieszkańców MOF Płocka i kształtuje się na poziomie 2,84. Świadczy to o bardzo wysokim poziomie bezpieczeństwa drogowego na terenie MOF Płocka. Dla porównania ten sam parametr dla powiatu płockiego wynosi 11,78, dla województwa mazowieckiego 6,92, a dla Polski 5,94.
Na terenie MOF Płocka będzie wdrażana polityka w zakresie "Wizji Zero", czyli braku ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych, co będzie miało odzwierciedlenie w poziomie wskaźnika bezpieczeństwa drogowego. Będzie to możliwe do osiągnięcia poprzez realizację zadań zapisanych w niniejszym dokumencie.

7.3.2. Wskaźniki produktu

Wskaźniki produktu oceniają działania albo ilość akcji podjętych w ramach prowadzonej interwencji dla każdego obszaru operacyjnego. Pozwalają na „twardą ocenę" podejmowanych kroków w ramach wdrażania zaplanowanych działań. W niniejszym opracowaniu przyjęto wskaźniki oceniające kluczowe obszary z zakresu mobilności miejskiej.

Tabela 16: Wskaźniki produktu

Cel strategiczny	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa (2021 r.)	Wartość docelowa (2030)	Jednostka miary	Przewidywany trend
Rozwój transportu zbiorowego w MOF	Liczba pasażerów korzystających z KM Płock	10 753 892	11 076 508	szt.	wzrostowy
	Praca eksploatacyjna autobusów - liczba wozokilometrów KM Płock	5 739 644	5 797 040	wzkm	wzrostowy
	% autobusów niskoemisyjnych we flocie KM Płock	26,12	60	%	wzrostowy
	% autobusów zeroemisyjnych	0	30	%	wzrostowy
	Długość buspasów	1,1	6	km	wzrostowy
	% autobusów dostosowanych do przewozu osób o ograniczonej mobilności we flocie KM Płock	94,6	100	%	wzrostowy
Wsparcie dla mikromobilności	Liczba stacji roweru miejskiego	29	30	szt.	wzrostowy
	Długość dróg dla rowerów	115,1	131	km	wzrostowy
	Długość chodników przy drogach wojewódzkich i powiatowych	165	175	km	wzrostowy
	Powierzchnia parków, zieleńców i terenów zieleni osiedlowej	296,81	320	ha	wzrostowy
Wysoka jakość	Liczba miejsc postojowych	445	470	szt.	wzrostowy

zamieszkania	na parkingach P&R				
	Długość dróg w Strefie Tempo 30	31	50	km.	wzrostowy
	Liczba zarejestrowanych pojazdów elektrycznych	131	800	szt.	wzrostowy
	Liczba wypadków drogowych	82	0	szt.	spadkowy
Efektywna organizacja i współpraca na rzecz mobilności miejskiej w MOF	Liczba JST z obszaru MOF objęta porozumieniami z zakresu transportu publicznego lub zintegrowaną informacją	7	8	szt.	wzrostowy

Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

Powyższe wskaźniki są opracowywane i uaktualniane przez Główny Urząd Statystyczny, Miejski Zarząd Dróg, Komunikację Miejską Płock oraz JST.

7.3.3. Wskaźniki trendu

Wskaźniki trendu obrazują zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców MOF Płocka i szacowane są na podstawie badań ankietowych. Badania będą przeprowadzane według potrzeb. We wszystkich badaniach należy zachować ilość, treść pytań oraz odpowiednią liczebność grupy respondentów (nie mniej niż 200 respondentów) w celu zapewnienia odtwarzalności, powtarzalności próby oraz porównywalności wyników.

Tabela 17: Wskaźniki trendu

Cel strategiczny	Nazwa wskaźnika	Przewidywany trend
Rozwój transportu zbiorowego w MOF	stopień satysfakcji mieszkańców w zakresie dostępności obsługi komunikacyjnej	wzrostowy
	stopień satysfakcji mieszkańców w zakresie czasu przejazdu autobusem komunikacji miejskiej	wzrostowy
	stopień satysfakcji mieszkańców w zakresie przystępności cenowej komunikacji miejskiej	wzrostowy
Wsparcie dla mikromobilności	ocena ciągłości tras rowerowych	wzrostowy
	ocena jakości tras rowerowych	wzrostowy
	stopień satysfakcji mieszkańców w zakresie udostępnionych miejsc odpoczynku i elementów małej architektury	wzrostowy
Wysoka jakość zamieszkania	stopień satysfakcji mieszkańców ze stopnia płynności ruchu drogowego	wzrostowy
	ocena stopnia bezpieczeństwa drogowego z punktu widzenia pieszych i rowerzystów	wzrostowy

	ocena jakości powietrza dzięki wprowadzeniu ograniczeń dla pojazdów samochodowych w centrum i zastosowania autobusów nisko i zeroemisyjnych	wzrostowy
Efektywna organizacja i współpraca na rzecz mobilności miejskiej w MOF	stopień satysfakcji mieszkańców ze wspólnych działań w zakresie SUMP	wzrostowy
	ocena stopnia zaangażowania samorządów przy działaniach z zakresu SUMP	wzrostowy

Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

SPIS TABEL, RYSUNKÓW

Spis tabel

Tabela 1: Wykaz dokumentów strategicznych różnych szczebli....16
Tabela 2: Dane ogólne gmin MOF Płocka z 2021 roku....22
Tabela 3: Saldo migracji wewnętrznych w gminach MOF i w Płocku w latach 2016-2021....24
Tabela 4: Diagnoza mobilności Płocka i MOF Płocka....28
Tabela 5: Analiza SWOT....40
Tabela 6: Obszary strategiczne wyznaczone na warsztatach scopingowych....45
Tabela 7: Obszary i działania strategiczne oraz sposoby rozwiązania problemów w zakresie mobilności w Płocku....48
Tabela 8: Kluczowe elementy wpływające na scenariusze rozwoju mobilności....54
Tabela 9: Główne zadania w ramach celu strategicznego A....67
Tabela 10: Główne zadania w ramach celu strategicznego B....70
Tabela 11: Główne zadania w ramach celu strategicznego C....73
Tabela 12: Główne zadania w ramach celu strategicznego D....75
Tabela 13: Harmonogram wdrażania działań w ramach SUMP (wykres gantta)....82
Tabela 14: Pakiety działań w ramach SUMP....92
Tabela 15: Wskaźniki rezultatu....97
Tabela 16: Wskaźniki produktu....98
Tabela 17: Wskaźniki trendu....99

Spis rysunków

Rysunek 1: Etapy zrównoważonego planowania mobilności w miastach (wydanie drugie) - przegląd decydentów....7
Rysunek 2: Proces konsultacji (3 etapy)....10
Rysunek 3: Ankieta SUMP zamieszczona w internecie przez JST....11
Rysunek 4: Spotkanie głównych interesariuszy zaangażowanych w tworzenie SUMP....12
Rysunek 5: Rysunek Macierz wyzwań - obszary realizacji celów....18
Rysunek 6: Propozycje Komisji Europejskiej w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej 2021 (COM(2021)812) / 2022(COM(2022)384)....19
Rysunek 7: Planowane inwestycje transportowe w województwie mazowieckim....20
Rysunek 8: MOF Płocka w Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego....21
Rysunek 9: MOF Płocka....21
Rysunek 10: Mapa gęstości zabudowy na terenie MOF Płocka....23
Rysunek 11: Prognoza liczby ludności w Płocku do roku 2050....24
Rysunek 12: Podział zadań przewozowych mieszkańców Płocka i powiatu płockiego na podstawie odpowiedzi ankietowanych na pytanie: W jaki sposób na co dzień przemieszcza się Pan/Pani po terenie Płocka/powiatu płockiego?....25
Rysunek 13: Sposoby podróżowania mieszkańców MOF Płocka na podstawie przeprowadzonej ankiety....26

Rysunek 14: Mapa luk w infrastrukturze pieszej i rowerowej w Płocku i na styku Płocka i MOF. .43
Rysunek 15: Logika wypracowania działań w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Płocka.....65
Rysunek 16: Cele strategiczne i operacyjne SUMP dla MOF Płocka.....66
Rysunek 17: Miejsca realizacji inwestycji w zakresie dróg rowerowych MOF Płocka.....76
Rysunek 18: Miejsca realizacji inwestycji w zakresie komunikacji publicznej dla MOF Płocka....77
Rysunek 19: Miejsca realizacji inwestycji w zakresie przestrzeni dla pieszych MOF Płocka.....78

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik nr A - Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla MOF Płocka
Załącznik nr B - Podsumowanie ankiety mobilnościowej „Aktywne i ekologiczne środki transportu”

Załącznik nr A do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

RAPORT STRATEGICZNO-DIAGNOSTYCZNY DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO PŁOCKA



Dokument opracowany przez:

Urząd Miasta Płocka

przy współpracy:

Starostwa Powiatowego w Płocku

Urzędu Gminy Stara Biała

Urzędu Gminy Bielsk

Urzędu Gminy Radzanowo

Urzędu Gminy Słupno

Urzędu Miasta i Gminy Gąbin

Urzędu Gminy Łąck

Urzędu Gminy Nowy Duninów

Wsparcia doradczego przy przygotowaniu dokumentu udzielili eksperci z firmy Wolański Sp. z o.o. :

WOLAŃSKI

- Michał Babicki
- Mateusz Zaremba

Płock, grudzień 2022 rok

Spis treści

1. SKRÓTY WYKORZYSTANE W OPRACOWANIU....4
2. WPROWADZENIE....5
2.1. Cel raportu strategiczno-diagnostycznego....5
2.2. Kontekst strategiczny realizacji SUMP....5
2.2.1. Analiza przestrzenna otoczenia (powiaty sąsiednie, województwo, kraj)....5
2.2.2. Obszar objęty SUMP....7
2.2.3. Opis stanu obecnego....8
2.3. Analiza polityk i dokumentów strategicznych wyższego rzędu....10
2.3.1. Szczebel międzynarodowy....10
2.3.2. Szczebel krajowy....13
2.3.3. Szczebel regionalny....16
2.3.4. Najważniejsze postulaty dla MOF Płocka wynikające z dokumentów strategicznych...19
2.4. Analiza i ocena dokumentów lokalnych....23
2.4.1. Dokumenty z zakresu rozwoju....23
2.4.2. Dokumenty z zakresu mobilności....27
2.4.3. Dokumenty środowiskowe....30
3. KONTEKST TEMATYCZNY....37
3.1. Analiza przestrzenna Płocka i MOF....37
3.1.1. Dokumenty lokalne z zakresu planowania przestrzennego....37
3.1.2. Zagospodarowanie przestrzenne....39
3.2. Środowisko i adaptacja do zmian klimatu....44
3.3. Edukacja i promocja....46
4. SPOSOBY PODRÓŻOWANIA MIESZKAŃCÓW....49
5. DIAGNOZA MOBILNOŚCI W PŁOCKU I MOF....51
5.1. Ruch pieszy....51
5.2. Transport rowerowy i UTO....54
5.3. Transport autobusowy....58
5.4. Transport kolejowy....69
5.5. Transport samochodowy i układ drogowy....74
5.6. Transport wodny....83
5.7. Transport lotniczy....84
5.8. Aspekt turystyczny w mobilności miejskiej....85
5.9. Logistyka miejska....89
5.10. Bezpieczeństwo ruchu drogowego....91
6. PROCES KONSULTACYJNY....96
6.1. Struktury projektowe....96
6.2. Procedura opracowywania dokumentu....97
6.3. Wyniki warsztatów – obszary strategiczne....97
6.4. Wyniki ankiety mobilnościowej....98

7. WNIOSKI Z DIAGNOZY....102
7.1. Całościowa ocena sytuacji mobilnościowej....102
7.2. Analiza SWOT....107
8. WYTYCZNE DO OPRACOWANIA SUMP....108
8.1. Ruch pieszy....109
8.2. Transport rowerowy i UTO....111
8.3. Transport autobusowy....114
8.4. Transport kolejowy....117
8.5. Transport samochodowy....118
8.6. Transport wodny....121
8.7. Transport lotniczy....121
8.8. Logistyka miejska....122
8.9. W kierunku integracji rozwiązań....122
8.10. Podsumowanie Raportu Strategiczno-Diagnostycznego....122
9. SPIS TABEL, RYSUNKÓW....124

1. SKRÓTY WYKORZYSTANE W OPRACOWANIU

ADR - międzynarodowa konwencja dotycząca drogowego przewozu towarów i ładunków niebezpiecznych

CPK - Centralny Port Komunikacyjny

CUPT- Centrum Unijnych Projektów Transportowych

FRPA - Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych

GDDKiA - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

GPR - Generalny Pomiar Ruchu

ITS - Inteligentny System Transportowy

JST - Jednostki Samorządu Terytorialnego

KM Płock - Komunikacja Miejska - Płock Sp. z o.o.

KPO - Krajowy Plan Odbudowy

KDP - Koleje Dużych Prędkości

MOF Płocka - Miejski Obszar Funkcjonalny Płocka, w skład którego wchodzi Miasto Płock – rdzeń MOF i pozostałe JST MOF

MPZP - Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego

NGO (non governmental organisation) - Organizacje pozarządowe czyli wszystkie podmioty, które nie są jednostkami albo organami administracji publicznej oraz których działalność nie jest nastawiona na osiąganie zysku.

OZE - odnawialne źródła energii

P&R (Park&Ride) - parking zlokalizowany w pobliżu peryferyjnych przystanków przeznaczony dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego

SOOŚ - Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko

SPP - Strefa Płatnego Parkowania

SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

TEN-T (Trans-European Transport Network) - transeuropejska sieć transportowa

TOD (Transit Oriented Development) - Rozwój zorientowany na transport

UTO (urządzenie transportu osobistego) - pojazd napędzany elektrycznie, z wyłączeniem hulajnogi elektrycznej, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe

ZDR/ZZR - zakład o dużym ryzyku / zakłady zwiększonego ryzyka

ZRID - zezwolenie na realizację inwestycji drogowej

2. *WPROWADZENIE*

2.1. Cel raportu strategiczno-diagnostycznego

Raport strategiczno-diagnostyczny Płocka służy wyodrębnieniu głównych wyzwań związanych z mobilnością Płocka i sąsiednimi JST oraz stanowi podstawę dla władz samorządowych do opracowania SUMP dla MOF Płocka.
SUMP to strategiczny plan stworzony w celu bardziej dopasowanych działań na rzecz zaspokojenia potrzeb mobilności ludności oraz funkcjonowania podmiotów gospodarczych w mieście i jego otoczeniu, dla lepszej jakości życia. Opracowanie dokumentacji opiera się na dobrych praktykach planistycznych i bierze pod uwagę zasady integracji, udziału społecznego oraz oceny ekspertów. SUMP ma na celu oddziaływanie na miejski system transportowy poprzez:

- zapewnienie większego bezpieczeństwa ruchu pieszych i użytkowników pojazdów;
- zapewnienie wszystkim obywatelom takich opcji transportowych, które umożliwiają dostęp do kluczowych celów podróży i usług;
- ograniczenie zanieczyszczenia powietrza i hałasu, redukcję emisji gazów cieplarnianych oraz konsumpcji energii;
- poprawę wydajności i efektywności kosztowej transportu osób i towarów;
- lepsze zagospodarowanie przestrzeni i zwiększenie atrakcyjności i jakości środowiska miejskiego.[1]

SUMP dla MOF Płocka jest skoncentrowany na mieszkańcach, na poprawie ich jakości życia i wprowadzeniu działań optymalizujących rozwój transportowy. Miasto Płock przystąpiło do prac nad dokumentem planistycznym w związku z koniecznością integracji działań na rzecz rozwoju transportu i organizacji działań w celu osiągnięcia najbardziej efektywnych rozwiązań wpływających na bezpieczną mobilność użytkowników miasta.

2.2. Kontekst strategiczny realizacji SUMP

2.2.1. Analiza przestrzenna otoczenia (powiaty sąsiednie, województwo, kraj)

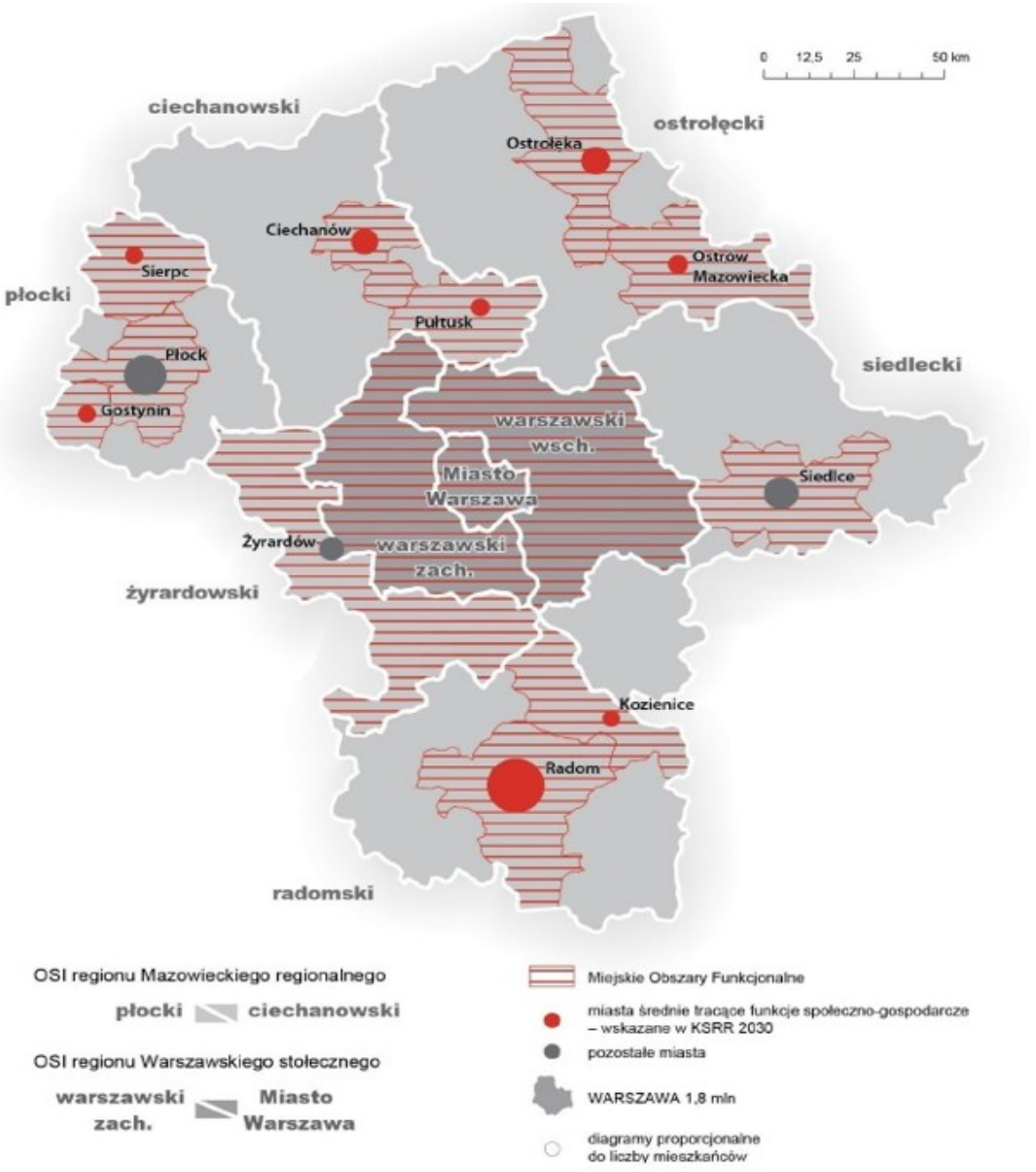
Miasto Płock jest miastem na prawach powiatu w województwie mazowieckim. Najbliższe duże miasta Warszawa, Toruń, Włocławek, Łódź są znacznie oddalone od Płocka. Stąd skala oddziaływania miasta w szerokim ujęciu obszaru funkcjonalnego określona została w poprzedniej perspektywie UE jako zamykająca się w podregionie płockim NUTS3, który obejmuje powiat płocki, sierpecki i gostyniński. W toku prac badawczych tworzone obszary funkcjonalne miały zakres wyznaczony w zależności od przyjętych zmiennych i siły oddziaływania.

Miasto Płock w chwili obecnej przystąpiło do prac analitycznych w ramach własnej jednostki terytorialnej biorąc pod uwagę kluczowe elementy oddziaływania otoczenia miasta w ramach mobilności miejskiej. Dawniej jednym z kluczowych elementów w zakresie mobilności miejskiej było odniesienie do obsługi danej gminy przez autobusy komunikacji miejskiej. Dziś jednak ze względu na różne uwarunkowania np. korzystanie z usług innych przewoźników lokalnych, warunki dotacji dla własnego transportu, czy spadek zainteresowania przewozami publicznymi, gminy próbują szukać oszczędności we własnych budżetach.
Wobec powyższych, wstępnych uwarunkowań, Płock będzie rozpatrywał SUMP w czterech obszarach terytorialnych:

1 Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, Frank Wefering, Siegfried Rupprecht, Sebasman Bührmann, Susanne Böhler-Baedeker Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH, s. 7, przygotowane dla Komisji Europejskiej, 2014 r. https://www.eltis.org/sites/default/files/BUMP_Guidelines_PL.pdf

1. Podróże miejskie – wewnętrzne procesy mobilności miejskiej i ruch miejski,
2. Miejski Obszar Funkcjonalny – komunikacja Płock - Miejski Obszar Funkcjonalny,
3. Szeroki Obszar Funkcjonalny – komunikacja Płock - szeroki Obszar Funkcjonalny,
4. Pozostała Mobilność – regionalna, krajowa, międzynarodowa jako tło badania.

Rysunek 1 Obszary strategicznej interwencji województwa mazowieckiego



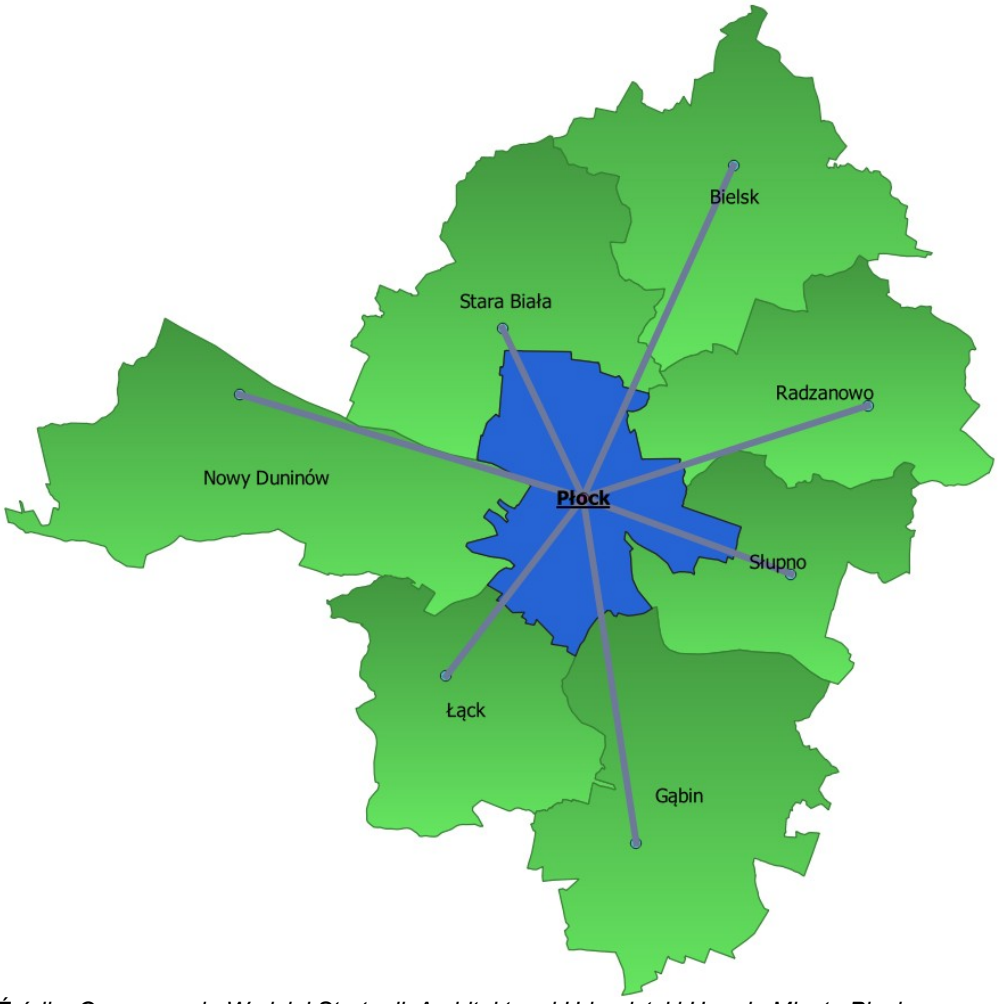
Źródło: Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+ Innowacyjne Mazowsze, Warszawa 2022, Opracowanie Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie

2.2.2. **Obszar objęty SUMP**

MOF Płocka to miasto rdzeń obszaru - Płock - i 7 gmin należących do powiatu płockiego - pozostałe JST MOF - o bardzo silnych powiązaniach transportowych i dynamicznie rozwijającej się gospodarce:

- Gmina Stara Biała,
- Gmina Bielsk,
- Gmina Radzanowo,
- Gmina Słupno,
- Miasto i Gmina Gąbin,
- Gmina Łąck,
- Gmina Nowy Duninów.

Rysunek 2 MOF Płocka



Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

W celu wypracowania przez powyższe gminy, powiat płocki i Miasto Płock spójnej koncepcji systemu transportowego oraz wyznaczenia kierunków działań i kierowania przyszłej współpracy dla zrównoważonego rozwoju w dziedzinie mobilności między włodarzami zawarte zostało porozumienie samorządowe.

2.2.3. **Opis stanu obecnego**

Płock, miasto rdzeń obszaru, to najstarsze miasto Mazowsza i jedno z najstarszych w Polsce, historyczna stolica Mazowsza i stolica Polski w latach 1079-1138. Płock to jedno z trzech największych miast w województwie mazowieckim, położony jest w jego północno-zachodniej części, około 120 km od Warszawy i 110 km od Łodzi, nad rzeką Wisłą. Zajmuje obszar 88 km². Pod względem administracyjnym miasto podzielone jest na 21 osiedli: Borowiczki, Ciechomice, Dworcowa, Góry, Imielnica, Kochanowskiego, Kolegialna, Łukasiewicza, Międzytorze, Miodowa, Podolszyce Południe, Podolszyce Północ, Pradolina Wisły, Radziwie, Skarpa, Stare Miasto, Trzepowo, Tysiąclecia, Winiary, Wyszogrodzka, Zielony Jar oraz dwa pozostałe obszary: PKN Orlen i Wisła. Miasto graniczy z siedmioma gminami:
- od północy z Gminą Stara Biała i Bielsk (nie bezpośrednio, ale w niewielkiej odległości),
- od południa z Gminami Łąck i Gąbin,
- od wschodu z Gminami Słupno i Radzanowo,
- od zachodu z Gminą Nowy Duninów.

Miasto ma charakter przemysłowo-handlowy i turystyczny. Prawobrzeżna część miasta znajduje się na Skarpie Wiślanej, około 47m nad poziomem rzeki. Naturalnie ukształtowana dolina Wisły na odcinku sięgającym Płocka objęta jest ochroną w ramach europejskiej sieci obszarów przyrodniczych NATURA 2000.
Płock jest turystycznie atrakcyjnym miastem, głównie ze względu na swoją historię i zachowane zabytki. Na terenie miasta znajduje się 380 zabytków nieruchomych, z czego 162 posiada indywidualne wpisy do rejestru zabytków. Najważniejszymi atrakcjami turystycznymi miasta są:
- Bazylika Katedralna,
- Muzeum Mazowieckie,
- Muzeum Diecezjalne,
- Teatr Dramatyczny,
- LO im. Marsz. St. Małachowskiego,
- Ratusz,
- Towarzystwo Naukowe Płockie,
- Sanktuarium Bożego Miłosierdzia,
- Kościół Katolicki Mariawitów,
- Dom Rodzinny Władysława Broniewskiego,
- Ogród Zoologiczny.

Płock jest jednym z dwóch kluczowych ośrodków regionu mazowieckiego regionalnego z największym polskim przedsiębiorstwem PKN Orlen oraz firmami zlokalizowanymi na terenach Płockiego Parku Przemysłowo-Technologicznego oraz innymi tj. PERN S.A., Mostostal Płock czy Centromost. Firmy z kapitałem zagranicznym to przede wszystkim CNH Industrial Polska, Levi's, Dr Oetker. W gospodarce miasta dominuje zatem przemysł paliwowo-energetyczny i chemiczny, ale silnymi gałęziami gospodarki są również branże: maszynowa, odzieżowa, handlowa i budowlano-montażowa. Od wielu lat Płock z sukcesem wykorzystuje środki pochodzące z Funduszy Europejskich, dzięki czemu miasto staje się coraz nowocześniejsze i przyjazne dla mieszkańców.

Płock to również siedziba organów powiatu płockiego, powiat otaczający miasto ma charakter tzw. "obwarzankowy". Powiat płocki położony na północno-zachodnim Mazowszu jest jednym z największych powiatów w regionie i w kraju. W jego granicach administracyjnych zawiera się 15 samorządów: 3 gminy miejsko-gminne (Drobin, Gąbin, Wyszogród) i 12 gmin wiejskich (Bielsk, Bodzanów, Brudzeń Duży, Bulkowo, Łąck, Mała Wieś, Nowy Duninów, Radzanowo, Słubice, Słupno, Stara Biała, Staroźreby). 45% powierzchni powiatu stanowią obszary prawnie chronione. Przez obszar powiatu przebiega rzeka Wisła i większość powierzchni obszarów chronionych znajduje się właśnie w nadwiślańskich gminach powiatu płockiego. Położenie na terenie powiatu dwóch parków krajobrazowych Brudzeńskiego i Gostynińsko-Włocławskiego, urozmaicony krajobraz oraz liczne kompleksy leśne stwarzają korzystny klimat do rozwoju turystyki i agroturystyki. Ruch turystyczno-wypoczynkowy rozwija się głównie na terenie gmin: Łąck, Nowy Duninów, Bodzanów, Brudzeń Duży i Gąbin.

Na terenie powiatu znajduje się wiele różnorodnych obiektów zabytkowych w postaci budownictwa sakralnego, zespołów parkowo-dworskich i rezydialnych rozproszonych po całym terenie powiatu. Dane Gmin powiatu płockiego należące do MOF na tle Miasta Płocka przedstawia poniższa tabela.

Tabela 1 Dane ogólne gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka z 2021 roku

Jednostki terytorialne	Powierzchnia ogółem	Udział w powierzchni powiatu	Liczba ludności/udział w ludności powiatu	Gęstość zaludnienia	Grunty rolne	Lasy
powiat płocki	1796 km^2	-	109 771	61 osób/km^2	80%	17%
Płock	88 km^2	-	113 660	1 291 osób/km^2	45%	5%
Stara Biała	111km^2	6%	11%	110 osób/km^2	80%	11%
Bielsk	125 km^2	7%	8%	71 osób/km^2	82%	4%
Radzanowo	105 km^2	6%	8%	82 osób/km^2	90%	2%
Słupno	75km^2	4%	8%	118 osób/km^2	70%	11%
Gąbin	146 km^2	8%	10%	76 osób/km^2	68%	21%
Łąck	94 km^2	5%	5%	57 osób/km^2	42%	47%
Nowy Duninów	146 km^2	8%	4%	27 osób/km^2	18%	70%

Źródło: Miejski Zeszyt Statystyczny nr 29, GUS, Raporty o stanie gmin za 2021 rok, Raporty strategiczno-diagnostyczne MOF Płocka

Z powyższej tabeli wynika, że gminy o największej gęstości zaludnienia to Stara Biała, Słupno i Radzanowo, które graniczą z Miastem Płock od strony północnej i mają najmniejszą odległość od centrum miasta. Z kolei gminy graniczące z Płockiem od południa mają niższą gęstość zaludnienia, co jest spowodowane dużym stopniem zalesienia terenów gminnych. Łączna powierzchnia terenów zalesionych i rolnych w gminach okolicznych wynosi średnio 90% z najwyższym poziomem urbanizacji dla terenów Gminy Słupno.

Zdecydowana większa część JST MOF, tj. Gminy: Stara Biała, Bielsk, Radzanowo i Słupno, to głęboko antropogenicznie przekształcony obszar użytkowany rolniczo o silnie rozproszonej, wiejskiej sieci osadniczej. Zwarte obszary o relatywnie niższym stopniu przekształceń środowiska przyrodniczego znajdują się w pozostałej części powiatu płockiego.

Miasto Płock, a tym samym najbliższe otoczenie wchodzące w skład powiatu płockiego, kojarzone jest głównie z przemysłem ze względu na obecność kombinatu rafineryjno-petrochemicznego PKN Orlen i firm kooperujących. Spośród wszystkich firm w powiecie ziemskim 96% stanowi sektor prywatny, w którym dominują działalności prowadzone przez osoby fizyczne. Najwięcej podmiotów gospodarczych zarejestrowanych jest w Gminach: Słupno, Stara Biała, Gąbin, Radzanowo, Łąck oraz Bielsk, na co niewątpliwy wpływ ma bliskie sąsiedztwo miasta Płocka. Najmniej podmiotów funkcjonuje w Gminach: Słubice i Bulkowo.
Na terenie powiatu płockiego w 2021 roku funkcjonowało prawie 9000 podmiotów gospodarki narodowej, z czego ponad 7000 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, działające głównie w handlu hurtowym i detalicznym, naprawie samochodów i motocykli oraz budownictwie. Dominują małe firmy, zatrudniające poniżej 10 osób. Podmioty większe, zatrudniające od 10 do 49 osób stanowią jedynie kilka procent ogółu, natomiast firmy zatrudniające od 50 do 999 pracowników zdarzają się sporadycznie. Firm zatrudniających 1000 osób i więcej w powiecie płockim nie odnotowano.
MOF Płocka jest korzystnie położony w sieci osadniczej Polski stosunkowo niedaleko od Warszawy, Łodzi, Włocławka i Torunia.

Tabela 2 Saldo migracji wewnętrznych w MOF Płocka w latach 2016-2021

Jednostki terytorialne	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Płock	-372	-371	-412	-419	-304	-541
gminy MOF ogółem	*383*	*348*	*257*	*254*	*286*	*332*
Stara Biała	140	67	70	42	33	68
Bielsk	24	-8	-5	-2	7	22
Radzanowo	34	45	32	54	67	49
Słupno	163	196	121	128	162	148
Gąbin	13	24	13	21	2	49
Łąck	12	29	-1	23	18	-10
Nowy Duninów	-3	-5	27	-12	-3	6

Źródło: GUS

Mieszkańcy migrujący z miast do obszarów podmiejskich, a także Ci, którzy przenoszą się do miasta, korzystają w swoim życiu codziennym z udogodnień i infrastruktury, a w szczególności nie zmieniają dotychczasowego miejsca pracy. Dlatego też niezwykle istotną kwestią jest zapewnienie dogodnych połączeń komunikacyjnych między gminami a Płockiem, które z jednej strony mają być zapewnieniem dojazdu do miejsc nauki i pracy, a z drugiej strony mają umożliwiać korzystanie przez mieszkańców z usług, handlu i dostępu do przestrzeni rekreacyjno-wypoczynkowych.

Prognozy zmian w liczbie ludności będące wynikiem intensywności urodzeń i zgonów oraz migracji ludności przedstawione w „Prognozie ludności dla województwa mazowieckiego na lata 2014-2050" pokazują, że do 2050 roku w MOF Płocka nastąpi spadek liczby ludności. Według wyników prognozy pogłębi się proces starzenia się społeczeństwa, wzrośnie liczebność mieszkańców w wieku poprodukcyjnym. W związku z tym można się spodziewać, że w przeciągu 30 lat większego znaczenia w codziennych podróżach nabierze transport publiczny oraz zmienią się cele podróży, z przewagą tych przeznaczonych dla seniorów.

Aby procesy związane z mobilnością miejską przebiegały w sposób przyjazny dla mieszkańców lokalne samorządy powinny podejmować wspólny wysiłek planistyczny w zakresie właściwych rozwiązań związanych z zagospodarowaniem przestrzennym w tym ukierunkowanych na rozwój transportu zbiorowego w nowych obszarach.

Ze względu na duże walory przyrodnicze gmin bardzo ważne jest również promowanie ekologicznych środków transportu oraz aktywności fizycznej. W tym celu gminy i powiat starają się rozwijać ciągłość dróg i szlaków rowerowych wraz z dbałością o bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego.

2.3. Analiza polityk i dokumentów strategicznych wyższego rzędu

2.3.1. Szczebel międzynarodowy

Celem analizy jest przedstawienie podstawowych dokumentów strategicznych Unii Europejskiej związanych z zakresem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Do najważniejszych dokumentów europejskich w analizowanym obszarze należą:

Zielona Księga – W kierunku nowej kultury mobilności w mieście

W dokumencie podkreśla się znaczenie zapewnienia jak najwyższego poziomu życia na obszarach miejskich. Dokument porusza problemy miast takie jak:

- uzależnienie od ropy,

- stałe zatory komunikacyjne,
- pogarszająca się dostępność do miejskiego transportu zbiorowego,
- rosnąca liczba wypadków drogowych,
- zanieczyszczenie powietrza.

Głównym wyzwaniem miejskiej polityki transportowej jest pogodzenie potrzeby rozwoju gospodarczego ze wzrostem poziomu życia obywateli i poprawą stanu środowiska przyrodniczego. Aby osiągnąć tą równowagę niezbędne jest podjęcie działań w kierunku:

- płynnego ruchu w miastach poprzez uatrakcyjnienie alternatywnych środków transportu oraz usprawnienie zarządzania ruchem. Pomocne tu mogą być takie rozwiązania jak carsharing, carpooling; telepraca, telezakupy, odpowiednia polityka parkingowa w centrach miast, systemy „P&R", ruchome pasy ruchu dla autobusów, ruchome strefy załadunku/miejsc parkingowych oraz opłaty za wjazd do miasta;
- zielonych miast poprzez tworzenie zielonych stref w miastach (strefy tylko dla pieszych, strefy ograniczonego ruchu, ograniczenia prędkości, opłaty za wjazd do miast) czy upowszechnianie ekologicznego stylu jazdy, wymagającego zmiany zachowań kierowcy i prowadzącego do ograniczenia zużycia energii;
- bardziej inteligentnego transportu miejskiego polegającego na stosowaniu nowych technologii komunikacyjnych, w szczególności w obszarze inteligentnych systemów pobierania opłat i wymiany informacji;
- dostępnego, bezpiecznego i niezawodnego transportu miejskiego. Transport wysokiej jakości powinien być łatwo dostępny dla ludzi o ograniczonej sprawności ruchowej, niepełnosprawnych, starszych osób, a także rodzin z małymi dziećmi. Powinien także być szybki, niezawodny, wygodny i oferować częste połączenia oraz zapewniać efektywne połączenia miast z regionem, z innymi miastami oraz z siecią drogową TEN-T. Usługa transportowa powinna być dostępna dla wszystkich grup społecznych, także dla tych o niższych dochodach. W celu podniesienia bezpieczeństwa proponuje się: stosowanie nowych technologii (zwłaszcza ITS) oraz technologii zwiększających bezpieczeństwo w pojazdach (np. urządzeń zwiększających widoczność w nocy, ABS lub ostrzegające przed zderzeniami czy zaśnięciem za kierownicą), bardziej bezpieczną i niezawodną infrastrukturę (solidne chodniki dla pieszych i ścieżki dla rowerzystów, poprawa widoczności przez lepsze oświetlenie ulic, lepiej widoczni stróże prawa na ulicach, ochrona przed aktami terrorystycznymi w transporcie miejskim).

http://docplayer.pl/4798073-Zielona-ksiega-w-kierunku-nowej-kultury-mobilnosci-w-miescie.html

Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu

Dokument ten zawiera deklarację, że polityka transportowa nie będzie zmierzała do ograniczenia mobilności, ale jednocześnie zachęca do podejmowania inicjatyw, które będą temu służyły. Wskazano między innymi następujące obszary działań:

- ograniczenie roli transportu indywidualnego do obsługi ostatnich odcinków podróży;
- objęcie użytkowników transportu pełnymi kosztami podejmowanych przez nich decyzji rynkowych, co ma się przyczynić do zmniejszenia zagęszczenia ruchu, stworzenia systemu informacji o ruchu, świadczenia lepszych jakościowo usług, zwiększenia bezpieczeństwa transportu;
- stopniowe eliminowanie z miast pojazdów o napędzie konwencjonalnym aż do ich całkowitego usunięcia;
- wsparcie transportu zbiorowego w połączeniu z gwarancją usług publicznych oraz z właściwą gospodarką przestrzenną;
- zachęcanie do stosowania mniejszych, lżejszych i bardziej wyspecjalizowanych pojazdów pasażerskich.

Dokument opiera rozwój sektora transportu na inwestycjach w poprawianie efektywności energetycznej pojazdów, budowanie nowoczesnej infrastruktury oraz tworzenie coraz lepszych warunków dla ruchu pieszego i rowerowego. Proponuje również rozwój systemów zarządzania ruchem i systemów informacji.

https://www.ulc.gov.pl/_download/wiadomosci/04_2010/biala_ksiega_11.pdf

Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu

Dokument wyznacza jako cel wyższy standard życia, który jest efektem:

- rozwoju inteligentnego, czyli rozwoju gospodarki opartej na wiedzy i innowacji;
- rozwoju zrównoważonego, czyli wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej;
- rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, czyli rozwoju gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną.

W zakresie transportu strategia wskazuje na efektywniejsze korzystanie z zasobów, zwiększanie wykorzystania odnawialnych źródeł energii oraz inwestowanie w czyste i niskoemisyjne technologie, czego skutkiem ma być ograniczenie emisji dwutlenku węgla i zmniejszenie degradacji środowiska.
https://ec.europa.eu/eu2020/pdf/1_PL_ACT_part1_v1.pdf

Plan działania na rzecz mobilności w miastach

Dokument wskazuje na potrzebę działań zintegrowanych w ramach różnych polityk, m.in. transportowej, przestrzennej czy gospodarczej, zwracając przy tym uwagę na potrzebę gromadzenia danych i dzielenia się wiedzą. Optymalizację mobilności w miastach upatruje w działaniach prowadzących do zmiany zachowań komunikacyjnych, czyli przejścia na bardziej przyjazne dla środowiska rodzaje transportu oraz zwiększenia wydajności logistyki transportu towarowego. Główne proponowane działania w obszarze transportu to:

- wdrożenie ITS służących mobilności w miastach,
- projekty badawcze i demonstracyjne dotyczące pojazdów niskoemisyjnych lub bezemisyjnych,
- opracowanie internetowego przewodnika na temat ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów,
- poprawa dostępności transportu dla osób z ograniczeniami ruchowymi,
- kształtowanie transportu miejskiego w połączeniu ze strategiami na rzecz zdrowia obywateli i zdrowego środowiska miejskiego.

Dokument zaleca opracowanie i wdrożenie planów mobilności miejskiej zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, między innymi poprzez wymianę najlepszych praktyk i zasilanie finansowe. Szczególnie uwzględnione powinny być potrzeby mobilności niektórych grup ludności, takich jak osoby starsze, osoby o niskich dochodach i niepełnosprawni.
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009DC0490&from=PL

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - Nowe unijne ramy mobilności miejskiej

Dokument przedstawia nowe podejście do mobilności miejskiej oparte na bardziej zrównoważonym przemieszczaniu ludzi i towarów. Oznacza to silniejszą podstawę transportu zbiorowego/publicznego, lepsze możliwości w zakresie aktywnej mobilności (np. chodzenie pieszo, jazda na rowerze) oraz wydajną, bezemisyjną logistykę miejską i dostawy na „ostatniej mili". Bezemisyjna, oparta na sieci i zautomatyzowana mobilność będzie kluczowym elementem przejścia do neutralnej dla klimatu przyszłości miast, która umożliwi także zrównoważone połączenie obszarów podmiejskich i wiejskich z miastami. Komunikat stanowi wezwanie do zintensyfikowania działań na wszystkich szczeblach struktury zarządzania, aby sprostać wyzwaniom związanym z mobilnością, z jakimi borykają się obszary miejskie. Komisja zwiększy swoje wsparcie w obszarach o ugruntowanej unijnej wartości dodanej (w szczególności jeżeli chodzi o węzły miejskie w ramach sieci TEN-T i skierowane do państw członkowskich zalecenia dotyczące opracowywania skutecznych planów zrównoważonej mobilności miejskiej), tworząc jednocześnie wspólne ramy dla wszystkich miast w UE, które pozwolą im przejść na bardziej zrównoważoną i inteligentniejszą mobilność miejską. Neutralna dla klimatu i czysta mobilność miejska zaspokoi oczekiwania mieszkańców związane z czystszym powietrzem, ograniczeniem zatorów komunikacyjnych i zmniejszeniem poziomu hałasu, a także poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego i stanu zdrowia.
blob:https://ec.europa.eu/ca1700bd-2f32-4b97-bf90-32605e246b1a

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - Europejski Zielony Ład

Jest to nowa strategia na rzecz wzrostu, której celem jest przekształcenie UE w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych. Jej celem jest również ochrona, zachowanie i poprawa kapitału naturalnego UE oraz ochrona zdrowia i dobrostanu obywateli przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem. Transformacja ta musi przebiegać zarazem w sprawiedliwy i sprzyjający włączeniu społecznemu sposób. Osiągnięcie neutralnej dla klimatu gospodarki o obiegu zamkniętym wymaga pełnej mobilizacji przemysłu. Główny cel nowych ram politycznych to wspieranie rozwoju – w UE i poza jej granicami – wiodących rynków produktów o zamkniętym cyklu życia i neutralnych dla klimatu. Zielony Ład wskazuje również technologie cyfrowe, digitalizację, recykling, renowację budynków, transport multimodalny, zrównoważoną żywność jako istotne narzędzia osiągnięcia jego celów. Dla Polski Zielony Ład jest szansą na przejście na gospodarkę niskoemisyjną i odejście od gospodarki pochłaniającej nieodnawialne zasoby naturalne.
https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0016.02/DOC_1&format=PDF

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej

Rozporządzenie:
- ustanawia wytyczne dotyczące rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) obejmującej sieć kompleksową, która zapewnia dostępność i łączność wszystkich regionów UE i sieć bazową, która obejmuje te części sieci kompleksowej mające największe znaczenie strategiczne z punktu widzenia osiągnięcia celów rozwoju TEN-T, łącząc strategicznie najważniejsze węzły miejskie oraz inne, takie jak porty, porty lotnicze i przejścia graniczne.
- określa projekty i zawiera wyszczególnienie wymogów, które należy spełnić w zakresie zarządzania infrastrukturą TEN-T;
- określa środki wdrażania sieci TEN-T

Wytyczne:
- określają długoterminową strategię rozwoju kompletnej sieci TEN-T, obejmującej infrastrukturę kolejową, transport morski i powietrzny, drogi, żeglugę śródlądową i terminale kolejowo-drogowe;
- zawierają standardy techniczne wraz ze specyfikacjami interoperacyjności infrastruktur;
- określają priorytety rozwoju sieci TEN-T.

Celem wytycznych jest rozwiązanie głównych napotkanych problemów, do których należą:
- brakujące ogniwa, w szczególności w odcinkach transgranicznych;
- dysproporcje w rozwoju infrastruktury między państwami członkowskimi i w ich obrębie;
- niewystarczające połączenia multimodalne (połączenia między różnymi rodzajami transportu);
- zbyt wysokie poziomy emisji gazów cieplarnianych z transportu i niewystarczająca interoperacyjność (kompatybilność różnych systemów związanych z transportem).

Transeuropejska sieć transportowa wzmacnia spójność społeczną, gospodarczą i terytorialną Unii Europejskiej i przyczynia się do tworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportowego, który jest wydajny i zrównoważony, zwiększa korzyści dla użytkowników oraz wspiera wzrost sprzyjający włączeniu społecznemu.
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex:32013R1315

2.3.2. Szczebel krajowy

Dokumenty krajowe (strategie, polityki, programy) przenoszą wytyczne unijne na warunki polskie. Do głównych dokumentów krajowych należą:

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności

Strategia zakłada zbudowanie przewag konkurencyjnych do 2030 roku, tak, aby po wykorzystaniu obecnych sił rozwojowych Polska posiadała nowe potencjały wzrostu w obszarach, które dotychczas nie były eksploatowane. Projekt kładzie nacisk na jednoczesny rozwój w trzech strategicznych obszarach:

- konkurencyjności i innowacyjności gospodarki,
- równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski,
- efektywności i sprawności państwa.

Jednym z celów strategicznych w obszarze równoważenia potencjału rozwojowego jest zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego. Głównymi działaniami w ramach tego celu są:

- modernizacja, rozbudowa i budowa zintegrowanego systemu transportowego;
- wdrożenie regulacji prawnych umożliwiających i usprawniających głównie integrację taryfową, biletową i infrastrukturalną różnych gałęzi transportu;
- budowa obwodnic;
- upłynnianie ruchu transportu miejskiego;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.

http://kigeit.org.pl/FTP/PRCIP/Literatura/002_Strategia_DSRK_PL2030_RM.pdf

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

Polityka regionalna w perspektywie do 2030 r. kładzie nacisk na zrównoważony rozwój całego kraju, czyli zmniejszanie dysproporcji w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego różnych terytoriów, a w szczególności wspomaga rozwój tych obszarów, które nie mogą w pełni rozwinąć swojego potencjału rozwojowego lub utraciły funkcje społeczno-gospodarcze. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego dostrzega problem zmian klimatu, wspiera konkurencyjność regionów, zakłada kontynuację działań zmierzających do podniesienia jakości kapitału ludzkiego i społecznego oraz rozwoju przedsiębiorczości i innowacyjności. Jednym z wyzwań polityki regionalnej jest rozwój infrastruktury transportowej podnoszącej konkurencyjność, atrakcyjność inwestycyjną i warunki życia w regionach. Istotną kwestią w tym obszarze jest powiązanie regionalnych, subregionalnych i lokalnych ośrodków wzrostu w spójną sieć transportową, zwiększenie dostępności terytorialnej obszarów wiejskich, poprawa stanu istniejącej infrastruktury na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, sprawne połączenie systemów komunikacyjnych miast z infrastrukturą drogową najwyższej klasy (dojazdy do dróg klasy A i S) oraz budowa dobrze skomunikowanych węzłów przesiadkowych w miastach poza ich centrami.

https://www.gov.pl/attachment/38c54257-5b35-4b2d-b379-c897a31c85e7

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku

Głównym celem krajowej polityki transportowej przedstawionej w strategii jest zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym. W dokumencie zawarto konkretne projekty strategiczne mające na celu stworzenie spójnej sieci autostrad, dróg ekspresowych i linii kolejowych o wysokim standardzie, rozwiniętej sieci lotnisk, portów morskich i żeglugi śródlądowej oraz systemów transportu publicznego. Dokument wskazuje także na nowoczesne rozwiązania ułatwiające funkcjonowanie całego sektora transportowego, zmniejszające jego negatywny wpływ na środowisko i klimat.

https://www.gov.pl/attachment/8ca82ea2-ddf5-4cff-8bfc-b7d7bfb1237b

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025

Celem polityki transportowej państwa jest spełnienie racjonalnych oczekiwań społeczeństwa wywołanych wzrostem mobilności, co oznacza wzrost zapotrzebowania na dostępność transportową, uwzględniając przy tym wieloletnie niedoinwestowanie systemu transportu oraz następujące czynniki:

- tempo wzrostu gospodarczego, przekraczające obecnie 5% PKB rocznie, które spowoduje dalszy wzrost zapotrzebowania na transport;

- przekształcenia przestrzenne oraz zmiany stylu życia, które będą powodowały wydłużanie podróży;
- konieczność zmniejszania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przyrodnicze i warunki życia.

Jako jeden z głównych postulatów podaje poprawę jakości systemu transportowego poprzez jego rozbudowę z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju.
https://docplayer.pl/1887295-Ministerstwo-infrastruktury-polityka-transportowa-panstwa-na-lata-2006-2025.html

Krajowa Polityka Miejska 2030

Istotą prowadzenia krajowej polityki miejskiej jest stawianie czoła wyzwaniom rozwojowym oraz budowanie warunków do wzmacniania zdolności miast i miejskich obszarów funkcjonalnych do zrównoważonego rozwoju i polepszania jakości życia mieszkańców. Krajowa Polityka Miejska 2030 przyjmuje sześć celów, które wpisują się w wizję długofalowego rozwoju miast:

- miasto kompaktowe – zrównoważony i odpowiedzialny rozwój oraz racjonalne wykorzystanie przestrzeni i dostępnych zasobów;
- miasto zielone – przeciwdziałanie skutkom zmian klimatycznych oraz odbudowywanie ekosystemów na obszarach miejskich;
- miasto produktywne – zdywersyfikowana gospodarka zapewniająca miejsca pracy;
- miasto inteligentne – wykorzystanie procesów transformacji cyfrowej;
- miasto dostępne – zapewnienie równych szans wszystkim mieszkańcom i pełnego ich uczestnictwa w życiu społeczności oraz w dostępie do usług publicznych;
- miasto sprawne - zdolność skutecznego zarządzania, efektywnego wykorzystania zasobów własnych, ale także umiejętność współpracy wszystkich uczestników procesów rozwoju miejskiego.

Dokument wyróżnia kluczowe wyzwania dotyczące miast i ich obszarów funkcjonalnych oraz proponuje priorytetowe kierunki rozwiązań wokół kwestii:

- problemów suburbanizacji i ładu przestrzennego w miastach;
- współpracy w miejskich obszarach funkcjonalnych oraz wzmocnienia zdolności rozwojowych (także poprzez transformację cyfrową) zarówno miast, jak i MOF;
- jakości środowiska przyrodniczego w miastach i działań adaptacyjnych wobec zmian klimatycznych;
- systemów mobilności miejskiej i bezpieczeństwa, zwłaszcza niechronionych uczestników ruchu;
- promocji działań na rzecz podnoszenia kapitału społecznego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb mieszkaniowych w miastach.

Jednym z wyzwań w ramach dokumentu jest zapewnienie zrównoważonego i zintegrowanego systemu mobilności miejskiej w miejskich obszarach funkcjonalnych. W ramach tego wyzwania konieczne jest podjęcie następujących działań:

- zniesienie istniejących barier prawnych utrudniających integrację systemu transportu publicznego np. wprowadzenie ulg w transporcie publicznym, stworzenie prawnych możliwości powoływania związków gminno-powiatowo-wojewódzkich i gminno-wojewódzkich celem organizacji publicznego transportu zbiorowego;
- wprowadzenie tramwajów dwusystemowych, lekkich pojazdów szynowych, tele-busów, wirtualnych przystanków, pojazdów autonomicznych, SUMP;
- promowanie ruchu pieszego i rowerowego;
- ograniczanie uciążliwości środowiskowej transportu samochodowego w zakresie elektromobilności;
- ograniczania ruchu samochodowego w miastach;
- wzmocnienie zarządzania transportem i informacjami dla podróżnych w czasie rzeczywistym, poprzez publikację aktualnych danych dotyczących położenia pojazdów;
- wyprowadzenie wymogu wyposażenia określonego odsetka taboru transportu publicznego w urządzenia zliczające liczbę pasażerów;
- promowanie transportu publicznego, SUMP.

https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/polityka-miejska

Umowa Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce

Umowa Partnerstwa (UP) przygotowywana przez państwo członkowskie, określa strategiczne kierunki programowania i ustalenia dotyczące skutecznego i efektywnego korzystania z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), Europejskiego Funduszu Społecznego Plus (EFS+), Funduszu Spójności (FS), Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji (FST) i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury (EFMRA). Instrumentami realizacji UP są krajowe i regionalne programy wspierające inwestycje łączące zasady zrównoważonego rozwoju, estetyki i integracji inicjatywy pn. „Nowy Europejski Bauhas" w celu znalezienia przystępnych cenowo, integracyjnych, zrównoważonych i atrakcyjnych rozwiązań dla wyzwań klimatycznych. W obszarze transportu niskoemisyjnego i mobilności działania powinny skupiać się na:
- wsparciu systemu publicznego transportu zbiorowego w ramach miast i ich obszarów funkcjonalnych;
- cyfryzacji transportu miejskiego oraz działaniach towarzyszących rozwojowi transportu publicznego poprawiających m.in. przepływ i bezpieczeństwo pasażerów;
- rozwoju infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego;
- działaniach na rzecz integracji transportu zbiorowego i wdrażania nowych sposobów przemieszczania się (integracja taryfowa i koncepcja „Mobilność jako usługa");
- budowie i rozbudowie infrastruktury do ładowania i tankowania zeroemisyjnych pojazdów komunikacji publicznej i indywidualnych oraz rozwoju systemów autonomicznych w transporcie miejskim;
- podnoszeniu świadomości wszystkich obywateli w zakresie propagowania korzystania z niskoemisyjnego transportu zbiorowego i ruchu niezmotoryzowanego;
- realizacji działań w zakresie przygotowania planów zrównoważonej mobilności miejskiej.
https://www.funduszeeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/fundusze-2021-2027/umowa-partnerstwa/czym-jest-umowa-partnerstwa/

Fundusze Europejskie 2021-2027 – Programy Krajowe

- FEnIKS – Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027,
- FENG – Fundusze Europejskie dla nowoczesnej gospodarki,
- FERS – Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego 2021-2027,
- FERC – Fundusze Europejskie na Rozwój Cyfrowy 2021-2027,
- FEPW – Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej,
- Pomoc Techniczna dla Funduszy Europejskich na lata 2021-2027,
- Program dotyczący sprawiedliwej transformacji,
- Program Pomoc Żywnościowa,
- Program Ryby,
- Programy Europejskiej Współpracy Terytorialnej.

2.3.3. Szczebel regionalny

W analizie dokumentów regionalnych wyszczególnione zostały założenia oraz działania, które mają swoje powiązanie z Planem Mobilności Miejskiej. Głównymi dokumentami na tym szczeblu są:

Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+ Innowacyjne Mazowsze

Dokument stanowi aktualizację Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku i przygotowany został dla perspektywy czasowej umożliwiającej szersze i długofalowe spojrzenie na rozwój, zaś działania przyporządkowane poszczególnym celom dotyczą okresu programowania nowej perspektywy Unii Europejskiej na lata 2021-2027. Określone działania mają służyć pobudzaniu aktywności gospodarczej i wspieraniu konkurencyjności we wszystkich podregionach, osiąganiu spójności społeczno-gospodarczej województwa, a także mają sprzyjać włączeniu społecznemu oraz racjonalnemu gospodarowaniu przestrzenią i środowiskiem. W polityce rozwoju województwa mazowieckiego, na początkowym etapie obowiązywania strategii, kluczową rolę odgrywają działania

ukierunkowane na łagodzenie skutków pandemii koronawirusa COVID-19 w wymiarze społecznym i gospodarczym. Istotne jest również wsparcie wszystkich grup społecznych i sektorów gospodarki, które ucierpiały w wyniku wystąpienia pandemii, ale także budowanie trwałej odporności gospodarki województwa na kryzysy, które mogą wystąpić w przyszłości. W strategii wyodrębniono pięć obszarów tematycznych:

- gospodarka,
- dostępność,
- środowisko i energetyka,
- społeczeństwo,
- kultura i dziedzictwo kulturowe.

W obszary te zostały wpisane cele rozwojowe województwa mazowieckiego. Realizacji celu głównego strategii służyć będą działania podporządkowane celom strategicznym w tych pięciu obszarach tematycznych. Wizja rozwoju województwa przyświecająca niniejszej strategii to „Mazowsze z Warszawą" i „Warszawa ku Europie". Wizja ta jest możliwa do osiągnięcia poprzez realizację celu głównego jakim jest zapewnienie wysokiej jakości życia poprzez trwały i zrównoważony przestrzennie rozwój województwa, służący wzrostowi znaczenia regionu w Europie i na świecie, przy poszanowaniu zasobów środowiska. Osiągnięcie tego celu będzie możliwe poprzez wykorzystanie potencjału rozwojowego obszarów miejskich i wiejskich województwa, zwiększenie produktywności, rozwój innowacji i cyfryzacji, przy jednoczesnym zapewnieniu dostępu do usług publicznych o wysokiej jakości na terenie całego województwa. Podstawą kształtowania konkurencyjności i spójności województwa w wymiarze społecznym, gospodarczym i przestrzennym będzie silne, zintegrowane społeczeństwo obywatelskie, posiadające wiedzę i umiejętności pozwalające na aktywny udział w procesie rozwoju województwa.
https://www.dialog.mazovia.pl/files/uploads/Strategia%202030/Strategia_rozwoju_wojewdztwa_mazowieckiego_2030_plus_Innowacyjne_Mazowsze_WCAG.pdf

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego

Dokument określa stan i wskazuje kierunki zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego, biorąc pod uwagę poszczególne dziedziny rozwoju, jak też poszczególne obszary województwa. Plan uwzględnia podział statystyczny województwa na dwie jednostki NUTS-2 – region warszawski stołeczny i region mazowiecki regionalny. Wskazuje ponadto mniejsze obszary uczestniczące w procesach rozwojowych, wymagające szczególnej uwagi z racji słabego dostępu do dóbr i usług, czy potrzeby wsparcia procesów rozwojowych. Miejski Obszar Funkcjonalny Warszawy to obszar o najwyższej koncentracji różnorodnych funkcji. Na wszystkich obszarach plan wyznacza zasady zagospodarowania przestrzennego, a najważniejsze z nich to:

- podniesienie mobilności mieszkańców oraz zmniejszenie poziomu bezrobocia;
- poprawa warunków życia mieszkańców;
- zahamowanie nadmiernej migracji ludzi wykształconych i przedsiębiorczych;
- poprawa dostępności komunikacyjnej, m.in. poprzez rozwój transportu publicznego, w tym przywrócenie połączeń kolejowych na nieczynnych liniach kolejowych, a także przebudowę/rozbudowę istniejącej sieci drogowej, w szczególności dróg powiatowych i gminnych;
- tworzenie przestrzeni publicznych, będących miejscem koncentracji i aktywizacji społeczności lokalnych;
- ochrona terenów otwartych przed rozpraszaniem zabudowy;
- wspieranie działalności gospodarczej towarzyszącej produkcji rolnej, a także dążenie do zrównoważonego rozwoju funkcji pozarolniczych.

http://edziennik.mazowieckie.pl/WDU_W/2018/13180/akt.pdf

Regionalny Plan Transportowy Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku

Celem niniejszego dokumentu jest zapewnienie spójności długofalowych działań i kompleksowego planowania potrzeb inwestycyjnych w obszarze transportu na Mazowszu oraz zapewnienie spójnej sieci transportowej z województwami ościennymi, a także krajową siecią transportową, czyli dostępne i mobilne Mazowsze. W dążeniu do realizacji założonego celu głównego, plan wyznacza cztery cele strategiczne:

- dostępny dla wszystkich, spójny i nowoczesny system transportowy, poprzez działania zapewniające poprawę dostępności i spójności transportowej oraz rozwój technologiczny w zakresie transportu;
- niskoemisyjny system transportowy, poprzez działania zmierzające do zwiększenia liczby osób korzystających z zeroemisyjnego i publicznego transportu zbiorowego, zwiększenia udziału paliw alternatywnych w transporcie, ograniczenia oddziaływania transportu na środowisko oraz adaptacji systemu transportu do zmian klimatycznych;
- bezpieczny system transportowy poprzez działania w kierunku poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich i w transporcie kolejowym;
- sprawny system planowania, organizacji i zarządzania transportem poprzez poprawę działań związanych z planowaniem transportu, poprawę organizacji transportu i poprawę zarządzania transportu.

https://mazovia.pl/pl/bip/dokumenty-strategiczne/regionalny-plan-transportowy-wojewodztwa-mazowieckiego-w-perspektywie-do-2030-roku.html

Program ochrony środowiska dla Województwa Mazowieckiego do 2030 r.

Oprócz kwestii ochrony środowiska program porusza również problematykę nasilających się zmian klimatycznych oraz wyznacza kierunki adaptacji. Główne obszary interwencji programu: ochrona klimatu i jakości powietrza, zagrożenie hałasem, promieniowanie elektromagnetyczne, gospodarowanie wodami, gospodarka wodno-ściekowa, zasoby geologiczne, gleby, gospodarka odpadami i zapobieganie powstawaniu odpadów, zasoby przyrodnicze, poważne awarie przemysłowe.
Najważniejszymi zadaniami w sektorze transportu w ramach powyższych obszarów są:

- zwiększenie efektywności zarządzania, w tym budowa systemów sterowania ruchem,
- zwiększenie udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich oraz towarowych, w tym zakup nowego taboru i budowa linii kolejowych
- udrożnienie obszarów miejskich poprzez budowę obwodnic i kierowanie ruchu tranzytowego z ominięciem miast
- budowa i przebudowa dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych oraz utwardzenie dróg i poboczy
- poprawa systemu komunikacji publicznej, w tym wymiana taboru komunikacji publicznej na pojazdy ekologiczne
- rozwój i promocja transportu rowerowego, w tym rozbudowa systemu ścieżek i dróg rowerowych
- budowa parkingów Park&Ride, Bike&Ride, Kiss&Ride
- tworzenie stref ograniczonego transportu i systemu płatnego parkowania w miastach
- zmniejszanie ruchu samochodowego w centrach miast, w tym inwestycje w komunikację publiczną.

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjKkZOX6fP8AhVKCBAIHVzUAAcQFnoECBAQAQ&url=https%3A%2F%2F

Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027

Program regionalny przygotowany zgodnie z wytycznymi przez samorząd Mazowsza, na podstawie którego realizowane będą dotacje w ramach funduszy europejskich, obejmuje 10 priorytetów:

- Fundusze Europejskie dla bardziej konkurencyjnego i inteligentnego Mazowsza,
- Fundusze Europejskie na zielony rozwój Mazowsza,
- Fundusze Europejskie na rozwój mobilności miejskiej na Mazowszu,
- Fundusze Europejskie dla lepiej połączonego i dostępnego Mazowsza,
- Fundusze Europejskie dla wyższej jakości życia na Mazowszu,
- Fundusze Europejskie dla aktywnego zawodowo Mazowsza,
- Fundusze Europejskie dla nowoczesnej i dostępnej edukacji na Mazowszu,
- Fundusze Europejskie dla aktywnej integracji oraz rozwoju usług społecznych i zdrowotnych na Mazowszu,
- Mazowsze bliższe obywatelom dzięki Funduszom Europejskim,

- Pomoc techniczna.

W ramach rozwoju mobilności miejskiej oraz lepiej połączonego i dostępnego Mazowsza planowane są następujące typy projektów:

- infrastruktura rowerowa i piesza;
- ekologiczny i konkurencyjny transport publiczny;
- budowa i przebudowa infrastruktury transportu publicznego;
- budowa i przebudowa dróg wojewódzkich, poprawiających dostępność do sieci TEN-T; obwodnic odciążających miasta od ruchu samochodowego, w szczególności tranzytowego, w tym inwestycje na rzecz poprawy bezpieczeństwa na tych drogach;
- budowa i przebudowa dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych spełniających warunki zapisane w UP 2021-2027;
- zakup lub modernizacja taboru kolejowego;
- budowa zapleczy utrzymaniowo-naprawczych dla taboru kolejowego;
- zakup taboru dla pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego wraz z budową infrastruktury ładowania/tankowania.

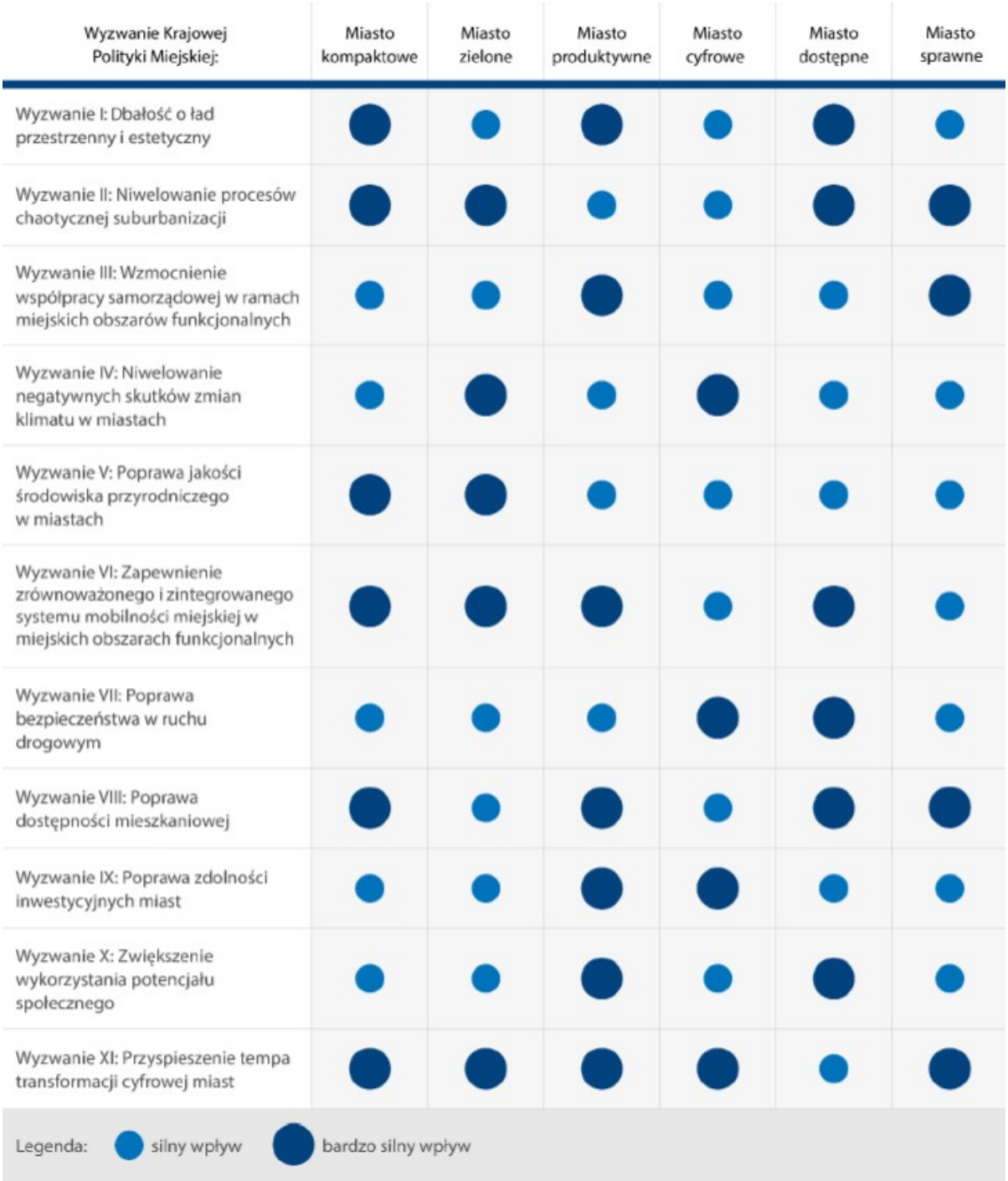
https://www.funduszedlamazowsza.eu/aktualnosci/program-fundusze-europejskie-dla-mazowsza-2021-2027-zostal-przyjety-przez-komisje-europejska/



2.3.4. Najważniejsze postulaty dla MOF Płocka wynikające z dokumentów strategicznych

W przedstawionych dokumentach znajduje się szereg wskazówek odnośnie działań niezbędnych do kreowania zrównoważonej mobilności MOF Płocka.
Zgodnie z tym Krajowa Polityka Miejska 2030 roku definiuje podstawowe cele i wyzwania miast oraz ich obszarów funkcjonalnych.

Rysunek 3 Rysunek Macierz wyzwań - obszary realizacji celów



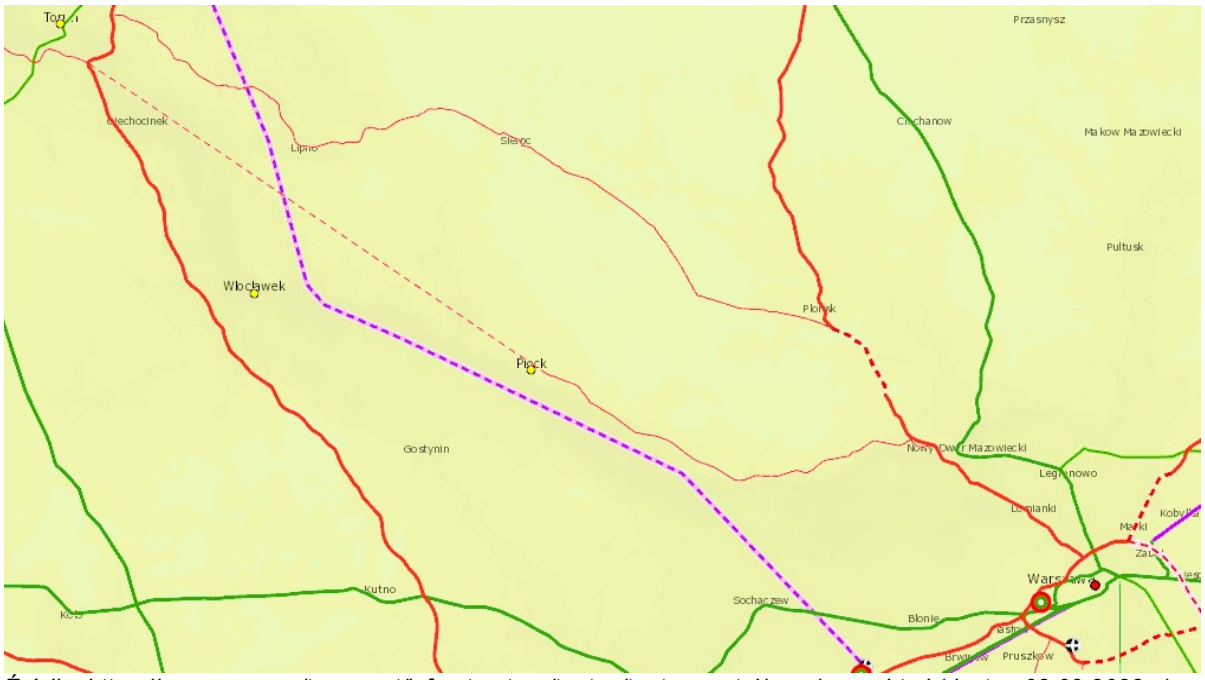
Źródło: Krajowa Polityka Miejska 2030, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej 2022

Wszystkie JST Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka w zależności od siły wpływu poszczególnych wyzwań na osiągnięcie zakładanego celu powinny w swoich działaniach dążyć do:

- rozwoju strukturalnego obszaru miejskiego w sposób zrównoważony i odpowiedzialny;
- przeciwdziałania skutkom zmian klimatu;
- rozwoju opartego na zdywersyfikowanej gospodarce;
- wykorzystania procesów transformacji cyfrowej na rzecz wzmocnienia relacji między zarządzającymi obszarem miejskim, mieszkańcami i organizacjami pozarządowymi;
- niwelowania barier czyli zapewnienia równych szans mieszkańcom w uczestniczeniu w życiu społeczności oraz dostępie do usług publicznych;
- skutecznego zarządzania, efektywnego wykorzystywania zasobów własnych i współpracy.

Dokumentem obrazującym znaczenie transportu zbiorowego dla zrównoważonej mobilności miejskiej jest Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Dla rozwoju transportu intermodalnego i zwiększenia udziału kolei w przewozach ładunków w Europie kluczowe znaczenie ma stworzenie zintegrowanych korytarzy transportowych w ramach sieci TEN-T. Dla Polski natomiast otwiera to drogę do stworzenia hubu o znaczeniu międzynarodowym, a dodanie kolejnych szlaków transportowych przechodzących przez Polskę do sieci Europejskich Korytarzy Transportowych (ETC) to szansa na wzmocnienie roli polskich regionów w transkontynentalnej wymianie handlowej. Rewizja sieci TEN-T to również perspektywa dla Miasta Płocka i jego MOF, który w najbliższej perspektywie stanie się jednym z drogowo — kolejowych węzłów sieci. Poniżej kolorem fioletowym przedstawiony został schemat planowanego przebiegu kolei dużych prędkości.

Rysunek 4 Propozycje Komisji Europejskiej w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej 2021 (COM(2021)812) / 2022(COM(2022)384)

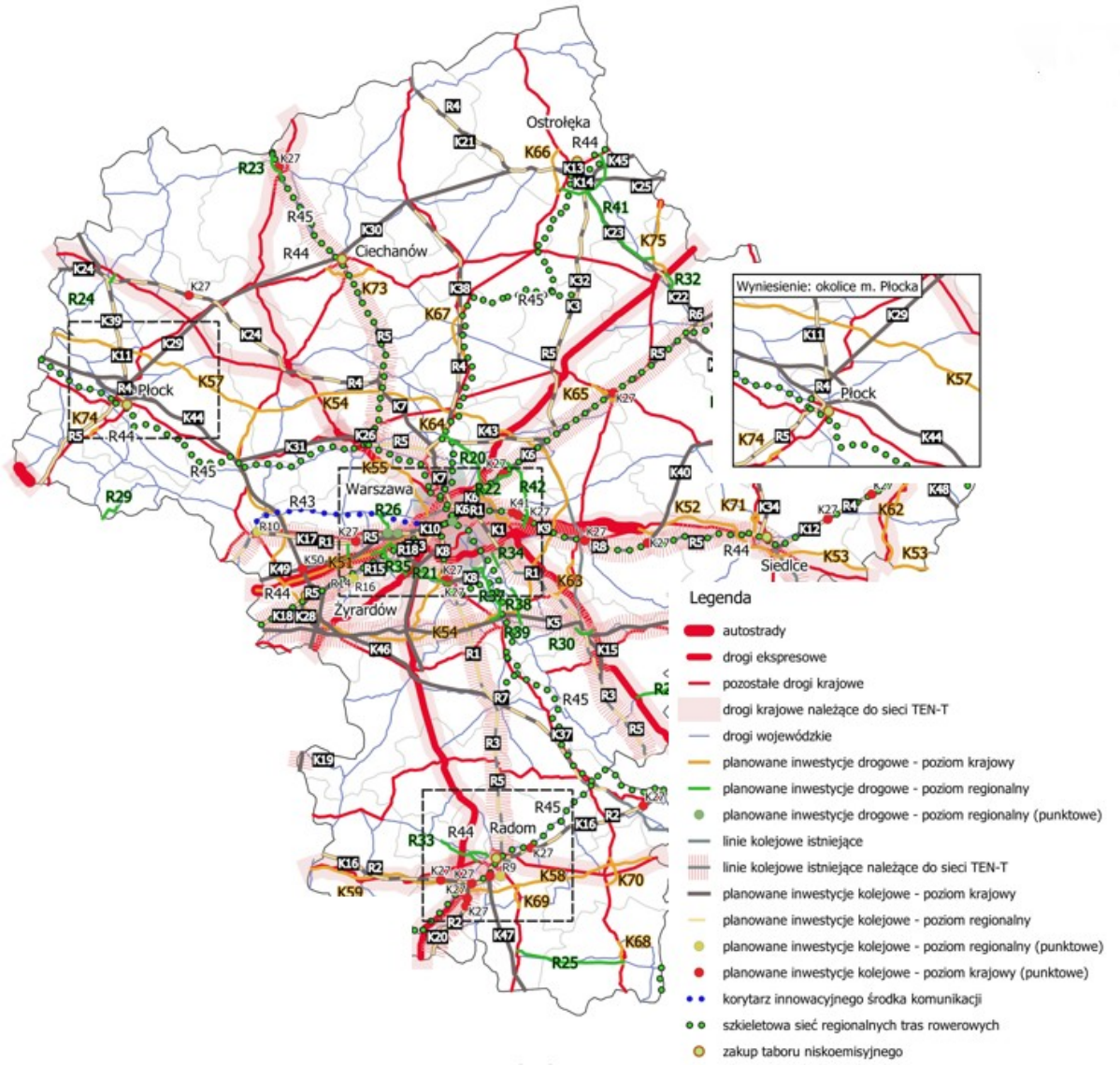


Źródło: https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html (dostęp 02.09.2022 r.)

Zapewnienie spójności długofalowych działań i kompleksowego planowania potrzeb inwestycyjnych w obszarze transportu na Mazowszu oraz zapewnienie spójnej sieci transportowej z województwami

ościennymi, a także krajową siecią transportową jest celem Regionalnego Planu Transportowego Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku. Poniżej przedstawione zostały planowane do realizacji inwestycje na poziomie regionalnym w połączeniu z inwestycjami realizowanymi na poziomie krajowym w okolicach Płocka. Realizacja tych inwestycji sprowadza się do ich podziału na trzy grupy: inwestycje kolejowe, inwestycje drogowe i inne dotyczące m.in. tras rowerowych, komunikacji zbiorowej czy pojazdów niskoemisyjnych.

Rysunek 5 Planowane inwestycje transportowe w województwie mazowieckim



Źródło: Regionalny Plan Transportowy Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku, Warszawa 2020, Opracowanie Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego

2.4. Analiza i ocena dokumentów lokalnych

Dokumenty obowiązujące na szczeblu lokalnym wpływające na lepsze zarządzanie mobilnością miasta to szczegółowe zamierzenia, programy, polityki i inne dokumenty strategiczne. Polityki i programy realizacyjne przyjmowane są przede wszystkim przez Rady JST.

Tabela 3 Dokumenty MOF Płocka z zakresu mobilności

Strategie/Programy/Plany	**Płock**	***powiat płocki***	**Stara Biała**	**Bielsk**	**Radzanowo**	**Słupno**	**Gąbin**	**Łąck**	**Nowy Duninów**
Strategia rozwoju	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✗	✔	✔
Strategia elektromobilności	✔	✔							
Program rozwoju dróg rowerowych	✔	•							
Plan budowy stacji ładowania	✔								
Polityka parkingowa	✔								
Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Płocka i Gmin, z którymi zawarto porozumienie międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na lata 2014-2023	✔		✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
Plan adaptacji do zmian klimatu	✔								
Program ochrony środowiska	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
Program ochrony środowiska przed hałasem	✔								
Plan gospodarki niskoemisyjnej	✗		✗	✗	✗	✗	✗	•	✔

Legenda:
- ✔ - dokument aktualny
- • - dokument planowany
- ✗ - dokument poza horyzontem

Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

2.4.1. Dokumenty z zakresu rozwoju

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta Płocka do 2030 roku (2018 r.)

Dokument został opracowany w oparciu o wyniki spotkań warsztatowych z przedstawicielami partnerów społecznych miasta. Określa cele rozwoju Płocka oraz zadania służące ich realizacji. Planowanie i wdrożenie strategii daje szansę świadomego wpływania na długookresowe procesy społeczne, gospodarcze, przyrodnicze i przestrzenne. Przybliża do osiągnięcia misji Płocka jako miasta zrównoważonego rozwoju, ukierunkowanego na wysoką jakość życia mieszkańców, niezwykłego i nowoczesnego. Strategia zakłada poprawę jakości powietrza w mieście m. in. poprzez wprowadzenie efektywnej organizacji ruchu pojazdów na terenie miasta wraz z intensyfikacją działań na rzecz komunikacji zbiorowej, pieszej i rowerowej. W ramach celu strategicznego, którym jest zapewnienie wydajnego systemu transportowego, przewiduje się:

- poprawę mobilności w mieście, poprzez rozwój sieci transportu zbiorowego oraz zintegrowany system ruchu rowerowego - rozwój transportu niskoemisyjnego;
- lobbowanie na rzecz rozwoju zewnętrznej infrastruktury transportowej - połączeń kolejowych i drogowych, w tym bezpośredni dostęp do drogi ekspresowej S10, bezpośrednie połączenie kolejowe z Warszawą oraz połączenia z lotniskiem międzynarodowym;
- tworzenie kluczowych bezkolizyjnych węzłów i skrzyżowań na głównych drogach oraz rozdział poszczególnych korytarzy uczestników ruchu;
- modernizację i rozbudowę sieci dróg i ulic;
- wyprowadzenie tranzytowego ruchu towarowego poza tereny zurbanizowane, w tym transportu materiałów niebezpiecznych;
- poprawę płynności ruchu samochodowego, w tym zastosowanie rozwiązań ITS;
- rozwój lotniska typu General Aviation z utwardzonym pasem startowym;
- wsparcie działań zmierzających do rozwoju ponadregionalnego systemu komunikacji rzecznej towarowej i osobowej dla rzeki Wisły.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta Płocka jest dokumentem aktualnym, który zawiera odniesienia do kształtowania mobilności miejskiej wraz ze wsparciem na rzecz lepszej infrastruktury pieszej i rowerowej oraz rozwojem transportu publicznego. Dziś wiemy, że pandemia COVID-19 weryfikuje nasze cele w zakresie transportu zbiorowego i zmienia również sposób funkcjonowania społeczeństwa. Długość trwania skutków pandemii wpłynie również na dalsze plany w zakresie przemieszczania się ludności w obszarach zurbanizowanych.
http://dane.plock.eu/bip//dane/uchwaly/xlix/810.pdf

Strategia Rozwoju Powiatu Płockiego na lata 2023 -2027

Dokument stanowi logiczną kontynuację założeń i zapisów przyjętych w Strategii Rozwoju Powiatu Płockiego na lata 2014-2020 oraz na rok 2021. W nowym dokumencie została opisana obecna sytuacja społeczno-gospodarcza powiatu i na tej podstawie zdefiniowane podstawowe obszary problemowe. Określone zostały możliwe kierunki, szanse i zagrożenia oraz sformułowane cele i działania niezbędne do uzyskania poprawy sytuacji na rzecz zrównoważonego rozwoju lokalnego**.** Jednym z celów strategicznych jest rozwój układu komunikacji drogowej i transportu, który zakłada realizację dwóch celów operacyjnych:

- poprawa stanu technicznego i bezpieczeństwa dróg powiatowych m.in. dzięki budowie ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych;
- powiązanie powiatowego systemu komunikacji drogowej i transportu z systemem komunikacyjnym innych jednostek m.in. dzięki współpracy w zakresie planowania i realizacji zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego.

https://bip.powiat-plock.pl/cms/3694/plany_programy_strategie

Strategia Rozwoju Gminy Stara Biała na lata 2015 - 2025

Dokument wyznacza wizję, która opisuje Starą Białą jako gminę przyjazną mieszkańcom i inwestorom, z rozwijającą się infrastrukturą techniczną i społeczną, na terenie której stosowane są zasady zrównoważonego rozwoju we wszystkich aspektach życia. Strategia stawia przed gminą 4 cele strategiczne:

- rozwój gospodarczy,
- zwiększenie atrakcyjności mieszkaniowej,
- rozwijanie oferty rekreacyjnej,
- poprawa stanu środowiska przyrodniczego i ochrona jego zasobów.

Główne cele operacyjne to m.in: rozbudowywanie i modernizowanie infrastruktury drogowej i technicznej na terenie gminy, promowanie strategii niskoemisyjnych, wspomaganie rozwoju całorocznej oferty rekreacyjnej gminy czy integracja i aktywizacja społeczeństwa, w tym osób starszych.
https://bip.starabiala.pl/attachments/download/7746

Strategia Rozwoju Gminy Bielsk na lata 2021 – 2027

Jednym z najważniejszych celów dokumentu jest dopasowanie przedsięwzięć z zakresu społeczno-gospodarczo-przestrzennego w taki sposób, aby mieszkańcy w pozytywny sposób odczuwali skutki

ich realizacji. Misją Gminy Bielsk jest poprawa jakości życia mieszkańców poprzez rozwój gospodarczy, poprawę stanu infrastruktury, zrównoważony proekologiczny rozwój oraz wsparcie dla rolnictwa i nowych inwestorów. Zadania, które gmina stawia sobie do realizacji to m. in. podniesienie atrakcyjności turystycznej i warunków do wypoczynku na terenie gminy poprzez budowę i modernizację ciągów pieszych i ścieżek rowerowych, budowa i modernizacja chodników, dróg i ulic oraz rozszerzenie połączeń komunikacyjnych z okolicznymi gminami i miastami.
https://bip.bielsk.pl/artykul/674/1280/strategia-rozwoju-gminy-bielsk-na-lata-2021-2027

Strategia Rozwoju Gminy Radzanowo na lata 2021-2027

Wizja gminy opiera się na postrzeganiu Gminy Radzanowo jako miejsca wykorzystującego swoją dostępność komunikacyjną oraz sąsiedztwo Miasta Płocka, wspierającego rozwój inwestycyjny oraz dbający o swoje środowisko przyrodnicze tworząc obszar przyjazny do życia dla mieszkańców i inwestorów. Obszary rozwojowe gminy są zależne od siebie i wzajemnie się przenikają. W ramach niniejszej strategii określono 3 cele strategiczne w wymiarze społecznym, gospodarczym i przestrzennym:

- poprawa jakości życia wraz z rozwojem aktywności społecznej mieszkańców,
- rozwój gospodarczy oraz rozbudowa infrastruktury technicznej,
- zrównoważone kształtowanie ładu przestrzennego i ochrona środowiska.

W ramach tych celów opracowano główne kierunki działań oraz oczekiwane rezultaty działań, którymi są m.in: zwiększenie rowerowej aktywności mieszkańców, tworzenie ścieżek rowerowych, utrzymanie dobrego stanu parków, spadek emisji zanieczyszczeń, sporządzenie nowych planów zagospodarowania przestrzennego, wzrost bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, wzrost zainteresowania osiedleniem się na terenie gminy, wzrost liczby mieszkańców, zwiększony ruch turystyczny czy rozwój infrastruktury okołodrogowej zwiększającej bezpieczeństwo.
https://bip-v1-files.idcom-jst.pl/sites/47258/wiadomosci/613769/files/uchwala_nr_xxxvii_208_2022.pdf

Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Gąbin na lata 2008-2022

Strategia odpowiada na potrzebę kompleksowego i długofalowego podejścia do rozwoju gminy w szybko zmieniającym się i coraz bardziej konkurencyjnym otoczeniu. Osiągnięcie celów strategicznych sprowadza się do realizacji zadań służących:
- poprawie jakości usług oferowanych przez podmioty gospodarcze, zwiększeniu konkurencyjności oraz stworzeniu możliwości dla poprawy ich kondycji finansowej poprzez szkolenia oraz działania promocyjne, a także zapewniony dostęp do informacji o rynku pracy;
- aktywizacji osób wykluczonych, bezrobotnych, bezdomnych, ze środowisk patologicznych poprzez stworzenie punktów konsultacyjnych oraz siedzib klubów, stowarzyszeń i izb świadczących pomoc dla osób poszkodowanych;
- zapewnieniu nieograniczonego dostępu do podstawowej i specjalistycznej opieki zdrowotnej;
- zorganizowaniu dobrze wyposażonej sieci przedszkoli i szkół;
- poprawieniu bezpieczeństwa na drogach oraz usprawnieniu komunikacji poprzez poprawę stanu dróg, budowę ścieżek pieszo-rowerowych oraz budowę i modernizację oświetlenia ulicznego;
- usunięciu braków i zabezpieczeniu potrzeb w sferze mieszkaniowej poprzez budowę mieszkalnych budynków społecznych i komunalnych;
- ożywieniu sektora turystyki poprzez zachęcanie do wdrażania innowacyjnych rozwiązań, wprowadzanie elementów małej architektury, budowę obiektów małej retencji oraz remonty obiektów sportowych i kulturowych.

Miasto i Gmina Gąbin planuje opracowanie nowej strategii rozwoju na lata 2023-2030, która będzie uwzględniać zmiany zachodzące w sferze zarządzania rozwojem wynikające z nowych uwarunkowań rozwoju kraju.
https://bip.gabin.pl/plan-rozwoju-lokalnego

Strategia rozwoju systemu komunikacyjnego dla Miasta i Gminy Gąbin na lata 2015-2025

Dokument określa rozwój gminy w kierunku budowy nowych sieci dróg komunikacyjnych i ścieżek rowerowych, które przyczynią się do poprawy i rozwoju systemu komunikacyjnego Miasta i Gminy Gąbin, a także do ograniczenia niskiej emisji i poprawy mobilności miejskiej. Główne cele to:
- dążenie do wzmocnienia atrakcyjności miasta jako miejsca zamieszkania oraz terenu pod

działalność gospodarczą dzięki:

- usprawnieniu układu drogowego miasta oraz poprawie organizacji transportu publicznego;
- określeniu priorytetów w kwestii poprawy jakości usług komunikacji publicznej głównie poprzez dostosowanie oferty do potrzeb mieszkańców.

- ewolucja miejskiej sieci ścieżek rowerowych, czyli budowa bezpiecznego systemu ścieżek rowerowych w Gąbinie poprzez uzupełnianie dotychczasowej sieci ścieżek rowerowych.
https://gabin.dobrybip.pl/uchwaly-rady-miasta-i-gminy-gabin-z-03-09-2014r

Strategia Rozwoju Gminy Słupno do 2030 roku

W dokumencie określone zostały 4 cele strategiczne gminy:
- atrakcyjne miejsce życia i odpoczynku,
- atrakcyjne miejsce pracy,
- przyjazne otoczenie,
- wspierająca administracja.

Skoordynowana realizacja tych celów jest elementem wypełnienia misji gminy, którą jest podnoszenie jakości życia jej mieszkańców. Kierunkami działań prowadzącymi do realizacji działań są m.in. zwiększenie dostępności transportowej oraz udziału środków transportu przyjaznych dla środowiska czy rozwój uporządkowanej sieci osadniczej, sprzyjającej wykorzystaniu transportu zbiorowego i ruchowi niezmotoryzowanemu.
https://ugslupno.bip.org.pl/index/index/id/1277

Strategia i Program Rozwoju Gminy Łąck na lata 2021-2027

Zgodnie z dokumentem do dalszego rozwoju Gmina Łąck potrzebuje efektywnie funkcjonującej gospodarki opartej o lokalne zasoby, generującej więcej miejsc pracy w istniejących i nowopowstających przedsiębiorstwach. Istotne jest, aby efektywnie zostało wykorzystane dogodne położenie komunikacyjne gminy oraz potencjał turystyczny. Celem strategicznym jest wizerunek gminy jako:

- gmina bardziej konkurencyjna w zakresie przyciągania nowych mieszkańców, inwestorów i turystów;
- gmina dbająca o środowisko naturalne i przeciwdziałająca zmianom klimatu.

Cele te mają być zrealizowane m.in. poprzez poprawę dostępności komunikacyjnej i poziomu bezpieczeństwa drogowego w gminie, czyli modernizację i rozwój infrastruktury drogowej, promowanie zasad ekologii i idei zrównoważonego rozwoju gminy oraz ograniczenie emisji C02 i poprawę jakości powietrza w gminie.
http://uglack.bip.org.pl/pliki/uglack/strategia_i_program_rozwoju_gminy_lack_31.12.2020_final.pdf

Strategia Rozwoju Gminy Nowy Duninów na lata 2016 – 2026

Dokument definiuje misję jaką jest efektywne zaspokajanie potrzeb mieszkańców Gminy Nowy Duninów oraz zapewnienie im szans na lepszą przyszłość. Gmina Duninów powinna być postrzegana jako pełna aktywnych, przedsiębiorczych i zintegrowanych mieszkańców, sprzyjająca aktywności, rekreacji i turystyce. Zadania zrealizowane w zakresie infrastruktury technicznej pomogą zrealizować zadania w sferze mieszkaniowej i gospodarczej, pozytywnie wpłyną na ochronę środowiska i rozwój turystyki oraz rekreacji. Cele osiągnięte w ramach strefy społecznej i kulturowej wpłyną na realizację celów w zakresie atrakcyjności mieszkaniowej i rekreacyjno-turystycznej. Dlatego też jednym z celów strategicznych jest tworzenie zintegrowanej i nowoczesnej infrastruktury technicznej m.in. poprzez rozwój infrastruktury drogowej i okołodrogowej. Innym ważnym celem jest rozwój potencjału turystycznego i rekreacyjnego z uwzględnieniem ochrony środowiska naturalnego m.in. poprzez organizację szlaków turystycznych i rowerowych.
ttps://ugnowyduninow.bip.org.pl/pliki/ugnowyduninow/20160808_srg_nowy_duninow.pdf

Tabela 4 Elementy mobilności miejskiej w dokumentach lokalnych z zakresu rozwoju

	ruch pieszy	transport rowerowy i [illegible]	transport autobus.	transport kolejowy	transport samoch.	transport wodny	transport lotniczy	logistyka miejska	bezp. drogowe
Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta Płocka	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
Strategia Rozwoju Powiatu Płockiego		✔							
Strategia Rozwoju Gminy Stara Biała	✔	✔	✔	✔	✔				
Strategia Rozwoju Gminy Bielsk	✔	✔	✔		✔				✔
Strategia Rozwoju Gminy Radzanowo	✔	✔		✔	✔				✔
Strategia Rozwoju Gminy Słupno	✔	✔	✔						
Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Gąbin	✔	✔			✔				✔
Strategia rozwoju systemu komunikacyjnego dla Miasta i Gminy Gąbin	✔	✔	✔		✔				✔
Strategia Rozwoju Gminy Łąck	✔	✔	✔		✔				✔
Strategia Rozwoju Gminy Nowy Duninów		✔	✔		✔				

Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

2.4.2. Dokumenty z zakresu mobilności

Strategia Rozwoju Elektromobilności w Płocku (2020 r.)

Dokument określa kierunki działań podejmowanych na terenie Płocka poprzez uwzględnienie identyfikacji problemów i zaspokojenie potrzeb w zakresie polityki transportowej, a także rozbudowę nowej infrastruktury. Głównym założeniem strategii jest prowadzenie działań mających na celu rozpowszechnianie transportu zeroemisyjnego (elektromobilności i paliw alternatywnych), co przyczyni się do realizacji celu nadrzędnego, jakim jest poprawa stanu jakości powietrza będąca wynikiem redukcji emisji liniowej z transportu samochodowego. Zakres dokumentu obejmuje między innymi zagadnienia związane z analizą stanu jakości powietrza na terenie Płocka oraz analizą obecnych i przewidywanych uwarunkowań organizacyjnych, technicznych systemu komunikacyjnego przy uwzględnieniu transportu publicznego i prywatnego. Zawiera informacje z badań ankietowych z 2019 roku.
Dokument aktualny.
http://dane.plock.eu/bip//dane/uchwaly/8%20kadencja%20RMP/21/371.pdf

Program zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka do 2033 roku w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym (2011 r.)

Głównym celem programu jest wzrost atrakcyjności komunikacyjnej, a także turystyczno-rekreacyjnej miasta Płocka poprzez budowę sieci dróg dla rowerów. Priorytetem działań samorządu miasta w ramach programu jest realizacja odpowiednich zadań inwestycyjnych w zakresie budowy spójnego układu dróg rowerowych.
Dynamiczny rozwój systemu dróg rowerowych w Płocku w ostatnich latach spowodował, że wiele tras zaplanowanych w dokumencie zostało zrealizowanych. Znacząco zwiekszyła się liczba użytkowników rowerów w mieście, w tym między innymi w związku z uruchomieniem Płockiego Roweru Miejskiego. W związku ze zrealizowanymi nowymi inwestycjami, pojawiły się dodatkowe

możliwości prowadzenia dróg rowerowych. Zmian w chwili obecnej wymagają szczególnie obszary centralne miasta i braki ciągłości prowadzenia dróg rowerowych.
http://dane.plock.eu/bip/dane/komunikaty/07092011/p_01.pdf
http://dane.plock.eu/bip/dane/komunikaty/07092011/p_02.pdf

Plan budowy ogólnodostępnych stacji ładowania w Płocku (2020 r.)

Celem opracowania planu budowy ogólnodostępnych stacji ładowania w Płocku jest rozbudowa infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych, co w konsekwencji przyczyni się do zwiększenia liczby samochodów elektrycznych poruszających się po terenie Miasta. Plan przystąpienia Rady Miasta Płocka w 2020 roku zawiera szczegółowy opis obecnego systemu komunikacyjnego, a także wstępną analizę mobilności mieszkanców Płocka, a przede wszystkim ich nastawienie i plany w zakresie elektromobilności.
Dokument został zrealizowany. Powstały stacje ładowania pojazdów elektrycznych na terenie miasta.
http://dane.plock.eu/bip//dane/uchwaly/8%20kadencja%20RMP/18/336.pdf

Polityka parkingowa (2016 r.)

Celem nadrzędnym polityki parkingowej w Płocku jest zrównoważony rozwój Płocka, osiągnięty poprzez usprawnienie poruszania się po mieście, zmniejszenie kongestii motoryzacyjnej i poprawę warunków parkowania, w szczególności na obszarach charakteryzujących się wyjątkową atrakcyjnością i intensywnością użytkowania. Szczególne znaczenie w tej kwestii ma wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania, a także normatywu parkingowego dla miasta.
Dokument realizowany. W Płocku funcjonuje Strefa Płatnego Parkowania, a mieszkańcy wnoszą o jej rozszerzenie na tereny wskazane jako miejsce aktywnego oddziaływania poltyki parkingowej miasta.
http://dane.plock.eu/bip//dane/uchwaly/xv/279.pdf

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Płocka i Gmin, z którymi zawarto porozumienie międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na lata 2014-2023

Podstawowe znaczenie w ramach przyjętej w planie strategii zrównoważonego rozwoju ma dążenie do zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze miasta Płocka i gmin ościennych. Racjonalność tą determinuje:

- dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych;
- zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym;
- koordynacja planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz z miejscowymi planami rozwoju przestrzennego;
- redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko;
- efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

Wizją transportu publicznego na obszarze miasta Płocka oraz gmin, które podpisały z miastem Płock porozumienia międzygminne w sprawie organizacji publicznego transportu zbiorowego, jest funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym.
https://www.edziennik.mazowieckie.pl/eli/POL_WOJ_MZ/2014/3615/ogl/pol/pdf

Strategia Rozwoju Elektromobilności Powiatu Płockiego na lata 2021 – 2036

Przygotowana strategia oprócz głównego celu jakim jest rozwój elektromobilności w powiecie płockim oraz stworzenie wydajnego i bezpiecznego systemu transportu publicznego przyjaznego środowisku, posiada równie istotne cele pośrednie. Zaliczyć do nich należy modernizację taboru transportu publicznego, poprawę jakości powietrza poprzez redukcję zanieczyszczeń, promocję transportu zbiorowego przyjaznego środowisku oraz wzrost jakości życia mieszkańców powiatu i okolic.
Strategia opiera się na realizacji 4 celów strategicznych:

- niskoemisyjny samorząd oparty na stopniowej wymianie powiatowej floty samochodów służbowych Starostwa i pozostałych jednostek podległych na samochody nisko i zeroemisyjne oraz stworzeniu sieci ogólnodostępnych ładowarek zlokalizowanych przy budynkach użyteczności publicznej;
- komunikacja przyjazna środowisku tworzona poprzez faworyzowanie nisko i zeroemisyjności wśród przewoźników lokalnych oraz stworzenie infrastruktury ładowania pojazdów komunikacji zbiorowej;
- ekologiczny transport indywidualny polegający na rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych oraz rozbudowie sieci chodników i ścieżek rowerowych;
- ekomobilny i świadomy mieszkaniec, czyli działania w zakresie kształtowania świadomości w zakresie elektromobilności wśród dzieci i młodzieży oraz promowania postaw elektromobilności wśród mieszkańców powiatu niezależnie od wieku.

https://bip-v1-files.idcom-jst.pl/sites/46458/wiadomosci/595398/files/282.pdf

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Płockiego (2014 r.)

Podstawowym założeniem opracowania planu transportowego jest wypracowanie takiego systemu jego funkcjonowania, który byłby w stanie sprostać potrzebom przewozowym mieszkańców powiatu płockiego, możliwościom finansowym organizatora oraz możliwościom technicznym operatorów i przewoźników.

Plan transportowy ma zapewnić mieszkańcom powiatu płockiego:

- ✔ powszechny dostęp do usług dla każdego,
- ✔ bieżące i nieprzerwane zaspokajanie potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

W ramach przyjętej w niniejszym planie zasady zrównoważonego rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze powiatu płockiego. Powiatowe przewozy mają dawać zarówno możliwość przemieszczania się osobom, dla których inna forma transportu nie jest dostępna, a także kształtować zachowania społeczne w zakresie ograniczania ruchu samochodowego w miejscach, gdzie zatłoczenie dróg stwarza bariery dla funkcjonowania gospodarki oraz poważnie obniża jakość życia mieszkańców. Główne zadanie dokumentu to zaplanowanie przez Powiat płocki przewozów o charakterze użyteczności publicznej tak, aby były zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju transportu, które wynikają z istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno-gospodarczego i negatywnych następstw niekontrolowanego rozwoju motoryzacji indywidualnej.
https://bip-v1-files.idcom-jst.pl/sites/46458/wiadomosci/233184/files/u_rp_335_32_2014.pdf

Program Przebudowy Dróg Powiatowych Powiatu Płockiego na lata 2016-2030

Dokument ten, utworzony w partnerstwie z Gminami powiatu płockiego, ma na celu zapewnienie poprawy jakości dróg powiatowych na terenie powiatu płockiego mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa użytkowania dróg zgodnie z przeznaczeniem oraz warunkami bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przebudowywane odcinki poprawiają komunikację pomiędzy sąsiednimi miejscowościami pozytywnie wpływając na komfort życia mieszkańców.
https://bip-v1-files.idcom-jst.pl/sites/46458/wiadomosci/331115/files/urp_164_16_2016.pdf

Tabela 5 Elementy mobilności miejskiej w dokumentach lokalnych z zakresu mobilności

	ruch pieszy	transport rowerowy i UTO	transport autobus.	transport kolejowy	transport samoch.	transport wodny	transport lotniczy	logistyka miejska	bezp. drogowe
Strategia Rozwoju Elektromobilności w Płocku	✔	✔	✔		✔			✔	✔

Program zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka do 2033 roku w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym	✔	✔	✔						✔
Plan budowy ogólnodostępnych stacji ładowania w Płocku			✔		✔			✔	
Polityka parkingowa		✔	✔		✔			✔	✔
Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Płocka i Gmin, z którymi zawarto porozumienie międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego	✔	✔	✔		✔				✔
Strategia Rozwoju Elektromobilności Powiatu Płockiego		✔	✔	✔	✔				✔
Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Płockiego			✔	✔	✔				
Program Przebudowy Dróg Powiatowych Powiatu Płockiego	✔	✔			✔				✔

Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

2.4.3. Dokumenty środowiskowe

Plan adaptacji do zmian klimatu dla Miasta Płocka (2019 r.)

Dokument powstał w odpowiedzi na jeden z najważniejszych problemów ochrony środowiska, jakim są zmiany klimatu i potrzeba adaptacji do skutków tych zmian. Plan wskazuje wizję, cel nadrzędny oraz cele szczegółowe adaptacji miasta do zmian klimatu, jakie powinny zostać osiągnięte poprzez realizację wybranych działań adaptacyjnych w czterech najbardziej wrażliwych sektorach/obszarach miasta, to jest w zakresie zdrowia publicznego/grup wrażliwych, transportu, gospodarki wodnej oraz dziedzictwa kulturowego. Plan Adaptacji dla Miasta Płocka zawiera działania organizacyjne, edukacyjno-informacyjne i działania techniczne, jego zadaniem jest także poszerzanie wiedzy i świadomości zaangażowanych podmiotów, interesariuszy i mieszkańców miasta. Niezwykle istotne jest także podejmowanie skutecznych działań w ramach przedsięwzięć już realizowanych, a także w naszym codziennym życiu. Celem nadrzędnym planu jest poprawa bezpieczeństwa, jakości życia mieszkańców oraz funkcjonowania sektorów miasta w sytuacji ekstremalnych zdarzeń pogodowych, a jednym z celów szczegółowych - zwiększenie odporności miasta na występowanie przekroczeń norm stężeń zanieczyszczenia powietrza i smogu. Wśród działań adaptacyjnych znajdują się m.in. działania w kierunku zwiększenia ilości osób korzystających z transportu publicznego, rozbudowa ścieżek rowerowych, zwiększenie ilości stacji roweru publicznego w Płocku, wraz z promocją wśród mieszkańców i wymiana taboru komunikacji miejskiej.
Ostatnie zagrożenia klimatyczne występujące w Płocku w postaci nawałnic i powodzi uwidoczniły, że miasto jest coraz bardziej odporne na zmiany klimatu. Szerokie działania informacyjne, w tym alerty Rządowego Centrum Bezpieczeństwa, pozwalają lepiej docierać do mieszkańców z informacjami o zagrożeniach. Warto jednak zauważyć, że działania na rzecz doposażenia służb ratowniczych i dostosowanie infrastruktury i przekształcanie zabudowy miasta jest procesem ciągłym.
http://rozwojmiasta.plock.eu/wp-content/uploads/2018/09/MPA-Pojekt_P%C5%81OCK_konsultacje.pdf

Program ochrony środowiska dla Miasta Płocka (2016 r.)

Opracowanie Programu pozwala na przeanalizowanie zmian, jakie zaszły w środowisku przyrodniczym w porównaniu z poprzednimi latami oraz uzupełnienie zadań, których realizacja

przyczyni się do ochrony środowiska Miasta Płocka, utrzymania stanu środowiska na dobrym poziomie, o ile taki wynika z badań monitoringu środowiska oraz kontynuowania działań, które zmierzają do jego poprawy, w sektorach, gdzie standardy jakości środowiska są nadal przekraczane. Program zapewnia ochronę gleb oraz powierzchni szczególnie cennych pod względem przyrodniczym przez nadmiernym zainwestowaniem oraz wskazuje działania chroniące środowisko przed wpływem hałasu i pól elektroenergetycznych głównie jako działania kontrolne, monitoring i przestrzeganie obszarów wolnych od zagospodarowania wokół miejsc narażonych na ekspozycję na te zagrożenia. Główne działania skierowane są na poprawę dotychczasowej jakości powietrza atmosferycznego na terenie miasta poprzez ograniczenie emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych oraz obniżenie natężenia hałasu do obowiązujących prawnych standardów i ograniczanie uciążliwości akustycznych związanych z komunikacją. Działania przewidziane programem ochrony środowiska dotyczą rozwoju ścieżek rowerowych, modernizacji ciągów komunikacyjnych, poprawy nawierzchni i warunków bezpieczeństwa ruchu, modernizacji i rozbudowy dróg oraz wymiany taboru komunikacji miejskiej, a także promowaniu transportu zbiorowego i rowerowego.
Program ochrony środowiska jest systematycznie realizowany przez Miasto Płock. Poszczególne obszary interwencji są wykonywane zarówno w wymiarze inwestycyjnym jak i w zakresie zadań bieżących. Miasto w okresie realizacji polityki ochrony środowiska skupiło się również na rozwinięciu monitoringu powietrza, który umożliwia uzyskanie wyników z różnych części miasta stężeń pyłów PM 2,5 i PM10 oraz wybranych innych składników powietrza miejskiego. Część emisji zanieczyszczeń atmosfery związana jest z emisją z transportu i właśnie poprzez działania na rzecz mobilności miejskiej i zachowania uczestników ruchu drogowego można osiągnąć redukcję zanieczyszczenia powietrza.
https://nowybip.plock.eu/dokumenty/nowybip/dok/2020/fgzb9hMm/079b360bd84a8257d23e2a379d69a338.pdf

Program ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Płocka (2018 r.)

Celem programu jest wskazanie działań mających za zadanie zmniejszenie uciążliwości hałasowej do wartości dopuszczalnych, na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Z analizy stanu akustycznego wynika, że źródłem hałasu, którego uciążliwość jest odczuwalna przez największą liczbę mieszkanców miasta jest hałas drogowy. Hałas przemysłowy i kolejowy ma jedynie niewielkie znaczenie lokalne. Podjęte działania w ramach programu mają na celu zmniejszenie natężenia ruchu towarowego w centrum miasta, spowolnienie tempa wzrostu liczby samochodów, szczególnie w centralnych częściach miasta oraz na obszarach osiedli mieszkaniowych.
Dokument jest aktualizowany zgodnie z wytycznymi w oparciu o mapę akustyczną.
http://dane.plock.eu/bip//dane/uchwaly/liii/858.pdf

Program ochrony środowiska dla powiatu płockiego do 2022 roku z perspektywą do 2026 roku

W dokumencie określono i opisano 10 obszarów interwencji, które odpowiadają poszczególnym komponentom środowiska lub obszarom mającym wpływ na stan środowiska: ochrona klimatu i jakości powietrza, zagrożenia hałasem, pola elektromagnetyczne, gospodarowanie wodami, gospodarka wodno-ściekowa, zasoby geologiczne, gleby, gospodarka odpadami i zapobieganie powstawaniu odpadów, zasoby przyrodnicze oraz zagrożenia poważnymi awariami przemysłowymi. Wśród głównych kierunków interwencji znalazło się ograniczenie emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez przebudowę i modernizację dróg powiatowych czy rozwój transportu rowerowego, w tym rozbudowę spójnego systemu dróg i ścieżek rowerowych.
https://bip-v1-files.idcom-jst.pl/sites/46458/cms/szablony/3694/pliki/program_ochrony_srodowiska.pdf

Program ochrony środowiska dla Gminy Stara Biała na lata na lata 2021-2024 z perspektywą na lata 2025-2028

W ramach programu wyznaczono następujące cele w zależności od obszaru interwencji:

- poprawa jakości powietrza przy zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego w kontekście zmian klimatu;
- zmniejszenie zagrożenia mieszkańców gminy ponadnormatywnym hałasem, zwłaszcza emitowanym przez środki transportu drogowego;

- utrzymanie dotychczasowego stanu braku zagrożeń ponadnormatywnym promieniowaniem elektromagnetycznym;
- system zrównoważonego gospodarowania wodami powierzchniowymi i podziemnymi, umożliwiający zaspokojenie uzasadnionych potrzeb wodnych regionu przy osiągnięciu i utrzymaniu co najmniej dobrego stanu wód;
- prowadzenie racjonalnej gospodarki wodno-ściekowej;
- zrównoważona gospodarka zasobami surowców naturalnych;
- ochrona gleb przed negatywnym działaniem antropogenicznym, erozją oraz niekorzystnymi zmianami klimatu;
- gospodarowanie odpadami zgodnie z hierarchią sposobów postępowania z odpadami, uwzględniając zrównoważony rozwój gminy;
- zachowanie, odtworzenie i zrównoważone użytkowanie bioróżnorodności i georóżnorodności oraz ochrona krajobrazu;
- ograniczenie ryzyka wystąpienia poważnych awarii przemysłowych oraz minimalizacja ich skutków.

https://bip.starabiala.pl/attachments/download/12601

Program ochrony środowiska dla Gminy Bielsk na lata 2017-2020 z perspektywą na lata 2021-2024

Program ochrony środowiska dla gminy Bielsk na lata 2017 – 2020 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2024 stanowi kontynuację Programu ochrony środowiska dla Gminy Bielsk na lata 2012-2016 z perspektywą do roku 2019. Raport z poprzedniego programu wskazuje na systematyczną realizację zadań poprawiających stan środowiska naturalnego we wszystkich jego komponentach przez administrację samorządową i przedsiębiorstwa w zakresie m.in. edukacji ekologicznej, gospodarki odpadami, ochrony powietrza, gospodarki wodno-ściekowej, ochrony przeciwpowodziowej, ochrony powierzchni ziemi, ochrony przed hałasem, ochrony przyrody i krajobrazu.

https://bip.bielsk.pl/attachments/download/2095

Program ochrony środowiska dla Gminy Radzanowo na lata 2017-2020 z perspektywą do 2023 roku

Nadrzędnym celem polityki ochrony środowiska w Gminie Radzanowo jest dążenie do osiągnięcia zrównoważonego rozwoju gminy poprzez zachowanie walorów i zasobów środowiska przyrodniczego, poprawę jakości środowiska, rozwój infrastruktury ochrony środowiska oraz wysokie bezpieczeństwo ekologiczne. Do jednych z głównych kierunków interwencji należy ograniczenie emisji z transportu oraz występowania hałasu ponadnormatywnego poprzez modernizację infrastruktury drogowej oraz budowę chodników, ścieżek rowerowych i parkingów. Niezwykle istotne jest też kształtowanie i promocja postaw prośrodowiskowych mieszkańców, w tym działania informacyjno-edukacyjne na temat zanieczyszczeń powietrza, ich wpływu na zdrowie i możliwości ich zmniejszenia przez społeczeństwo.

Program ochrony środowiska dla Gminy Słupno na lata 2021 - 2024 z perspektywą do roku 2025-2028

W dokumencie dokonano oceny aktualnego stanu środowiska oraz przeanalizowano możliwości jego poprawy na terenie gminy Słupno z uwzględnieniem 10 obszarów przyszłej interwencji. W programie zostały przedstawione planowane do realizacji zadania, w celu poprawy stanu środowiska. Do zadań przypisano wskaźniki realizacji, które ułatwią prowadzenie monitoringu realizacji programu oraz będą stanowiły podstawę przygotowywania raportu z jego realizacji. Celem dokumentu jest poprawa stanu środowiska naturalnego, efektywne zarządzanie środowiskiem, zapewnienie skutecznych mechanizmów chroniących środowisko przed degradacją, a także stworzenie warunków do wdrożenia wymagań obowiązującego w tym zakresie prawa. W ramach obszaru ochrony klimatu i jakości powietrza gmina będzie m.in. modernizowała i rozbudowywała ścieżki rowerowe, a w ramach obszaru zagrożenia hałasem będą to m.in. działania z zakresu zmniejszenia emisji hałasu z ruchu drogowego.

https://ugslupno.bip.org.pl/index/index/id/1274

Program ochrony środowiska dla Gminy Gąbin na lata 2017-2020 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2024

Opracowanie dokumentu ma przyczynić się do osiągnięcia zrównoważonego rozwoju Gminy Gąbin uwzględniając pierwszorzędnie kwestie związane z ochroną środowiska. Program zawiera analizę stanu środowiska naturalnego na terenie gminy, na podstawie której określono cele, kierunki i zadania wynikające z zagrożeń i problemów dla poszczególnych obszarów interwencji. Jednym z obszarów interwencji jest ochrona klimatu i jakości powietrza, w ramach którego gmina wyznaczyła do realizacji następujące zadania z zakresu transportu:
- budowa ścieżek rowerowych,
- utrzymanie dróg w sposób ograniczający wtórną emisję zanieczyszczeń,
- modernizacja dróg gminnych,
- modernizacja i przebudowa dróg powiatowych.

https://bip.gabin.pl/uchwaly-rady-miasta-i-gminy-gabin-z-dnia-21-03-2018-r-xxxvii-sesja-rady-miasta-i-gminy-gabin#cnt

Program ochrony środowiska dla Gminy Łąck na lata 2017-2020 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2021-2024

Cel nadrzędny dokumentu został określony jako: Gmina Łąck realizująca zasadę zrównoważonego rozwoju, racjonalnie korzystająca z zasobów środowiska przyrodniczego. Na podstawie przeprowadzonej analizy stanu istniejącego, a także identyfikacji istniejących zagrożeń dla środowiska przyrodniczego gminy, wyznaczono najważniejsze obszary interwencji, a także określono cele strategiczne i zadania ekologiczne do realizacji. Jednym z celów programu jest ograniczenie uciążliwości systemu komunikacyjnego i poprawa jakości dróg na terenie Gminy Łąck. Dokument określa i systematyzuje działania środowiskowe, niezbędne do poprawy jakości życia i stanu środowiska na terenie gminy Łąck oraz przyczynia się do zapewniania zrównoważonego rozwoju gminy.

http://uglack.bip.org.pl/pliki/uglack/program_ochrony_srodowiska_dla_gminy_lack.pdf

Program ochrony środowiska dla Gminy Nowy Duninów do 2025 roku z perspektywą do roku 2029

Głównym celem dokumentu jest sprecyzowanie działań, jakie można przedsięwziąć w celu realizacji polityki ochrony środowiska. Jednym z obszarów interwencji wskazanym w dokumencie są zasoby przyrodnicze. W celu ochrony przyrody w zakresie zadań gminy jest wykonanie nowych nasadzeń zieleni, instalacji edukacji ekologicznej oraz ścieżek edukacyjno-przyrodniczych.

https://ugnowyduninow.bip.org.pl/pliki/ugnowyduninow/program_ochrony_srodowiska_nowy_duninow.pdf

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla miasta Płocka (2015 r.)

Przyjęta wizja pozwoliła na określenie celu głównego planu jako poprawa jakości życia mieszkańców poprzez rozwój gospodarczy Płocka z zachowaniem niskoemisyjności realizowanych działań. Analiza otoczenia prawnego planu oraz uwarunkowań programowych pozwoliła na sformułowanie celów strategicznych i szczegółowych planu. Cele strategiczne Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Płocka określono jako:

- zwiększenie efektywności wykorzystywania i wytwarzania energii;
- racjonalne zwiększenie wykorzystania energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych;
- efektywne zarządzanie infrastrukturą miasta i jej rozwój ukierunkowany na wykorzystanie rozwiązań niskoemisyjnych;
- wprowadzenie niskoemisyjnych wzorców konsumpcji energii i jej nośników we wszystkich sektorach gospodarki miasta;
- rozwój transportu niskoemisyjnego.

Konieczne jest prowadzenie stałego monitoringu planu.

http://dane.plock.eu/bip//dane/WRM/PGN_P%C5%81OCK.pdf

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Stara Biała na lata 2015-2020

W zakresie gospodarki niskoemisyjnej i ochrony klimatu do realizacji przyjęto następujące cele:

- redukcja emisji CO_2, redukcja energii finalnej oraz wzrost udziału energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych na terenie gminy poprzez redukcję emisji gazów cieplarnianych i redukcję zużycia energii finalnej;
- poprawa jakości powietrza poprzez edukację społeczną i promowanie zachowań chroniących środowisko i przestrzeń gminy oraz zmianę sposobu ogrzewania na proekologiczny.

Dokument przedstawia różne działania podejmowane w celu uzyskania oczekiwanego efektu. Dodatkowo dla każdego działania określono podmiot/osobę odpowiedzialną za wdrożenie działania, planowany okres realizacji oraz szacunkowy budżet.
https://bip.starabiala.pl/attachments/download/1427

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Bielsk (2015 r.)

Wizja Gminy Bielsk w zakresie gospodarki niskoemisyjnej i ochrony klimatu realizowana jest przez następujące cele:

- redukcja emisji CO_2 na terenie gminy,
- redukcja zużycia energii finalnej na terenie gminy,
- wzrost udziału energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych na terenie gminy.

Gmina Bielsk realizując cele do roku 2020 podejmowała działania, by w dłuższej perspektywie czasu osiągnąć następujące efekty:

- wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców gminy;
- zwiększenie stopnia termomodernizacji budynków mieszkaniowych oraz maksymalizacja termomodernizacji budynków użyteczności publicznej;
- wykorzystanie odnawialnych źródeł energii w stopniu maksymalnym;
- ograniczenie wykorzystania wysokoemisyjnych indywidualnych źródeł ciepła, zwłaszcza tych korzystających z paliw stałych.

Prognozowany dalszy wzrost liczby pojazdów i natężenia ruchu powoduje, że działania władz w zakresie ograniczenia zużycia energii oraz redukcji emisji powinny być zdecydowane i nakierowane na minimalizowanie niekorzystnego wpływu obserwowanych trendów na środowisko, klimat i pośrednio warunki życia człowieka.
https://bip.bielsk.pl/attachments/download/1834

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Radzanowo (2015 r.)

Wizja gminy w dokumencie przedstawia gminę jako lidera racjonalnego zużycia energii, wykorzystania technologii niskoemisyjnych oraz odnawialnych źródeł energii. Cele strategiczne, zakładane do osiągnięcia do 2020 roku, w zakresie gospodarki niskoemisyjnej czyli ograniczenie emisji CO_2, zuzycia energii finalnej, wzrost udziału energii ze źródeł odnawialnych oraz poprawa jakości powietrza sprowadzały się do osiągnięcia celów pośrednich:

- oszczędności w budżecie, dzięki ograniczeniu i optymalizacji zużycia energii elektrycznej, energii cieplnej oraz innych mediów;
- udoskonalenie zarządzania, wykorzystanie potencjału gminy w zakresie ograniczania emisji zanieczyszczeń;
- korzystniejszy wizerunek władz samorządowych w oczach mieszkańców.

W dokumencie wskazano obszary problemowe w zakresie transportu na terenie gminy, czyli niezadowalający stan częsci dróg oraz niewystarczającą sieć ścieżek rowerowych i pieszych.

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Słupno (2015 r.)

Założenia przyjęte przy opracowywaniu planu gospodarki niskoemisyjnej dla gminy Słupno:

- dokument obejmuje 17 sołectw (20 miejscowości),
- obejmuje obszar, w którym władze lokalne mają wpływ na zużycie energii w perspektywie długoterminowej,
- rozwój działań niskoemisyjnych i efektywnie wykorzystujących zasoby,
- podjęcie działań mających wpływ na zmianę działań konsumpcyjnych użytkowników energii,
- uczestnictwo producentów oraz odbiorców energii we współtworzeniu planu,

- plan jest integralny z dokumentami strategicznymi i planistycznymi gminy.

Plan koncentruje się na obiektach użyteczności publicznej lub będących w trwałym zarządzie gminy lub jednostek jej podległych, a utrzymywanych z budżetu gminnego. W sposób kompleksowy ujmuje rozwiązania w sektorze energetycznym gminy - łącząc działania gminy z pozostałymi miejscami odbioru energii i dystrybucją.
https://ugslupno.bip.org.pl/pliki/ugslupno/projekt_pgn.pdf

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta i Gminy Gąbin 2015-2020

Celem dokumentu jest przedstawienie planu działań i uwarunkowań, służących redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza ze szczególnym uwzględnieniem emisji pyłów i CO_2. Sprowadza się to do:

- ograniczenia zużycia energii w budynkach i infrastrukturze publicznej;
- ograniczenia niskiej emisji w transporcie;
- ograniczenia zużycia energii oraz niskiej emisji zanieczyszczeń w budownictwie mieszkaniowym;
- uruchomienia aktywności promocyjnych, informacyjnych i administracyjnych wpływających w sposób pośredni na ograniczenie niskiej emisji w gminie;
- ograniczenia zużycia energii w sektorze działalności gospodarczej i sektorze przedsiębiorstw.

https://bip.gabin.pl/ochrona-srodowiska

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Łąck na lata 2022-2030 - projekt

Gmina Łąck w swojej wizji jest jednostką samorządu terytorialnego kierującą się zrównoważonym rozwojem przy wykorzystaniu technologii niskoemisyjnych i ochrony klimatu. Realizację tej wizji umożliwi osiągnięcie następujących celów:

- cel redukcji emisji CO2 ,
- cel redukcji zużycia energii finalnej,
- cel zwiększenia udziału OZE.

Gmina Łąck, realizując cele do roku 2030 będzie skupiać swoje działania, by w dłuższej perspektywie czasu osiągnąć następujące efekty:

- wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców;
- zwiększenie stopnia termomodernizacji budynków mieszkalnych oraz maksymalizacja termomodernizacji budynków użyteczności publicznej;
- wykorzystanie odnawialnych źródeł energii w stopniu maksymalnym;
- ograniczenie wykorzystania wysokoemisyjnych indywidualnych źródeł ciepła, zwłaszcza tych korzystających z paliw stałych.

https://uglack.bip.org.pl/index/index/id/694

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Nowy Duninów do roku 2030 (2021 r.)

Celem dokumentu jest przedstawienie zakresu działań możliwych do realizacji w związku z ograniczeniem zużycia energii finalnej oraz zmniejszeniem emisji zanieczyszczeń oraz gazów cieplarnianych do atmosfery. Możliwości ograniczania emisji dwutlenku węgla z obszaru Gminy Nowy Duninów związane są przede wszystkim z zastosowaniem środków poprawy efektywności energetycznej, zastosowaniem nowych technologii niskoemisyjnych, pozyskiwaniem energii ze źródeł odnawialnych. Równie istotny potencjał tkwi w ograniczaniu ruchu pojazdów samochodowych i kompensacji emisji wynikającej ze spalania paliw różnego rodzaju. W celu zmniejszenia emisji z transportu gmina może podejmować następujące działania:

- popularyzacja i promowanie ekologicznych zachowań w zakresie transportu – w tym promocja pojazdów z napędem ekologicznym, elektrycznym oraz hybrydy;
- tworzenie barier ekologicznych - nasadzenia specjalnych roślin o 10-krotnie większym poziomie wchłaniania CO_2;
- wymiana taboru na niskoemisyjny lub zeroemisyjny;
- rozwój sieci gminnych ścieżek rowerowych, zapewniających mieszkańcom wygodny alternatywny dojazd do pracy;
- popularyzacja ruchu rowerowego i korzystania z publicznych środków transportu.

https://ugnowyduninow.bip.org.pl/pliki/ugnowyduninow/pgn_nowy_duninow_do_wgladu.pdf

Tabela 6 Elementy mobilności miejskiej w dokumentach lokalnych z zakresu ochrony środowiska

	ruch pieszy	transport rowerowy i UTO	transport autobus.	transport kolejowy	transport samoch.	transport wodny	transport lotniczy	logistyka miejska	bezp. drogowe
Plan adaptacji do zmian klimatu dla Miasta Płocka	✔	✔	✔		✔	✔		✔	✔
Program ochrony środowiska dla Miasta Płocka	✔	✔	✔		✔	✔			✔
Program ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Płocka		✔	✔	✔	✔			✔	✔
Program ochrony środowiska dla powiatu płockiego		✔		✔	✔				
Program ochrony środowiska dla Gminy Stara Biała				✔	✔				
Program ochrony środowiska dla Gminy Bielsk					✔				
Program ochrony środowiska dla Gminy Radzanowo	✔	✔			✔				
Program ochrony środowiska dla Gminy Słupno	✔	✔	✔		✔				✔
Program ochrony środowiska dla Gminy Gąbin		✔			✔				
Program ochrony środowiska dla Gminy Łąck	✔	✔	✔		✔				✔
Program ochrony środowiska dla Gminy Nowy Duninów					✔				
Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Płocka	✔	✔	✔	✔	✔			✔	✔
Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Stara Biała	✔	✔	✔		✔				
Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Bielsk	✔	✔	✔		✔				
Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Radzanowo	✔	✔	✔		✔				
Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Słupno	✔	✔	✔		✔				
Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta i Gminy Gąbin		✔			✔				
Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Łąck	✔	✔			✔				
Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Nowy Duninów		✔	✔		✔				

Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

3. KONTEKST TEMATYCZNY

3.1. Analiza przestrzenna Płocka i MOF

Zgodnie ze stanem na październik 2022 roku planowana jest zmiana ustawy o planowaniu przestrzennym. Projekt reformy planowania i zagospodarowania przestrzennego wciąż jest na etapie opiniowania. Nowelizacja ustawy o planowaniu przestrzennym jest jednym z elementów Krajowego Planu Odbudowy, z którego wynika, że celem wdrożenia reformy jest m.in. przyjęcie przez większość gmin planów ogólnych do połowy 2026 roku, przy czym ich sporządzenie oraz przekształcenie planów miejscowych ma być współfinansowane z budżetu KPO. Potrzeba zmian w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wynika z występowania takich problemów jak:
- przewlekłość procedury sporządzania planów miejscowych,
- niedostateczna partycypacja społeczna w procesie planistycznym,
- prymat lokalizacji inwestycji w drodze decyzji o warunkach zabudowy, powodujący rozlewanie się zabudowy na terenach niezainwestowanych, utrudniony dostęp do usług społecznych i niepewność procesu inwestycyjnego.

Chaos przestrzenny jest przyczyną rosnących kosztów gospodarczych, środowiskowych i społecznych. Przygotowanie reformy systemu planowania przestrzennego wymaga pilnego dokonania zmian legislacyjnych w celu ułatwienia procedur i optymalizacji obowiązujących przepisów.

Dla poprawy jakości życia i racjonalizacji lokalizowania nowej zabudowy jest potrzebne wprowadzenie standardów warunkujących powstawanie nowych inwestycji mieszkaniowych od dostępu do niezbędnej infrastruktury społecznej.[2]

Podążając w kierunku kreowania zrównoważonej mobilności, przy aktualizacji dokumentów planistycznych należy brać pod uwagę prognozy demograficzne dla danego obszaru oraz promować TOD oraz inwestycje typu brownfield, mające na celu ponowne wykorzystanie terenów, budynków czy obiektów infrastruktury przemysłowej, którym nadaje się nowe funkcje. Pozwoli to na budowę zwartych jednostek osadniczych, rozwój mobilności aktywnej oraz obniży przyszłe koszty funkcjonowania.

3.1.1. Dokumenty lokalne z zakresu planowania przestrzennego

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Płock (2013 r.)

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego jest podstawowym dokumentem pozwalającym władzom miasta na kształtowanie i prowadzenie polityki przestrzennej oraz określającym lokalne zasady zagospodarowania. Głównym kierunkiem rozwoju miasta jest prawidłowe zagospodarowanie przestrzenne, a w sferze komunikacyjnej powiązanie miasta z głównymi ciągami transportowymi kraju.
Studium uwzględnia w szerokim kontekście dominujące funkcje poszczególnych przestrzeni miasta, z uwagi na dynamiczny rozwój miasta i upływ prawie 10 lat od opracowania studium, może okazać się koniecznym przestąpienie do jego aktualizacji.
http://rozwojmiasta.plock.eu/wp-content/uploads/2015/06/Czesc-tekstowa-Uwarunkowania-zalacznik-Nr-1.pdf

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Stara Biała (2021 r.)

W studium wskazuje się działania w zakresie planowania przestrzennego służące urzeczywistnieniu wizji rozwoju gminy w zgodzie z zasadą zrównoważonego rozwoju – rozumianą jako rozwój społeczno-gospodarczy. W rozwoju tym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości

2 https://www.gov.pl/web/premier/projekt-ustawy-o-zmianie-ustawy-o-planowaniu-i-zagospodarowaniu-przestrzennym-oraz-niektorych-innych-ustaw

podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń. Realizacja celów rozwoju Gminy Stara Biała wiąże się z przekształceniem jakościowym i ilościowym istniejącego zagospodarowania. Wskazując kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej oraz w przeznaczeniu terenów, uwzględniono bilans terenów przeznaczonych pod zabudowę oraz przyjęto jako zasadę kontynuację cech istniejącego zainwestowania w zakresie funkcji oraz parametrów kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu uwzględniając zidentyfikowane tendencje rozwojowe oraz potrzeby przekształceń obszarów w zakresie funkcji.

https://bip.starabiala.pl/artykul/528/6893/zmiana-studium-uwarunkowan-i-kierunkow-zagospodarowania-przestrzennego

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Bielsk (2018 r.)

Zawarte w studium ustalenia w sposób wyczerpujący odnoszą się do zakresu merytorycznego określonego w przepisach z zakresu planowania i zagospodarowania przestrzennego. W zakresie kierunków zmian w strukturze przestrzennej gminy oraz przeznaczeniu terenów, w tym wynikających z bilansu terenów, audytu krajobrazowego oraz w zakresie obszarów funkcjonalnych o znaczeniu lokalnym w studium założono, że Gmina Bielsk rozwijać się będzie w oparciu o wykorzystywanie szans i możliwości. Szanse i możliwości są związane przede wszystkim z istniejącymi, korzystnymi powiązaniami komunikacyjnymi, sąsiedztwem miasta Płocka, istnieniem wykształconych ośrodków osadniczych na terenie gminy oraz korzystnym wskaźnikiem jakości rolniczej przestrzeni produkcyjnej i znacznym potencjałem rolnictwa.
http://old.drobin.pl/files/zagospodarowanie/TEKST_za__1_studium_Bielsk.pdf

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Radzanowo (2015 r.)

Uwarunkowania rozwoju gminy określają skalę i zakres problemów, w obrębie których będzie następować przekształcenie przestrzenne gminy. Problemy te kierunkują formułowanie celów rozwojowych na podstawowy sektor, za który uznano rolnictwo. Poza tym podmiejski charakter gminy stwarza możliwość wykorzystania terenów na rozwój pozarolniczej działalności gospodarczej i budownictwa mieszkaniowego. Kierunki zagospodarowania przestrzennego wskazują na transformację funkcjonalną przestrzeni rolniczych w obszary obsługi rolnictwa, usług i osadnictwa.
https://www.radzanowo.pl/images/do_pobrania/plany/kierunki_zagospodarowania_przestrzennego.pdf

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Słupno (2019 r.)

Studium gminy zostało sporządzone dla obszaru w granicach administracyjnych gminy z uwzględnieniem powiązań i uwarunkowań wynikających z obszarów sąsiednich i zadań rządowych.
Polityka przestrzenna zapewniająca realizację celów rozwojowych gminy musi obejmować swoim zasięgiem między innymi następujące zagadnienia:

- zabezpieczenie interesów obywateli,
- zabezpieczenie środowiska,
- zmiany jakie inwestycja wywoła w strukturze przestrzennej.

Powyższe zagadnienia występują w obszarach przekształceń struktury funkcjonalnej lub przestrzennej obejmującej:

- obszary lokalizacji inwestycji celu publicznego,
- obszary zespołów zabudowy mieszkaniowej,
- obszary ośrodków i obiektów usług, handlu i przemysłu,
- obszary zespołów zabudowy rekreacyjnej i wypoczynku,
- obszary koncentracji przedsięwzięć sektora prywatnego,
- obszary restrukturyzacji lub rewitalizacji,
- obszary ochrony.

Aktualizacja studium jest odpowiedzią na zmiany w polityce przestrzennej gminy.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Gąbin (2021 r.)

Przedmiotem studium jest określenie polityki przestrzennej gminy, tj. między innymi wskazanie tych obszarów gminy, które są najodpowiedniejsze do pełnienia funkcji ustalonych w strategii rozwoju. Realizacja celów rozwoju miasta i gminy przy występujących określonych uwarunkowaniach tego rozwoju dość wyraźnie dzieli obszar gminy na 3 różne strefy w układzie równoleżnikowym, o zróżnicowanych politykach przestrzennych i kierunkach zmian:

- strefę I przyrodniczą,
- strefę II miejską,
- strefę III osadniczo- rolniczą.

Aktualizacja studium sprowadza się do zmian w polityce przestrzennej gminy odnośnie zagospodarowania terenów działek w określonych miejscowościach.
https://bip.gabin.pl/uchwaly-rady-miasta-i-gminy-gabin-z-dnia-29-06-2021-r-xxxvi-sesja-rady-miasta-i-gminy-gabin#cnt

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Łąck (2021)

Dokument stanowi podstawę do prowadzenia polityki przestrzennej w gminie oraz opracowywania MPZP dla wybranych obszarów gminy. W obecnie aktualizowanym studium zidentyfikowano szereg kluczowych uwarunkowań, które w sposób pozytywy bądź negatywy oddziaływują na rozwój gminy w wymiarze przestrzennym wyznaczając trzy priorytetowe obszary działania:

- zachowanie i ochrona najcenniejszych walorów przyrodniczych i krajobrazowych w gminie,
- kształtowanie układów osadniczych,
- zachowanie obszarów rolniczej przestrzeni produkcyjnej.

W aktualizowanym studium określono również preferencje dla wiodących funkcji i zasad zagospodarowania terenów w poszczególnych obszarach gminy.
http://uglack.bip.org.pl/pliki/uglack/zal._nr_1.pdf
http://uglack.bip.org.pl/pliki/uglack/zal._nr_3.pdf

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Nowy Duninów (1999 r.)

Studium opracowane zostało współzależnie ze Strategią rozwoju promocji produktu turystycznego w gminie Nowy Duninów sporządzoną na zlecenie Urzędu Gminy w Nowym Duninowie w styczniu 1996 roku. W strategii określone zostały główne i szczegółowe cele strategiczne rozwoju turystyki, gdyż turystyka powinna stanowić wiodącą funkcję gospodarczą gminy. Studium natomiast określa politykę przestrzenną umożliwiającą osiągnięcie przyjętych w strategii celów rozwoju produktu turystycznego.

3.1.2. Zagospodarowanie przestrzenne

Kształtowanie polityki przestrzennej obszaru regulowane jest w pierwszej kolejności poprzez studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, a także przez miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego przyjmowane przez każdą gminę.

Tabela 7 Udział powierzchni objętej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni ogółem na terenie MOF Płocka i powiatu płockiego

Miasto/Gmina	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego	Procentowy udział powierzchni objętej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni ogółem
Płock	✔	42,8%
powiat płocki		*22,3%*
Stara Biała	✔	16,2%
Bielsk	✔	9,3%
Radzanowo	✔	4,8%
Słupno	✔	99,7%
Gąbin	✔	100%
Łąck	✔	11,7%
Nowy Duninów	✔	6,5%

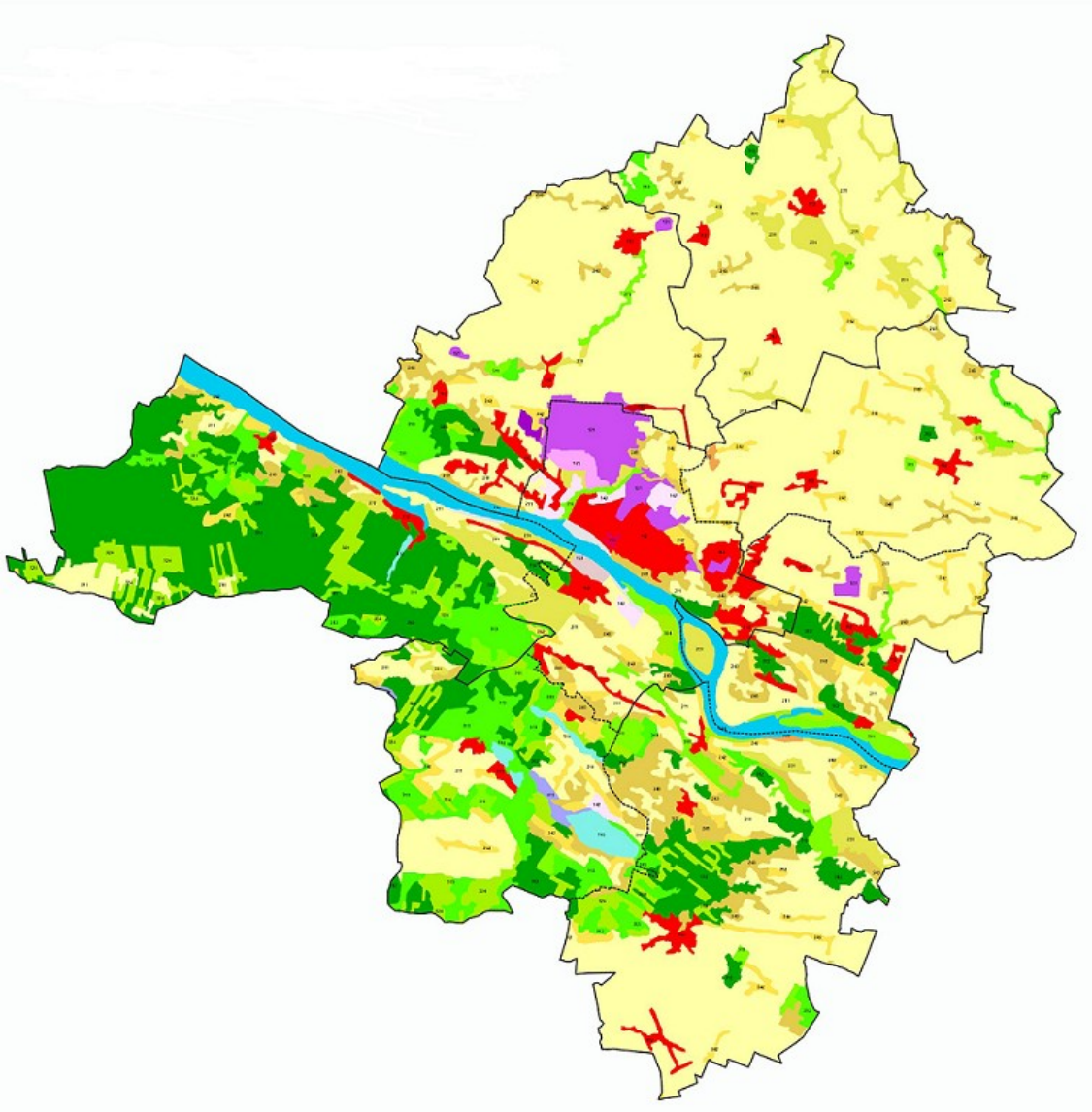
Źródło: Bank Danych Lokalnych

Zgodnie z procedurą planistyczną jednostki samorządu terytorialnego uzgadniają pomiędzy sobą dokumenty planowania przestrzennego, w szczególności na granicach swoich jednostek. Planowanie przestrzenne dotyczy zarówno szczebla gminnego, powiatowego jak i wojewódzkiego.

Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dają możliwość zaplanowania układu sieci drogowej, infrastruktury technicznej, a także wskazania zagospodarowania poszczególnych terenów w formie docelowej. Nie stanowią one jednak harmonogramu realizacji poszczególnych przedsięwzięć, które zależą od indywidualnej decyzji danych właścicieli i inwestorów.

Obecną sytuację w zakresie zagospodarowania przestrzennego MOF Płocka można zobrazować za pomocą narzędzia badawczego jakim jest Corine Land Cover, który generalizuje sposób zagospodarowania obszaru i wskazuje dominujące funkcje jakie występują w poszczególnych miejscach.

Rysunek 6 Zagospodarowanie przestrzenne MOF Płocka



Źródło: Corine Land Cover z 2018 roku

Główne klasy wskazane na mapie obejmują:

1. Tereny antropogeniczne (kolor czerwony/fioletowy, szary),
2. Tereny rolne (kolor żółty),
3. Lasy i ekosystemy seminaturalne (kolor zielony),
4. Obszary podmokłe (kolor jasnoniebieski),
5. Obszary wodne (kolor niebieski).

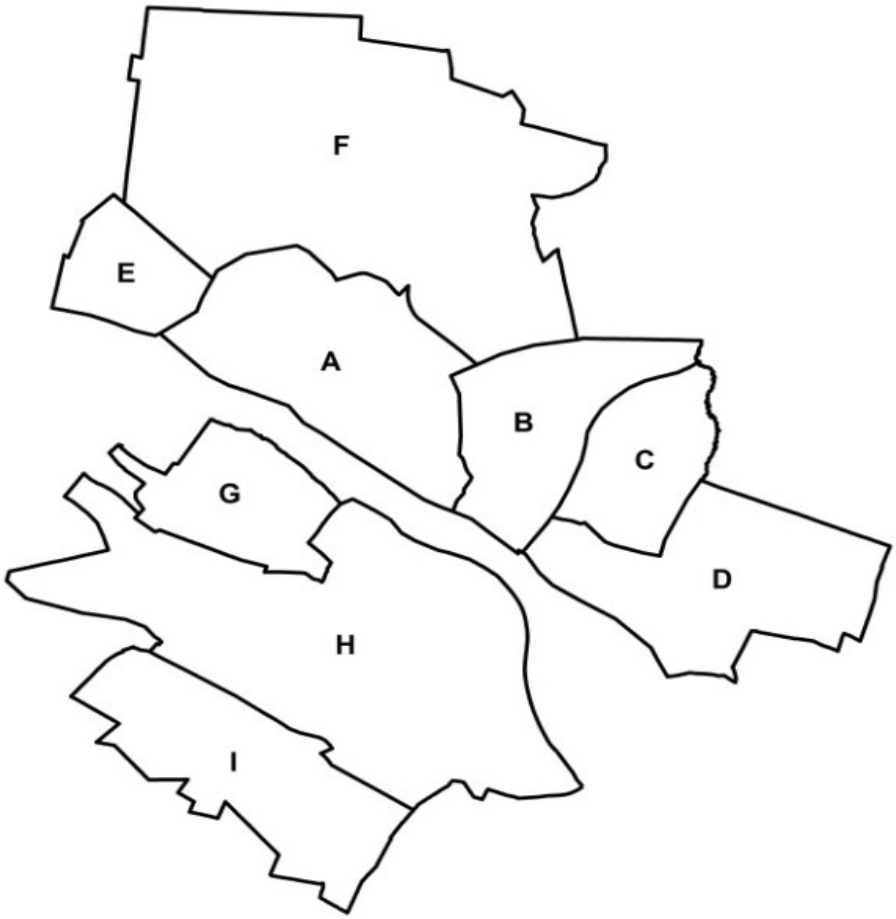
Zagospodarowanie przestrzenne jest podstawową determinantą kształtowania się potrzeb przewozowych. Na mapie widać, że miejsca zaznaczone kolorem czerwonym powinny posiadać dobrą komunikację, szczególnie do miejsc/centrów przesiadkowych. Lokalizacja funkcji gospodarczych, społecznych, naukowych oraz miejsc zamieszkania, kultury i rekreacji, decyduje o liczbie i kierunkach przewozów występujących w transporcie pasażerskim.

Sam Płock ma strukturę pasmową z ciągami komunikacyjnymi położonymi w kierunku wschód-zachód. Skutkuje to łatwością obsługi komunikacją miejską prawobrzeżnej części Płocka i

jednocześnie – z uwagi na niewielkie rozmiary tej części miasta, która pokryta jest zabudową o dużej gęstości zaludnienia – ogranicza długość linii i koszty ich funkcjonowania. Przedstawione uwarunkowanie wyraźnie wskazuje, że w Płocku występują dobre warunki do funkcjonowania atrakcyjnego dla mieszkańców systemu transportu zbiorowego, przy racjonalnym poziomie jego kosztów. Podobnie poza granicami miasta, układ sieci osadniczej skupiony jest w bezpośredniej bliskości miasta. Dalsze obszary o charakterystyce zabudowy miejskiej występują przede wszystkim w miejscowościach będących siedzibami gmin. Pozostała część obszaru to rozległe tereny leśne i rolnicze posiadają zabudowę siedliskową.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Płocka podzieliło miasto na dziewięć stref funkcjonalnych o zbliżonych bądź powiązanych kierunkach rozwoju:
1. Strefa A – szerokie śródmieście, obejmująca: osiedla Skarpa, Dobrzyńska, Stare Miasto, Tysiąclecia, Kochanowskiego, Dworcowa i Kolegialna oraz w części Łukasiewicza i Wyszogrodzka; jest to obszar częściowo historyczny, a w pozostałej części głównie o zwartej, monofunkcyjnej zabudowie wielo- i jednorodzinnej; strefa o charakterze miastotwórczym;
2. Strefa B – osiedla Wyszogrodzka i Międzytorze, o dominującej funkcji mieszkaniowej, z rezerwami terenu pod rozbudowę z zachowaniem głównej funkcji;
3. Strefa C – Podolszyce, stanowiąca obszar koncentracji usług miastotwórczych oraz zabudowy wielorodzinnej;
4. Strefa D – obejmująca osiedla Borowiczki i Imielnica, o charakterze zabudowy jednorodzinnej podmiejskiej;
5. Strefa E – Winiary, obejmująca obszar po zachodniej stronie śródmieścia, w znacznej części zagospodarowany jako ogródki działkowe, obejmujący rezerwy terenu pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną;
6. Strefa F – obszar PKN Orlen S.A. oraz osiedle Trzepowo i część osiedla Łukasiewicza – obszar dawnej dzielnicy Kostrogaj, stanowiący rezerwę rozwojową, w części zajmowany przez Park Technologiczny – z przeznaczeniem pod zabudowę przemysłową, z dopuszczeniem ograniczenia terenu zajmowanego przez lotnisko;
7. Strefa G – zachodnia cześć osiedla Radziwie, obszar mieszkaniowo-usługowy – z przewidywanym rozwojem tych funkcji, a w części zajętej przez port rzeczny wraz ze stocznią – z zachowaniem funkcji;
8. Strefa H – osiedle Pradolina Wisły oraz część osiedli Radziwie i Góry – obszar o funkcjach rekreacyjnych, sportowych i ogródków działkowych; jest to teren z występującym zagrożeniem powodziowym, przeznaczony jako docelowy teren zielony;
9. Strefa I – osiedla Góry i Ciechomice o zabudowie mieszkaniowej podmiejskiej, z dużymi rezerwami terenu do wykorzystania.

Rysunek 7 Podział miasta na strefy



Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Płocka

Strategicznym postulatem przy formułowaniu kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Płocka jest zainicjowanie/wzmocnienie procesów reurbanizacyjnych. Z kolei określenie kierunków reurbanizacji i wyznaczenie obszarów, które w pierwszej kolejności powinny podlegać przekształceniom, wymaga przede wszystkim analizy obecnej struktury przestrzennej i zidentyfikowania głównych czynników blokujących rozwój miasta „do wewnątrz". W planowaniu przestrzennym miasta Płocka niezwykle ważną rolę odgrywa dobre połączenie komunikacyjne terenów przeznaczonych pod budowę osiedli mieszkaniowych. Planując zabudowę wielorodzinną oraz jednorodzinną należy jednocześnie pamiętać o przygotowaniu i dostosowaniu ulic, dróg i chodników dla potrzeb przyszłych mieszkańców stosując np. projektowanie uniwersalne. Teren pod zabudowę powinien być dobrze skomunikowany z miastem, więc należy pamiętać o wyznaczeniu przejść dla pieszych, ścieżek rowerowych czy przystanków dla autobusów w miejscach jak najbardziej dogodnych dla mieszkańców.
Niezwykle istotną sprawą jest jak najlepsze dopasowywanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego do zmieniających się warunków i potrzeb mieszkańców. Szybkie zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym, które mogą być istotnym elementem w przeobrażeniu obecnego zagospodarowania, to przede wszystkim duże inwestycje prowadzone przez deweloperów. Takim zamierzeniem może być budowa osiedla Kostrogaj Mieszkaniowy w kwartale ulic Bielska, Tysiąclecia, Przemysłowa i Narodowych Sił Zbrojnych złożonego z 27 bloków z ponad 1000 mieszkań. Wskazane zmiany mają charakter wewnętrzny/miejski i stanowią ważny element

inwestycji typu brownfield, który przekształca obecnie wyłączone z użytkowania obszary, które są położone w bardzo dobrej lokalizacji względem obsługi komunikacyjnej.

Zjawiskiem występującym w obszarze polskich obszarów funkcjonalnych jest tzw. suburbanizacja.

W dokumencie Krajowej Polityki Miejskiej zauważono, że funkcje pełnione przez miasto w procesach gospodarczych, rozwojowych i społecznych sprzyjają zjawisku rozlewania się zabudowy na obszary przyległe (urban sprawl). Tak wzbudzana chaotyczna suburbanizacja powoduje narastające problemy (infrastrukturalne, zarządcze itp.) oraz istotnie obniża jakość życia mieszkańców. Procesy suburbanizacji przebiegające zazwyczaj w sposób przypadkowy i nieskoordynowany silnie wpływają na funkcjonowanie i problemy miast, a także stają się jednocześnie istotnym wyzwaniem dla całości obszarów funkcjonalnych. Niekontrolowana suburbanizacja generuje również ogromne koszty, które w większości przypadków można traktować jako straty przestrzenne, gospodarcze, społeczne oraz środowiskowe. Odnoszą się one m.in. do kosztów transportu, infrastruktury technicznej i szeroko pojmowanej gospodarki komunalnej, których finansowanie leży po stronie jednostek samorządu terytorialnego.

3.2. Środowisko i adaptacja do zmian klimatu

Zmiany klimatu i potrzeba adaptacji do skutków tych zmian stanowią jeden z najważniejszych problemów ochrony środowiska. Zmiany te obserwujemy w Płocku głównie w sektorze transportu, w skład którego wchodzą następujące komponenty:

- transport szynowy,
- transport drogowy,
- transport wodny (śródlądowy, morski),
- transport publiczny miejski.

W ramach tego sektora można wyróżnić główne zagrożenia klimatyczne w Płocku:

- wzrost wartości i liczby dni z temperaturą maksymalną powietrza,
- wzrost częstości występowania fal upałów,
- występowanie deszczy nawalnych,
- występowanie powodzi od strony rzek,
- wzrost koncentracji zanieczyszczeń powietrza.

Wysokie temperatury stanowią zagrożenie dla transportu drogowego. Długotrwałe wysokie temperatury stanowią wyzwanie zarówno dla kierowców samochodów, jak i dla zarządcy komunikacji miejskiej. Przy temperaturze 20°C każdy wzrost temperatury o kolejne 10°C wiąże się z około dwukrotnym przyspieszeniem samorozładowania akumulatorów. Wyższe temperatury powodują też zwiększenie tempa korozji płyt akumulatorów i przegrzewanie się silników, z kolei nawierzchnie dróg ulegają pęknięciom i topnieniu, co mocno utrudnia poruszanie się pojazdów. Może to prowadzić do ograniczeń w ruchu np. ciężkich pojazdów. Zwłaszcza w podsystemie miejskiego transportu publicznego, długotrwałe wysokie temperatury przyczyniają się do spadku komfortu podróżowania w przypadku braku klimatyzacji, co jest odczuwalne m. in. w starszego typu pojazdach.
Na terenie MOF dominują obszary o wysokim i bardzo wysokim poziomie zagrożenia związanym z występowaniem susz. Zgodnie ze źródłem "Projektu Planu przeciwdziałania skutkom suszy w regionie wodnym Środkowej Wisły" z 2016 roku bardzo wysoki poziom występuje na obszarach gmin Łąck (85,8%), Nowy Duninów (65,6%) i Gąbin (54,8%).
Zjawiska związane z opadami stanowią zagrożenie zwłaszcza dla podsystemu transportu publicznego oraz drogowego, ze względu na znaczną liczbę osób korzystających właśnie z tych rodzajów komunikacji w obrębie miasta. Deszcze nawalne powodują poważne zakłócenia w transporcie drogowym, w tym w transporcie publicznym. Długotrwałe opady powodują zagrożenie powodziowe oraz mogą wywołać zalanie lub podtopienie szlaków komunikacyjnych i spowodować krótkotrwałe lub dłuższe zakłócenia w funkcjonowaniu systemu transportu.
Powodzie od strony rzek mogą zakłócić funkcjonowanie żeglugi wiślanej, która pełni funkcję atrakcji turystycznej w Płocku, jak i transportu zbudowanych statków oraz elementów i podzespołów do ich budowy przez stocznię rzeczną znajdującą się na osiedlu Radziwie.
Najbardziej zagrożone powodzią są następujące tereny MOF Płocka:

- Miasto Płock: pomiędzy ul. Grabówka i rzeką Wisłą, część osiedla Borowiczki, Nabrzeże Stanisława Górnickiego;
- Gmina Słupno: Dolina Ośnicka, Dolina Białobrzegi;
- Gmina Nowy Duninów: Dolina Duninów, Dolina Radziwie, Popłacin, Brwilno;
- Miasto i Gmina Gąbin: Dolina Iłowsko – Dobrzykowska.

Transport kolejowy jest równie wrażliwy, szczególnie na incydentalne zjawiska klimatyczne. Silne wiatry i huragany oraz ulewne deszcze, które powodują podtopienia i osuwiska, mogą uszkadzać lub zakłócać pracę urządzeń sterowania ruchem kolejowym, urządzeń energetycznych, urządzeń łączności, uszkodzenia sieci trakcyjnych, tarasowanie dróg kolejowych przez powalone drzewa, zrywanie dachów i uszkodzenia budynków zaplecza technicznego. Wysoka temperatura oddziałuje nie tylko na infrastrukturę poprzez deformację toru w wyniku wydłużania się szyn i pożary infrastruktury kolejowej, ale przede wszystkim oddziałuje na warunki pracy (stres termiczny), a także przyczynia się do obniżenia komfortu podróży. Natomiast ujemna temperatura sprzyja pękaniu szyn, zamarzaniu pojazdów, powoduje oblodzenie sieci trakcyjnych i linii energetycznych. Intensywne opady śniegu w połączeniu z silnym wiatrem sprzyjają powstawaniu zasp śnieżnych na torach czy zaśnieżeniu układu torowego.
Zdolność miasta do dostosowania się do zmian klimatu w sektorze transportu zależy przede wszystkim od wyszkolenia i sprawnego reagowania służb miejskich na zagrożenia kryzysowe podczas wystąpienia ekstremalnych zjawisk klimatycznych. W Płocku transport kolejowy dotyczy głownie transportu towarów szczególnie niebezpiecznych, które są dostarczane z Zakładu Produkcyjnego PKN Orlen do Terminali Paliw oraz klientów koncernu. Ruch pasażerski jest bardzo ograniczony, obejmuje wyłącznie dwie relacje Płock – Sierpc i Płock – Kutno. W związku z powyższym szczególnie ważne jest zwiększanie potencjału miasta w tym zakresie, zwłaszcza sfery reagowania kryzysowego. Podsystem wodny wykazuje stosunkowo małą wrażliwość na zjawiska klimatyczne ze względu na niski stopień jego wykorzystania, głównie do celów turystycznych. Podsystem transport publiczny jest wrażliwy głównie na opady oraz powodzie, kiedy to ulice stają się nieprzejezdne. Wpływa to na płynność jazdy w mieście, drożność i przepustowość dróg, czas dojazdu mieszkańców do pracy i do domu.
W związku z powyższym w Płocku istotną rolę odgrywają następujące działania adaptacyjne:

- wymiana taboru komunikacji miejskiej;
- rozbudowa ścieżek rowerowych;
- zwiększenie ilości stacji roweru publicznego w Płocku;
- doposażanie służb ratowniczych w odpowiedni sprzęt i szkolenia z uwzględnieniem zmian klimatycznych;
- wzmocnienie współpracy i komunikacji pomiędzy samorządami;
- wdrażanie elastycznych godzin pracy jako reakcja na ekstremalne warunki meteorologiczne, co przyczyniło się do zwiększenia płynności ruchu samochodowego w centrum miasta;
- sprzątanie i czyszczenie (na mokro) ulic z pyłu i zanieczyszczeń;
- działania edukacyjne zachęcające do korzystania z transportu publicznego.

W pozostałych JST MOF Płocka podejmowane działania adaptacyjne do zmian klimatu w obszarze transportu to głównie ograniczenia emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych, które dotyczą między innymi rozwoju transportu rowerowego, w tym rozbudowy spójnego systemu dróg i ścieżek rowerowych oraz budowy, przebudowy i utwardzania dróg i poboczy oraz opracowania dokumentacji projektowych.
Za wysoki poziom emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz niekorzystny klimat akustyczny poza zakładami przemysłowymi odpowiadają również przestarzałe samochody i autobusy poruszające się po mieście. Bardzo ważne jest podejmowanie działań promujących wymianę taboru autobusowego oraz pojazdów samochodowych, w tym taboru autobusowego, na pojazdy ekologiczne, zasilane gazem i innymi "czystymi paliwami".

Samorządy lokalne widzą potencjał związany z ukształtowaniem terenów nadrzecznych np. zapory bocznej zbiornika Włocławskiego i istniejących wałów wzdłuż rzek do celów prowadzenia szlaków pieszych, rowerowych i mikromobilności, które są atrakcyjne dla mieszkańców z uwagi na:
- bezpieczeństwo komunikacyjne,
- walory krajoznawcze środowiska przyrodniczego,

- walory wypoczynkowe.

Hałas jest jednym z czynników zanieczyszczenia środowiska przyrodniczego. Na hałas narażeni są zwłaszcza mieszkańcy miast, dlatego problem ten uwidacznia się bardziej w Płocku, w mniejszym stopniu natomiast dotyczy okolicznych gmin. Głównym źródłem hałasu zarówno w mieście jak i w okolicach jest ruch drogowy, a w niewielkim tylko stopniu przemysł, pomimo występowania dużej liczby podmiotów gospodarczych w Płocku. Wynika to z lokalizacji większości zakładów z dala od osiedli mieszkaniowych. Hałas drogowy spowodowany jest głównie z usytuowaniem na terenie miasta dróg krajowych i wojewódzkich, które powodują wzmożony ruch samochodowy. Dodatkowo dynamiczny rozwój miasta i okolicznych gmin powoduje wzrost liczby pojazdów, w tym samochodów ciężarowych. Najważniejsze działania podejmowane w celu poprawy klimatu akustycznego to realizacja polityki komunikacyjnej oraz budowa i modernizacja wewnętrznego układu drogowego, w tym prowadzenie inwestycji drogowych ograniczających emisję hałasu (m.in. „ciche" nawierzchnie, ekrany akustyczne).

Planując przyszłe działania w zakresie mobilności w mieście z uwzględnieniem zagrożeń klimatycznych należy przede wszystkim zwrócić uwagę na:

- zapewnienie bezpiecznych i komfortowych warunków przemieszczania się po mieście alternatywnymi i ekologicznymi środkami transportu,
- zwiększenie liczby osób korzystających z komunikacji zbiorowej,
- zmniejszenie natężenia ruchu w godzinach szczytu,
- stworzenie stref relaksu dla mieszkańców,
- wprowadzanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury.

Pozostałe JST MOF Płocka powinny natomiast skupić się na rozwiązaniu problemu niewydolnego systemu transportu zbiorowego, który wynika z niedostosowania częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji zbiorowej i pojemności taboru do zgłaszanego popytu.

Działania podjęte w tym kierunku zahamowałyby wzrost liczby pojazdów samochodowych, a tym samym zmniejszyłyby poziom zanieczyszczenia powietrza oraz hałasu.

3.3. Edukacja i promocja

Działania na rzecz wprowadzenia zrównoważonej mobilności miejskiej przez Miasto Płock są prowadzone od dawna, w sposób kompleksowy i ukierunkowany na różne grupy docelowe. Miasto aktywnie włącza się w różne projekty unijne, których celem jest rozwój infrastruktury na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej, ograniczenie emisji generowanych przez transport, tworzenie warunków dla rozwoju nowej kultury mobilności oraz wzrost poziomu bezpieczeństwa użytkowników infrastruktury transportu miejskiego.

Realizacja zadań inwestycyjnych w ramach projektów pozwala na kreowanie Obszaru Funkcjonalnego Miasta Płocka jako atrakcyjnego pod względem gospodarczym, społecznym i środowiskowym. Przykłady:

1. Udział miasta w projekcie „Rozwój systemu zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie Obszaru Funkcjonalnego miasta Płocka" współfinansowanym przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2014-2020. Partnerami Płocka w realizacji projektu były Miasto i Gmina Gąbin oraz Gmina Stara Biała i Gmina Nowy Duninów. Program ten obejmował działania:

- Zakup niskoemisyjnego taboru – 25 szt. autobusów o napędzie hybrydowym;
- Zakup wraz z montażem 40 wiat przystankowych oraz wyposażenie 10 wiat zlokalizowanych na kluczowych ciągach komunikacyjnych w system dynamicznej informacji pasażerskiej, monitoring oraz system powiadamiania SOS;
- Budowa parkingu wraz z infrastrukturą towarzyszącą przy cmentarzu komunalnym;
- Rozbudowa ulicy Ignacego Łukasiewicza w Płocku wraz ze ścieżką rowerową i niezbędną infrastrukturą na odcinku od ul. Tysiąclecia do ul. Długiej wraz z budową ronda w ul. Długiej;
- Budowa ścieżki rowerowej wraz z infrastrukturą w ciągu ulicy Tysiąclecia i Adama Mickiewicza.

Projekt został zgłoszony do plebiscytu internetowego „#eFEktUE – nominacje do konkursu Lider Zmian 2023", który wyłoni pierwszych nominowanych do udziału najbliższej edycji konkursu głównego „Lidera zmian".

2. Projekt „Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie Miasta Płocka-etap II" finansowany z tego samego źródła. W zakres projektu w ramach drugiego etapu weszły następujące zadania:

- Zakup nowego niskoemisyjnego taboru autobusowego;
- Budowa parkingu wraz z niezbędnymi drogami dojazdowymi i infrastrukturą;
- Rozbudowa al. Jana Kilińskiego i ulic Mostowej i Kolejowej w Płocku w niezbędnym zakresie, na odcinku od ulicy Mostowej do al. marsz. Józefa Piłsudskiego.

Realizacja projektów stanowiła odpowiedź na problemy i potrzeby w zakresie postępującego i niekontrolowanego procesu zanieczyszczenia powietrza i rosnącego ruchu towarowego i osobowego, a także przyczyniła się do zwiększenia efektywności systemu komunikacji publicznej Obszaru Funkcjonalnego Miasta Płocka – wpłynęła na poprawę jakości usług przewozowych, poprawę wizerunku transportu zbiorowego i wzrost satysfakcji społecznej. Przyniosła też korzyści w zakresie zmniejszenia kosztów eksploatacji pojazdów czy liczby wypadków.

Mobilność miejska jest również promowana przez Miasto Płock zarówno poprzez współtworzenie z mieszkańcami dokumentów strategicznych miasta, realizację działań miękkich zapisanych w programach miejskich, edukację w placówkach oświatowych, jak również działania promocyjne zapisane przy realizacji zadań infrastrukturalnych. Działania tego typu mają na celu przekonanie mieszkańców, że pojedyncze wybory każdego z nich oddziałują na sposób i jakość podróżowania w mieście, nie tylko w bliższej, ale przede wszystkim – w dalszej perspektywie.
Działania edukacyjne i promocyjne, prócz priorytetowej i oczywistej zmiany zachowań komunikacyjnych, mają także na celu wzrost świadomości na temat wpływu sposobu podróżowania na kwestie zdrowotne i środowiskowe, promocję nowej legislacji/polityki transportowej czy informowanie o realizacji lokalnych planów transportowych.
Przykłady akcji promocyjnych z zakresu mobilności:

1. Płock jako organizator lokalny aktywnie włączył się do kampanii „Rowerowy Maj" organizowanej przez miasto Gdańsk. Kampania adresowana jest do uczniów szkół podstawowych oraz pracowników szkół podstawowych z terenu Miasta Płocka.

2. Podobny charakter ma rywalizacja „Rowerowa stolica Polski" skierowana do szerszej grupy odbiorców, czyli do wszystkich rowerzystów bez względu na wiek czy miejsce zamieszkania. Wystarczy pobrać aplikację i rejestrować przejechane kilometry dla wybranego przez siebie miasta. Zapoczątkowana przez Bydgoszcz w 2019 roku akcja szybko stała się ogólnokrajową rywalizacją, do której w 2021 roku przystąpiły 53 miasta, w tym po raz trzeci Płock.

3. Kolejną akcją są rajdy organizowane w partnerstwie z Miejskim Ośrodkiem Sportu i Rekreacji oraz Klubem Turystyki Kolarskiej „Beneqteam" pod nazwą „Płock na rowery", gdzie podczas rowerowych wycieczek odkrywane są atrakcje turystyczne Płocka i okolic.

4. Dzień bez samochodu jest obchodzony w ramach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu. W Płocku alternatywą dla samochodu tego dnia jest przejazd autobusem komunikacji miejskiej oraz Płockim Rowerem Miejskim. Każdy, kto tego dnia wsiądzie do autobusu komunikacji miejskiej z dowodem rejestracyjnym swojego auta będzie mógł jechać za darmo. Poza tym mieszkańcy co roku mogą skorzystać również ze specjalnego, bezpłatnego autobusu z wyświetlonym napisem „Dzień Bez Samochodu". W tym dniu zawsze organizowane są dodatkowe atrakcje np. zajęcia, gry edukacyjne dla dzieci z klas 1 – 3, które uczą dzieci, co wolno i czego nie wolno robić w autobusie.

5. Płock uczestniczy także w cyklu rodzinnych wycieczek rowerowych po Mazowszu „Rowelove Mazowsze", celem których jest promocja aktywnego wypoczynku poprzez popularyzacje jazdy na rowerze oraz promocja walorów Mazowsza. Wycieczki głównie skierowane są do rodzin z dziećmi, ale w wydarzeniu może wziąć udział każda chętna osoba.

6. Piknik urodzinowy Komunikacji Miejskiej to kolejna forma promocji alternatywnych środków transportu. Podczas imprezy organizowanych jest wiele atrakcji dla dzieci i dorosłych oraz poruszanych jest wiele aspektów związanych z ekologią i historią komunikacji miejskiej w Płocku.

Działania związane z promowaniem zrównoważonej mobilności miejskiej muszą być dostosowane do ogółu podejmowanych działań w mieście. W Płocku mimo rozwiniętego zbiorowego transportu komunikacji miejskiej w ostatnich latach, utrzymuje się silne przywiązanie do podróży z wykorzystywaniem prywatnych samochodów.
Główny cel wszystkich wydarzeń to promocja aktywności fizycznej i zrównoważonej mobilności, w tym w szczególności komunikacji rowerowej.
Ponadto w Płocku podejmowane są różne działania, w których zakłada się wykorzystanie wielu kanałów komunikacji z mieszkańcami Płocka dla zapewnienia maksymalnego zaangażowania społeczeństwa w realizowane projekty czy akcje w celu najpełniejszego zaspokojenia ich potrzeb. Do tej pory przeprowadzono szereg spotkań, warsztatów i szkoleń związanych z polityką mobilnościową miasta. Wszystkie te spotkania miały na celu poznanie preferencji mieszkańców w zakresie transportu oraz włączenie ich w proces tworzenia nowych dokumentów takich jak „Plan budowy ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych w Płocku" czy „Strategia Rozwoju Elektromobilności w Płocku".
Działania prowadzone przez Miasto Płock będące często częścią akcji ogólnopolskich czy dostępnych programów wsparcia są zawsze wspierane poprzez działania informacyjno-promocyjne. Informacje na temat różnych wydarzeń i konsultacji są na bieżąco przekazywane do mediów lokalnych, publikujących w prasie i w internecie. Najwięcej treści zamieszczanych jest na ogólnej i poświęconej rozwojowi miasta stronie internetowej Urzędu Miasta Płocka. Ponadto każdej istotnej inicjatywie towarzyszą materiały promocyjne w postaci plakatów czy ulotek. Przy wielu projektach rządowych czy dostępnych programach wsparcia organizowane są również stoiska promocyjne przy okazji różnych wydarzeń kulturalnych i imprez plenerowych, gdzie mieszkańcy mają możliwość zapoznania się z tematem oraz uzyskania informacji o ewentualnie dostępnych dofinansowaniach.

Pozostałe JST MOF Płocka również realizują różne działania o tematyce ekologicznej, promujące zdrowy tryb życia oraz poruszające tematykę bezpieczeństwa drogowego. Akcje te skierowane są do wszystkich mieszkańców, ale głównie do dzieci i młodzieży bowiem rozwój świadomości ekologicznej wśród najmłodszych powinien procentować w przyszłości w codziennych nawykach.

Tabela 8 Działania promocyjne na rzecz mobilności miejskiej na terenie pozostałych JST MOF Płocka

Gminy	Działania promocyjne
Stara Biała	- nie! Dla wypalania traw na Mazowszu - czyste powietrze – organizowanie spotkań informacyjnych dla mieszkańców - plastik nie do pieca – piec nie do plastiku, kampania fundacji Plastics Europe 2020 - spektakl edukacyjny pt. „SmoG Wawelski" przygotowany przez Studio Teatralne Sztuka z Trzebini - dystrybucja plakatu pt. „Nie karm smogu" - akcja sprzątania świata dla szkół - konkursy ekologiczne: „Zbiórka zużytych baterii" oraz „Zbiórka makulatury" - pieszy rajd do miejsc pamięci narodowych „Brwileńska Ostoja"
Bielsk	- rajdy i wycieczki rowerowe dla dzieci szkolnych - maraton rowerowy w 2021 roku w ramach cyklu zawodów kolarskich "Legia MTB Maraton"
Radzanowo	- punkt konsultacyjny dla mieszkańców – „Czyste powietrze" - spotkania informacyjne dla mieszkańców – „ Czyste powietrze" - w ramach „Mazowieckiego Instrumentu Wsparcia Ochrony Powietrza Mazowsze 2020" przeprowadzono prace nad sporządzeniem raportu „Inwentaryzacja indywidualnych źródeł ciepła na terenie Gminy Radzanowo"

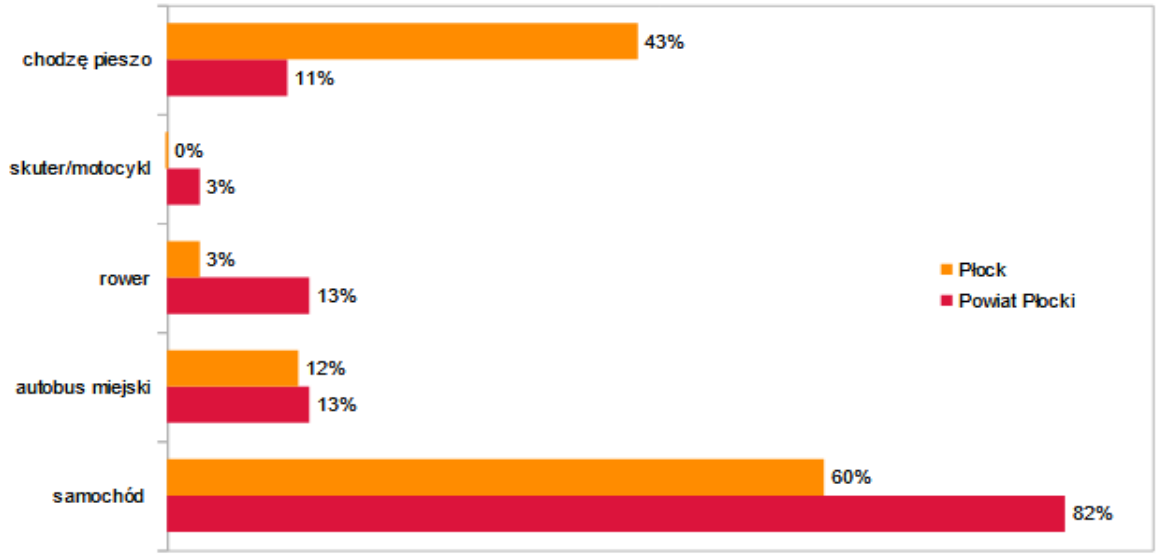
	- konkurs pt. "Sprzątamy- Sadzimy - Dotleniamy" zorganizowany przez Stowarzyszenie Gminy Radzanowo skierowany do mieszkańców gminy Radzanowo w ramach ścieżki „Działaj lokalnie i ekologicznie". Dodatkowo - konkurs plastyczny dla dzieci przedszkolnych i szkolnych pn. "Drzewo - Tlen - Życie" - akcja sprzątanie świata dla szkół - rajdy rowerowe dla mieszkańców gmin
Słupno	- konkurs na spot filmowy „Piece wymieniamy-Razem o czyste powietrze dbamy” - konkurs plastyczny w ramach kampanii edukacyjnej „Razem dla czystego powietrza” - szkolenie i warsztaty dla mieszkańców z dofinansowania „Czyste powietrze” - edukacja ekologiczna Czyste Powietrze – plakaty, poradnik dot. jakości powietrza - dystrybucja plakatu pt. „Nie karm smogu” - sprzątanie świata - akcja prowadzona w szkołach i całej gminie - realizacja projektu „Słupno na hulajnogach” promującego aktywność fizyczną i mobilność na terenie gminy - organizacja kampanii „Rowerowy Maj” wraz z happeningiem - zachęcanie mieszkańców do korzystania ze stacji rowerowych znajdujących się na terenie gminy
Gąbin	- rajdy rowerowe "Gąbińska Setka"
Łąck	- dystrybucja plakatu pt. „Nie karm smogu” - akcja sprzątania świata dla szkół - nie! Dla wypalania traw na Mazowszu - czyste powietrze – organizowanie spotkań informacyjnych dla mieszkańców
Nowy Duninów	- czyste powietrze - organizowanie spotkań informacyjnych dla mieszkańców - rajdy rowerowe organizowane dla mieszkańców gminy

Źródło: Raporty strategiczno-diagnostyczne MOF Płocka

4. SPOSOBY PODRÓŻOWANIA MIESZKAŃCÓW

W zakresie usprawnienia mobilności miejskiej Płock poczynił wiele działań przyczyniających się do podniesienia jakości przestrzeni miejskiej oraz wpływających pozytywnie na dywersyfikację sposobów podróżowania.
Wszystkie podejmowane działania sprawiają, że mieszkańcy Płocka i okolic mogą korzystać z różnych form przemieszczania się po mieście.
Preferencje różnych uczestników ruchu odnośnie wykorzystywanych przez nich środków transportu zobrazowane zostały w Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Płocka oraz powiatu płockiego. W ramach zbierania danych do opracowania obu strategii zostały stworzone ankiety elektroniczne dla mieszkańców Płocka oraz okolicznych gmin. Ankiety te następnie zostały udostępnione do wypełniania na stronach internetowych Miasta Płocka, poszczególnych gmin powiatu płockiego i Starostwa Powiatowego w Płocku.

Rysunek 8 W jaki sposób na co dzień przemieszcza się Pan/Pani po terenie Płocka/powiatu płockiego?

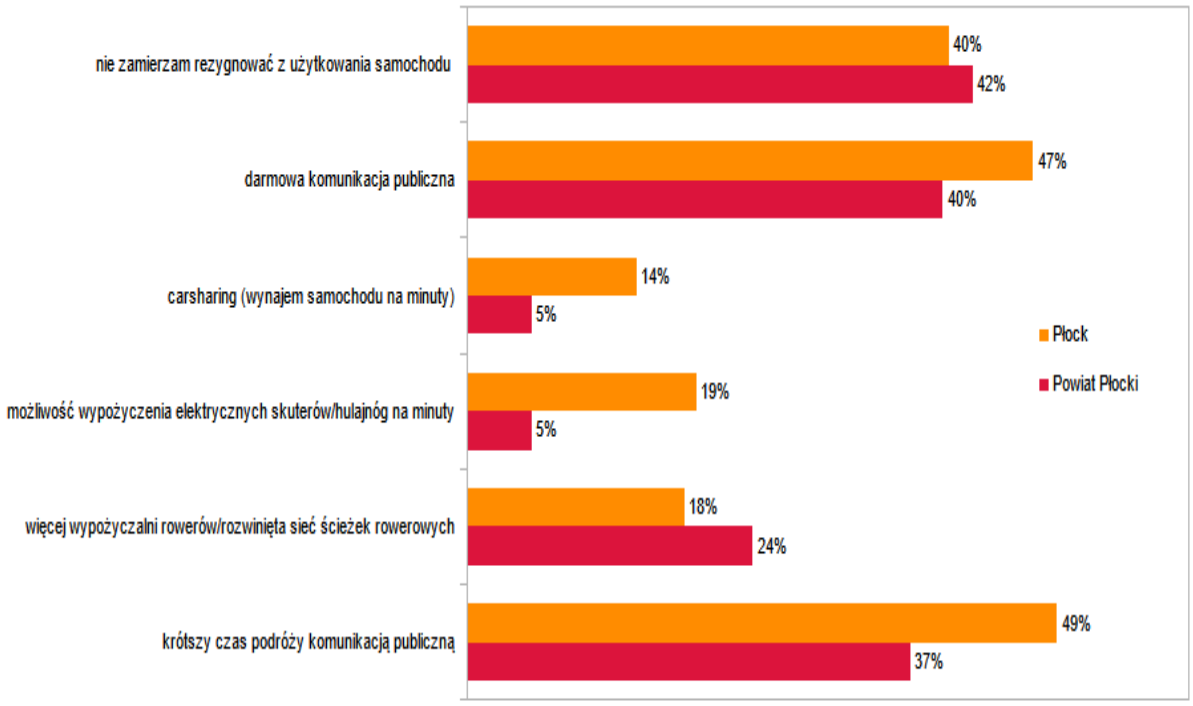


Źródło: Strategia Rozwoju Elektromobilności w Płocku, Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Powiatu Płockiego na lata 2021-2036

Z ankiety wynika, że wśród podróżujących zdecydowana większość wybiera samochód osobowy jako środek transportu w podróży po terenie Płocka i powiatu płockiego. Na terenie Płocka ponad 43% ankietowanych przemieszcza się pieszo. Niestety można zauważyć niewielki udział podróżujących komunikacją publiczną czy innymi niskoemisyjnymi środkami transportu. Może to być spowodowane różnymi celami podróży lub niedostosowaniem komunikacji publicznej do potrzeb pasażerów.

Na pytanie odnośnie powodów z jakich mieszkańcy mogliby zrezygnować z podróży własnym samochodem ponad 40% ankietowanych oświadczyło, że nie zamierza zrezygnować z użytkowania samochodu na rzecz innych środków transportu. Podobny procent badanych wymienił jako czynnik skłaniający do rezygnacji z podróży samochodem darmową komunikację publiczną oraz krótszy czas przejazdu środkami transportu zbiorowego. Na kolejnym miejscu znalazł się rozwój ścieżek rowerowych jako czynnik skłaniający do rezygnacji z samochodu. Preferencje mieszkańców przedstawia poniższy wykres:

Rysunek 9 Co sprawiłoby, żeby Pan/Pani zrezygnował/a z podróży własnym samochodem?



Źródło: Strategia Rozwoju Elektromobilności w Płocku, Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Powiatu Płockiego na lata 2021-2036

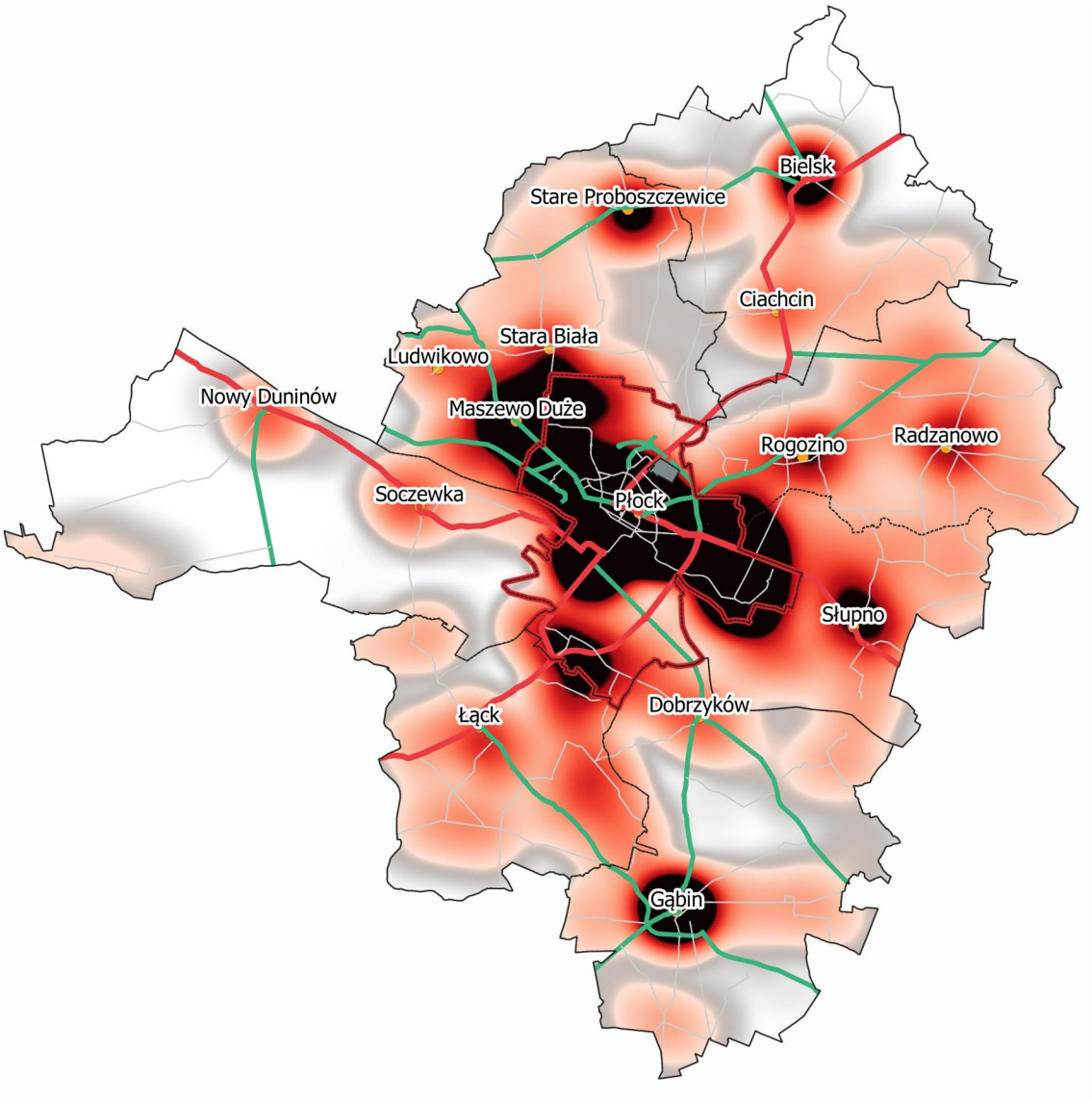
Badania wskazują, że mieszkańcy Płocka i okolic charakteryzują się wysokim stopniem przywiązania do prywatnych samochodów. Istotny udział w podróżach odgrywa w Płocku ruch pieszy, co stanowi duży potencjał w kreowaniu zrównoważonej mobilności. Inwestycje w poprawę funkcjonowania transportu publicznego czy budowę nowych ścieżek rowerowych na terenie MOF Płocka mogłyby stanowić dobry motywator do zmiany i zachowań mieszkańców.

5. DIAGNOZA MOBILNOŚCI W PŁOCKU I MOF

5.1. Ruch pieszy

Przestrzenie pieszych wyznaczone są głównie przez tereny zurbanizowane. Im więcej obiektów użyteczności publicznej na danym terenie tym teren jest bardziej atrakcyjny pod względem pieszych podróży.

Rysunek 10 Mapa gęstości zabudowy na terenie MOF Płocka



Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

Na powyższej mapie zostały wskazane obszary intensywności zabudowy (im ciemniejszy kolor tym zabudowa jest gęściejsza) wraz z ważniejszym miejscowościami. W miejscach gęściej zabudowanych występują punkty użyteczności publicznej, które generują codzienny ruch ludzi i pojazdów, a zatem powinny w sposób szczególny umożliwiać płynny i bezpieczny ruch pieszy, a także stanowić punkt wyjścia przy planowaniu działań związanych z obsługą transportu publicznego.
Ważnym elementem działań samorządu płockiego jest dbanie o infrastrukturę pieszą. Zapewnienie odpowiedniej jakości chodników jest bardzo ważnym elementem związanym z bezpieczeństwem, estetyką przestrzeni publicznej, jak również dostosowaniem do potrzeb różnych użytkowników. Miasto posiada określoną infrastrukturę techniczną, która była budowana na przestrzeni wielu dziesięcioleci. Część obecnie użytkowanych dróg została już przebudowana, inne wymagają kompleksowej przebudowy. Chodniki realizowane są jako prace towarzyszące budowie dróg,

remontom istniejących ciągów komunikacyjnych, a także wyznaczaniu przestrzeni wolnych od ruchu samochodowego. Co roku w Płocku powstają nowe chodniki, tereny zielone i parki rekreacyjne, a te juz istniejące podlegają bieżącemu utrzymaniu. Głównym celem wszystkich inwestycji w tym zakresie jest zachęcenie mieszkańców do poruszania się pieszo i zadbanie o to, żeby były one przyjemne i bezpieczne.

Z punktu widzenia pieszych można wyróżnić główne szerokie przestrzenie Miasta Płocka:

1. Tumska - Grodzka z Placem Gabriela Narutowicza, Placem Stary Rynek, i Placem Obrońców Warszawy,
2. Ciąg nadskarpowy – Aleja Władysława Broniewskiego do ulicy Kazimierza Wielkiego,
3. Nabrzeże Juliusza Kawieckiego – Bulwar Stanisława Górnickiego - ciąg podskarpowy pieszo-rowerowy,
4. Aleja Spacerowa, Aleja Pawła Nowaka, Aleja Antoniego Roguckiego,
5. Tumska – Plac Nowy Rynek – Pasaż Vuka Karadzica,
6. Pasaż Ignacego Jana Paderewskiego.

Rysunek 11 Główne przestrzenie publiczne w centralnej części Płocka



Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

Rewitalizacja pięciu pierwszych obszarów pozwoliła stworzyć ważne dla miasta przestrzenie publiczne o estetyce podkreślającej wartości historyczne i jednocześnie wpisujące się w odseparowanie ruchu pieszego od samochodowego.

Zmiany na rzecz wspierania ruchu pieszego będą przyczyniały się do lepszego wykorzystania przestrzeni miasta, tworzenia bardziej przyjaznych stref aktywności społecznej, a przede wszystkim będą stanowić zachętę dla realizacji dłuższych podróży pieszych.

Utrzymanie ciągów pieszych w dobrej kondycji ma również znaczenie dla komfortowego i bezpiecznego przemieszczania się mieszkańców całego MOF Płocka.

Tabela 9 Długość chodników przy drogach wojewódzkich i powiatowych w MOF Płocka

Gmina	Dł. chodników wojew.	Dł. chodników powiatowych	Dł. chodników powiatowych+ wojew.	Dł. dróg powiatowych+ wojew.	dł. chodników / dł. dróg
Płock	28,49 km	76,49 km	104,98 km	69,2 km	152%
Stara Biała	2,348 km	4,255 km	6,603 km	70,25 km	9,4%
Bielsk	2,595 km	3,957 km	6,552 km	56,15 km	11,67%
Radzanowo	5,882 km	4,714 km	10,596 km	77,96 km	13,59%
Słupno	-	3,7 km	3,7 km	26,25 km	14.1%
Gąbin	12,104 km	6,487 km	18,591 km	85,84 km	21,66%
Łąck	3,260 km	8,116 km	11,376 km	52,47 km	21,68%
Nowy Duninów	2,110 km	0,509 km	2,619 km	42,4 km	6,18%

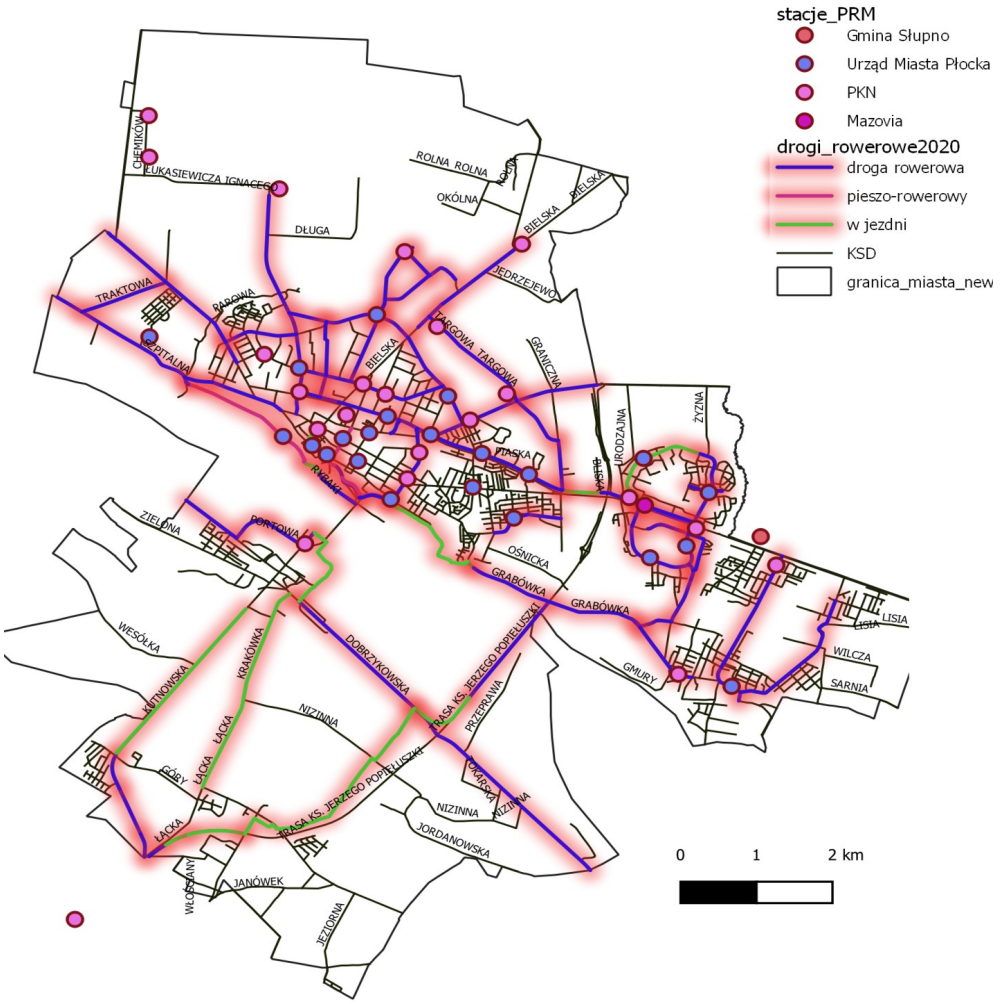
Źródło: Miejski Zeszyt Statystyczny 2021, Raport strategiczno-diagnostyczny powiatu płockiego, Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich, Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

Z tabeli wynika, że przestrzenie piesze w Płocku są dobrze rozbudowane i powiązane ze sobą. Wzdłuż ciągów towarzyszących drogom odbywa się największy ruch pieszy w mieście. Uzupełnieniami sieci wędrówek pieszych są parki, zieleńce, place oraz skwery. Niska wartość stosunku długości chodników do dróg na terenie gmin sąsiednich oznacza, że długość chodników nie jest wystarczająca i mają one jedynie charakter fragmentaryczny, co zmniejsza atrakcyjność i bezpieczeństwo codziennych podróży pieszych. To natomiast skłania wielu mieszkańców do korzystania z innych form przemieszczania się, a w szczególności z prywatnych samochodów.

5.2. Transport rowerowy i UTO

W podróżach po mieście płocczanie coraz chętniej korzystają z transportu rowerowego, doceniając jego liczne zalety. Rozwojowi ruchu rowerowego sprzyjały działania podejmowane przez samorząd Płocka, przede wszystkim rozbudowa sieci dróg rowerowych. Działania inwestycyjne w tym obszarze wynikały z konsekwentnej realizacji programu budowy dróg rowerowych i ich budowy zarówno podczas przebudowy całych przestrzeni pasa drogowego jak i działań ukierunkowanych wyłącznie na tworzenie dróg rowerowych np. magistrala rowerowa R-1. Dynamiczny przyrost inwestycji w zakresie infrastruktury rowerowej możliwy był również dzięki pozyskaniu środków finansowych z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020.

Rysunek 12 Zasięg tras ruchu rowerowego w 2020 roku



Źródło: Miejski Zarząd Dróg w Płocku, Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

W ramach rozbudowy sieci dróg rowerowych powstały trasy:

- R-1 w ciągu ulic Wyszogrodzka, marsz. Józefa Piłsudskiego, al. Stanisława Jachowicza na odcinku od al. Armii Krajowej do ul. Bielskiej oraz odcinek w al. Floriana Kobylińskiego. Jest to tzw. magistrala rowerowa,
- R-32 w ciągu ul. Dobrzykowskiej na odcinku od ul. Wąskiej do granic miasta,
- R-70 w ciągu ulic Popłacińska, Portowa i Kolejowa, od ul. Kolejowej do granic miasta oraz od ul. Portowej do lewobrzeżnego nadbrzeża Wisły,
- R-62 w ciągu ul. Władysława Broniewskiego,
- R-21 w ciągu ul. Mostowej, od mostu do ul. Tumskiej,
- R-10 w ulicach Tysiąclecia i Adama Mickiewicza,
- R-2 w ul. Ignacego Łukasiewicza na odcinku od ul. Tysiąclecia do skrzyżowania z ul. Długą,
- R-22 w ul. Przemysłowej na odcinku od ul. Narodowych Sił Zbrojnych do węzła Przemysłowa,
- R-24 w al. Antoniego Roguckiego,
- R-23 w al. Jana Kilińskiego,
- R-17 w ciągu ul. Grabówka,

- R-29 w ciągu ul. Parcele.

Rysunek 13 Magistrala rowerowa w Płocku



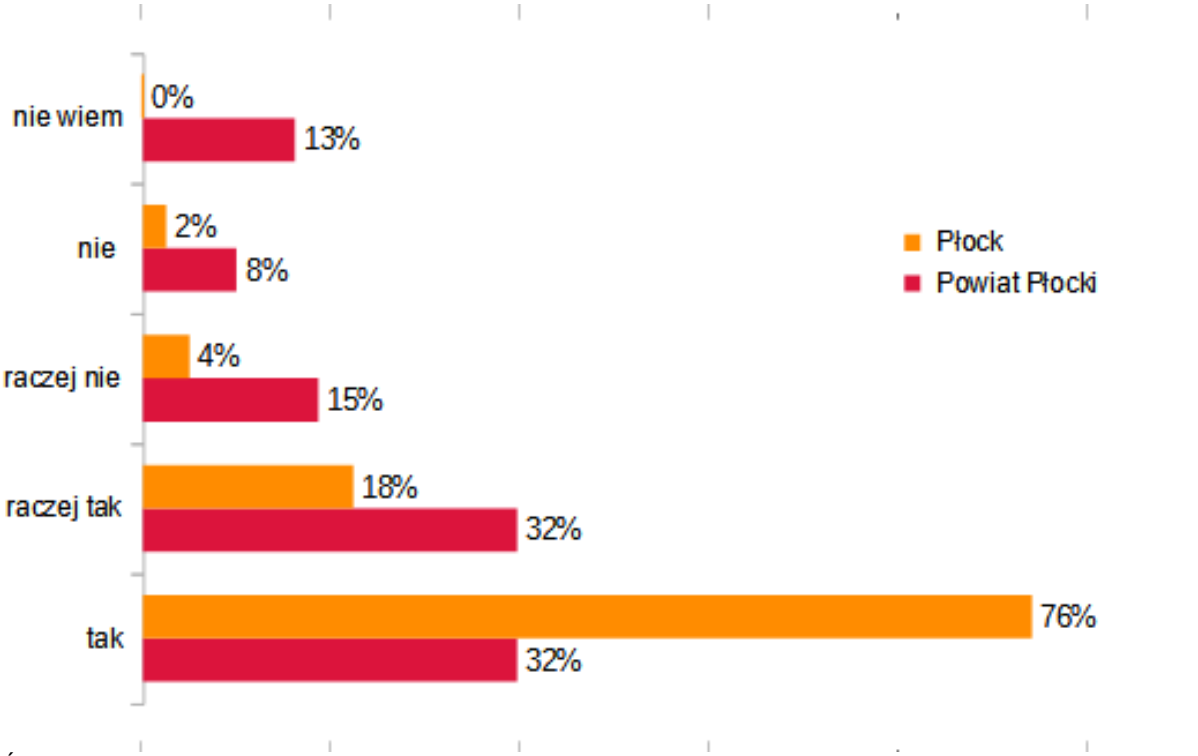
Źródło: Urząd Miasta Płocka

Długość ścieżek rowerowych w ciągach ulic na koniec 2021 roku wyniosła 66,86 km, co daje udział ponad 23% w długości dróg publicznych.
Inwestycje w rozwój infrastruktury rowerowej pozwoliły na uruchomienie w sierpniu 2018 r. systemu Płockiego Roweru Miejskiego. W 2020 r. na początku okresu płocczanie mogli korzystać z 31 stacji i w sumie ponad 300 rowerów. Wkrótce potem do systemu wprowadzonego przez Prezydenta Miasta Płocka dołączył PKN Orlen. Dodatkowe stacje i rowery sprawiły, że System Miasta Płocka liczył 55 stacji (w tym 5 poza miastem) z 550 rowerami miejskimi, w tym 20 wyposażonych w foteliki dla dzieci. Od początku działania systemu w Płocku do systemu przystąpiło ponad 32 tysiące użytkowników, czyli co czwarty mieszkaniec Płocka. W 2021 roku zarejestrowano ponad 214 tysięcy wypożyczeń. W związku z tym, że system roweru miejskiego został dostarczony przez firmę NextBike z usług na terenie miasta mogą korzystać użytkownicy zarejestrowani w innych miastach obsługiwanych przez firmę NextBike. Pojedyncze lokalizacje stacji Roweru Miejskiego występują również poza Płockiem w Łącku i Słupnie.
W Płocku w 2021 r. funkcjonowały także dwie inne formy wypożyczalni. Pierwszą była możliwość wypożyczania hulajnóg elektrycznych w ramach prywatnego systemu. Drugim elementem mobilności współdzielonej była możliwość wypożyczenia samochodu „na minuty” - CarSharing.
Lokalizacja infrastruktury dróg rowerowych komunikacyjnych to przede wszystkim tereny zurbanizowane, na których zlokalizowane są liczne budynki użyteczności publicznej, przychodnie, szkoły podstawowe i ponadgimnazjalne, szkoły wyższe, centra handlowe, liczne podmioty gospodarcze oraz bloki mieszkalne. Infrastruktura dróg rowerowych pełni funkcję korytarzy transportowych i została zaprojektowana w celach szerszego wykorzystania transportu niezmotoryzowanego indywidualnego, zmniejszenia wykorzystania samochodów osobowych oraz lepszej integracji gałęzi transportu.

Z ankiety przeprowadzonej na potrzeby opracowania Programu zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie Miasta Płocka oraz Strategii Rozwoju Elektromobilności dla powiatu

płockiego wynika, że mieszkańcy przyznają, że w momencie poprawy warunków dla podróżowania rowerem czyli wybudowaniu nowych dróg rowerowych bardzo chętnie korzystaliby z tego środka transportu.

Rysunek 14 Czy budowa nowych dróg rowerowych zachęci Pana / Panią do częstszego korzystania z roweru?



Źródło: Program zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie Miasta Płocka do 2033 roku w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym (Tom I - Diagnoza), Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Powiatu Płockiego na lata 2021-2036

Większość gmin z Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego posiada ścieżki rowerowe, a ich coroczny rozwój przekłada się następnie na zwiększenie liczby osób korzystających z roweru jako środka transportu, jednak włączenie do dróg rowerowych Miasta Płocka posiadają tylko Gminy Łąck, Słupno i Stara Biała. W Gminach Nowy Duninów, Radzanowo czy Bielsk brak jest działań podejmowanych z myślą o rowerzystach.

Aby wspierać ruch rowerowy konieczne jest wprowadzenie elementów infrastruktury rowerowej nastawionych na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu rowerowego. Dotyczy to wydzielonych dróg rowerowych, zapewnienia bezpiecznych przejazdów rowerowych, a także elementów związanych z uspokojeniem ruchu na jezdni. Wprowadzenie tego typu rozwiązań ma pozytywny wpływ również na ruch samochodowy i minimalizuje wykonywanie przez kierowców niebezpiecznych manewrów wyprzedzania i zmniejsza zatory komunikacyjne.

Tabela 10 Długość ścieżek rowerowych wyrażona w kilometrach przy drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych

Gmina	KM (drogi wojewódzkie)	KM (drogi powiatowe)	KM (drogi gminne)	KM (drogi ogółem)
Płock	11,57	24,79	16,15	66,86
powiat płocki	*11,963*	*14,843,*	*19,164*	*45,97*

Stara Biała	1,177	1,395	1,574	4,146
Bielsk	0	0	0	0
Radzanowo	0,206	0	0	0,206
Słupno	-	6,710	14,790	21,49
Gąbin	4,024	1,137	0,800	5,961
Łąck	9,786	4,614	2,0	16,4
Nowy Duninów	0	0	0	0

Źródło: Raporty Strategiczno-Diagnostyczne MOF Płocka, MZD, Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

Gmina Łąck systematycznie angażuje się w projekty budowy ścieżek rowerowych. Ścieżki te przebiegają w następujących kierunkach:
- Łąck-Sendeń Mały,
- Łąck-Wola Łącka,
- Łąck-Gąbin,
- Łąck-Płock,
- Łąck-Nowe Rumunki.

W Gminie Słupno ścieżki rowerowe przebiegają przez następujące miejscowości:
- Rydzyno-Bielino-Płock,
- Liszyno-Wykowo,
- Liszyno-Bielino-Borowiczki Pieńki-Płock,
- Cekanowo,
- Nowe Gulczewo,
- Słupno-Cekanowo,
- Miszewko Strzałkowskie - Święcieniec.

Miasto i Gmina Gąbin posiada trzy ścieżki rowerowe:
- od ul. Wojska Polskiego w Gąbinie do zachodnich granic gminy – łączącą się ze ścieżką rowerową w gminie Łąck,
- od Alei Jana Pawła II w Gąbinie do miejscowości Czermno,
- na przejętej drodze wojewódzkiej nr 577.

Gmina Stara Biała posiada ścieżki pieszo-rowerowe zlokalizowane w miejscowościach Biała, Brwilno oraz Maszewo Duże w ciągach dróg publicznych. Zważywszy na rosnące zainteresowanie komunikacją rowerową oraz duże natężenie ruchu kołowego, należy uznać, że ilość dróg rowerowych jest niewystarczająca.

Gmina Nowy Duninów w 2016 roku planowała budowę ścieżki rowerowej Płock – Soczewka" po koronie zapory bocznej Brwilno – Popłacin. Inwestycja ta nie doszła jednak do skutku z powodu braku zgody od Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej.

5.3. Transport autobusowy

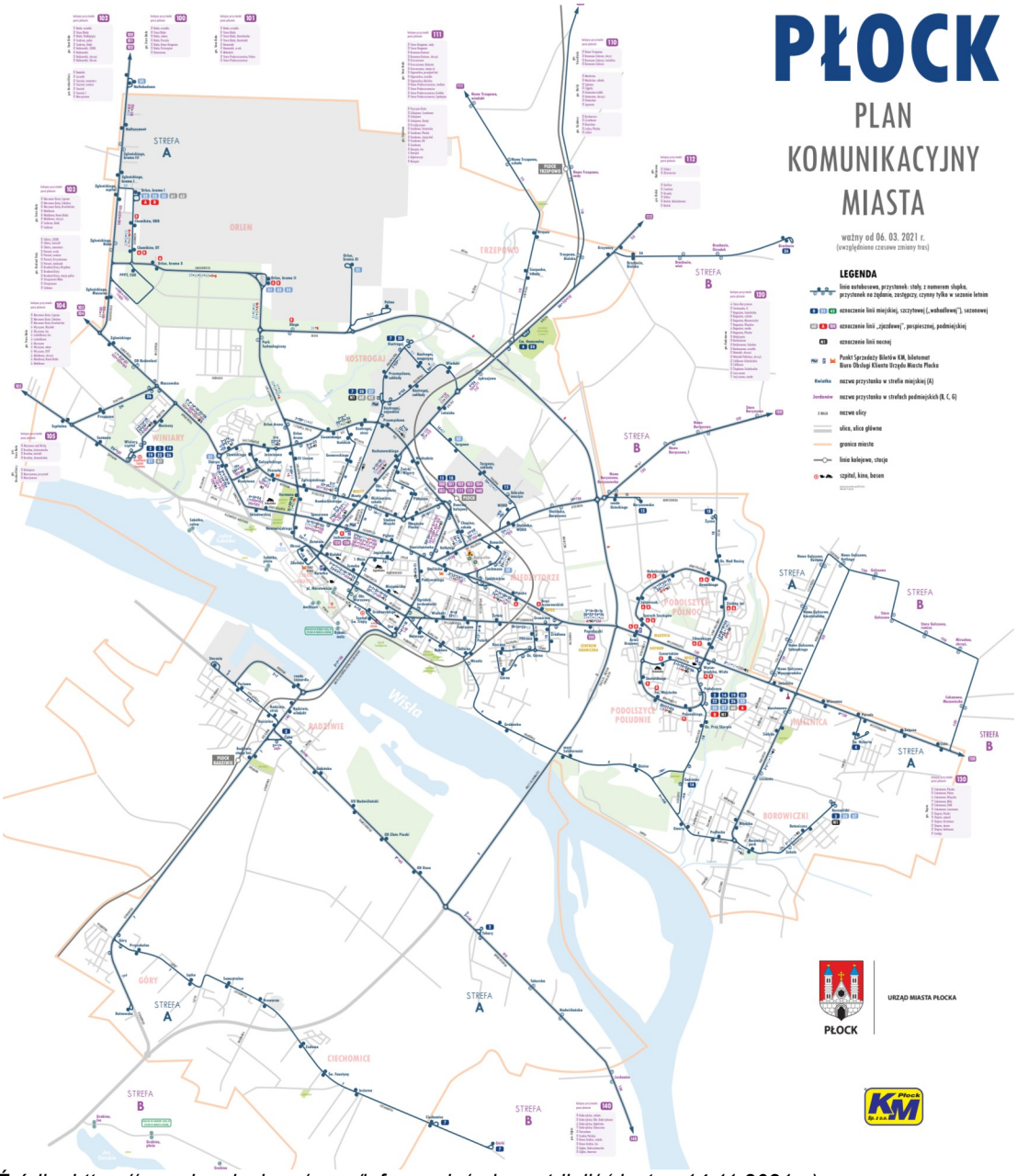
Najintensywniejszy ruch autobusowy występuje na terenie Miasta Płocka.

Transport pasażerski na terenie miasta realizowany jest przez Gminę Miasto Płock za pośrednictwem KM Płock.

Kwestie rozwoju publicznego transportu zbiorowego określa Uchwała Nr 761/XLV/2014 Rady Miasta Płocka z 25 marca 2014 roku w sprawie przyjęcia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Płocka i gmin, z którymi zawarto porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na lata 2014–2023.

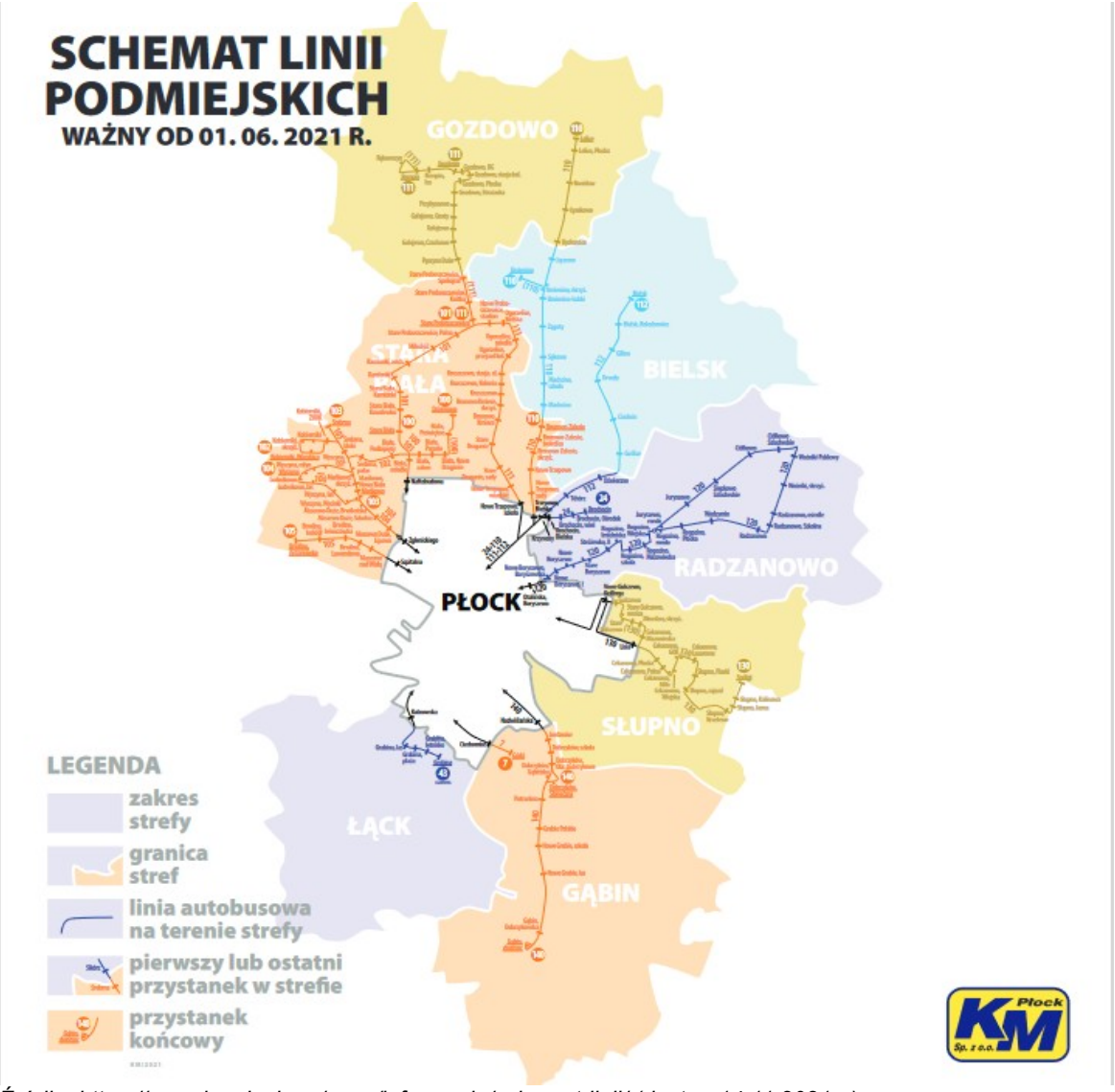
Sieć komunikacji miejskiej w Płocku na koniec 2021 roku składa się z 49 linii komunikacyjnych, w tym z 13 linii podmiejskich w Gminie Stara Biała, Bielsk, Radzanowo, Słupno, Gąbin, Gozdowo i Łąck.

Rysunek 15 Schemat linii miejskich KM Płock



Źródło: https://www.kmplock.eu/www/informacje/schemat-linii/ (dostęp 14.11.2021 r.)

Rysunek 16 Schemat linii podmiejskich KM Płock



Źródło: https://www.kmplock.eu/www/informacje/schemat-linii/ (dostęp 14.11.2021 r.)

Na koniec 2021 r. w płockiej komunikacji miejskiej eksploatowanych było 111 pojazdów. Wszystkie posiadały silniki napędzane olejem napędowym, z czego 64,86% floty operatora wyposażona była w klimatyzację. Udział autobusów wysokopodłogowych wynosił 5,4 % (6 sztuk), natomiast niskopodłogowych oraz niskowejściowych – przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych – 94,6 % (105 sztuk).

Tabela 11 Struktura pojazdów komunikacji miejskiej w Płocku według norm spalania i typu pojazdów w 2021 roku

Normy spalania	MIDI (autobus jednoczłonowy o długości ok. 8 - 10 m)	MAXI (autobus jednoczłonowy o długości ok. 12 m)	MEGA15 (autobus jednoczłonowy o długości ok. 15 m)	MEGA18 (autobus dwuczłonowy o długości ok. 18 m)	Ogółem
EURO 2		9			9
EURO 3		14	2	2	18
EURO 4		10			10
EURO 5		19		8	27
EURO 6	7	29		11	47
Ogółem	7	81	2	21	111

Źródło: Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych ... dla miasta Płocka

Największym udziałem cechują się pojazdy o najwyższej normie spalania EURO 6 (42%) oraz EURO 5 (24%), natomiast najwięcej autobusów jest typu MAXI, które stanowią 73% całego taboru płockiej komunikacji miejskiej.

Średni wiek pojazdów użytkowanych w KM Płock wynosi około 9 lat. Analogicznie analizując transport publiczny na terenie powiatu płockiego można zauważyć, że w 2021 roku na terenie powiatu płockiego było 289 autobusów, a średni ich wiek wynosił 13 lat.

Tabela 12 Liczba autobusów KM Płock oraz autobusów w powiecie płockim w 2021 roku

Wiek autobusów	Liczba autobusów KM -Płock	Liczba autobusów w powiecie płockim
0-4	43	66
5-9lata	26	43
10-14 lat	17	39
15 lat i więcej	25	141

Źródło: Raport o stanie miasta Płocka 2022 r.; dane z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK)

Transport pasażerski autobusowy pozamiejski realizowany jest przez różnych przewoźników, w skali MOF Płocka działania podejmowane są również przez samorządy lokalne. Transport pasażerski autobusowy międzymiastowy jest bardzo ograniczony i niezintegrowany. Dawny przewoźnik PKS Płock, po przejęciu przez spółkę Mobilis zakończył działalność.

Prywatny przewoźnik planujący uruchomić daną linię z wykorzystaniem płockich przystanków komunikacyjnych powinien uzyskać pozwolenie na korzystanie z przystanków komunikacyjnych na terenie Miasta Płocka. Zgodnie z przyjętą procedurą, po wypełnieniu formularza „Uzyskanie pozwolenia na korzystanie z przystanków komunikacyjnych na terenie miasta Płocka. OTP – 01" i po spełnieniu określonych warunków, podpisywana jest umowa na korzystanie z udostępnianych przystanków.

W 2021 roku Miasto Płock miało 12 prywatnych przewoźników, z którymi zawarto umowy ws. uzgodnienia korzystania z przystanków. Wykaz przewoźników i liczbę wykonywanych przez nich kursów tygodniowych z Płocka przedstawia poniższa tabela.

Tabela 13 Liczba kursów wyjazdowych z Płocka realizowanych przez przewoźników prywatnych zgodnie z zawartymi umowami

Lp	Nazwa przewoźnika	Liczba tygodniowych kursów początkowych z Płocka
1	EWEL-BUS Ewelina Flejszman	141
2	Usługi Transportowe Przewozy Autobusowe i Ciężarowe Zdzisław Nowak w Spadku	19
3	Firma Handlowo-Usługowa Marko–Trans Grzegorz Markowski	4
4	Usługi Przewozu Osób Usługi Transportowe i Rolnicze Adam Bąbała	20
5	Piotr Ossowski Firma Usługowo–Handlowa - OSBUS (FHU OSBUS Piotr Ossowski)	61
6	Smardzewski Sławomir F.U. „Jantar”	4
7	"Jacek-bus" Jacek Żelechowski	23
8	Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A.	1
9	"Motobuss" Tomasz Madejski	4
10	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gostyninie Sp. z o.o. (PKS Gostynin Sp. z o.o.)	98
11	Tumbus Sp. z o.o.	97
12	Marqs Usługi Autokarowe Marek Flejszman	402

Źródło: Wydział Transportu Publicznego i Inżynierii Ruchu Drogowego Urzędu Miasta Płocka

W sumie w 2021 roku w Płocku prywatni przewoźnicy realizowali tygodniowo 874 kursów wyjazdowych z Płocka.
Ogółem przewoźnicy prywatni w 2021 roku korzystali z 76 przystanków w ramach 39 linii autobusowych. Z powodu pandemii przewoźnicy często zawieszali wybrane kursy, jednak później stopniowo zaczęli wracać do realizacji linii według zawartych umów.

W całym regionie płockim funkcjonują przewoźnicy, którzy otrzymali zezwolenie Marszałka Województwa Mazowieckiego na wykonywanie przewozów drogowych na terenie województwa mazowieckiego. Jest to 9 przewoźników na 17 liniach, o łącznej długości 848,70 km, na których wykonywane są 340 kursy. Przewoźnicy wykonujący największą liczbę kursów to MARQS Usługi Autokarowe Marek Flejszman i TUMBUS Sp. z o.o.

Wokół Płocka występuje wiele linii komunikacyjnych o zróżnicowanej liczbie kursów w ciągu doby. Największa liczba połączeń realizowana jest pomiędzy miastami Płock i Gostynin (202 kursy), Płock i Warszawa (61 kursów), Płock i Płońsk (14 kursów).

Powiat płocki nie posiada w swoich strukturach własnego operatora komunikacyjnego. Oferta przewozowa dla mieszkańców powiatu chcących się przemieszczać komunikacją zbiorową jest niewystarczająca i nie pozwala na swobodne przemieszczanie się ich po terenie powiatu jak i poza

nim. Komunikacja zbiorowa na terenie powiatu realizowana jest przez KM Płock oraz prywatnych przewoźników:

1) PKS Gostynin Sp. z o.o. na liniach:
- 906 Łąck Pętla – Płock – Jachowicza 40 – Grzybów,
- 901 Gąbin – Pacyna p. Lwówek II,
- 251 Płock Jachowicza - Kępa Polska,
- 904 Gąbin Rog. Gostynińskie - Juliszew – POM.

2) "Jacek-bus" Jacek Żelechowski: Drobin-Sierpc,
3) Piotr Ossowski Firma Usługowo–Handlowa - OSBUS- linia Stanowo – Bodzanów – Stanowo,
4) ALLPOL Sp. z o.o. - linia Brody – Wyszogród p. Zakrzewo, linia Bulkowo – Wyszogród p. Wilkanowo.



W mobilności mieszkańców Płocka ważną rolę odgrywa dworzec autobusowy. Z płockiego dworca korzysta 11 przewoźników (w tym KM Płock) w ramach 24 linii autobusowych (w tym 10 linii KM Płock). Kursów rozpoczynających się z dworca jest 104 (w tym 102 kursy KM Płock), liczba zatrzymań przyjazdowych docelowych to 111 (w tym 109 to kursy KM Płock), a przejazdowych to 24 kursy.

Do zadań własnych gminy należą budowa, przebudowa i remont przystanków. Na koniec 2021 r. na terenie gminy i w jej zarządzie znajdowało się 378 przystanków.
W celu zapewnienia pasażerom jak najwyższego stopnia bezpieczeństwa na 30 najbardziej uczęszczanych przystankach funkcjonuje system monitoringu oraz system komunikacji alarmowej, obsługiwany przez pracowników Straży Miejskiej w Płocku.
Dużym udogodnieniem dla miejskich przewozów autobusowych są buspasy w Płocku, których wytyczenie pozwala ograniczyć emisję spalin, CO_2 i zużycie paliwa, umożliwia wzmocnienie obleganych linii i zwiększenie częstotliwości kursowania oraz łatwiejszy przejazd służbom ratunkowym. W Płocku zostały wybudowane buspasy o łącznej długości 1,1 km, które są zlokalizowane na głównej drodze dojazdowej do zakładu produkcyjnego PKN Orlen tj. na ulicy Ignacego Łukasiewicza oraz na ulicy marsz. Józefa Piłsudskiego. Dodatkowo na skrzyżowaniu al. Jana Kilińskiego i al. Stanisława Jachowicza wprowadzona została śluza autobusowa. Jej działanie koordynowane jest przez specjalne czujniki. Gdy autobus wjedzie na fragment buspasa obserwowany przez czujnik, urządzenie sterujące pracą sygnalizatorów na skrzyżowaniu całkowicie zatrzymuje ruch samochodów na wszystkich kierunkach i przejściach dla pieszych. Następnie, przy

pomocy dedykowanego sygnalizatora, zezwala autobusowi ruszyć i bezpiecznie kontynuować jazdę. Płock stara się na możliwie najwyższym poziomie zapewnić dostęp do informacji pasażerskiej. Obecnie wszystkie obsługiwane przystanki posiadają aktualne rozkłady jazdy informujące pasażerów o kursowaniu autobusów. Ponadto w celu zapewnienia łatwego i szybkiego dostępu do jak najbardziej dokładnych informacji rozkładowych udostępniono:

- ✔ darmową i ogólnodostępną aplikację myBus,
- ✔ stronę internetową http://rozklad.kmplock.eu,
- ✔ System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej zamontowany na 31 przystankach autobusowych, zapewniający prezentację faktycznych czasów odjazdu według aktualnego położenia pojazdów w sieci oraz komunikatów na podstawie danych uzyskanych z systemu.

Uruchomione zostały również nowe, krótkie autobusy, które wysyłane są w miejsca, gdzie do tej pory niemożliwy był dojazd tradycyjnym autobusem.

29 stycznia 2020 r., podczas XXVI Sympozjum Chemia 2020, podpisany został list intencyjny z PKN Orlen na rzecz współpracy w zakresie rozwoju zeroemisyjnego transportu publicznego opartego o wodór. Jednocześnie w Płocku podjęto działania w zakresie opracowania strategii wprowadzenia do eksploatacji autobusów elektrycznych, co pozwoli przystąpić do ogłaszanych konkursów w zakresie dofinansowania zakupu autobusów i systemu ładowania tego typu pojazdów.

Badania przepowadzone na przełomie 2019-2020 roku wśród mieszkańców Płocka na potrzeby przygotowania Strategii Rozwoju Elektromobilności w Płocku wskazały główne problemy dotyczące komunikacji miejskiej.

Tabela 14 Zestawienie wyników odpowiedzi na pytanie: Jaka jest Pana/Pani opinia w zakresie funkcjonowania komunikacji miejskiej w Płocku?

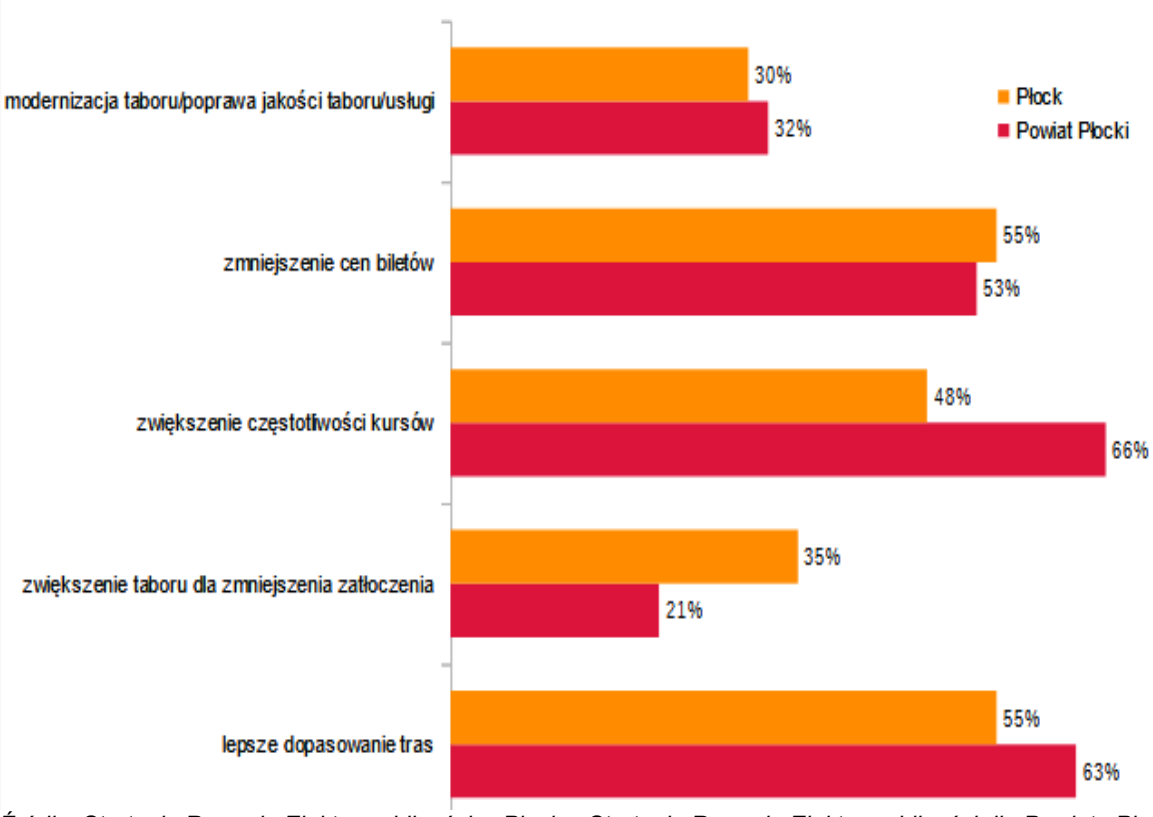
Opinia w zakresie funkcjonowania komunikacji miejskiej	zgadzam się	nie zgadzam się	nie mam zdania
chętnie korzystam z komunikacji publicznej	34%	27%	39%
trasy są dostosowane do moich potrzeb	32%	33%	34%
odpowiada mi częstotliwość kursowania autobusów	25%	36%	38%
autobusy są zbyt przepełnione w godzinach porannych	39%	13%	48%
czuję się bezpiecznie podróżując autobusem	50%	12%	38%
odpowiada mi poziom utrzymania czystości autobusów	50%	11%	39%
zbyt wysokie ceny biletów komunikacji miejskiej	46%	17%	37%
nie korzystam z komunikacji ponieważ preferuję inny sposób podróżowania	37%	33%	30%

Źródło: Strategia Rozwoju Elektromobilności w Płocku

Największy procent ankietowanych (połowa respondentów) uważa, że stan czystości autobusów jest zadowalający, a podróżujący czują się bezpiecznie jadąc autobusem. Jednocześnie jako mankament wskazuje się zbyt wysokie ceny biletów. W następnej kolejności można zauważyć iż niedogodnością dla mieszkańców jest przepełnienie autobusów w godzinach porannych, a spora część ankietowanych nie korzysta z komunikacji miejskiej, ponieważ preferuje

inny sposób podróżowania. Ankieta ukazuje duży procent niezdecydowanych odpowiedzi (nie mam zdania), przez co można wysnuć wniosek, że mieszkańcy nie są przyzwyczajeni do istniejącego układu komunikacyjnego. To z kolei otwiera możliwości w zakresie wprowadzenia zmian w transporcie autobusowym.

Rysunek 17 Zestawienie wyników odpowiedzi na pytanie: Poprawa których czynników zachęciłaby Pana/Panią do korzystania z komunikacji publicznej?



Źródło: Strategia Rozwoju Elektromobilności w Płocku, Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Powiatu Płockiego na lata 2021-2036

Te same problemy zostały wskazane również w ankiecie przeprowadzonej przez powiat płocki na potrzeby opracowania Strategii Rozwoju Elektromobilności dla powiatu płockiego, z czego wynika, że lepsze dopasowanie tras, zwiększenie częstotliwości kursów oraz atrakcyjna taryfa przewozowa skłoniłaby mieszkańców Płocka i okolic do zmiany nawyków transportowych.

Na obszarach pozostałych JST MOF Płocka funkcjonuje transport zbiorowy z wykorzystaniem autobusów:

1. na liniach komunikacji miejskiej w Płocku na podstawie umów zawartych na bazie porozumienia z Prezydentem Miasta Płocka. Ze wszystkich gmin powiatu płockiego, w Gminie Stara Biała kursuje najwięcej linii autobusowych obsługiwanych przez KM Płock. W latach 2020-2021 z realizacji usługi transportu publicznego w ramach porozumienia z miastem Płock wycofały się Gminy Nowy Duninów, Brudzeń Duży i Staroźreby, Miasto i Gmina Gąbin ograniczyła obszar obsługi gminy, a Gminy Bielsk, Stara Biała i Słupno zmniejszyły liczbę kursów. Gmina Łąck natomiast na początku 2021 roku uruchomiła na swoim terenie własny publiczny transport zbiorowy, a z usług KM Płock korzysta jedynie w okresie letnim. Wpływ na wybór innych przewoźników przez gminy ma dofinansowanie ze strony Państwa w ramach środków FRPA. Gminy nie mogą liczyć na dofinansowanie realizując przewozy w ramach KM Płock, ponieważ jest ona od lat wyłączona z pomocy finansowej państwa. Innym czynnikiem odchodzenia gmin od

usług komunikacji miejskiej w Płocku są wysokie koszty dopłat do świadczonej usługi transportu oraz spadek liczby pasażerów. Badania przeprowadzone w 2019 roku przez Urząd Miasta Płock pokazały, że z autobusów KM Płock na podmiejskich liniach korzysta głównie młodzież oraz seniorzy czyli wszyscy, którzy mają prawo do zniżek. Niedochodowość linii podmiejskich i brak bilansu pod względem finansowym doprowadziły do znacznych wzrostów dopłat pobieranych z gmin. Badania wykazały, że występuje niewielkie obłożenie podmiejskich linii na pewnych trasach, w niektórych godzinach oraz spadek popytu na liniach podmiejskich o 43,1 % w stosunku do 2011 roku pomimo dość znaczącego zwiększenia zakresu przestrzennego obsługi obszaru podmiejskiego, wprowadzonych rozwiązań w taryfie, jak np. bilet miesięczny zakupiony dla przejazdów do strefy B lub C upoważniający również do odbywania nieograniczonej ilości podróży w strefie A czy obniżki cen biletów jednorazowych. W tym samym okresie w segmencie połączeń linii miejskich nastąpił wzrost wielkości popytu o 1,9%. W związku z tą sytuacją włodarze poszczególnych gmin obsługiwanych przez płocką komunikacją miejską podjęli decyzje o wprowadzeniu zmian w rozkładach jazdy. W ten sposób doszło do mocnej redukcji liczby kursów lub linii o zerowym lub znikomym wykorzystaniu przez pasażerów, zmniejszenia liczby kursów w weekendy, a nawet rezygnacji z usług świadczonych przez KM Płock.

2. na zasadzie współpracy z innymi gminami w ramach porozumienia międzygminnego dotyczącego lokalnego transportu zbiorowego, na mocy którego organizator pokrywa całkowity koszt obsługi linii komunikacyjnych, a druga strona nieodpłatnie udostępnia połączenia drogowe. Takie porozumienie zostało zawarte między Gminą Gozdowo a Gminami Stara Biała i Bielsk oraz między Gminą Staroźreby a Gminą Radzanowo.
3. oparty na liniach komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników prywatnych na zasadach komercyjnych. Na terenie MOF Płocka są to obecnie:
   - PKS Gostynin Sp. z o.o.,
   - Usługi Transportowe i Rolnicze Przewóz Osób Bąbała Tomasz,
   - "Jacek-bus", Jacek Żelechowski,
   - MARQS Usługi Autokarowe Marek Flejszman,
   - Piotr Ossowski Firma Usługowo–Handlowa - OSBUS.
4. umożliwiający dowóz dzieci dojeżdżających do szkół. Z powodu obostrzeń spowodowanych wybuchem pandemii Covid19, nie wszystkie kursy były jednak realizowane.
5. realizowany z udziałem środków pochodzących z rządowego programu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Na ten cel powołany został państwowy fundusz celowy - FRPA, który pozwala na dofinansowanie przywrócenia lokalnych połączeń autobusowych. Umożliwia on mieszkańcom, przede wszystkim z mniejszych miejscowości, dotarcie środkami transportu publicznego do pracy, szkół, placówek zdrowia i instytucji kultury. Zwiększenie siatki połączeń autobusowych tworzy także możliwość znalezienia pracy w miejscowościach, do których dojazd był dotychczas utrudniony lub niemożliwy. W 2022 roku wsparciem finansowym w zakresie funduszu zostały objęte następujące gminy powiatu płockiego:
   - Brudzeń Duży (na 13 linii, w tym 5 w porozumieniu z Gminą Starą Białą),
   - Gąbin (na 5 linii),
   - Łąck (na 6 linii),
   - Nowy Duninów (na 4 linie),
   - Słubice (na 2 linie),
   - Słupno (na 3 linie),
   - Staroźreby (na 19 linii w porozumieniu z Gminą Radzanowo).

Dofinansowanie na uruchomienie 1 linii komunikacyjnej zostało przyznane również Gminie Gozdowo z powiatu sierpeckiego w porozumieniu z Gminami Bielsk i Stara Biała.

Tabela 15 Linie komunikacyjne na terenie MOF Płocka w ramach umów lub porozumień międzygminnych w 2022 roku

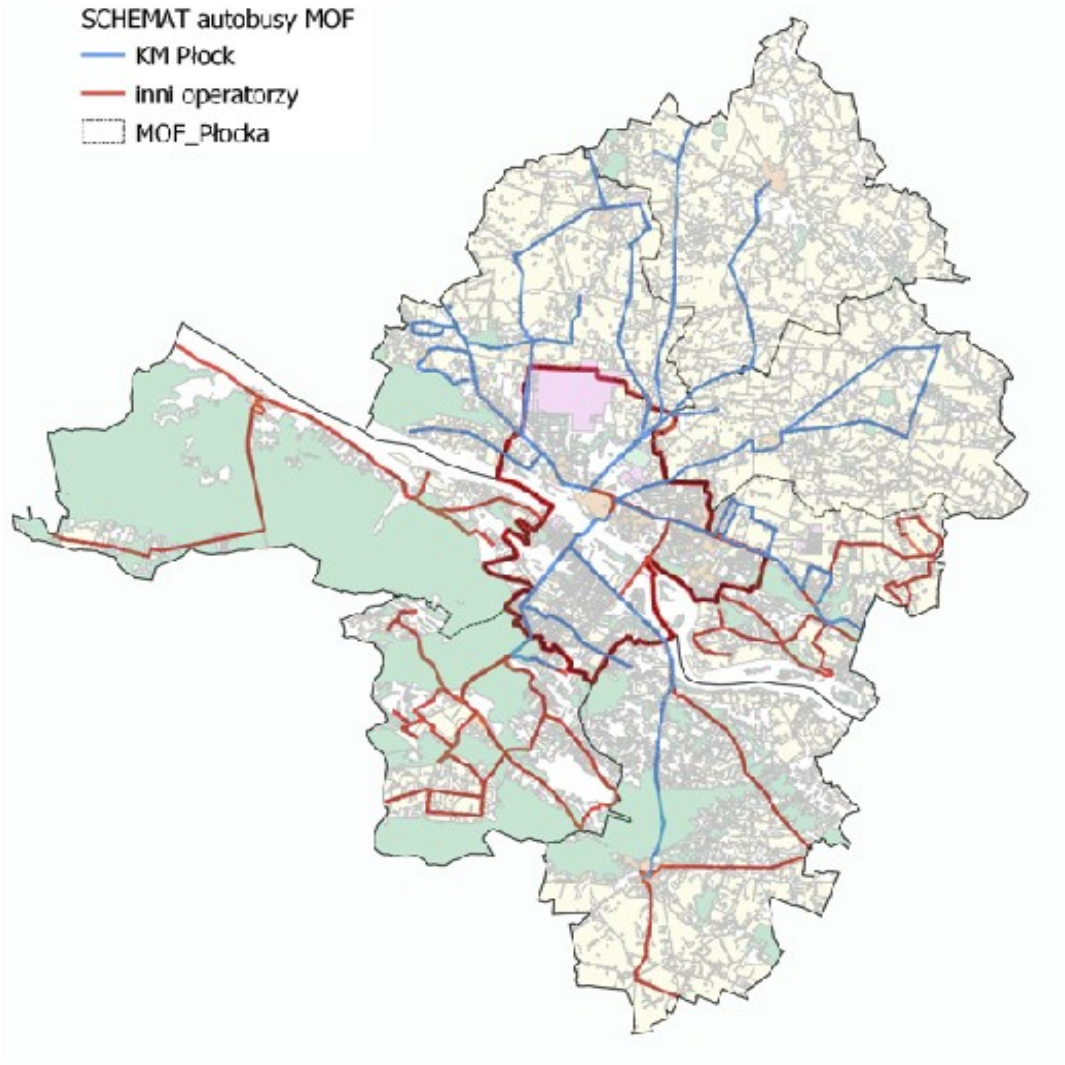
Linia	Organizator	Porozumienie	Operator	Kurs w dni robocze	Kurs w sobotę	Kurs w inne dni
100	Miasto Płock	z Gm. Stara Biała	KM Płock	11/12* (w tym 6 do Starej Białej)	-	-
101	Miasto Płock	z Gm. Stara Biała	KM Płock	8	4	4 (w niedziele handlowe)
102	Miasto Płock	z Gm. Stara Biała	KM Płock	10	6	6 (w niedziele handlowe)
103	Miasto Płock	z Gm. Stara Biała	KM Płock	16 (w tym 7 do Mańkowa)	6 (w tym 4 do Mańkowa)	6 (w tym 4 do Mańkowa, w niedziele handlowe)
104	Miasto Płock	z Gm. Stara Biała	KM Płock	13	3	3 (w niedziele handlowe)
105	Miasto Płock	z Gm. Stara Biała	KM Płock	13	6	6 (w niedziele handlowe)
110	Miasto Płock	z Gm. Stara Biała, z Gm. Bielsk	KM Płock	9 (w tym 2 do Bronowa-Zalesia, 2 do Umienina)	-	-
111	Miasto Płock	z Gm. Stara Biała	KM Płock	16	9	9 (w niedziele handlowe)
112	Miasto Płock	z Gm. Bielsk	KM Płock	8	-	-
1	Gm. Gozdowo	z Gm. Bielsk, z Gm. Stara Biała	Gminny Zakład Gospodarki Komunalnej w Gozdowie	2	2	
120	Miasto Płock	z Gm. Radzanowo	KM Płock	6	-	-
24	Miasto Płock	z Gm. Radzanowo	KM Płock	9	4	9 (w wakacje, ferie i dni wolne od nauki
R1	Gm. Radzanowo	z Miastem Płock	Usługi Transportowe i Rolnicze Przewóz Osób Bąbała Tomasz	11 (w tym 2 do Kosina, 5 do Radzanowa)	5 (do Białkowa)	9 (do Białkowa, w wakacje, ferie i dni wolne od nauki)
266	Gm. Staroźreby	z Gm. Radzanowo	PKS Gostynin Sp. z o.o.	12	-	-
130	Miasto Płock	z Gm. Słupno	KM Płock	17	9	-
S-1	Gm. Słupno	-	FHU OSBUS Piotr Ossowski	8/9*	4	4 (niedziela)

Linia	Organizator	Porozumienie	Operator	Kurs w dni robocze	Kurs w sobotę	Kurs w inne dni
S-2	Gm. Słupno	-	FHU OSBUS Piotr Ossowski	12/13*	8/9*	6 (niedziela)
S-3	Gm. Słupno	-	FHU OSBUS Piotr Ossowski	9/10*	3/4*	¾ (niedziela)
7	Miasto Płock	z Gm. Gąbin	KM Płock	18	-	-
140	Miasto Płock	z Gm. Gąbin	KM Płock	7/8*	2	2 (w niedziele handlowe)
908	Gm. Łąck	-	PKS Gostynin Sp. z o.o.	8 (w dni nauki szkolnej)	-	-
909	Gm. Łąck	-	PKS Gostynin Sp. z o.o.	8 (w dni nauki szkolnej)	-	-
910	Gm. Łąck	-	PKS Gostynin Sp. z o.o.	8 (w dni nauki szkolnej)		--
911	Gm. Łąck	-	PKS Gostynin Sp. z o.o.	8 (w dni nauki szkolnej)	-	-
913	Gm. Łąck	-	PKS Gostynin Sp. z o.o.	8 (w dni nauki szkolnej)	-	-
43	Miasto Płock	z Gminą Łąck	KM Płock	-	-	8 (tylko w okresie wakacyjnym)
Jastrząbek – Nowy Duninów I p. Soczewkę	Gm. Nowy Duninów	-	PKS Gostynin Sp. z o.o.	5 (w dni nauki szkolnej)	tylko w okresie lipiec-sierpień	tylko w okresie lipiec-sierpień
Lipianki – Nowy Duninów I p. Trzcianno	Gm. Nowy Duninów	-	PKS Gostynin Sp. z o.o.	8 (w dni nauki szkolnej)	tylko w okresie lipiec-sierpień	tylko w okresie lipiec-sierpień
Popłacin I – Nowa Wieś p. Nowy Duninów	Gm. Nowy Duninów	-	PKS Gostynin Sp. z o.o.	3 (w tym 1 kurs tylko w dni nauki szkolnej)	tylko w okresie lipiec-sierpień	tylko w okresie lipiec-sierpień
Popłacin I – Nowy Duninów p. Soczewkę	Gm. Nowy Duninów	-	PKS Gostynin Sp. z o.o.	13 kursów (w tym 3 kursy tylko w dni nauk szkolnej)	tylko w okresie lipiec-sierpień	tylko w okresie lipiec-sierpień

*Wariantowa liczba kursów na niektórych liniach wynika z różnej liczby kursów w przeciwnych kierunkach

Źródło: Raporty strategiczno-diagnostyczne MOF Płocka, Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

Rysunek 18 Schemat przebiegu tras autobusów KM Płock i prywatnych operatorów na terenie MOF



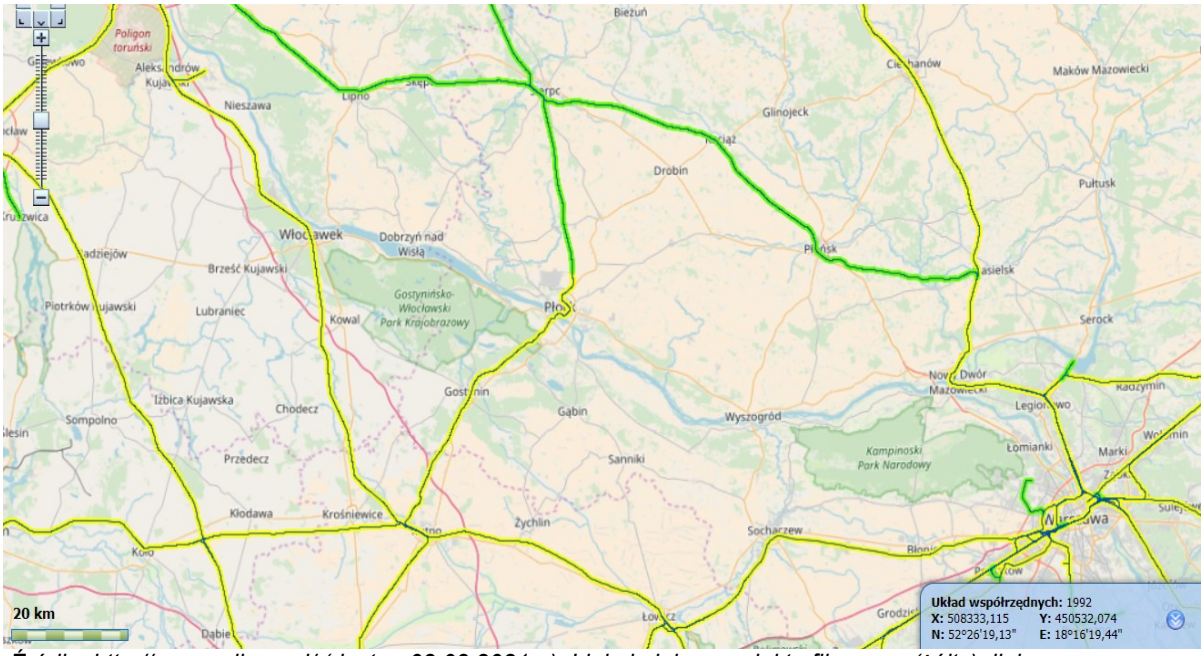
Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

Mimo wysokich kosztów związanych z funkcjonowaniem zbiorowego transportu publicznego oraz faktem, iż koszty każdego roku wzrastają gminy starają się konsekwentnie z roku na rok realizować kolejne zadania mające na calu dalsze funkcjonowanie przewozów autobusowych. Priorytetem są najczęściej wybierane przez mieszkańców przewozy, które zapewniają im dojazd do pracy i szkoły.

5.4. Transport kolejowy

Miasto Płock jest najgorzej skomunikowanym kolejowo ponad 100-tysięcznym miastem w kraju. Transport kolejowy obsługujący Płock od kilkunastu lat opiera się na jednej linii kolejowej nr 33 o znaczeniu państwowym, która jest zelektryfikowana tylko na kierunku południowym do Kutna. Transport pasażerski na tej linii zapewniają Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o., operując przede wszystkim małymi szynobusami. W mieście znajduje się dworzec kolejowo-autobusowy, który dzięki decyzji władz Płocka o przejęciu i modernizacji stał się zintegrowanym węzłem pasażerskim oraz faktyczną wizytówką miasta dla odwiedzających Płock

Rysunek 19 Schemat powiązań zewnętrznych kolejowych Płocka



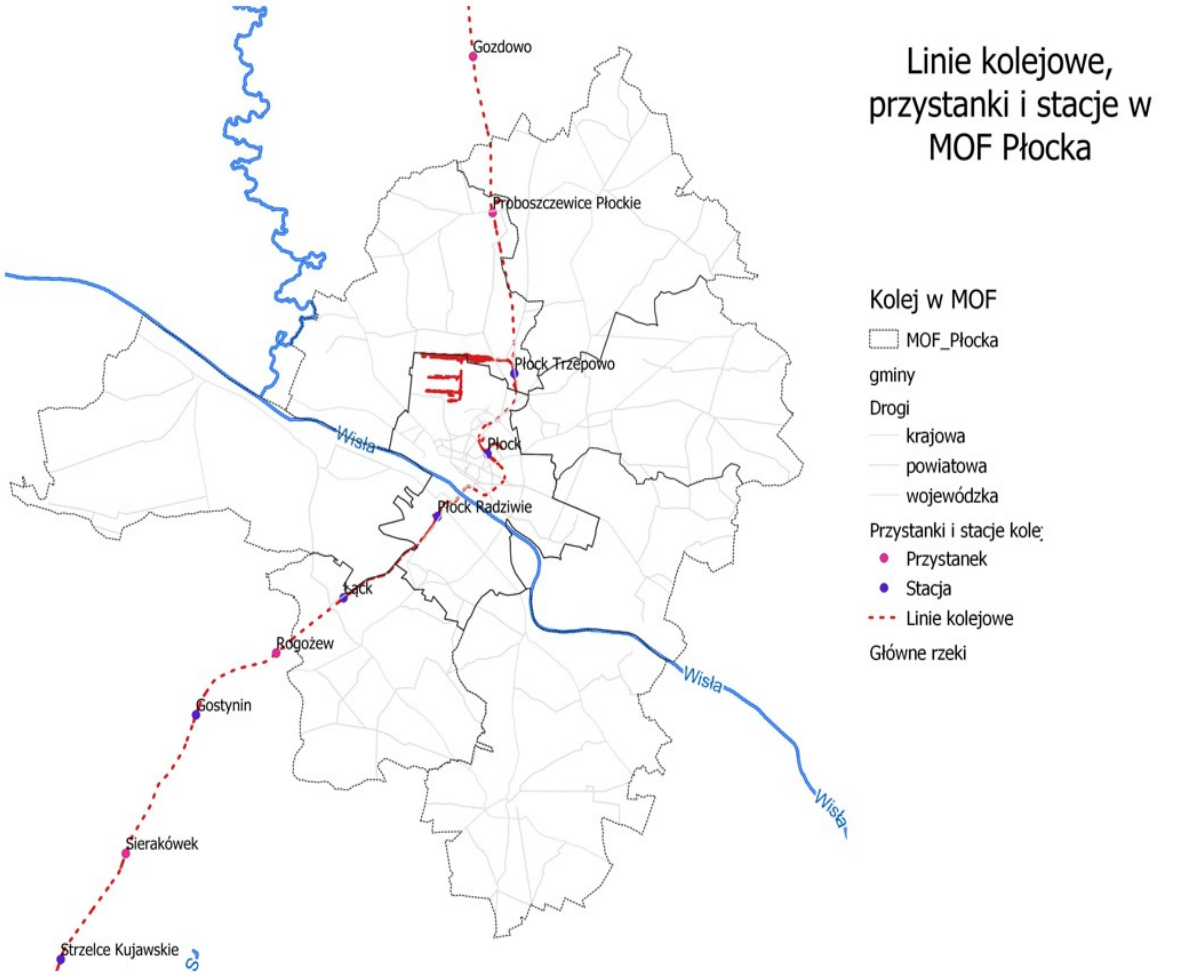
Źródło: http://mapa.plk-sa.pl/ (dostęp 03.03.2021 r.), Linie kolejowe zelektryfikowane (żółty), linie niezelektryfikowane (zielony)

Koleje Mazowieckie zgodnie z rozkładem (obowiązującym od 13 marca do 11 czerwca 2022 r.) w kierunku Sierpca oferują 12 połączeń na dobę w godzinach 5:43–21:05 (czas podróży wynosi ok. 40 min), a w kierunku Kutna – 13 połączeń na dobę w godzinach 4:37–20:39 (czas podróży wynosi ok. 1 godz.). Połączenie w kierunku Kutna uwzględnia również skład „Mazovia" bezpośrednio jadący do Warszawy Wschodniej (czas podróży wynosi 2 godz. 46 min) i nadal jest mało konkurencyjne względem podróży innymi środkami transportu.



Poza dwoma stacjami kolejowymi w centrum Płocka i w jego lewobrzeżnej części na osiedlu Radziwie na terenie MOF Płocka istnieją obecnie 2 stacje kolejowe w Łącku i w Gminie Stara Biała (Nowe Trzepowo) oraz 1 przystanek kolejowy w Gminie Stara Biała (Nowe Proboszczewice) obsługujące jedną linię kolejową.

Rysunek 20 Linie kolejowe, przystanki i stacje na terenie MOF Płocka

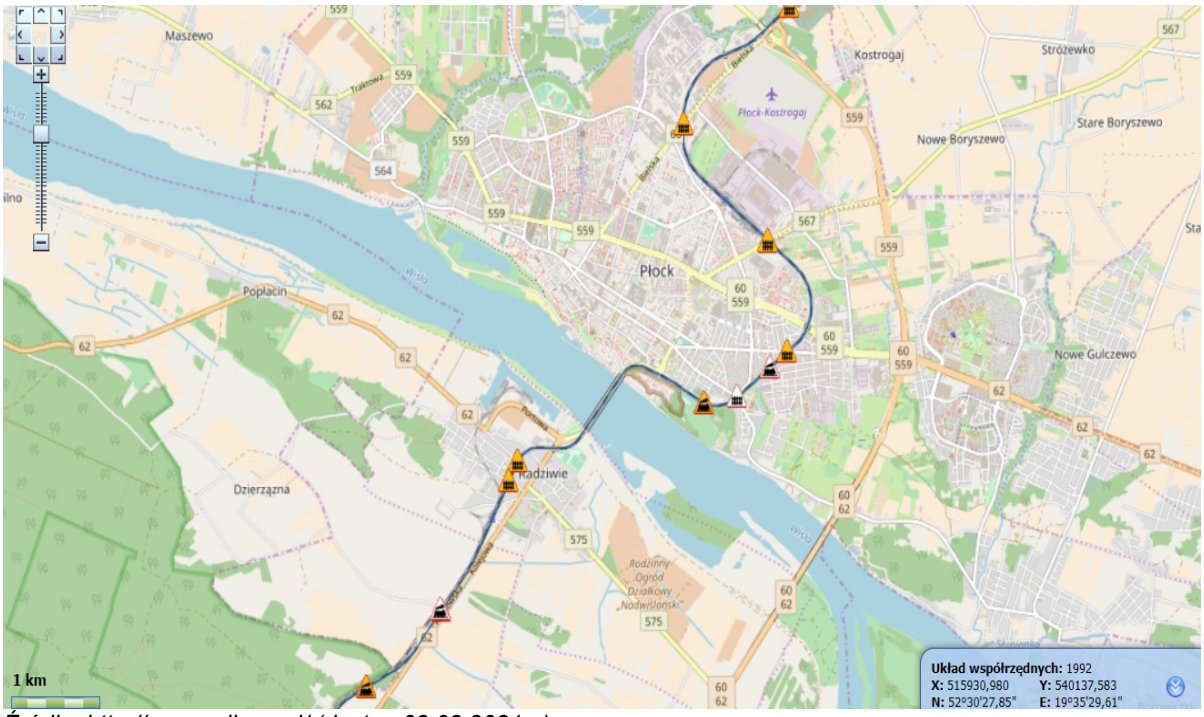


Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

Raport z badania opinii mieszkańców Płocka przeprowadzony w 2017 roku na potrzeby opracowania Strategii Zrównoważonego Rozwoju Miasta Płocka do roku 2030 wskazał, że według 90% Płocczan miasto powinno mieć lepszą komunikację kolejową. Mieszkańcy wykazują bardzo niską skłonność do podróżowania koleją ze względu na niewielką rolę tego środka transportu w skali lokalnej.

W zakresie połączenia kolejowego kluczową sprawą jest budowa linii w kierunku Warszawy, m.in. Płock – Modlin oraz połączenie przez Centralny Port Komunikacyjny.

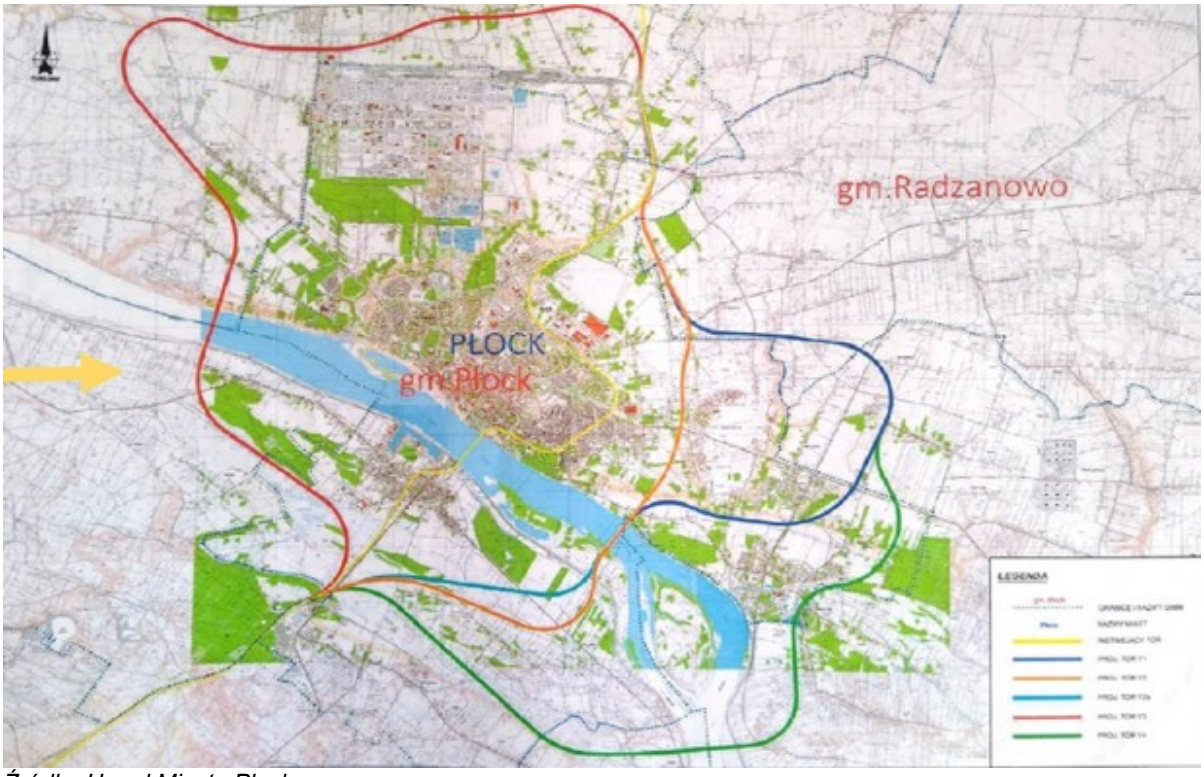
Rysunek 21 Przejazdy kolejowe w Płocku



Źródło: http://mapa.plk-sa.pl/ (dostęp 03.03.2021 r.)

Mimo, iż w Płocku kolej pasażerska wciąż nie stanowi głównego środka transportu publicznego to jednak odgrywa kluczową rolę w przewozach towarowych generowanych przez Płocką rafinerię.
W ramach przygotowywania studium wykonalności modernizacji trasy Kutno – Płock – Sierpc PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały umowę na wstępne wytyczenie towarowej kolejowej obwodnicy Płocka. Inwestycja umożliwiłaby wyprowadzenie z centrum miasta transportowanych z kombinatu rafineryjno-petrochemicznego ładunków niebezpiecznych, jak również wpłynęłaby na upłynnienie ruchu ulicznego. Wielu Płocczan bowiem, codziennie dojeżdżając do pracy i korzystając z samochodów czy autobusów, przecina linię kolejową i często czeka przed opuszczonymi szlabanami przejazdów kolejowych, obserwując długie składy pociągów towarowych. Inwestycja ta jest niezwykle istotna dla miasta i przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa mieszkańców Płocka oraz zmniejszy zanieczyszczenia powietrza smogiem transportowym. Nadal trwają konsultacje dotyczące wyboru najlepszego wariantu przebiegu obwodnicy kolejowej.

Rysunek 22 Proponowane przebiegi towarowej linii obwodowej Miasta Płock



Źródło: Urząd Miasta Płocka

Nowością w połączeniach kolejowych w Płocku jest:

- uruchomienie pod koniec 2021 roku pociągu TLK "Chemik" do Katowic, który umożliwił dotarcie do Łodzi, Częstochowy, Katowic. Czas przejazdu do Katowic zajmuje 5 godzin17minut;
- wprowadzenie po koniec 2021 roku pasażerskich połączeń kolejowych z Płocka do Trójmiasta. Pociąg TLK „ Flisak". Podróż do Gdańska czy Gdyni trwa 5 godzin 20 minut. Uruchomienie połączeń zapewniło wykonanie prac na kluczowym 12-kilometrowym odcinku miedzy Sierpcem a Brodnicą, po którym jeździły tylko pociągi towarowe. Na wyremontowanym odcinku pociągi mogą pojechać aż czterokrotnie szybciej niż przed remontem.

Mieszkańcy MOF Płocka mają świadomość potrzeby modernizacji infrastruktury kolejowej i taboru kolejowego. Podejmowane są różne działania ze strony samorządu w celu stworzenia spójnej i nowoczesnej sieci połączeń. Przeprowadzane są konsultacje dotyczące wypracowania optymalnych rozwiązań dla rządowych projektów kolejowych. Należy jednak zaznaczyć, że generalnie infrastruktury kolejowej w Polsce nie budują miasta czy powiaty. Jest to domena państwa, a zaniedbania dla Płocka dotyczą kilkudziesięciu lat.

W dużych aglomeracjach funkcjonują systemy transportu szynowego, które stanowią istotny czynnik cenotwórczy i wspierający powstawanie intensywnej zabudowy miejskiej. W przypadku Płocka rozbudowa sieci kolejowej o obwodnicę towarową, realizacja nowej linii dedykowanej przede wszystkim kolei dużych prędkości nie wprowadzi możliwości atrakcyjnego lokalnego osobowego transportu szynowego. Ewentualna lokalizacja gęstej sieci nowych przystanków kolejowych mogłaby odnaleźć potencjalnie nowych pasażerów, ale wymaga to przeprowadzenia badań popytu w powiązaniu z planowaną siecią przystanków pasażerskich.

5.5. Transport samochodowy i układ drogowy

Infrastruktura drogowa Płocka składa się głównie z sieci dróg publicznych, jej uzupełnieniem są drogi wewnętrzne. Sieć dróg publicznych na terenie miasta stanowią drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne. Łączna długość sieci dróg publicznych w Płocku zgodnie z danymi z Miejskiego Zarządu Dróg w Płocku z 2021 roku wynosi 288,13 km.
Przez Płock przebiegają dwie drogi krajowe przechodzące przez centrum miasta:

- DK60: Łęczyca – Płock – Ciechanów – Ostrów Mazowiecka (biegnąca ulicami: trasa ks. Jerzego Popiełuszki, ul. Wyszogrodzka, al. marsz. Józefa Piłsudskiego, al. Stanisława Jachowicza i ul. Bielska)
- DK62: Strzelno – Włocławek – Płock – Wyszków – Sokołów Podlaski – Siemiatycze (biegnąca ulicami: Popłacińska, Portowa, Kolejowa, Kutnowska, trasa ks. Jerzego Popiełuszki, ul. Wyszogrodzka)

oraz 4 drogi wojewódzkie funkcjonujące jako drogi jednojezdniowe i komunikujące obszary podmiejskie:

- nr 559 w kierunku północno-zachodnim na Toruń i Lipno
- nr 562 północno-zachodnim w kierunku na Włocławek i Dobrzyń
- nr 567 północno-wschodnim do Płońska
- nr 575 kierunku południowo-wschodnim na Dobrzyków i Gąbin.

Najbliższy dostęp do Autostrady A1 jest oddalony od Płocka około 40 km na południe przez węzeł „Kutno-Północ".
Płock wewnętrznie ma bardzo dobrze rozwiniętą sieć drogową, większość dróg ma wysokie parametry techniczne, co pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo i potencjalną prędkość. Drogi wewnętrzne służą komunikacji na obszarach osiedlowych i zamkniętych, stanowią dojazdy do nieruchomości bądź parkingów.

Poprawa jakości dróg w mieście następuje przede wszystkim poprzez realizowanie zadań inwestycyjnych, które obejmują nie tylko naprawę nawierzchni, ale przede wszystkim poprawę infrastruktury technicznej znajdującej się w pasie drogowym, tj. sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej, sieci elektroenergetycznej czy oświetlenia ulicznego i sygnalizacji świetlnej. Wprowadzane są również usprawnienia organizacyjne podnoszące bezpieczeństwo na drogach.
Działania bieżące przyczyniają się do prawidłowego utrzymania pasów drogowych i wpływają na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kluczowym zadaniem inwestycyjnym była przebudowa Mostu im. Legionów Józefa Piłsudskiego, która zapewniła utrzymanie sprawności obiektu, istotnego w codziennym przemieszczaniu się pomiędzy dwiema częściami miasta. W zakresie przebudowy dróg Miejski Zarząd Dróg realizował w 2020 roku inwestycje w ulicach: Kilińskiego, Mostowa, Kolejowa, 3 Maja, Kredytowa, Grabówka, Bukowa, Żabia. Z późniejszych inwestycji na uwagę zasługuje:
- przebudowa fragmentu ul. Fryderyka Chopina i Spółdzielczej, leżącego między skrzyżowaniem z ul. Otolińską, a wiaduktem w al. marsz. Józefa Piłsudskiego, mająca na celu zmodernizowanie kolektorów deszczowych, utworzenie nowej nawierzchni, chodników i drogi rowerowej, poprawienie zatoki autobusowej oraz powstanie ronda;
- remont ulicy Raczkowizny, która jest jedną z dróg łączących miasto z gminą Słupno oraz trasą krajową nr 62 w kierunku Warszawy;
- remont ulicy Kolejowej, czyli ostatni etap modernizacji głównej drogi przecinającej lewobrzeżną część Płocka, obejmuje odcinek pomiędzy ulicami Zieloną, a Portową oraz budowę nowej kanalizacji, nawierzchni, chodników i trasy rowerowej.
- budowa ulicy Herbacianej.

Przekształcanie infrastruktury drogowej odbywa się nie tylko poprzez przebudowę istniejących odcinków dróg, ale również poprzez budowanie tras obwodowych miasta i obszarów zurbanizowanych.
W Płocku wybudowanie obwodnicy północno-zachodniej przyczyniło się do rozwoju komunikacyjnego miasta oraz otworzyło tereny pod nowe inwestycje. Prace budowlane podzielono

na 3 etapy. Wraz z obwodnicą powstały obiekty inżynieryjne: dwa wiadukty - kolejowy i drogowy oraz 3 mosty. Zbudowanie obwodnicy pozwoliło na całkowite wyprowadzenie z miasta ruchu pojazdów tranzytowych, poruszających się na trasie Kutno - Ciechanów, skróciło czas podróży, np. dla mieszkańców podróżujących z Podolszyc w kierunku terenów przemysłowych, a tym samym odciążyło ruch na głównych arteriach miasta.

Rysunek 23 Północno-Zachodnia Obwodnica Płocka



Źródło: Urząd Miasta Płocka

Inwestycje prowadzone w ciągu ostatnich lat w Płocku, polegające na budowie nowych dróg osiedlowych, przebudowie arterii komunikacyjnych obsługujących duże osiedla mieszkaniowe, poprawiły warunki podróżowania po istniejących wcześniej drogach nieutwardzonych lub będących w złym stanie technicznym. Inwestycje dotyczące budowy tras zbiorczo-obwodowych komunikujących tereny przemysłowe i spinających dwie drogi krajowe, przebudowa arterii komunikacyjnych obsługujących i prowadzących ruch na zewnątrz miasta, poprawiły warunki podróżowania, nie przyczyniły się do modyfikacji pasów drogowych wewnątrz miasta ograniczających ruch pojazdów osobowych, a tym samym wsparcia transportu zbiorowego i mikromobilności w wystarczającym stopniu.
Wdrożenie Strategii Rozwoju Elektromobilności w Płocku w 2020 roku, w ramach której powstało ponad 60 punktów ładowania samochodów elektrycznych, stworzyło natomiast realne perspektywy na poprawę stanu technicznego pojazdów poruszających się po mieście, a dzięki temu na redukcję emisji transportowej.

Przez MOF Płocka przebiegają dwie drogi krajowe:

- DK60: Łęczyca - Kutno - Gostynin - Łąck - Płock - Bielsk- Drobin - Ciechanów - Różan - Ostrów Mazowiecka,
- DK62: Płock - Wyszogród - Zakroczym - Serock - Wyszków - Łochów - Węgrów - Sokołów Podlaski,

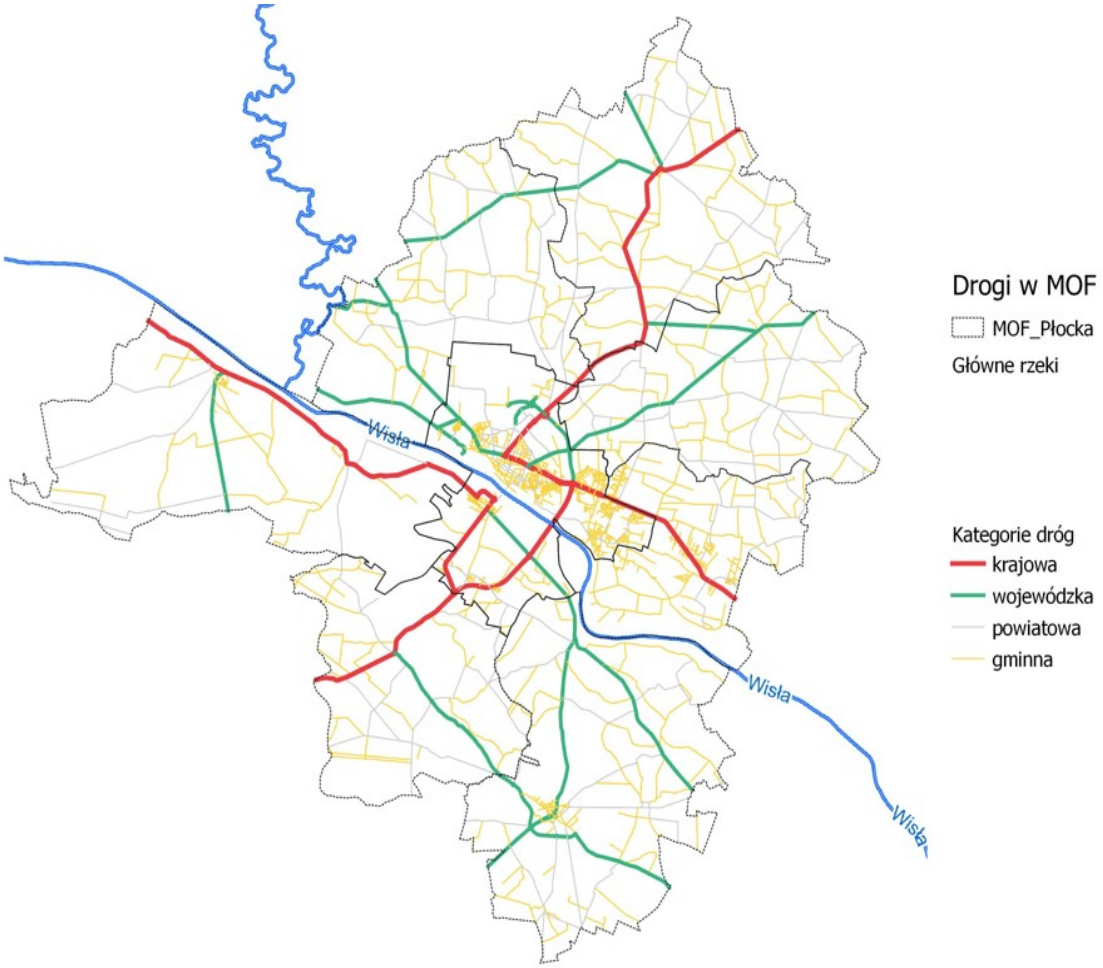
oraz 11 dróg wojewódzkich:

- nr 540 Bielsk - Proboszczewice - Sikórz,

- nr 559 Lipno - Jasień - Brudzeń Duży - Sikórz - Płock,
- nr 555 Srebrna - Siecień - Murzynowo - Stary Duninów,
- nr 560 Brodnica - Rypin - Sierpc - Bielsk,
- nr 562 Szpetal Górny - Dobrzyń nad Wisłą - Biskupice - Płock,
- nr 567 Płock - Rogozino - Ciółkowo - Góra,
- nr 568 Goślice - Męczenino - Ciółkowo,
- nr 573 Żychlin - Gostynin - Nowy Duninów,
- nr 574 Dobrzyków - Gąbin - Sewerynów,
- nr 575 Płock - Dobrzyków - Słubice - Iłów - Kamion - Śladów - Secemin Polski - Nowy Kazuń,
- nr 577 Łąck - Gąbin - Sanniki - Ruszki.

Ważnym uzupełnieniem istniejącej infrastruktury drogowej w MOF Płocka jest sieć dróg powiatowych i gminnych, które zapewniają komunikację pomiędzy mniejszymi miejscowościami w gminach. Na terenach gmin znajdują się również drogi wewnętrzne niezaliczone do dróg publicznych. Są to najczęściej drogi powstałe w wyniku nowych podziałów, drogi na osiedlach mieszkaniowych, drogi dojazdowe do gruntów rolnych i leśnych oraz pętle autobusowe itp. W ostatnich latach na terenach gmin realizowano modernizacje dróg gminnych. Dalsze działania modernizacyjne oraz budowa nowych dróg będą wpływały pozytywnie na rozwój OF w zakresie budowy chodników, zatok autobusowych, wiat przystankowych, azylów dla pieszych.

Rysunek 24 Drogi MOF



Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

Tabela 16 Infrastruktura drogowa MOF Płocka

Gminy	l. dróg krajowych	dł. dróg krajowych	l. dróg wojewódzkich	dł. dróg wojewódzkich	l. dróg powiatowych	dł. dróg powiatowych	l. dróg gminnych	dł. dróg gminnych
Płock	2	32 km	4	22,1 km	24	47,1 km	383	186,9 km
Stara Biała	1	1 km	4	24,83 km	10	45,72 km	29	69,14 km
Bielsk	1	13,48 km	3	10,61 km	12	45,54 km	32	83,6 km
Radzanowo	1	1,3 km	2	19 km	14	58,96 km	29	76 km
Słupno	1	5,66 km	-	-	9	26,25 km	127	110,08 km
Gąbin	-	-	3	24,38 km	23	61,46 km	89	120,72 km
Łąck	1	8,8 km	1	8 km	10	44,47 km	29	59 km
Nowy Duninów	1	18,9 km	1	6,6 km	6	35,80 km	30	54,2 km

Źródło: Miejski Zarząd Dróg w Płocku, Raporty strategiczno-diagnostyczne MOF Płocka

Analizując dane z okolicznych gmin Płocka można zauważyć, że pod względem długości dróg wojewódzkich najlepiej wypada Gmina Stara Biała. Jedną z największych inwestycji drogowych realizowanych w gminie w ostatnich latach była podpisana w 2018 roku umowa z wykonawcą na budowę układu komunikacyjnego Nowa Biała – Maszewo Duże. Wybudowanie dróg stanowiło połączenie drogi gminnej Nowa Biała – Mańkowo z drogą wojewódzką nr 559 w Maszewie Dużym i doskonale uzupełniło ulice dojazdowe do nowo wybudowanej hali sportowej w Maszewie Dużym. Nowa droga poprawiła bezpieczeństwo dzieci uczęszczających do szkoły podstawowej w Maszewie Dużym oraz wpłynęła na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej terenów w jej pobliżu.
Najdłuższy odcinek drogi krajowej przebiega przez Gminę Nowy Duninów, natomiast najbardziej rozwiniętą sieć dróg powiatowych oraz gminnych ma Miasto i Gmina Gąbin.
Gmina Słupno znajduje się na drugim miejscu pod względem długości dróg gminnych. Inwestycjami poprawiającymi komunikację w kierunku Płock-Słupno i Słupno-Płock oraz stanowiącymi alternatywę dla DK 62 były przebudowy dróg gminnych: na drodze Płock - Rydzyno, ulicy Słowiańskiej i ulicy Piastowskiej.
Infrastruktura drogowa jest czynnikiem, który może wpłynąć na rozwój inwestycyjny gmin i może być czynnikiem determinującym, a na pewno branym pod uwagę przez potencjalnych mieszkańców, którzy zdecydowaliby osiedlić się na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka. Kluczową inwestycją w zakresie infrastruktury drogowej w Gąbinie była budowa południowo-zachodniej obwodnicy, która otworzyła zupełnie nowe możliwości rozwojowe i strategiczne dla miasta jak i dla całego regionu. Na przełomie roku 2019 i 2020, wybudowano łącznik obwodnicy, tworzący połączenie między obwodnicą a dotychczasowym odcinkiem drogi wojewódzkiej 577.

Rysunek 25 Obwodnica Gąbina

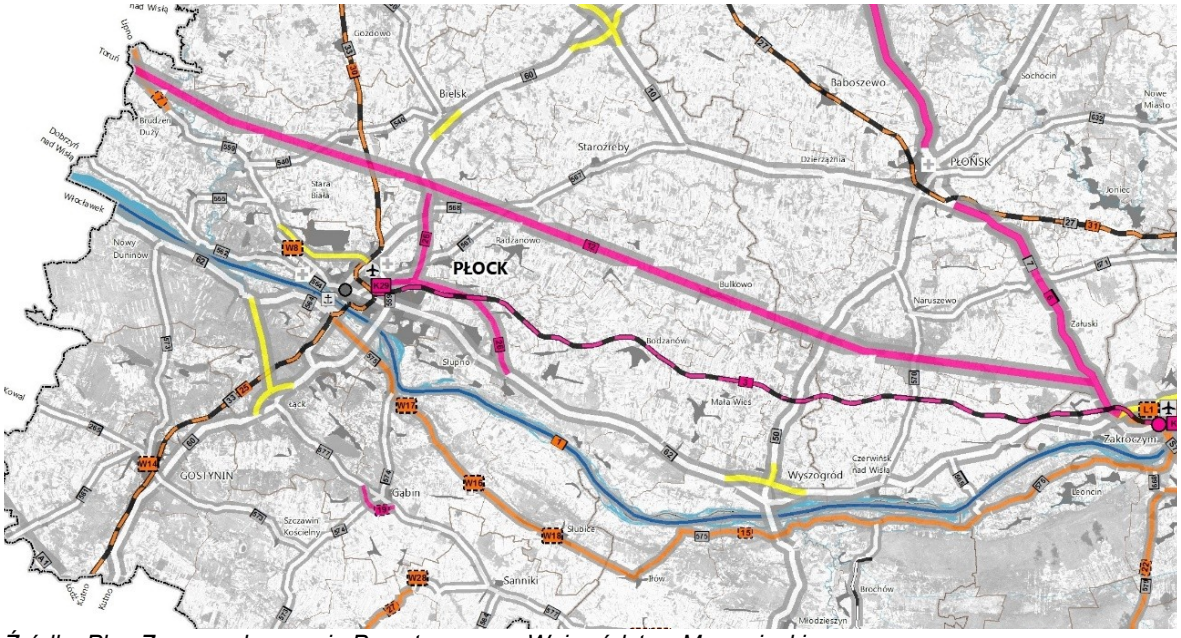


Źródło: Urząd Miasta i Gminy Gąbin

W Łącku w 2020 roku została zawarta umowa na opracowanie dokumentacji dla obwodnicy Łącka w ciągu DK60. Inwestycja powstanie w ramach rządowego Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030. Ogłoszenie przetargu jest planowane w 2024 roku, a realizacja zadania jest przewidziana w latach 2026-2028.
Połączenia transportowe zewnętrzne stanowią istotny problem w Płocku. Planów nakreślających wizje nowych połączeń kolejowych do Warszawy lub dróg szybkiego ruchu nie udało się dotychczas zaprojektować. Ostatnią inwestycją zewnętrzną, przełomową z punktu widzenia transportu, była oddana do użytku blisko sto lat temu linia kolejowa Kutno-Płock, która w chwili obecnej służy transportowi towarowemu i pasażerskiemu. W międzyczasie powstały inwestycje oparte o jednojezdniowe drogi i dwa mosty przez rzekę Wisłę obsługujące ruch towarowy i osobowy: Most im. Legionów Józefa Piłsudskiego i Most Solidarności.
W regionalny układ komunikacyjny wpisuje się przeprawa w Wyszogrodzie oraz przeprawa po koronie zapory we Włocławku.

Obraz zewnętrznych połączeń został zaprezentowany na mapie tematycznej zawartej w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, na mapie głównej nie ma jednak kolei do Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Rysunek 26 Schemat powiązań zewnętrznych planowanych dla Miasta Płocka



Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego

Aktualnie postulowane dla Płocka kluczowe zewnętrzne połączenia drogowe to przede wszystkim realizacja drogi ekspresowej S10, która ma połączyć obwodnicę Warszawy z Płockiem, a w kierunku zachodnim z Toruniem. Przebieg tej trasy został przyjęty Rozporządzeniem Rady Ministrów w dniu 13 października 2015 roku zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 1734). W opracowanych dokumentach SSL (Strategiczne Studium Lokalizacyjne) inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego wskazano możliwe warianty przebiegu drogi S10, gdzie na przecięciu drogi krajowej nr 60 zaproponowano dwa włączenia: pierwszy bliżej granic administracyjnych Płocka, drugi bliżej Bielska. Jednogłośna rekomendacja Prezydenta Miasta Płocka i Rady Miasta Płocka dla wariantu bliżej Płocka na razie nie uzyskała potwierdzenia po stronie rządowej. Pod koniec 2021 roku GDDKiA ogłosiła przetarg na dokumentację techniczną odcinka drogi od granicy województwa kujawsko-pomorskiego do obwodnicy Warszawy, czyli odcinka najważniejszego z punktu widzenia Płocka. Dalszy etap prac będzie możliwy jednak dopiero po zapewnieniu finansowania.

Działania modernizacyjne na sieci drogowej są podejmowane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad dla drogi krajowej nr 60 i 62. Odcinki tych dróg były remontowane na najbardziej zniszczonych fragmentach.
W 2018 r. zostało podpisane porozumienie miasta Płocka z Oddziałem GDDKIA w zakresie wspólnej rozbudowy drogi krajowej nr 62 na odcinku ul. Wyszogrodzkiej od al. Armii Krajowej do granicy miasta. Porozumienie reguluje wzajemne prawa i obowiązki Stron w związku z przygotowaniem, realizacją i finansowaniem inwestycji, a jego głównym celem jest poprawa bezpieczeństwa oraz płynności ruchu na drodze krajowej nr 62, będącej jednocześnie drogą wylotową z Płocka w kierunku Warszawy. Harmonogram realizacji porozumienia obejmuje prace projektowe wraz z uzyskaniem decyzji ZRID i wykonaniem robót budowlanych. Na początku 2022 roku podpisany został aneks do Programu inwestycji dla rozbudowy trasy na odcinku od Alei Armii Krajowej do granicy miasta. Prace budowlane podzielono na dwa odcinki – od Armii Krajowej do Harcerskiej i od Harcerskiej do granicy miasta. Realizacja robót została zaplanowana na lata 2025-2027.
W ramach inwestycji GDDKiA planowana jest także przebudowa odcinka pomiędzy Płockiem a Wyszogrodem na długości ok. 30 km od granicy Miasta Płock do rejonu skrzyżowania z DK-50, z przebiegiem przez Gminę Słupno.

Cała inwestycja modernizacji DK-62 na odcinku Płock-Wyszogród ma na celu poprawę połączenia komunikacyjnego Płock-Warszawa, poprzez poprawę warunków technicznych trasy, tj. bezpieczeństwa w ruchu drogowym, komfortu i szybkości podróży.

Przy podejmowaniu decyzji inwestycyjnych dotyczących budowy nowych dróg czy modernizacji już istniejących często wykorzystywane są różne analizy ruchu drogowego, które umożliwiają identyfikację miejsc, które są szczególnie narażone na podwyższone obciążenie ruchem drogowym. Skrzyżowania stanowią obszar, w którym następuje koneksja między wszystkimi uczestnikami ruchu, włącznie z pieszymi, a przez to są jednym z najbardziej newralgicznych elementów infrastruktury drogowej ze względu na możliwość występowania dużej liczby punktów kolizji.
W Płocku analizy natężenia ruchu drogowego na głównych skrzyżowaniach wykonywane są przez Miejski Zarząd Dróg. Wyniki badań pozwalają na bieżąco doskonalić ustawienia programów sterujących sygnalizacją, dostosowywać i usprawniać organizację ruchu, a przede wszystkim poprawiać bezpieczeństwo.

Tabela 17 Natężenie ruchu na głównych skrzyżowaniach w Płocku

Lp	skrzyżowanie	środki transportu						razem
		motocykl	samochód osobowy	lekki samochód ciężarowy (Dostawczy)	samochód ciężarowy bez przyczepy, samochód specjalny, ciągnik siodłowy bez naczepy	samochód ciężarowy z przyczepą, ciągnik siodłowy z naczepą	autobus	
1	Dobrzyńska - Zglenickiego	1	18075	1027	208	7	166	19484
2	Łukasiewicza – Długa	5	9525	233	358	765	187	11073
3	Łukasiewicza - 7 Czerwca 1991 roku	4	10871	502	372	652	300	12701
4	Łukasiewicza – Gałczyńskiego	1	13409	298	117	4	593	14422
5	Łukasiewicza - Miodowa	3	19846	799	70	7	486	21211
6	Łukasiewicza - Kobylińskiego	4	28113	611	78	116	509	29431
7	Narodowych Sił Zbrojnych - Przemysłowa	3	23204	1029	1469	89	765	26559
8	Bielska - Chopina	7	27349	1985	1240	83	426	31090
9	Kilińskiego - Piłsudskiego	3	41383	687	300	24	907	43304
10	Otolińska - Piłsudskiego	3	34047	851	183	25	390	35499
11	Otolińska - Targowa	9	17444	616	1581	132	138	19920
12	Otolińska - Chopina	12	24077	571	163	72	406	25301
13	Otolińska - Mazowieckiego	4	12660	1339	1695	151	103	15952
14	Wyszogrodzka - Popiełuszki	14	115141	5141	5302	284	1885	127767
15	Wyszogrodzka - Armii Krajowej (Mazovia)	10	52689	3525	1410	180	1311	59125
16	Wyszogrodzka - Armii Krajowej (Wisła)	11	36443	805	975	84	748	39066
17	Jana Pawła II - Nowickiego	4	8236	235	24	4	463	8966
18	Słoneczna - Południowa	2	9820	232	19	0	65	10138
19	Wyszogrodzka - Piłsudskiego	8	53879	1827	424	55	1039	57232
20	Bielska - Sienkiewicza	0	18913	229	43	0	597	19782
21	Dobrzyńska - Kazimierza Wielkiego	0	12562	405	33	1	3	13004
22	Kilińskiego - Sienkiewicza	2	20744	401	265	52	537	22001
	razem	110	608430	23348	16329	2787	12024	663028

Źródło: Miejski Zarząd Dróg w Płocku

Najbardziej zatłoczonymi skrzyżowaniami są:
- Wyszogrodzka - ks. Jerzego Popiełuszki,
- Wyszogrodzka - marsz. Józefa Piłsudskiego,

- Jana Kilińskiego - marsz. Józefa Piłsudskiego,
- Wyszogrodzka - Armii Krajowej (Wisła).

Dla tych skrzyżowaniach zaobserwowano największy ruch wszystkich typów pojazdów. Dla pojazdów ciężarowych równie duże znaczenie mają skrzyżowania:

- Bielska - Fryderyka Chopina,
- Otolińska - Tadeusza Mazowieckiego,
- Narodowych Sił Zbrojnych - Przemysłowa,
- Dobrzyńska - Witolda Zglenickiego.

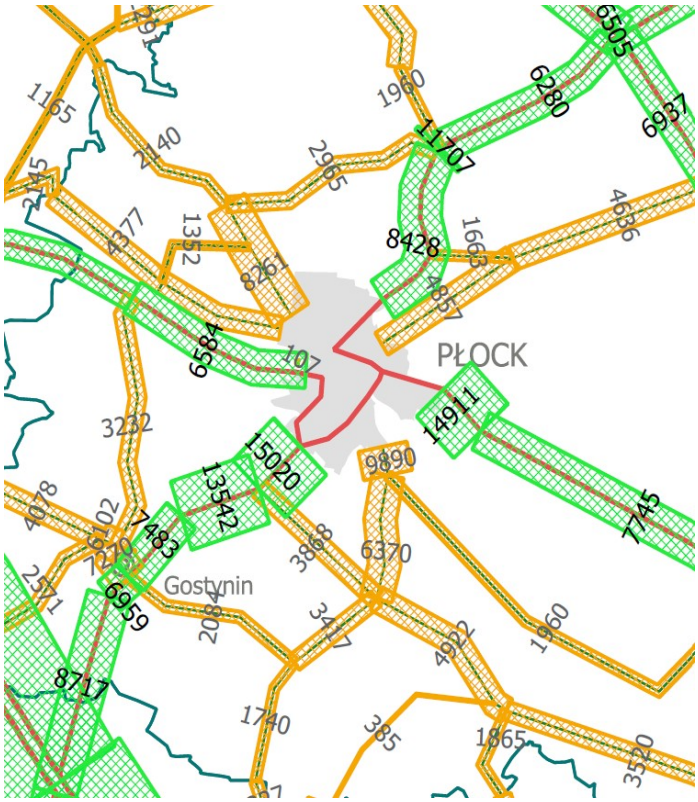
Upłynnienie ruchu w mieście ułatwiają zamontowane na kilku większych skrzyżowaniach w Płocku sekundniki, które pozwalają określić czas wyświetlania światła. Innym rozwiązaniem jest budowa rond zastępujących tradycyjne skrzyżowania w Płocku, które zapewniają bezpieczeństwo ruchu drogowego dla wszystkich użytkowników drogi. Buspasy również mają za zadanie usprawnienie ruchu drogowego, szczególnie w miejscach, które w godzinach szczytu stają się źródłem zatoru.

Na terenie gmin MOF były prowadzone badania natężenia ruchu przez GDDKiA - GPR. Podstawowym celem GPR jest uzyskanie, na podstawie przeprowadzonych pomiarów bezpośrednich, najważniejszych parametrów oraz charakterystyk ruchu drogowego dla wszystkich odcinków sieci dróg krajowych i wojewódzkich objętych pomiarem. Do podstawowych parametrów ruchu drogowego zalicza się:

- średni dobowy ruch w roku,
- miarodajne godzinowe natężenie ruchu,
- średnią prędkość podróży.

W zakresie danych liczbowych związanych z ilością średniodobowego ruchu pojazdów udostępnione zostały przez GDDKiA wyniki badania z lat 2020/2021, które zobrazowane zostały na poniższej mapie.

Rysunek 27 Mapa z wielkością SDRR (Średni dobowy Ruch Roczny) na drogach krajowych i wojewódzkich w GPR 2020/2021na terenie MOF Płocka



Źródło: https://www.gov.pl/web/gddkia/generalny-pomiar-ruchu-20202021 (dostęp 06.02.2022 r.)

Uwzględniając, że w większości ruch z lewobrzeżnej części Płocka ukierunkowany jest na przekroczenie rzeki Wisły, to ruch na płockich mostach związany z pozamiejskimi przejazdami będzie wynosił 31494 pojazdów na dobę. Podczas gdy ruch pozamiejski na prawobrzeżnej części generuje 40834 pojazdów na dobę.
Natężenie ruchu potęgowane jest przez rosnącą liczbę zarejestrowanych samochodów osobowych na terenie powiatu płockiego i MOF Płocka.

Tabela 18 Wskaźnik motoryzacji (liczba samochodów osobowych) na 1000 mieszkańców w Płocku i powiecie płockim w latach 2014-2021

Gmina	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Płock	557,9	575,7	595,2	619,3	651,7	678,8	724,2	748,2
powiat płocki	705,4	731,0	758,1	785,7	817,6	855,2	892,1	926,2

Źródło: Miejski Zeszyt Statystyczny nr 29

W celu ograniczenia natężenia ruchu samochodów osobowych w ramach programu mobilności miejskiej został rozbudowany parking typu „P&R" w rejonie cmentarza komunalnego przy ul. Bielskiej w Płocku. Dostępnych jest 315 miejsc, w tym 30 miejsc dla niepełnosprawnych oraz miejsca dla rowerów. Podróżni mogą zostawić samochód czy rower i skorzystać z komunikacji miejskiej.
Ważną inwestycją dla miasta jest też wybudowanie parkingu typu „P&R" przy płockim ZOO. Parking posiada 130 miejsc postojowych, przy wjeździe umieszczony został specjalny wyświetlacz informujący kierowców o liczbie wolnych miejsc parkingowych. Wraz z parkingiem powstała też droga dojazdowa wraz z kanalizacją deszczową i oświetleniem, a także zbiornik retencyjny.

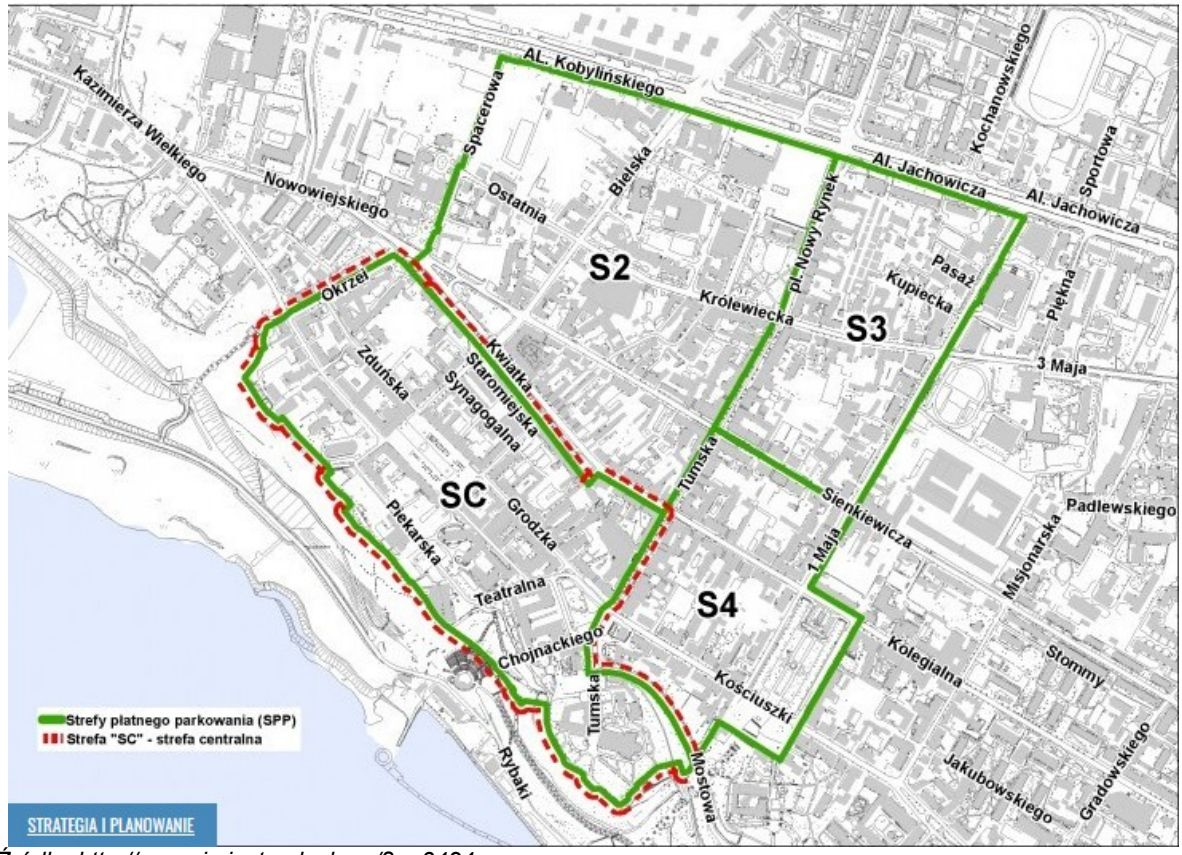
Rysunek 28 Parking P&R przy cmentarzu komunalnym w Płocku



Źródło: Urząd Miasta Płocka

W realizacji lokalnej polityki transportowej istotne jest wyznaczenie SPP. W Płocku taka strefa została utworzona w obszarze śródmieścia w związku z deficytem miejsc postojowych w obszarze centralnym miasta i problemami z parkowaniem pojazdów. Uporządkowanie parkowania pojazdów przyniosło oczekiwaną rotację na miejscach parkingowych, a dodatkowo w dotychczas niezagospodarowanych obszarach pojawiły się parkingi obsługujące stałych klientów. Strefa płatnego parkowania dzieli się na strefy: SC, S2, S3 i S4. Opłaty za parkowanie pobierane są od poniedziałku do piątku w godzinach 8:00 – 17:00. Stawki za parkowanie zostały ustalone na dużo niższym poziomie niż regulacja ustawowa. Dodatkowo wprowadzono bezpłatne pierwsze 30 min dla posiadaczy „Karty Mieszkańca" oraz preferencyjne opłaty dla mieszkańców SPP, obniżono opłatę miesięczną i dzienną oraz stworzono możliwość opłacenia parkowania za pomocą aplikacji mobilnych, co sprawia, że płocka SPP jest przyjazna dla użytkowników. Dodatkowo miasto jest w trakcie wprowadzania systemu „Smart Parking", który dzięki wmontowanym w ziemi specjalnym czujnikom parkowania, umożliwi kierowcom szybkie zidentyfikowanie wolnych miejsc w SPP, a także ekspresową opłatę poprzez aplikację do pobrania.

Rysunek 29 Strefy płatnego parkowania



Źródło: http://rozwojmiasta.plock.eu/?p=3424

5.6. Transport wodny

W Płocku znajduje się port rzeczny (wraz ze stocznią rzeczną i portem jachtowym). Miasto leży przy międzynarodowej drodze wodnej E-40 z Gdańska, przez Tczew, Warszawę, Brześć do Dniepru i portu w Odessie nad Morzem Czarnym. Na odcinku Płock – Włocławek znajduje się najdłuższy w Polsce odcinek drogi wodnej V klasy – spełniającej wymogi stawiane międzynarodowym drogom

wodnym. Jednak ten sposób transportu towarów wykorzystywany jest sporadycznie, a żegluga pasażerska opiera się wyłącznie na świadczeniu okresowych usług turystycznych.
Transport wodny jest traktowany jako alternatywa dla transportu samochodowego, a więc wpływa na zmniejszenie kongestii motoryzacyjnej, dla Płocka może mieć znaczenie w zakresie towarowego transportu wodnego.
Na terenie pozostałych JST MOF Płocka nie występuje transport wodny.

5.7. Transport lotniczy

Wśród zewnętrznych połączeń komunikacyjnych dla miast i ich obszarów funkcjonalnych coraz ważniejszym elementem jest transport lotniczy. Płock nie posiada w swoich granicach portu lotniczego międzynarodowego. Z punktu widzenia obsługi miast lokalizacja portów lotniczych odbywa się w obszarach poza aglomeracjami miejskimi, z uwzględnieniem środowiskowych uwarunkowań, a także dobrej komunikacji kolejowej i drogowej. Warszawskie Lotnisko Chopina, największy port lotniczy w Polsce, położone jest w odległości 130 km od Płocka, a czas podróży wynosi od 1 godz. 40 min do 2 godz. 50 min, w zależności od warunków drogowych. Bliżej Płocka – w odległości 70 km, czyli około 1 godziny podróży – znajduje się międzynarodowy Port Lotniczy Warszawa – Modlin w Nowym Dworze Mazowieckim. Lotnisko Warszawa – Modlin jest dostępne dla płocczan transportem drogowym, w tym połączeniami autobusowymi. Społeczność miasta silnie zabiega o realizację połączenia kolejowego właśnie na trasie Warszawa – Modlin – Płock – Toruń, co umożliwiłoby dogodny i szybki dojazd transportem zbiorowym.
W Płocku funkcjonuje obecnie lotnisko trawiaste obsługiwane przez Aeroklub Ziemi Mazowieckiej. Od 1970 roku figuruje w ewidencji lotnisk Urzędu Lotnictwa Cywilnego pod poz. 24 (nr rejestracyjny 26).

Rysunek 30 Lotnisko trawiaste Płock



Źródło: Urząd Miasta Płocka

Miasto Płock przystąpiło do opracowania dokumentacji technicznej dla przebudowy lotniska. W dniu 7 marca 2022 roku Wojewoda Mazowiecki wydał decyzję nr 37/SPEC/2022 o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego, w której zezwolił na realizację przebudowy lotniska Płock, w zakresie budowy drogi startowej wyposażonej w płaszczyznę do zawracania, chodników, drogi pożarowej, ogrodzenia, stacji transformatorowej wraz z budową i rozbiórką niezbędnej infrastruktury towarzyszącej.
Pozostałe JST MOF Płocka nie posiadają na swoim terenie żadnego lotniska.

5.8. Aspekt turystyczny w mobilności miejskiej

Podejście SUMP może być dobrym i skutecznym rozwiązaniem do zastosowania w obszarach peryferyjnych i turystycznych, pozwalając na spójne, strategiczne i długoterminowe wdrażanie polityki mobilności. Dobrze zaplanowany transport jest skutecznym mechanizmem wspomagającym działalność turystyczną.
Transport jest istotny dla turystyki ponieważ m.in. zapewnia ruch turystów z miejsca początkowego do docelowego, oraz oddziałuje jako sposób tego ruchu w obrębie destynacji, umożliwiając większe rozproszenie odwiedzających i w rezultacie maksymalne zbliżenie przepływów odwiedzających do obszarów, które w innych okolicznościach nie byłoby możliwe. Transport często może być pojedynczym najważniejszym czynnikiem determinującym rentowność sektora turystycznego, zwłaszcza w przypadku odległych destynacji. W obrębie destynacji turystycznej popyt na transport zgłaszają trzy kategorie użytkowników, mające zróżnicowane oczekiwania i postawy wobec transportu, a mianowicie:

- społeczność lokalna (stali mieszkańcy),
- pracownicy sektora turystyki (niekoniecznie miejscowi)
- turyści.

Wszyscy ci użytkownicy potencjalnie konkurują o transport w kategoriach dostępu do przewoźników publicznych, przestrzeni drogowej, miejsc parkingowych, ścieżek rowerowych i pieszych. Istnieje rodzaj synergii między turystyką i transportem, lecz bardzo często trudno wydzielić transport w celach turystycznych od pozostałego. W praktyce, w miejscach docelowych, turyści chętniej i częściej wykorzystują lepiej rozwinięty transport publiczny w obszarach zurbanizowanych, natomiast zdecydowanie słabiej w oddalonych obszarach wiejskich, gdzie transport charakteryzuje się znacznie mniejszą częstością kursowania i zazwyczaj ogranicza się głównie do przewozów autobusowych. W obszarach wiejskich najistotniejszą rolę odgrywa stale prywatny samochód.[3]

W przypadkach, gdy transport publiczny bądź samochodowy nie jest dostępny albo potrzebny podróże odbywają się pieszo albo rowerem.

Znaczną część turystów odwiedzających Płock stanowią grupy zorganizowane. Z tego względu konieczne jest wyznaczenie odpowiedniej liczby miejsc postojowych. W Płocku zostały utworzone specjalne miejsca postojowe przeznaczone tylko dla autokarów zapewniając turystom możliwość komfortowego zwiedzania miasta. Takie miejsca parkingowe znajduja się na parkingu przy ZOO, Orlen Arenie, czy ul. Tadeusza Kościuszki. W Polityce Parkingowej Miasta Płocka sugeruje się udostępnienie i wyraźne oznaczenie miejsc czasowego zatrzymania autokaru w obrębie historycznego centrum miasta, w którym autokary mogłyby się zatrzymywać wypuścić lub zabrać turystów i następnie udać się na parking nawet w dalszej części Płocka.

Transport kolejowy, wodny czy lotniczy stanowi znikomy udział w płockich przewozach turystycznych.

W zakresie transportu kolejowego na rozwój turystyki w Płocku wpływ ma wprowadzenie w 2021 roku połączeń kolejowych do Katowic i Trójmiasta oraz plan budowy linii kolejowej CPK - Płock - Włocławek. Modernizacja i rozbudowa infrastruktury liniowej oraz wprowadzenie nowoczesnych środków transportu, zapewniących szybszy czas przejazdu zachęci turystów odwiedzających Płock do podróży koleją.

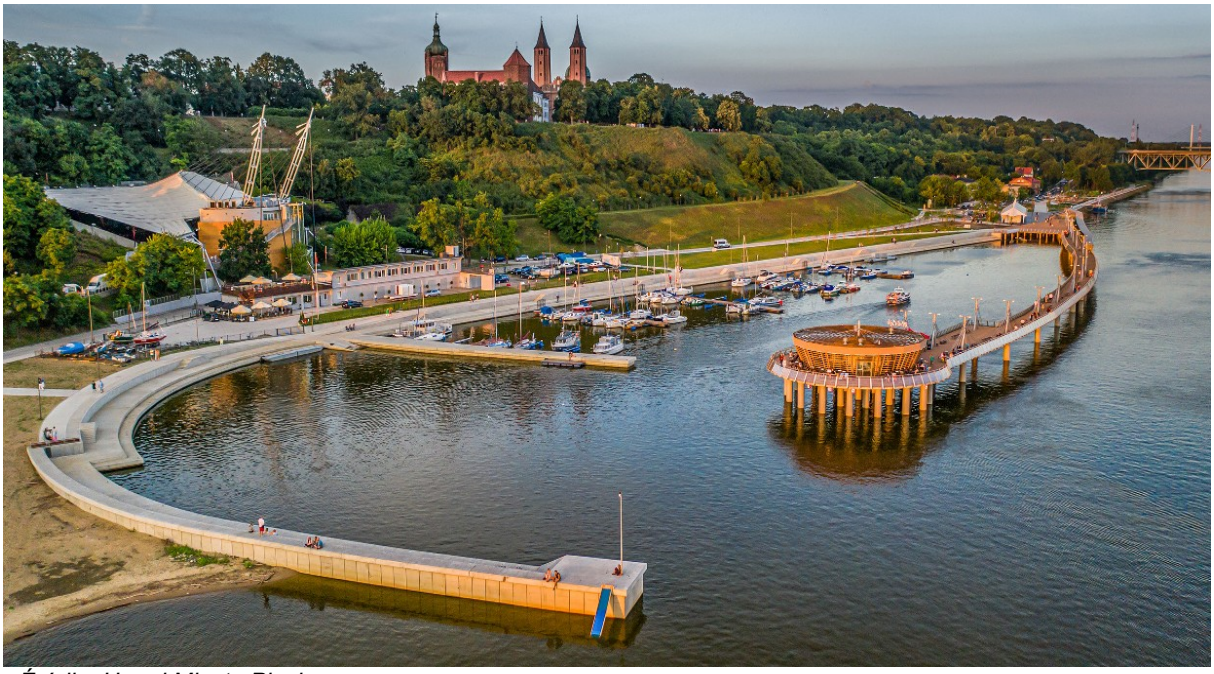
W sektorze wodnym w ramach transportu turystycznego w Płocku organizowane są rejsy po Wiśle. Niedaleko płockiego ZOO znajduje się przystań statków pasażerskich, z której można odbyć rejs po

3 Współdziałanie, rola i sposoby transportu w turystyce i rekreacji, Zbigniew Taylor, Przegląd Geograficzny, tom 90, zeszyt 4, s. 531-555, Warszawa, 2018 r. https://rcin.org.pl/Content/68039/PDF/WA51_87986_r2018-t90-z4_Przeg-Geogr-Taylor.pdf

Wiśle. Do dyspozycji są dwa statki o pojemności 150 oraz 12 osób. Istnieje również możliwość wynajęcia szybkiej, łodzi motorowej, która może pomieścić 8 osób. Modernizacja przystani w Płocku otworzyła drogę do rozwoju atrakcji turystycznych. W ramach rozwoju obszaru związanego z turystyką wodną pojawiają się w przestrzeni publicznej różne inicjatywy i działania pasjonatów nastawionych na realizację szerszych czy bardziej dostępnych (nie tylko z terenu Płocka) usług związanych z transportem i turystyką na Wiśle. Dobrym przykładem jest inicjatywa włocławskiej radnej. Planowane jest zorganizowanie statku wycieczkowego mieszczącego 150 osób. W czasie około czterogodzinnego rejsu będzie przewoził pasażerów między Płockiem a Włocławkiem. Pasażerowie popłyną z Płocka do Włocławka, wysiądą tu i zwiedzą miasto, po czym wrócą autokarem. Następnie włocławianie wsiądą na statek, popłyną do Płocka, zwiedzą go i wrócą autokarem.

Mówiąc o turystyce wodnej w Płocku nie można zapomnieć o ważnej inwestycji, którą była modernizacja nabrzeża wiślanego przeprowadzona w 2018 polegająca m.in. na budowie promenady, „skweru biznesu" i nowego portu jachtowego. Wraz z nowymi bulwarami powstały nowe alejki, place zabaw, ścieżki rekreacyjne oraz nowa droga dojazdowa wzdłuż Wisły.

Rysunek 31 Nabrzeże wiślane



Źródło: Urząd Miasta Płocka

Szansą na rozwój turystyki w Płocku jest również planowana modernizacja lotniska trawiastego w mieście polegająca na wybudowaniu betonowej drogi startowej, co pozwoli przede wszystkim na obsługę ruchu turystycznego, biznesowego i sportowego. Umożliwienie korzystania z lotniska przez cały rok, niezależnie od warunków atmosferycznych, zachęci do odwiedzania regionu. W planach jest m.in. stworzenie sieci powietrznych taksówek i połączeń m.in. z Modlinem, czy Warszawą.

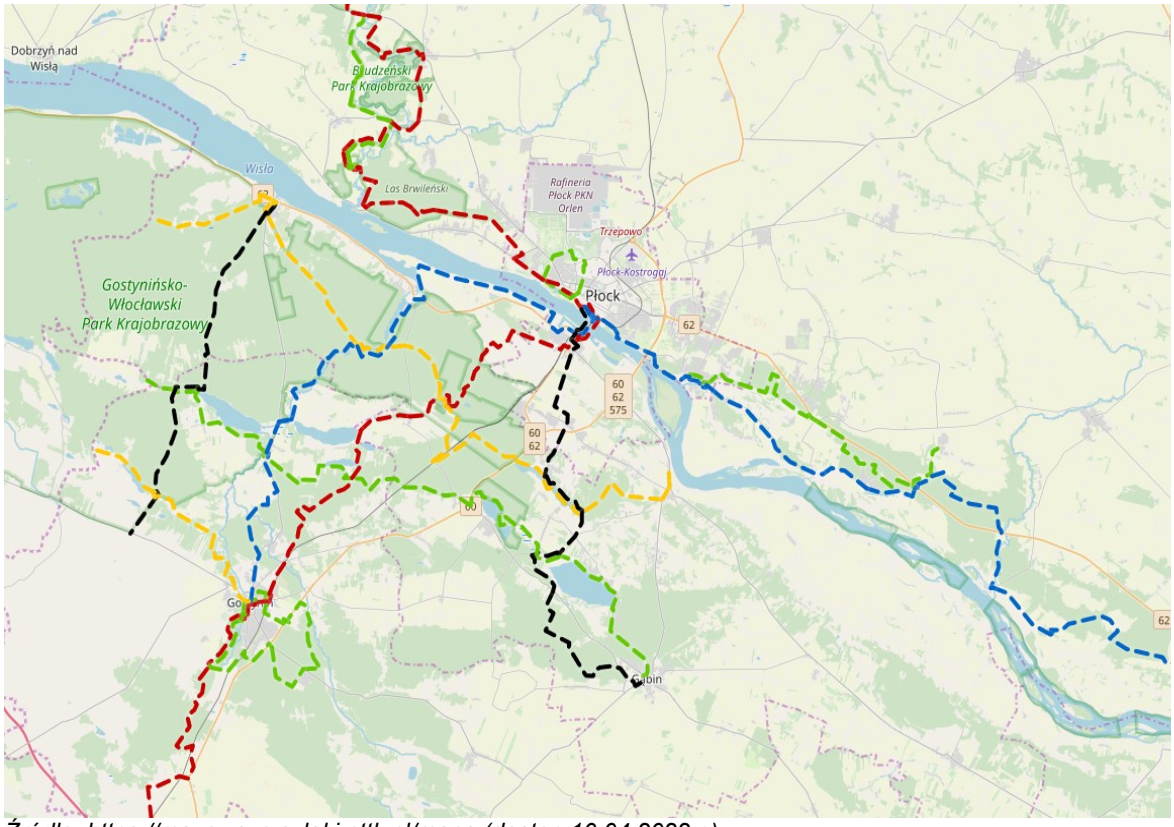
Biorąc pod uwagę znaczenie transportu w turystyce na terenach słabiej zurbanizowanych MOF Płocka wykorzystywane są głównie szlaki piesze i rowerowe, które występują przede wszystkim w lewobrzeżnej części obszaru. Obszar ten bowiem dysponuje zróżnicowanymi walorami środowiska przyrodniczego, które stwarzają warunki do rozwoju turystyki aktywnej. W Gąbinie pięć parków miejskich oraz tereny zielone zlokalizowane są w różnych częściach miasta. Szczególną uwagą pieszych cieszą się tereny w pobliżu Strzemeszna, z wyjątkowo urokliwymi pagórkami i doliną rzeki Nidy oraz panoramą na dolinę Wisły i Płock, a także obszary nadwiślańskie w okolicy Troszyna Polskiego, Nowego Troszyna oraz Dobrzykowa. W Łącku oraz w Nowym Duninowie natomiast na

szczególną uwagę zasługują szlaki piesze, które pełnią ważną rolę w rozwoju aktywnych form turystyki oraz zapoznawaniu się z lokalnymi atrakcjami.
Bardzo pożyteczną rolę, szczególnie dla dzieci i młodzieży szkolnej, odgrywają również spacerowe ścieżki dydaktyczne, będące również specyficznymi szlakami pieszymi. Na terenie gminy Łąck funkcjonuje ścieżka dydaktyczna o długości 5 km. Trasa ścieżki wytyczona została w sposób umożliwiający prezentację walorów przyrodniczych lasów łąckich.

Ze względu na położenie powiatu na terenie dwóch parków krajobrazowych obszar ten wypełnia gęsta sieć znakowanych szlaków pieszych przecinająca dolinę Wisły. Na wschodzie prowadzą na Pojezierze Gostynińskie, przez Gostynińsko-Włocławski Park Krajobrazowy po Włocławek i Kutno, od północnej strony wiodą przez Brudzeński Park Krajobrazowy do Sierpca:

- Szlak czerwony im. Bolesława Krzywoustego: Płock PTTK – Kutno PKP (60,5 km),
- Szlak żółty - szlak główny Kotliny Płockiej: Dobrzyków PKS – Włocławek (71,5 km),
- Szlak zielony im. Króla Kazimierza Wielkiego: Gąbin PKS – Włocławek (71,5 km),
- Szlak zielony im. św. Huberta: Płock Borowiczki/Cukrownia - Białobrzegi (18 km),
- Szlak niebieski - szlak nadwiślański im. Władysława Broniewskiego: Płock PTTK - Gostynin Pl. Wolności (32,0 km),
- Szlak czarny im. Aleksandra Macieszy: Nowy Duninów – Krzywie (17,5 km),
- Szlak czarny im. Andrzeja Małkowskiego: Płock - Gąbin (25 km).

Rysunek 32 Szlaki piesze MOF Płocka



Źródło: https://mazowsze.szlaki.pttk.pl/mapa (dostęp 10.04.2022 r.)

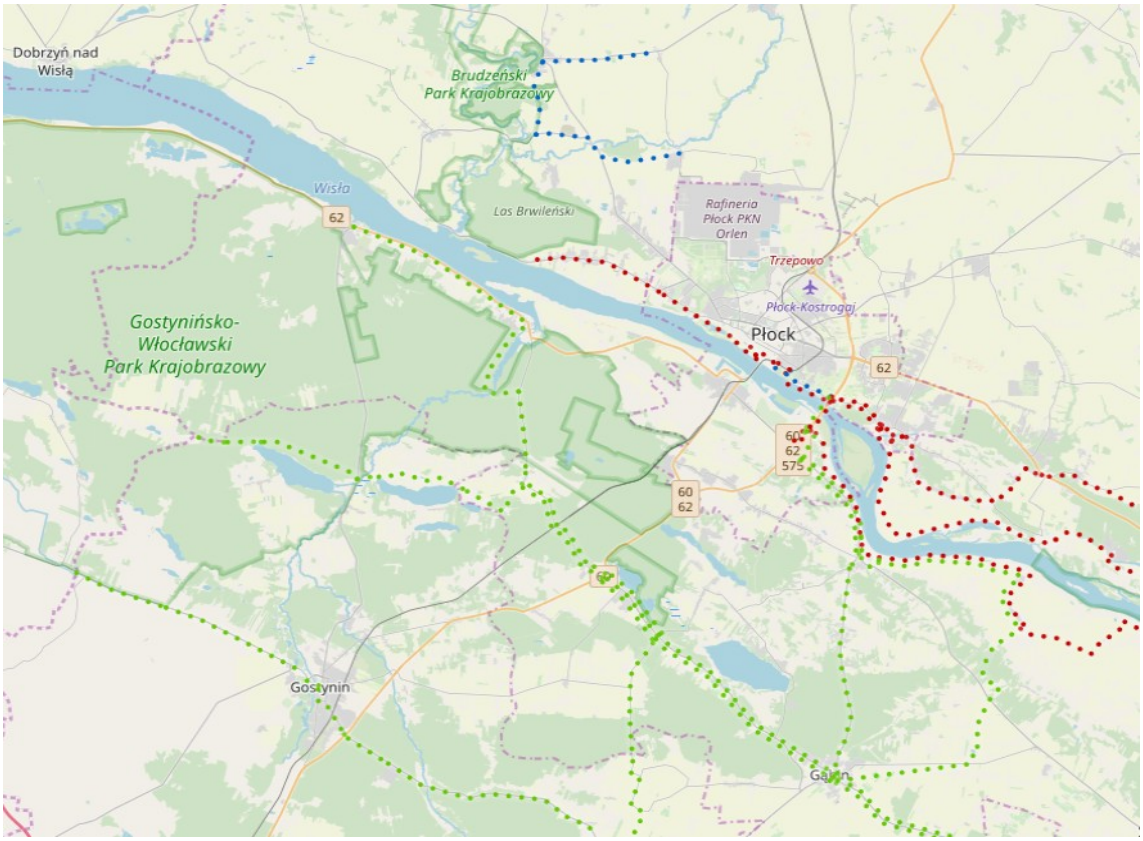
Rowerowe szlaki turystyczne na terenach MOF Płocka tworzą niezwykle atrakcyjną przestrzeń dla wszystkich miłośników wycieczek rowerowych. Dlatego niezwykle istotne dla rozwoju turystyki i rekreacji rowerowej jest istnienie odpowiedniej infrastruktury, która powinna zapewniać nie tylko sprawne i bezpieczne przemieszczanie się na rowerze, ale także stwarzać okazję do poznania walorów turystycznych obszaru oraz umożliwiać korzystanie z usług noclegowych, gastronomicznych, transportowych, rekreacyjnych, czy rozrywkowych z uwzględnieniem miejsc

obsługi rowerzystów po trasie.
Można wyróżnić 6 głównych szlaków rowerowych MOF Płocka:

- Międzynarodowy Szlak Rowerowy EuroVelo R-2 – kolor zielony - Płock - Tokary - Witkowice. Zwany „Szlakiem Stolic", ma połączyć irlandzkie miasto Galway z Moskwą;
- Ponadregionalny szlak VeloMazowia - kolor zielony - Brochów Witkowice - most na Bzurze - Rezerwat Lubaty;
- Szlak Północny powiatu płockiego - kolor czerwony - Wyszogród - Słupno - Płock - Brwilno;
- Szlak Środkowej Wisły - kolor czerwony - Płock - Wyszogród;
- Szlak Południowy powiatu płockiego - kolor zielony - Nowy Duninów - Łąck - Gąbin Płock;
- Biała - Kamionki - szlak niebieski - Biała Osiedle - Srebrna - Kobierniki - Sikórz - Kamionki.

Również szlaki piesze częściowo nadają się do uprawiania turystyki rowerowej.

Rysunek 33 Szlaki rowerowe MOF



Źródło: https://mazowsze.szlaki.pttk.pl/mapa (dostęp 10.04.2022 r.)

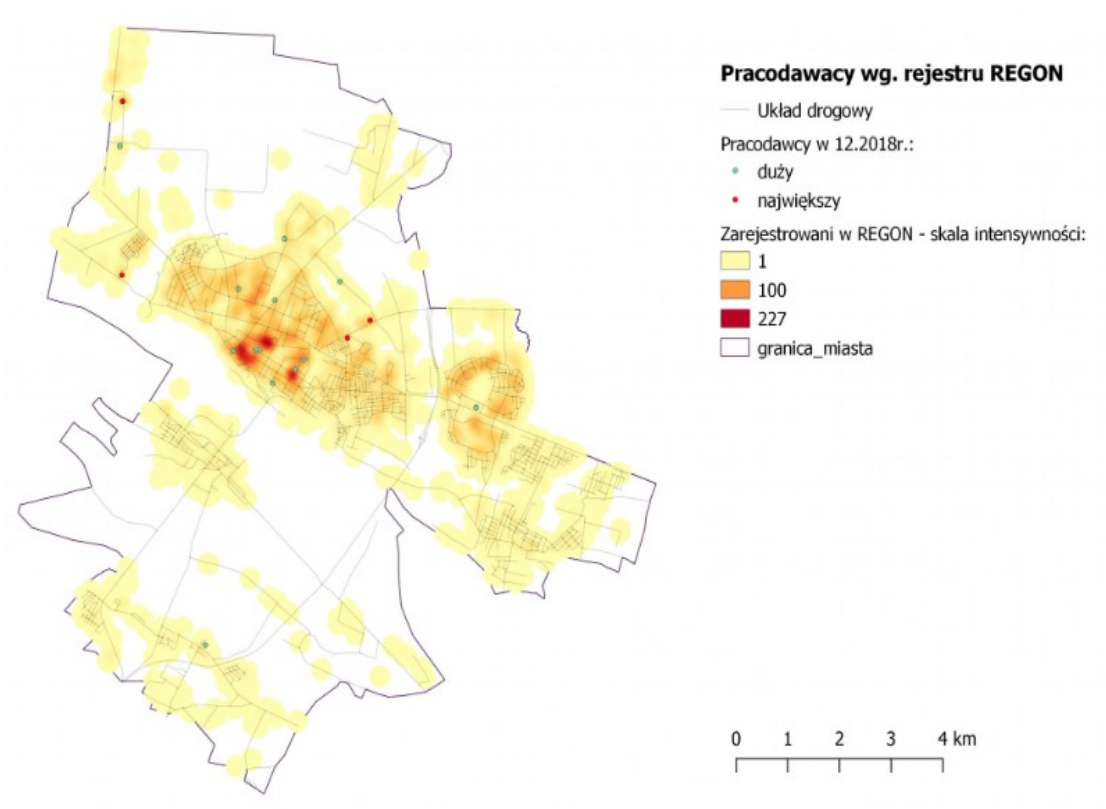
O atrakcyjności lewobrzeżnych terenów Wisły stanowią również liczne szlaki konne przygotowane przez Stowarzyszenie Gmin Turystycznych Pojezierza Gostynińskiego, które tworzą miasta i gminy: Gostynin, Płock, Kowal, Gąbin, Łąck, Nowy Duninów, Iłów, Sanniki, Słubice, Szczawin Kościelny, Baruchowo, Włocławek oraz powiaty płocki i gostyniński.

Ze szlaków pieszych, rowerowych i dróg publicznych korzystają głównie mieszkańcy w codziennych podróżach zarówno w celach rekreacyjnych jak i w celach dojazdu do miejsc przeznaczenia takich jak miejsce pracy czy punkty użyteczności publicznej

5.9. Logistyka miejska

Logistyka miejska to system, w którym realizowane są w skuteczny sposób procesy zarządzania przepływami osób, ładunków i informacji z zachowaniem zasad zrównoważonego rozwoju oraz przy spełnianiu oczekiwań użytkowników miasta na ustalonym poziomie. Szybkie i sprawne przemieszczanie się w obrębie miasta i przylegających do niego stref podmiejskich nabiera coraz większego znaczenia dla mieszkańców miast.
Rozpatrując pojęcie logistyki na terenie Płocka, należy zwrócić uwagę na lokalizację zakładów przemysłowych, która wpływa na zarządzanie ruchem samochodów ciężarowych zapewniających obsługę logistyczną. W północnej części miasta znajdują się zakłady przemysłowe i produkcyjno-usługowe zajmujące znaczną powierzchnię wraz z największą grupą kapitałową PKN Orlen, który w Płocku posiada swój zakład produkcyjny.

Rysunek 34 Rozmieszczenie firm na terenie Płocka zatrudniających powyżej 250 pracowników w 2018 roku



Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

Lokalizacja największego krajowego koncernu naftowego oraz innych zakładów o zwiększonym i dużym ryzyku wystąpienia awarii przemysłowej powoduje, że sytuacja gospodarcza Płocka jest szczególna i wpływa na jego funkcjonowanie, a przede wszystkim na zwiększone potrzeby w zakresie infrastruktury transportowej i technicznej oraz bezpieczeństwa mieszkańców. Zagrożenia wystąpieniem awarii przemysłowej wiążą się z przerobem, magazynowaniem i transportem ropy naftowej oraz innych substancji chemicznych. Przedostanie się tych substancji do atmosfery, ziemi i wód może spowodować skażenie na wielką skalę. Lokalizacja PKN Orlen S.A. wpływa na kierunki przemieszczania się pojazdów zarówno związane z motywacjami podróży do zakładów pracy, jak również obsługą transportową tych podmiotów (w tym przewozy ADR). Wybudowanie obwodnicy północno-zachodniej usprawniającej wyjazd z miasta i pozwalającej na lepsze skomunikowanie z

jego północną częścią przyczyniło się do rozwoju Miasta Płocka oraz ograniczyło przejazd samochodów ciężarowych przez centrum miasta.
Kolejnym krokiem w celu zapewnienia lepszej koordynacji ruchu ładunków w Płocku było wprowadzenie ograniczenia w ruchu pojazdów ciężarowych – akcja STOP TIROM (usprawnienie organizacji ruchu pojazdów ciężarowych dla obszaru miasta). Ciężki ruch tranzytowy i pojazdów z towarami niebezpiecznymi odbywa się bez ograniczeń wyłącznie po drogach, które pełnią funkcje stworzonych do tego celu „korytarzy komunikacyjnych". W wielu miejscach na terenie Płocka funkcjonują strefy, do których wjazd i poruszanie się pojazdów ciężarowych i przewożących towary niebezpieczne jest ograniczony i możliwy wyłącznie w oparciu o posiadane zezwolenie w postaci stosownego identyfikatora umieszczonego za przednią szybą po lewej stronie pojazdu. Identyfikatory do wjazdu i poruszania się wyznaczonymi ulicami muszą posiadać pojazdy przewożące towary niebezpieczne oraz o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 16 ton. Identyfikatory takie wydawane są również dla samochodów o masie całkowitej przekraczającej 8 ton, np. firm dostawczych, usługowych, działających na terenie miasta. Kierowcy ciężarówek muszą podporządkowywać się znakom. Są to białe tablice informujące kierowców ciężarówek o tranzycie. Jednocześnie pojawiły się znaki zakazujące tirom skrętu w stronę centrum miasta.
Logistyka ma więc istotne znaczenie w centrum Miasta Płocka, w miejscach występowania wielkopowierzchniowych obiektów handlowych i zakładów przemysłowych.
W MOF Płocka nie występują trudności w zakresie transportu towarów. Problem istnieje tam natomiast w kwestii nośności poszczególnych kategorii dróg i odcinków drogowych.

Rysunek 35 Wypadek drogowy w centrum Płocka na ul. Zygmunta Padlewskiego z udziałem samochodu ciężarowego - kierowca samochodu ciężarowego podczas wymijania z innym pojazdem zahaczył naczepą o gałęzie drzewa

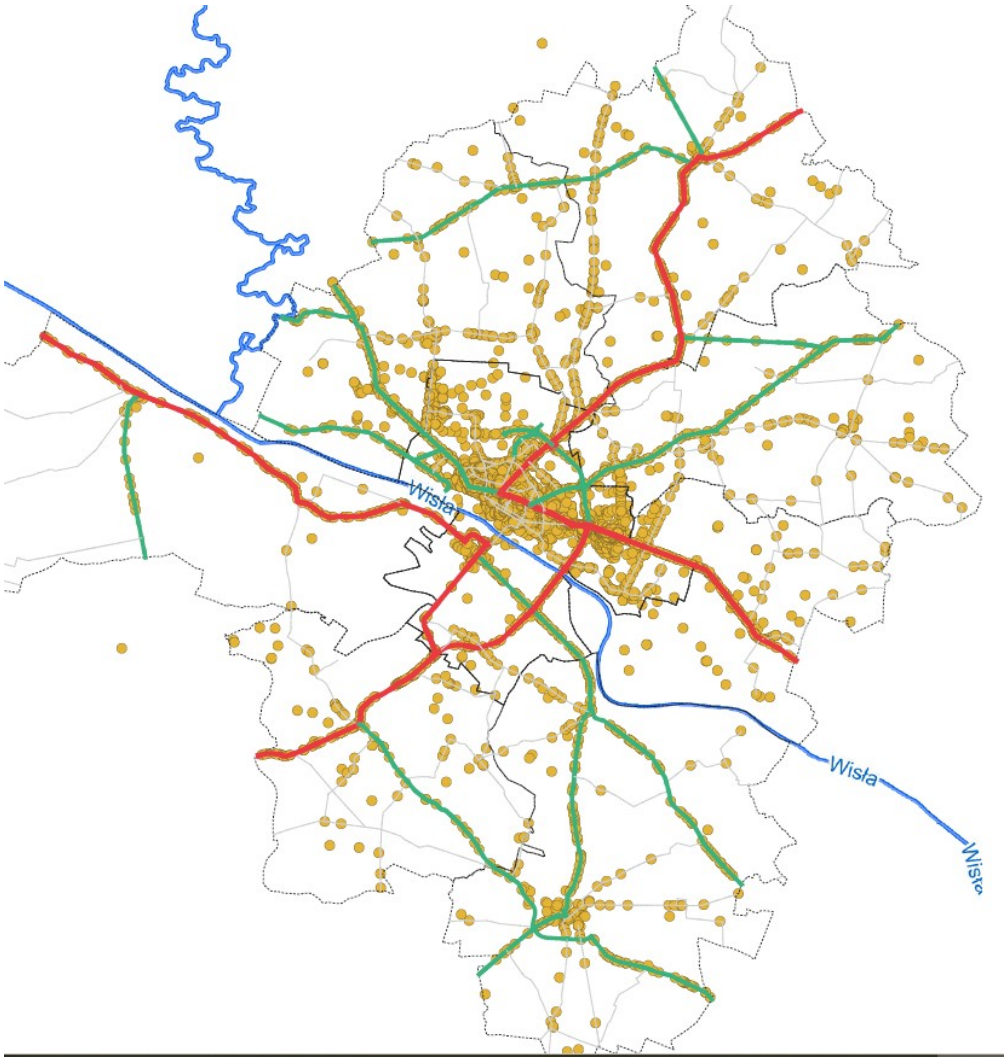


Źródło:https://portalplock.pl/wiadomosci/samochod-ciezarowy-powalil-drzewo-droga-nieprzejezdna-zdjecia/QgZJ0WLYpKGmtH1OS0vT/galeria?page=1 (dostęp 20.05.2022 r.)

5.10. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Miasto Płock pozyskało dane dotyczące wypadków i kolizji w obszarze MOF Płocka. Dane dotyczyły pełnych lat 2019 i 2020 oraz 3 kwartałów 2021 roku (rozpoczęcie prac nad diagnozą obszaru i występującymi zjawiskami). Jeżeli nie zaznaczono innego przedziału czasowego poniższe dane dotyczą właśnie tego 3 letniego okresu. W analizowanym MOF Plocka miało miejsce 6373 zdarzeń, w tym 324 wypadki drogowe. Miejsca ich występowania przedstawia poniższa grafika.

Rysunek 36 Zdarzenia drogowe w Płocku i MOF



Źródło: System Ewidencji, Wypadków i Kolizji, Opracowanie: Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

W ogólnym zestawieniu informacji o zdarzeniach widać, że w rdzeniu obszaru koncentruje się największa ilość występujących zgłoszonych przypadków. Rozkład przestrzenny zjawisk w wymiarze pozamiejskim występuje również na drogach o większym ruchu komunikacyjnym czyli przede wszystkim na drogach krajowych, wojewódzkich i powiatowych.

Tabela 19 Zdarzenia drogowe w MOF Płocka

Zdarzenia w gminach ogółem	**6373**
Płock	4757
Stara Biała	333
Bielsk	250
Radzanowo	259
Słupno	174
Gąbin	291
Łąck	179
Nowy Duninów	130

Źródło: System Ewidencji, Wypadków i Kolizji

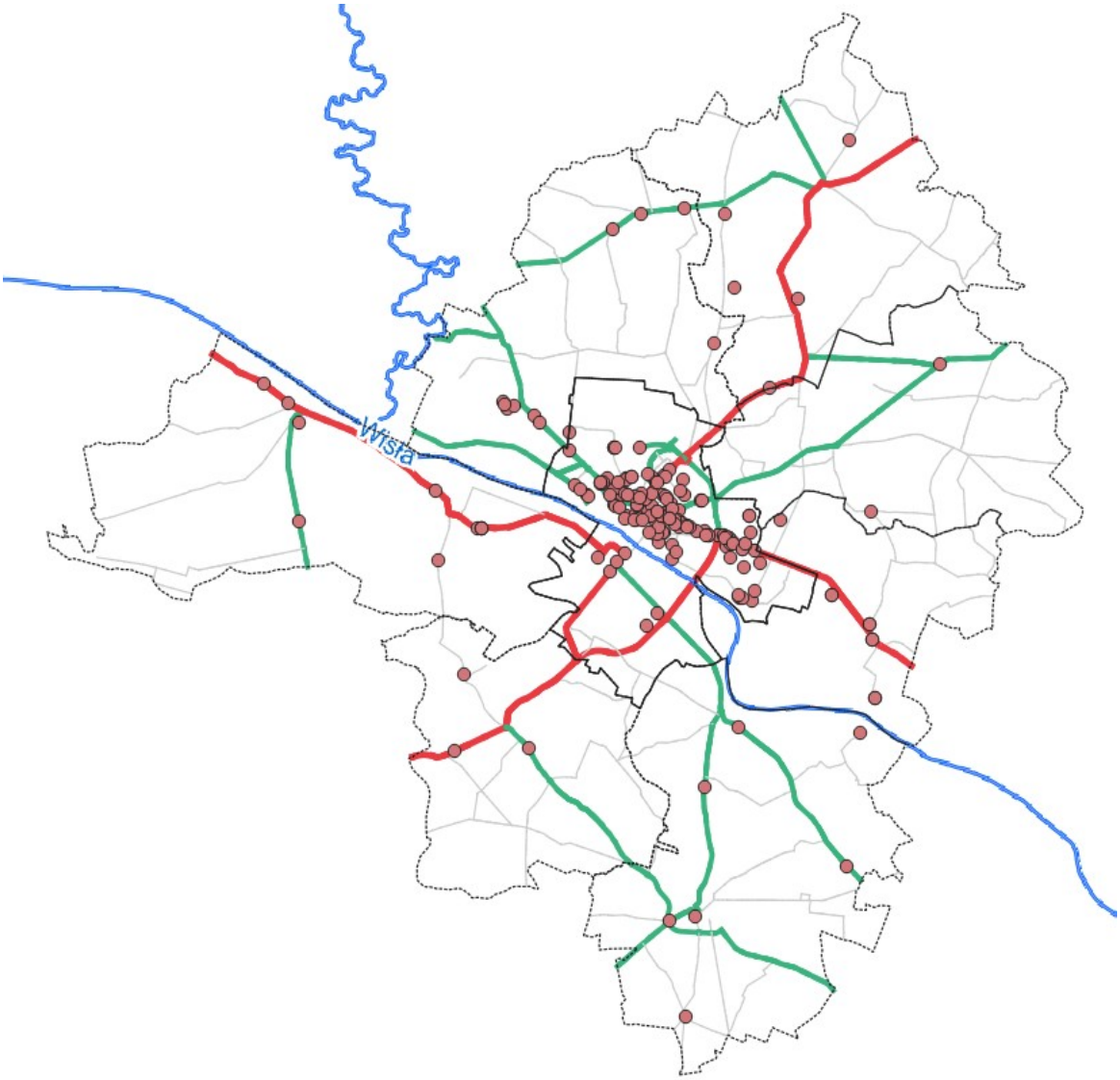
Wypadek drogowy to zdarzenie drogowe, w wyniku którego uczestnik ruchu drogowego został ranny lub doszło do jego śmierci. W Płocku występuje największa ilość wypadków w wymiarze bezwzględnym – 197, natomiast w gminach jeżeli dochodzi do zdarzenia częściej zdarza się jako wypadek np. w gminie Nowy Duninów to 11,5% zdarzeń.
Miasto Płock to obszar, w którym zdarzenia mające miejsce gdy nie ma światła dziennego (po zmroku) są najrzadsze, tylko 22,3% wszystkich zdarzeń, podczas gdy w gminie Nowy Duninów to 39,2%, a w Łącku i Starej Białej to 33% zdarzeń.



Miejscem zdarzeń drogowych są również przejścia dla pieszych i przejazdy/drogi rowerowe. Są to szczególne miejsca, które wymagają uwagi kierujących pojazdami. Takie zdarzenia miały miejsce w Płocku i zostały zarejestrowane jako występujące na przejściach dla pieszych - 111 zdarzeń, a przejazdy/drogi rowerowe to 80 zdarzeń. Zdarzenia występujące w tych obszarach mają często skutek uszczerbku na zdrowiu pieszych i rowerzystów, którzy są niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego.

Rowerzyści poruszają się nie tylko po wydzielonej infrastrukturze rowerowej, ale również po jezdni razem z innymi pojazdami. Ogółem w zdarzeniach zarejestrowanych uczestniczyło 209 rowerzystów, z czego 163 miały miejsce na terenie miasta Płocka.

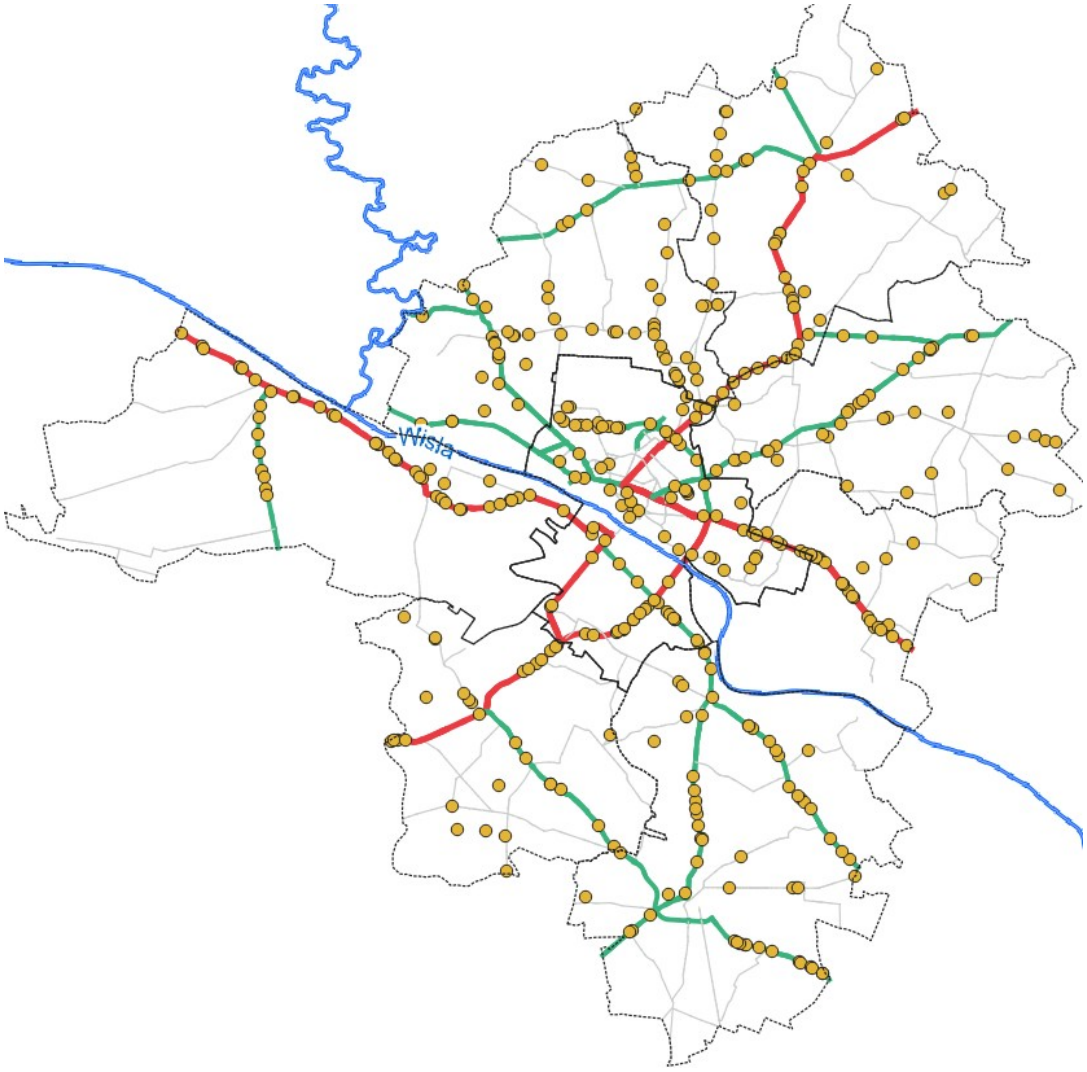
Rysunek 37 Obszary występowania zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów w MOF Płocka



Źródło: System Ewidencji, Wypadków i Kolizji, Opracowanie: Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

W zarejestrowanych zdarzeniach drogowych zostają również odnotowane zdarzenia z udziałem zwierząt (dotyczy to zarówno zwierząt leśnych jak i psów), które mają miejsce głównie poza miastem Płock oraz w ciągach głównych dróg krajowych i wojewódzkich. Zdarzeń w tej kategorii odnotowano 410, z czego w samym Płocku 98.

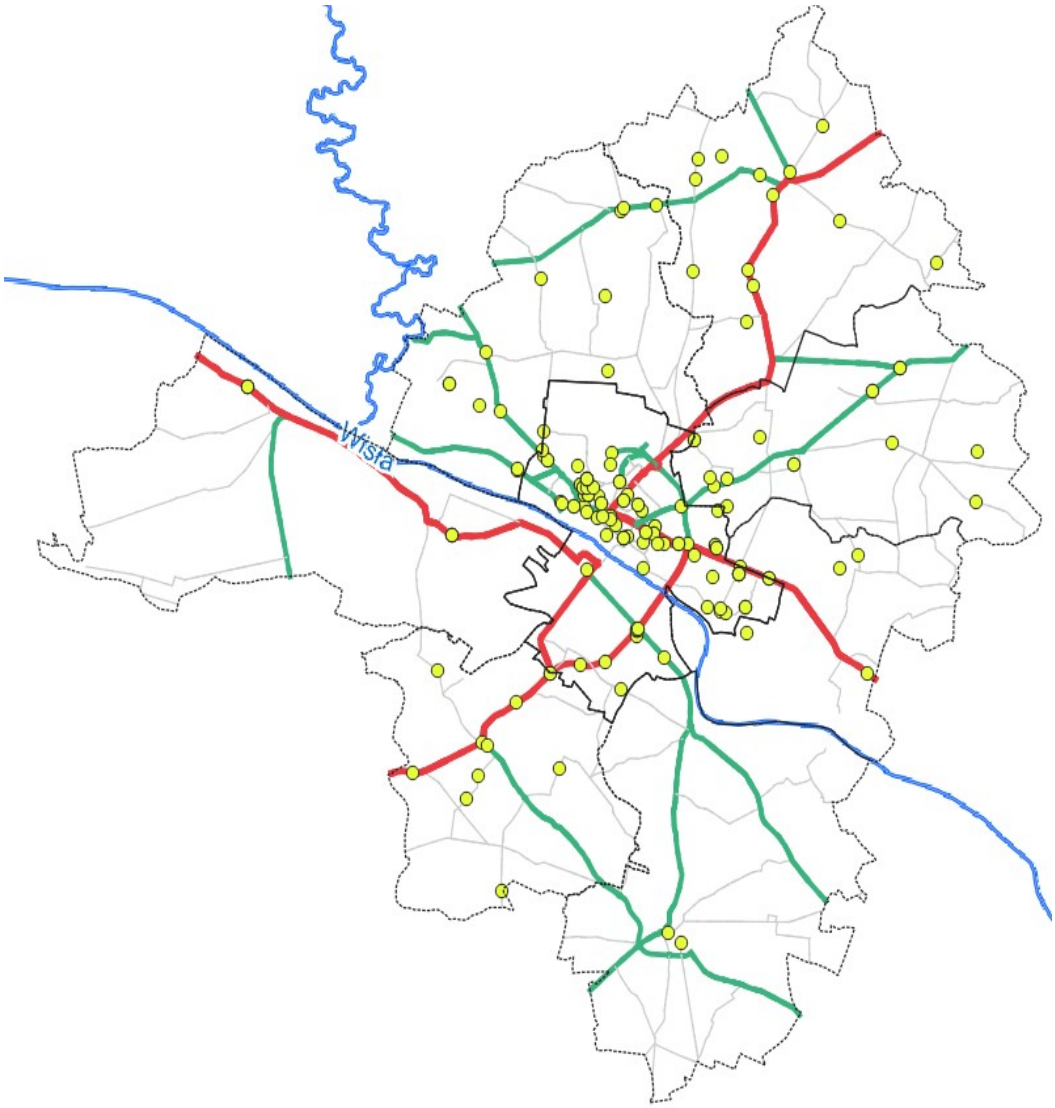
Rysunek 38 Obszary występowania zdarzeń drogowych z udziałem zwierząt w MOF Płocka



Źródło: System Ewidencji, Wypadków i Kolizji, Opracowanie: Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

W stwierdzonych zdarzeniach wystąpiły również przypadki, w których osoby kierujące były pod wpływem działania alkoholu. Ogółem liczba ujawnionych przypadków w zdarzeniach wyniosła 197 osób, a w granicach miasta Płocka były to 116 osób. Na poniższej grafice przedstawione zostały miejsca wystąpienia tych zdarzeń.

Rysunek 39 Obszary występowania zdarzeń drogowych z udziałem osób kierujących pod wpływem alkoholu w MOF Płocka



Źródło: System Ewidencji, Wypadków i Kolizji, Opracowanie: Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

Zmniejszenie natężenia ruchu, a co za tym idzie poprawa bezpieczeństwa i jakości życia mieszkańców jest zapewniana poprzez tworzenie stref uspokojenia ruchu tzw. strefy Tempo 30. Strefy te mają za zadanie włączenie większej liczby uczestników do aktywnego z nich korzystania i stworzenie dodatkowej przestrzeni dla niechronionych uczestników ruchu. W Płocku łączna długość dróg w zarządz miasta o prędkości maksymalnej 30 km/h lub niższej to 31 km. Innym rodzajem strefy są strefy zamieszkania, w których pieszy może poruszać się swobodnie po całej udostępnionej do użytku publicznego przestrzeni i ma pierwszeństwo przed autami. Dopuszczalna prędkość w takiej strefie to 20 km/h, a wyjazd ze strefy oznacza ustąpienie pierwszeństwa innemu uczestnikowi ruchu.

6. PROCES KONSULTACYJNY

6.1. Struktury projektowe

Realizowanie wszelkich projektów i działań w zakresie transportu wymaga przygotowania odpowiednich zasobów kapitału społecznego dysponujących wiedzą i umiejętnościami w zakresie tworzenia i realizacji projektów infrastrukturalnych, współpracy i partnerstwa publiczno-prywatnego oraz wsparcia eksperckiego. Niezwykle ważna jest koordynacja działań wszystkich osób zaangażowanych w osiągnięcie zamierzonego celu.
Działania w zakresie opracowania diagnozy oraz SUMP dla MOF Płocka były podejmowane z zaangażowaniem następujących grup:

1. Rad JST, które przyjęły uchwały w sprawie przystąpienia do porozumienia samorządowego dotyczącego opracowania SUMP dla MOF Płocka
2. Organów wykonawczych JST:

- Prezydenta Miasta Płocka;
- Starosty powiatu płockiego;
- Wójta Gmin: Stara Biała, Bielsk, Radzanowo, Słupno, Łąck, Nowy Duninów;
- Burmistrza Miasta i Gminy Gąbin;

3. Zespołu roboczego związanego z realizacją powstawania SUMP dla MOF Płocka:

a) Urzędu Miasta Płocka;

- Wydziału Strategii, Architektury i Urbanistyki - koordynator opracowania - planowanie strategiczne, przestrzenne, gospodarka miasta;
- Wydziału Funduszy Europejskich - określenie kierunków interwencji i finansowania;
- Wydziału Transportu Publicznego i Inżynierii Ruchu Drogowego - komunikacja publiczna;
- Wydziału Kształtowania Środowiska - ochrona środowiska, ochrona przed hałasem;
- Wydziału Kultury i Wspierania Inicjatyw Społecznych - komunikacja z mieszkańcami, osoby niepełnosprawne;

b) Miejskiego Zarządu Dróg;
c) KM Płock;
d) Koordynatorów gmin/powiatu.

Ponadto w ramach zagadnień tematycznych SUMP konieczne było określenie współpracy wewnątrz Urzędu np. z Wydziałem Edukacji w ramach obszaru mobilności uczniów i ich drogi do szkoły.
Wyżej wymieniony skład jednostek miał odzwierciedlenie w Zarządzeniu Prezydenta nr 2719/2021 z dnia 8 października 2021 roku w sprawie powołania Zespołu do opracowania SUMP dla MOF Płocka.

4. Podmioty zewnętrzne

Założeniem istotnym dla dobrze zaplanowanych działań jest również włączenie kluczowych interesariuszy mających realny wpływ na mobilność miejską, ale będących poza strukturą JST:

a) Policja,
b) Straż Miejska,
c) Główni pracodawcy JST i organizatorzy skupisk działalności gospodarczej – w tym miejscu warto zwrócić uwagę na Radę Gospodarczą przy Prezydencie Miasta Płocka.

W proces włączeni zostali poszczególni interesariusze, którzy wyrazili chęć uczestniczenia w warsztatach, konsultacjach lub opiniowaniu dokumentu. Ogromne znaczenie odegrali tutaj mieszkańcy MOF Płocka, użytkownicy komunikacji zbiorowej, grupy rowerzystów i spacerowiczów (np. zrzeszeni w organizacjach pozarządowych) oraz różne stowarzyszenia i eksperci ds. transportu.

Miasto Płock w ramach przystąpienia do opracowania dokumentu aplikowało o pomoc doradczą do CUPT. W ramach otrzymanego wsparcia pilotażowego projektu opracowania SUMP realizujemy wspólne przedsięwzięcie Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, Ministerstwa Infrastruktury, CUPT, Komisji Europejskiej, a także z pomocą ekspertów Inicjatywy Jaspers. Wsparcia doradczego w ramach działań związanych z powstawaniem i wdrożeniem SUMP udzielili przedstawiciele CUPT w ramach umowy: „Świadczenie usług doradztwa dla potencjalnych beneficjentów PO IiŚ 2014 –

2020 w zakresie przygotowania i wdrożenia koncepcji Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej" przy pomocy ekspertów z firmy Wolański Sp. z o.o.
Na każdym etapie prowadzona była komunikacja publiczna realizowanych działań poprzez informowanie i współpracę z mediami.

6.2. Procedura opracowywania dokumentu

Na potrzeby realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Płocka podpisane zostało Porozumienie Samorządowe nr 1/WSU-IV/P/24/2022. Partnerami porozumienia jest 7 gmin i powiat płocki, natomiast Płock pełni rolę lidera, któremu partnerzy powierzają koordynację prac nad dokumentem.
Celem Porozumienia jest wypracowanie przez Strony Porozumienia spójnej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka koncepcji systemu transportowego oraz wyznaczanie kierunków działań i kierowanie przyszłej współpracy dla zrównoważonego rozwoju w dziedzinie mobilności.
Natomiast dla określenia wpływu na środowisko skutków realizacji założeń Planu odnoszących się do szeroko rozumianej mobilności w mieście konieczne jest opracowanie SOOŚ. Prawidłowo opracowana SOOŚ zawiera wnioski z przeprowadzonych analiz, propozycje łagodzenia potencjalnych negatywnych oddziaływań, a także rekomendacje, które są przydatne na wszystkich szczeblach wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

6.3. Wyniki warsztatów – obszary strategiczne

W celu włączenia społeczeństwa w tworzenie SUMP zorganizowane zostały warsztaty scopingowo-strategiczne SUMP dla MOF Płocka, które zostały przeprowadzone dla:

- młodzieży,
- lokalnych aktywistów i seniorów,
- grup NGO,
- urzędników.

Warsztaty pozwoliły na określenie potrzeb każdej z powyższych grup, przełożenie ich na 10 obszarów strategicznych, a następnie wybranie kluczowych priorytetów dla aglomeracji płockiej uporządkowanych według hierarchii ważności:

1. Zawiązanie współpracy i określenie wizji aglomeracji jako warunek konieczny do dalszych działań:
    - wspólna wizja aglomeracji i ścisła współpraca włodarzy,
    - forma prawna i finansowa,
    - zespoły interdyscyplinarne z przedstawicielami wszystkich gmin,
    - edukacja i wymiana doświadczeń,
    - wspólna reprezentacja względem władz krajowych, instytucji zagranicznych i podmiotów gospodarczych,
    - dialog z mieszkańcami nastawiony na zmianę nawyków transportowych.
2. Zorganizowanie zintegrowanego aglomeracyjnego transportu publicznego:
    - jeden organizator dla całego obszaru,
    - inkluzywność pokrycia i obsługi,
    - linie główne i dojazdowe (system przesiadkowy),
    - wygodne punkty przesiadkowe,
    - taryfa biletowa i digitalizacja,
    - analiza (przyszłego) pasażera i promocja rozwiązania.
3. Zbudowanie i zapewnienie spójności sieci rowerowej:
    - długofalowy plan rozwoju dla całego obszaru,
    - wyznaczone płynne drogi główne (szkielet) i gminne drogi dojazdowe,
    - standardy funkcjonalne, w tym bezpieczeństwa, uwzględniające różne uwarunkowania i rozwiązania,
    - analiza rozszerzenia strefy roweru miejskiego,

- architektura rowerowa (bezpieczne stojaki, warsztaty, drogowskazy, mapy),
- współpraca z aktywistami społecznymi/NGO oraz zakładami pracy,
- edukacja i promocja,
- digitalizacja = np. aplikacja rowerowa.

4. Wyraźny priorytet dla pieszych i uspokojenie ruchu zmotoryzowanego:
   - inkluzywność i realny priorytet dla ruchu pieszego (w tym audyt barier),
   - bezpieczeństwo punktów wspólnych z samochodem i rowerem,
   - drobna architektura miejska (ławeczki, zieleń, obniżenia krawężników etc.),
   - bezpieczna droga do szkoły,
   - ustanowienie prawdziwego priorytetu dla pieszych (audyt),
   - narzędzia uspokajania ruchu i ich sukcesywne wdrażanie,
   - rozproszenie ruchu poza główne ciągi komunikacyjne, w tym al. marsz. Józefa Piłsudskiego – Wyszogrodzka.
5. Promocja wizji rozwoju, edukacja i zmiana nawyków transportowych mieszkańców:
   - rozpoznanie motywatorów zmian zachowań mieszkańców,
   - długoterminowa idea komunikacji i edukacji z różnymi narzędziami do różnych grup docelowych, w tym do różnych uczestników ruchu drogowego,
   - zaangażowania aktywistów społecznych/NGO w dialog,
   - promocja rozwiązań prośrodowiskowych.
6. Dalsze obszary do analizy i potencjalnego wdrożenia:

a) Optymalizacja transportu towarowego, w tym towarów niebezpiecznych, na terenie całego obszaru:
- wspólna reprezentacja względem podmiotów biznesowych,
- alternatywne trasy/środki transportu (np. kolej).

b) Współpraca w zakresie zarządzania, stworzenia warunków dojazdu i promocji terenów rekreacyjnych (Wisła, jeziora, lasy/parki):
- optymalizacja transportu zbiorowego dojazdowego i dojazdu rowerowego (trasy turystyczne),
- formy współpracy z organizacjami NGO/aktywistami społecznymi.

c) Rewizja polityki parkingowej i stworzenie jej spójnej dla całego obszaru w celu uspokajania ruchu zmotoryzowanego indywidualnego:
- określenie docelowej powierzchni parkingowej,
- wyznaczenie parkingów P&R na całym obszarze z dostępem do sprawnej, przewidywalnej komunikacji zbiorowej, roweru miejskiego, usług i handlu,
- wspólna taryfa i digitalizacja,
- zrozumienie motywatorów zmiany wśród kierowców i edukacja/promocja.

d) Aglomeracyjna współpraca w zakresie planowania przestrzennego, nastawiona na:
- przeciwdziałanie rozlewaniu się miejscowości i chaosu zabudowy,
- kreowanie miejsc zamieszkania bliskich odległości (pieszy dystans do sklepu i usług),
- oferowanie wspólnych usług dla mieszkańców.

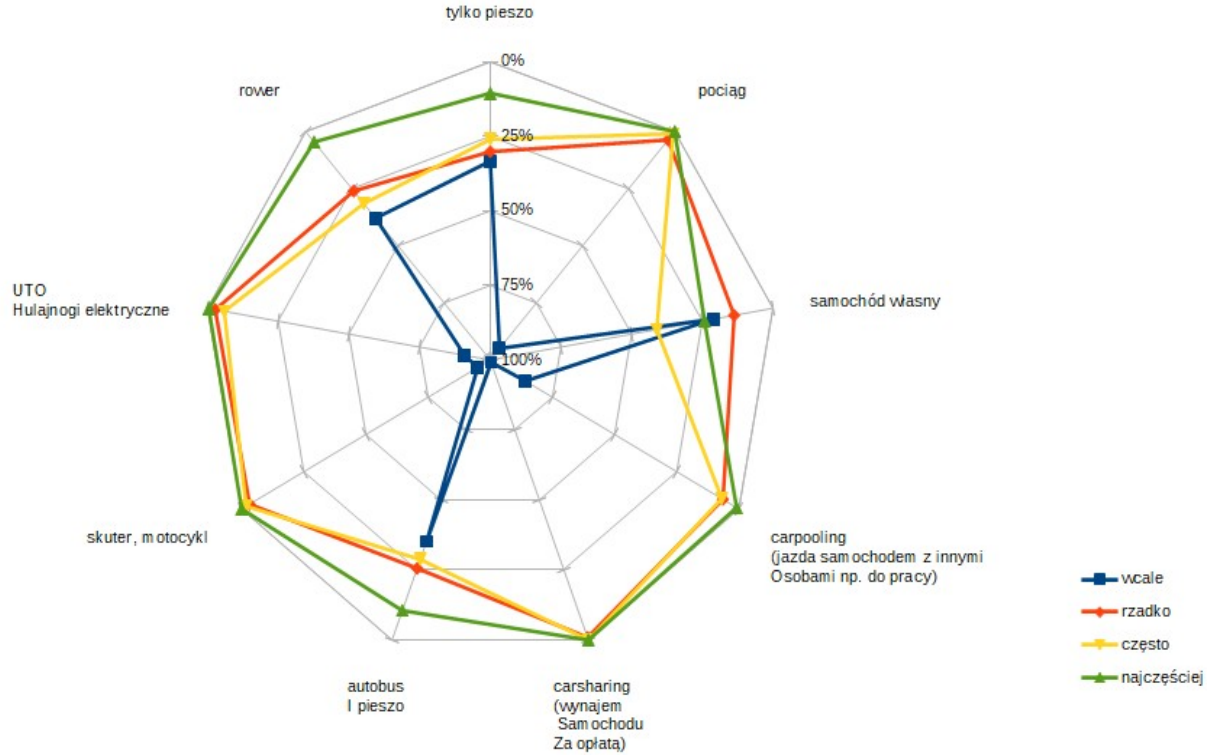
e) Carsharing / carpooling:
- analiza potrzeb i możliwości wprowadzenia.

6.4. Wyniki ankiety mobilnościowej

Udział społeczeństwa w opracowywaniu dokumentu został ponownie zapewniony poprzez zaangażowanie mieszkańców MOF Płocka w uczestnictwo w ankiecie "Aktywne i ekologiczne środki transportu".
Ankieta zawierała 11 pytań, w tym 5 obowiązkowych pytań zamkniętych wielokrotnego wyboru i 6 pytań otwartych. W ankiecie wzięło udział 219 osób, w tym 51% z Płocka, a 49% z okolicznych gmin (16% z Gminy Stara Biała, 15% z Gminy Słupno, 5% z Gminy Bielsk i Nowy Duninów, 3% z Gminy Radzanowo, 2% z Gminy Łąck i Gminy Gąbin, 1% spoza Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego).

Ankieta uwidoczniła sposoby podróżowania mieszkańców MOF Płocka.

Rysunek 40 W okresie od maja do października jak podróżujesz?

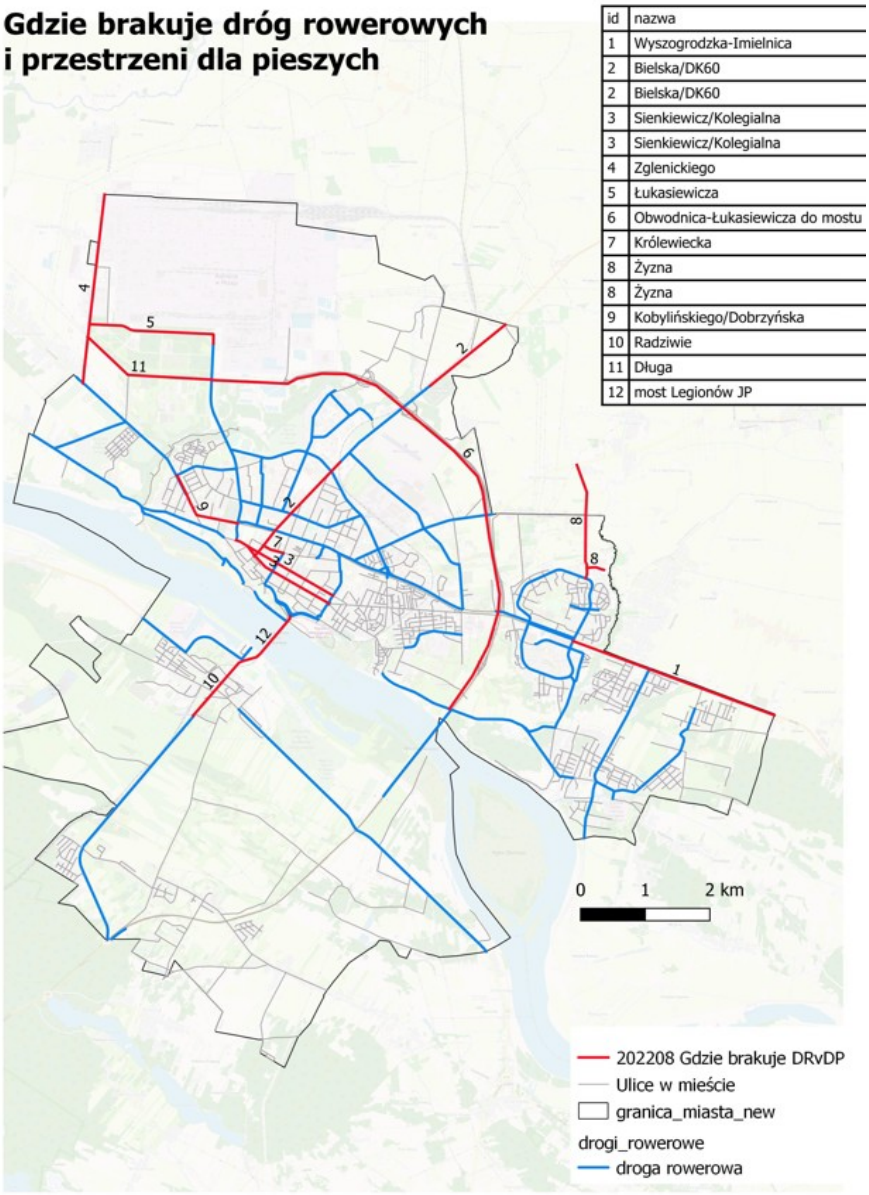


Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

Własnym samochodem najwięcej w ciągu tygodnia (9 razy i więcej) podróżuje 24% respondentów, często (3-8 razy) ten środek transportu wybiera 41% badanych, a rzadko (1-2 razy) 14%. 21% badanych wcale nie korzysta z własnego samochodu.
Tylko pieszo chodzi na co dzień 11% ankietowanych, 26% chodzi pieszo często, 30% sporadycznie, a 33% przemieszcza się w inny sposób.
Podróże autobusem oraz pieszo kształtują się podobnie jak same podróże piesze: 11% przemieszcza się tak najczęściej, 29% często, 26% tylko 1 lub 2 razy w tygodniu, a 35% korzysta z innych środków transportu.
Z roweru bardzo często korzysta 5% osób, 3 do 8 razy w tygodniu wybiera tą formę transportu 32% badanych, a 26% tylko okazjonalnie. 38% respondentów wcale nie używa roweru w codziennych podróżach.
UTO, hulajnogi elektryczne są wykorzystywane sporadycznie, ponieważ aż 91% badanych w ogóle nie przemieszcza się w ten sposób, jedynie 6% często tak podróżuje.
Tak samo wygląda sytuacja ze skuterem, motocyklem, pociągiem czy carpoolingiem. Te środki transportu czasami wybiera tylko kilka procent mieszkańców.
Ankieta ukazała dość duże przywiązanie mieszkańców Płocka i okolic do samochodu osobowego, a także częste korzystanie z transportu publicznego, roweru czy podróży pieszych przez ponad ¼ ankietowanych.
Należy zaznaczyć, że pytanie dotyczyło okresu wiosenno-letnio-jesiennego, gdzie warunki pogodowe sprzyjają zarówno pieszym jak i rowerowym podróżom, natomiast samochód osobowy nie jest wykorzystywany w takim stopniu jak w okresie zimowym. Dlatego też od listopada do kwietnia należałoby się spodziewać spadku aktywnych form podróżowania na rzecz zwiększenia podróży własnym samochodem czy autobusem.
Ankieta umożliwiła wyznaczenie obszarów, w obrębie których brak jest ciągłości chodników i ścieżek rowerowych i stworzenie swoistej mapy luk występujących w infrastrukturze pieszej i rowerowej.

Ankietowani wskazali głównie na brak ścieżek rowerowych zarówno w Płocku jak i w gminach sąsiednich. W Płocku najwięcej głosów zyskała ul. Wyszogrodzka w kierunku Imielnicy, gdzie brak zarówno ścieżki rowerowej jak i odpowiednich chodników. Również w centrum Płocka oraz przy drodze do PKN Orlen brak jest ścieżek rowerowych. Jako następne miejsce ankietowani podali Obwodnicę Północno-Zachodnią, w szczególności drogę z Grabiny do Mostu Solidarności oraz ulicę Żyzną na Podolszycach Północnych. Badani wskazują także na konieczność uzupełnienia ścieżek rowerowych na osiedlu Radziwie oraz na Moście im. Legionów Józefa Piłsudskiego. W odpowiedziach mieszkańców gmin MOF najbardziej uwidocznił się brak ścieżek rowerowych łączących gminy z miastem. Najczęściej padały takie miejscowości jak Maszewo Duże, Brwilno, Biała, Soczewka, Grabina, Liszyno, Wykowo, ulica ks. Augustyna Kordeckiego i Rogozińska.

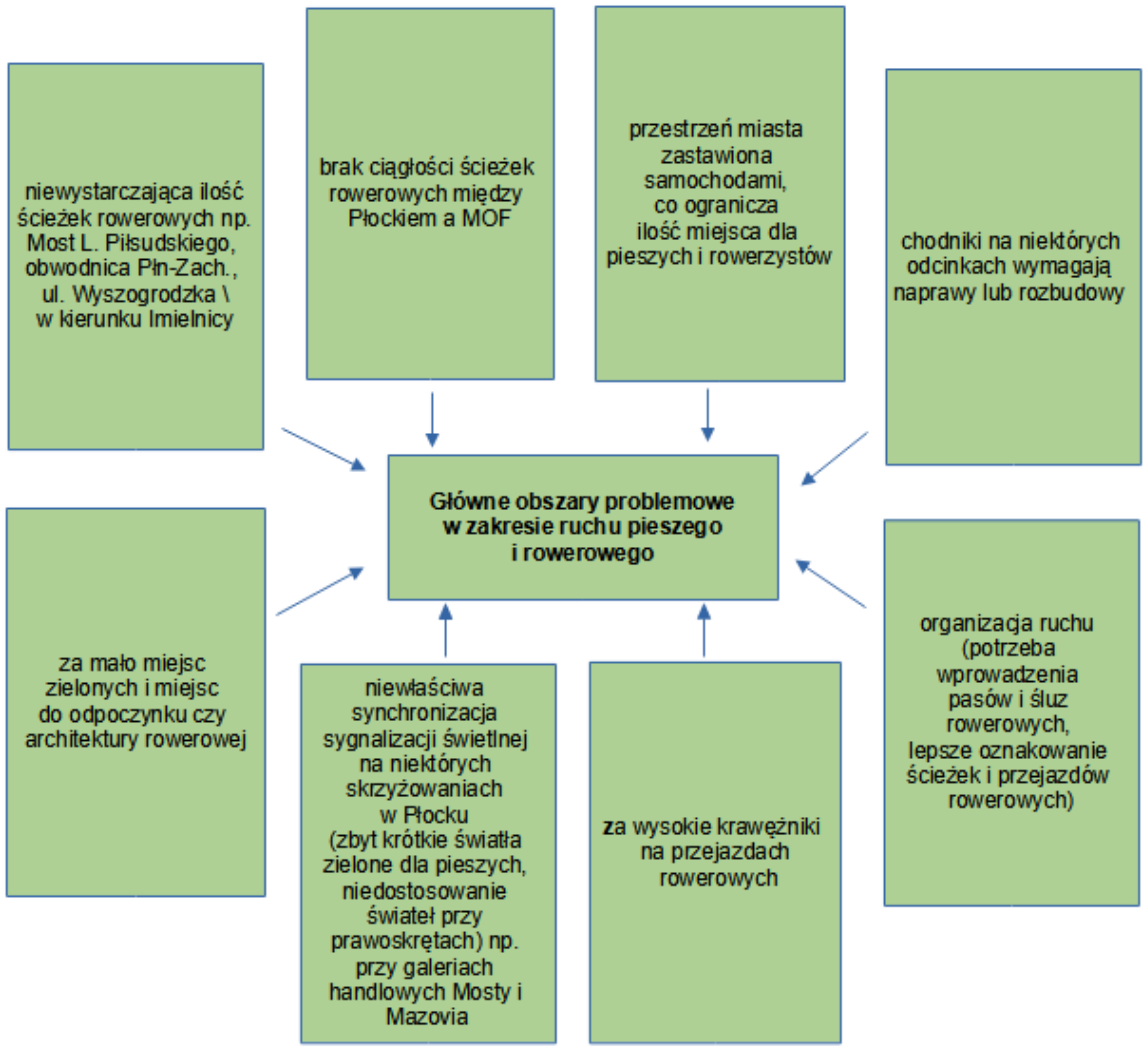
Rysunek 41 Mapa luk w infrastrukturze pieszej i rowerowej w Płocku i na styku Płocka i MOF



Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

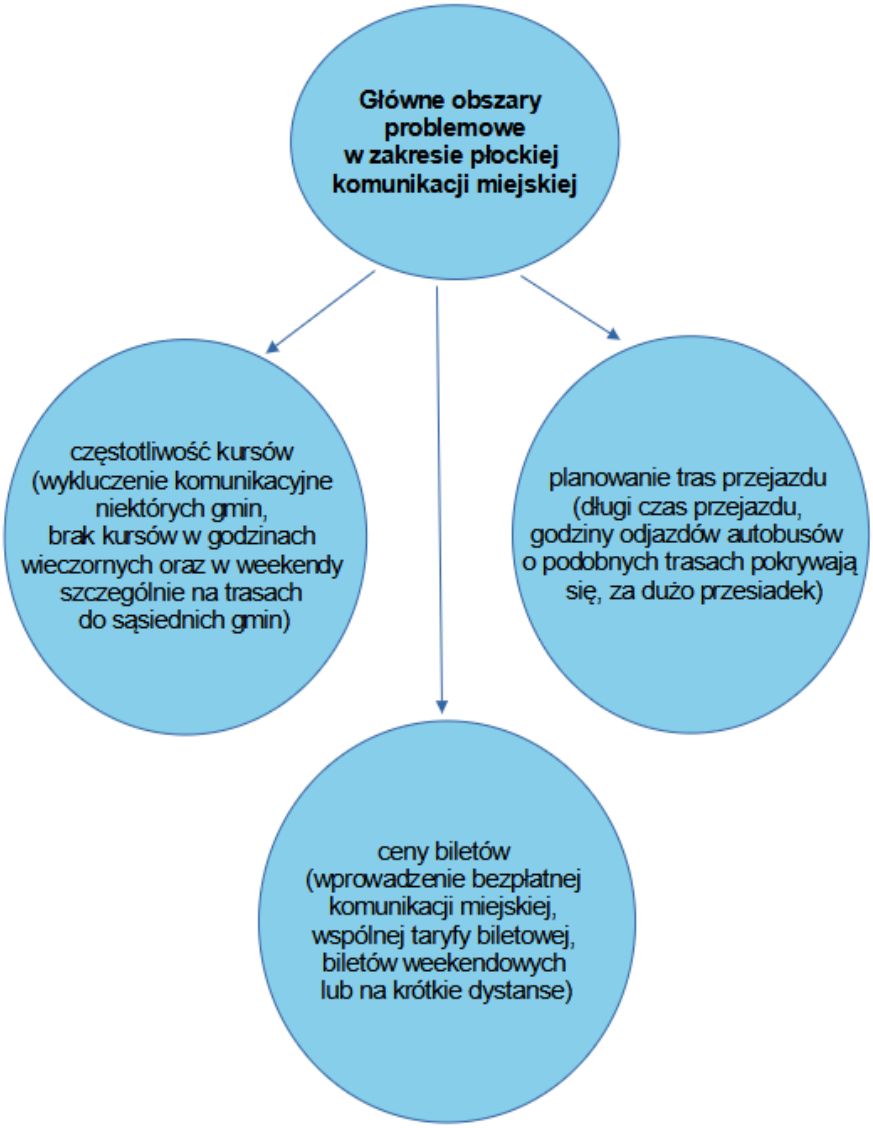
Mieszkańcy Płocka i okolic poprzez uczestnictwo w badaniu dostarczyli cennych uwag na temat obecnych dróg pieszych, rowerowych i funkcjonowania komunikacji miejskiej oraz wskazali kierunki zmian, aby podróżować bezpieczniej, wygodniej i zdrowo.

Rysunek 42 Główne obszary problemowe - ruch pieszy i rowerowy (wyniki ankiety czerwiec 2022)



Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

Rysunek 43 Główne obszary problemowe - transport publiczny (wyniki ankiety czerwiec 2022)



Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

7. *WNIOSKI Z DIAGNOZY*

7.1. Całościowa ocena sytuacji mobilnościowej

Tabela 20 Obszary i działania strategiczne oraz sposoby rozwiązania problemów w zakresie mobilności w Płocku

Obszary	Działanie strategiczne	Zagadnienia problemowe SUMP
Transport publiczny i niezmotoryzowany	Zintegrowany aglomeracyjny transport publiczny:	1. Analiza częstotliwości kursowania autobusów / konsultacje społeczne / analiza potoków pasażerskich (w tym weekendowych poszczególnych gmin - prawdziwa dostępność, nie tylko poranna/popołudniowa), jaki okres czasowy bierzemy pod uwagę - długoterminowy, zanalizować oczekiwania przyszłego pasażera, w jaki sposób przeciwdziałać "starzeniu się pasażera"? Na ile jest możliwość zachęcenia młodych ludzi? 2. Jak zachęcić pasażerów do systemu przesiadkowego? 3. Diagnoza (analiza stanu bieżącego), jakie podmioty świadczą usługi w ramach całej aglomeracji (na ile zaspokajają potrzeby, które obszary są nie w pełni obsługiwane), jakie są możliwości infrastruktury, czy można uspójnić, zintegrować - przyłożenie się do jednego organizatora - optymalizacja transportu dla całości, analiza rozłożenia przystanków. 4. Analiza konsumenta komunikacji zbiorowej - korzystających i potencjalnie korzystających, popatrzeć na potrzeby, motywatory decyzji i motywatory zmian (przygotowanie do edukacji / zmiany nawyków) + analiza stopnia zaspokojenia potrzeb w poszczególnych grupach (racjonalne - pokrycie komunikacyjne, emocjonalne - jak zmienić zachowania). 5.Wyznaczenie kluczowych punktów przesiadkowych dla całej aglomeracji, przygotowanie edukacji opartej na korzyściach systemu przesiadkowego (jakie są bariery korzystania z przesiadek - funkcjonalne, emocjonalne): • w przypadku dużej optymalizacji kręgosłupa transportu zbiorowego - zaplanowanie +/- 6 miesięcy promocji/edukacji wokół zmiany. 6. Kierunki rozwoju: wyznaczenia głównych linii i linii dojazdowych, analiza kosztów istniejących rozwiązań (koszty ponoszone przez różnych przewoźników) i prognozowanych + kosztów organizacyjnych + analiza możliwości pozyskiwania środków: • analiza kosztów w podziale na koszty stałe i bieżące/zmienne. 7. Promocja komunikacji autobusowej w postaci np. wyznaczenia buspasów / śluz w węzłach. 8. Analiza ryzyka stopnia realizacji poszczególnych działań 9. Wsparcie dla transportu zeroemisyjnego (plan przejścia do roku X – jakiego?). 10. Analiza integracji taryfowej + jednolitego nośnika (kodowanie różnych usług na jednym nośniku): • taryfa biletowa uzależniona od rzeczywistego czasu/długości przejazdu (dla całości aglomeracji). 11. Analiza integracji z koleją (miejsca przesiadkowe, wspólna taryfa) + większe wykorzystanie dworca / unifikacja / optymalizacja dwóch dworców. 12. Jak rozmawiać z przemysłem, w tym w szczególności z Orlenem - w tym zakresie komunikacji zbiorowej? 13. Jak wykorzystać środowisko digitalowe do wspierania podróży międzygminnych? 14. Jak wykorzystać dane big data operatorów komórkowych do analizy ruchu ludzi? Co one nam dadzą?
	Spójna sieć rowerowa:	1. Analiza - prognoza ruchu rowerowego, w szczególności uwzględnienie tego ruchu na styku Płocka i gmin. 2. Ciągi magistralne - być może wyższe standardy niż zwykłe: szerokość, bezpieczeństwo rozwiązania (rowery, hulajnogi) - strategiczne podejście do planowania 3. Szlaki rowerowe turystyczne - wspólne oznaczenia i wytyczenie przechodzące przez kilka gmin. 4. Współpraca w zakresie wytyczenia głównych ciągów komunikacyjnych (kręgosłup/szkielet), rozprowadzenie dróg wg kompetencji, zapewnienie ciągłości przez wszystkie gminy 5. Parkingi rowerowe, stojaki rowerowe - poczucie bezpieczeństwa pozostawienia prywatnego roweru na cały dzień. 6. Standardy funkcjonalne (wygodna nawierzchnia, rozwiązania na skrzyżowaniach z drogami i chodnikami) dla sieci szkieletowej

Obszary	Działanie strategiczne	Zagadnienia problemowe SUMP
		(wyraźne zalecenia) + oznakowanie kierunków komunikacyjnych (mapy, kierunkowskazy); uwzględnienie różnych uwarunkowań w zależności od możliwości (np. ścieżki leśne) + elementy obowiązkowej infrastruktury (wiaty, stojaki, punkty serwisowe). 7. Centrum miast - łączenie ciągów rowerowo-drogowych, uspokajanie ruchu celem zabezpieczenia pasów zieleni i wygody użytkowników chodników + bezpieczne łączenie ścieżek rowerowych i ciągów pieszych (oznaczenia / wizualnie oddzielona, ograniczenia prędkości, różne poziomy chodników). 8. Centrum miast - uspokojenie ruchu samochodowego, wspieranie rowerzystów. 9. Digitalizacja - aplikacja/mapa, wyznaczająca optymalną i bezpieczną trasę z A do B. 10. Analiza połączenia z transportem publicznym, optymalizacja przesiadek, możliwość przewiezienia rowerów autobusem (analiza możliwości i motywatorów skorzystania z takiej możliwości). 11. Analiza dostępności roweru miejskiego płockiego dla poszczególnych gmin. 12. Komunikacja wizji rozwoju sieci rowerowej dla wszystkich. 13. Współpraca z przedsiębiorcami w zakresie wspierania transportu rowerowego (prysznice + szafki) lub miejskie inwestycje. 14. Zmiana nawyków - kampania edukacyjna, dodatkowe narzędzia służące zmianie nawyków, jak się dzielić doświadczeniami, jak je wprowadzać na terenie całej aglomeracji (np. Rowerowa Stolica Polski - jak włączyć w to gminy sąsiednie?). 15. Jak wprowadzić prawdziwy priorytet dla pieszych/rowerzystów na przejściach / punktach styku z transportem zmotoryzowanym?
	Bezpieczny i wygodny ruch pieszy:	1. W jaki sposób wspierać osoby starsze w podróżach pieszych? 2. Optymalizacja ruchu rowerowego / pieszego, analiza bezpieczeństwa - możliwości odseparowania ruchu. 3. Jak zachęcać do ruchu pieszego na krótkich odległościach (ławeczki, obniżenia krawężników, pasy zieleni, mini skwery / parki)? - sam ruch pieszy powinien być relaksem. Plus inkluzywność rozwiązań dla osób z niepełnosprawnościami. 4. Bezpieczeństwo - doświetlenie miejsc dla pieszych, widoczność. 5. Realny priorytet dla pieszych, analiza wyznaczonych miejsc parkingowych i likwidacja tych, które wpływają na zmniejszenie poczucia bezpieczeństwa. 6. Przegląd ciągłości świateł dla pieszych, nie dla samochodów - analiza dla całego obszaru.
Transport indywidualny samochodowy i towarowy	Optymalizacja transportu towarowego, w tym towarów niebezpiecznych, na terenie całego obszaru:	1. Analiza alternatywnych dróg dojazdowych / możliwości transportowych (kolej) dla transportu towarowego, w tym towarów niebezpiecznych. 2. Wspólna aglomeracyjna reprezentacja względem głównych przedsiębiorców.
	Uspokajanie ruchu zmotoryzowanego w centrach miejscowości / na osiedlach i dekoncentracja ruchu na całym obszarze:	1. Uspokajanie ruchu w centrum, prawdziwy priorytet dla pieszych. 2. Rozproszenie ruchu poza główne ciągi komunikacyjne (al. Józefa Piłsudskiego – ul. Wyszogrodzka). 3. Przywracanie równowagi pomiędzy przepustowością ulic a ruchem pieszych, prawdziwy priorytet dla pieszych (rewizja priorytetu dla samochodów) - analiza miejsc i korekty. 4. Jakie narzędzia możemy stosować, aby ten ruch uspokoić (progi zwalniające, przeszkody drogowe, zwężanie ulic)? 5. Jak zniechęcać kierowców? - konkretny plan zmniejszający wygodę komunikacji samochodowej. 6. Polityka parkingowa - docelowe ograniczanie miejsc parkingowych.

Obszary	Działanie strategiczne	Zagadnienia problemowe SUMP
	Rewizja polityki parkingowej i stworzenie jej spójnej dla całego obszaru w celu uspokajania ruchu zmotoryzowanego indywidualnego:	1. Określenie docelowej powierzchni parkingowej dla całej aglomeracji i poszczególnych osiedlach. 2. P&R - wyznaczenie dla całej aglomeracji, komunikacja całości systemu do mieszkańców, zapewnienie dostępu komunikacji zbiorowej + w połączeniu z polityką cenową opłat parkingowych. 3. Analiza mapy całej aglomeracji - lokalizacja, realne możliwości korzystania, funkcjonalność, optymalizacja przesiadki, dostępność linii komunikacji zbiorowej (i częstotliwość), dostępność roweru miejskiego. 4. Budowa, ale również wykorzystanie tych, które są wybudowane + zapewnienie przestrzeni pod strategiczne inwestycje - prawdziwie peryferyjne parkingi z prawdziwie wygodną przesiadką. 5. Plan edukacji i promocji do mieszkańców. 6. Jak zachęcać kierowców do takiego rozwiązania a zniechęcać przed wjazdem do centrum?
	Carsharing / carpooling:	1. Analiza potrzeb i możliwości wprowadzenia, motywatory skłaniające do zmiany, potencjalni użytkownicy. 2. W jaki sposób wprowadzić? 3.Jak zachęcić? – promocja. 4. Jakie narzędzia? - digitalizacja, optymalizacja tego rozwiązania.
Współpraca i dialog	Zarządzania i współpraca w ramach całej aglomeracji:	1. Jakie są możliwości współpracy w kontekście istniejącego stanu prawnego w poszczególnych obszarach? Nie tylko na poziomie włodarzy, ale jak wprowadzić interdyscyplinarność na poziomie specjalistów / urzędników / firm. • zespoły interdyscyplinarne do poszczególnych obszarów, inspektorzy odpowiedzialni za obszary. 2. Czy zarządzanie i współpraca powinna przyjąć formę zinstytucjonalizowaną czy luźną, jeżeli luźną (porozumienie), to w jakiej formie? • budżet, koszty, partycypacja - w tym zrozumienie, że nie każde najtańsze rozwiązanie jest najlepsze, czasami wspólnie można mieć większe korzyści • jak zaangażować urzędników z poszczególnych gmin? Jak współpracować z poziomu gmin i powiatu? • jak planować rozwiązania pod mieszkańców dla całej aglomeracji i odejść od myślenia jednogminnego, szerszego spojrzenia na temat (rowery, komunikacja zbiorowa)? 3. Jaka jest wizja rozwoju aglomeracji płockiej, jak przekłada się na poszczególne elementy (mobilność, planowanie przestrzenne)? • wizja → cele strategiczne → cele operacyjne → narzędzia 4. Jak rozmawiać z biznesem, w tym w szczególności z Orlenem? Jak zaangażować ich w akcje promocyjne dotyczące ochrony środowiska? 5. Jak budować dialog z mieszkańcami (zmiana nawyków transportowych)? 6. W jaki sposób wykorzystać Związek Gmin Regionu Płockiego?
	Edukacja mieszkańców dot. aglomeracji, jej wizji i rozwoju oraz zmian nawyków transportowych:	1. Edukacja związana ze zmianą nawyków transportowych (np. boomem rowerowym, zwiększonymi prawami pieszych, przebudową ciągów komunikacyjnych) dla wszystkich użytkowników dróg (obowiązki wynikające ze wspólnego użytkowania wspólnych pasów drogi). 2. Jak umniejszyć rolę samochodów w miejscowościach? 3. Jasna komunikacja priorytetów ruchu w mieście (pieszy/rowerzysta vs. Auto): • Prawdziwy dialog, nie demotywowanie, • Przypisanie roli w dialogu aktywistom społecznym/NGO.

Obszary	Działanie strategiczne	Zagadnienia problemowe SUMP
Redukcja popytu na transport	Aglomeracyjna współpraca w zakresie planowania przestrzennego	1. Centra handlowo-usługowe w centrach gmin powiązane z punktami przesiadkowymi w centrach gmin. 2. Jak przeciwdziałać rozlewaniu się Płocka i gmin okolicznych, w tym innych miast, chaotycznej zabudowy - jakie rozwiązania? Jakie opcje? 3. Analiza motywacji osadniczej/ruchliwości i możliwości zmiany jej motywatorów - wtedy będziemy mieć możliwość odpowiedzi, czy możemy na to wpływać. 4. Kreowanie miejsc zamieszkania bliskich odległości (800 metrów do usług, sklepów, terenów mini rekreacyjnych) - przewidywanie takich terenów na etapie wyznaczania planów miejscowych.
	Współpraca w zakresie zarządzania, stworzenia warunków dojazdu i promocji terenów rekreacyjnych (Wisła, jeziora, lasy/parki)	1. W jaki sposób wspólnie zarządzać promocją? 2. W jaki sposób organizować optymalny transport do tych miejsc z promocją komunikacji zbiorowej i niezmotoryzowanej? 3. W jaki sposób wykorzystać mieszkańców / lokalne NGO do rozwoju terenów zielono-niebieskich?

Źródło: Warsztaty scopingowo-strategiczne Płock

7.2. Analiza SWOT

Z uwagi na marginalne znaczenie transportu kolejowego, lotniczego czy wodnego w Płocku oraz brak wpływu płockich władz samorządowych na poprawę czy zmianę sytuacji w tych sektorach poniższa analiza skoncentrowana jest na ruchu pieszym, rowerowym, transporcie samochodowym i zbiorowym.

Tabela 21 Analiza SWOT dla Miasta Płocka

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
- codzienne przemieszczanie się pieszo przez prawie połowę mieszkańców (ankietyzacja) - zauważalny wzrost podróży miejskich z wykorzystaniem rowerów w mieście (jako środka transportu) w tym dzięki wykorzystaniu systemu Roweru Miejskiego; - rozbudowana sieć głównych dróg rowerowych i pieszo-rowerowych; - promocja ruchu rowerowego np. uczestnictwo Płocka w wydarzeniu „Rowerowa Stolica Polski”, „Rowerowy maj”; - rozwój mikromobilności, w tym wypożyczalnie hulajnóg elektrycznych; - nowoczesne rozwiązania wprowadzane w Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w zakresie świadczenia usług; - znaczne inwestycje w infrastrukturę transportową miasta, w tym między innymi w drogi rowerowe; - modernizacja taboru Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. przez zakup niskoemisyjnych autobusów; - budowa parkingów „P&R”; - uporządkowanie parkowania w centrum, Strefa Płatnego Parkowania; - tworzenie specjalnych pasów dla autobusów oraz wprowadzanie lokalnego priorytetu w sygnalizacji świetlnej dla autobusów; - rozwój carsharingu w Płocku jako alternatywnej opcji podróży bez wykorzystania samochodu prywatnego; - wprowadzenie ograniczeń dla pojazdów ciężarowych w centrum miasta; - rozbudowana sieć publicznych stacji ładowania samochodów elektrycznych.	- utrzymujące się przywiązanie do korzystania z samochodu osobowego jako podstawowego / jedynego środka transportu; - niewystarczająca ilość rozwiązań wspierających ruch rowerowy w samym centrum miasta; - zbyt niskie zainteresowanie usługami komunikacji miejskiej; - brak wspólnej taryfy biletowej; - występujące zwiększenie natężenia hałasu komunikacyjnego spowodowane lokalizacją dróg o dużym natężeniu ruchu oraz linii kolejowej; - przestrzeń miasta w dużej mierze zajęta przez zaparkowane samochody, które parkując zajmują również chodniki; - niewystarczająca przestrzeń miejska dla ruchu pieszego i rowerowego; - brak atrakcyjnej oferty międzymiastowej transportu autobusowego; - oferta transportu kolejowego ograniczona tylko do 1 linii.
SZANSE	**ZAGROŻENIA**
- wprowadzanie rozwiązań organizacyjnych i finansowych na rzecz wsparcia transportu zbiorowego, integracji różnych środków transportu na poziomie krajowym i akceptacja części rozwiązań przez społeczność lokalną; - wzrost zainteresowania inwestorów terenami inwestycyjnymi, dobrze skomunikowanymi; - korzystne uwarunkowania przestrzenne w zakresie tworzenia miasta zwartego i efektywnego komunikacyjnie; - wprowadzanie nowych, ekologicznych rozwiązań technologicznych w zakresie napędu pojazdów; - wzrost świadomości i wrażliwości ekologicznej mieszkańców; - budowa nowej linii Kolei Dużych Prędkości (KDP) z głównym węzłem przesiadkowym przy ul. Fryderyka Chopina; - budowa drogi ekspresowej S10;	- suburbanizacja, niekontrolowana migracja na tereny gmin sąsiednich; - zwiększający się wskaźnik motoryzacji, co powoduje coraz większą presję transportu samochodowego; - zwiększenie atrakcyjności nauki, pracy i zamieszkania w dużych miastach centrum Polski; - brak realizacji linii KDP spowoduje napływ nowych pojazdów i dalsze zwiększenie roli samochodu w przemieszczeniach; - restrykcje prawne i zagrożenia bezpieczeństwa, które mogą zniechęcać podróżnych do korzystania z komunikacji zbiorowej; - brak wprowadzenia realizacji szybkiego transportu dla Płocka i regionu z poziomu administracji centralnej; - wzrost cen energii, gazu i paliw dla transportu.

- rozwój sieci powietrznych taksówek oraz połączeń biznesowych, turystycznych i ratowniczych.	- regres transportu publicznego - likwidacja lub ograniczanie połączeń autobusowych, niestabilne działania państwa i podmiotów kształtujących podaż.

Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

Analiza SWOT dla MOF została w pewnym sensie uogólniona co wynika z różnorodności gmin w zakresie położenia geograficznego i komunikacyjnego, środowiska przyrodniczego, warunków życia, atrakcyjności inwestycyjnej czy możliwości finansowych.

Tabela 22 Analiza SWOT dla pozostałych JST MOF Płocka

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
- prowadzone modernizacje sieci drogowej, poprawiające bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu; - uwzględnienie potrzeb pieszych i komunikacji zbiorowej przy budowie nowych dróg; - występujące powiązania dróg rowerowych miejskich z podmiejskimi (Łąck, Słupno); - atrakcyjne walory przyrodnicze umożliwiające rozwój funkcji turystycznych i rekreacyjnych; - rozwój sieci dróg rowerowych i pieszo-rowerowych;	- utrzymujące się przywiązanie do korzystania z samochodu osobowego jako podstawowego / jedynego środka transportu; - niewystarczająca ilość dróg rowerowych przy głównych drogach na terenie gmin, w szczególności prowadzących do Płocka; - postępujące rozproszenie zabudowy, zwiększające problemy komunikacyjne; - brak zintegrowanego systemu transportu zbiorowego, co generuje niską dostępność niektórych gmin; - zbyt mała ilość chodników i ciągów pieszych; - brak działań edukacyjnych w zakresie zrównoważonej mobilności; - migracja na tereny innych gmin.
SZANSE	**ZAGROŻENIA**
- wprowadzanie rozwiązań organizacyjnych i finansowych na rzecz wsparcia transportu zbiorowego, integracji różnych środków transportu na poziomie krajowym i akceptacja części rozwiązań przez społeczność lokalną; - wzrost zainteresowania inwestorów terenami inwestycyjnymi, dobrze skomunikowanymi; - korzystne uwarunkowania przestrzenne w zakresie tworzenia miasta zwartego i efektywnego komunikacyjnie; - wprowadzanie nowych, ekologicznych rozwiązań technologicznych w zakresie napędu pojazdów; - wzrost świadomości i wrażliwości ekologicznej mieszkańców; - budowa nowej linii KDP z głównym węzłem przesiadkowym przy ul. Fryderyka Chopina; - budowa drogi ekspresowej S10; - rozwój sieci powietrznych taksówek oraz połączeń biznesowych, turystycznych i ratowniczych.	- suburbanizacja, niekontrolowana rozbudowa na terenach gmin; - zwiększenie atrakcyjności nauki, pracy i zamieszkania w dużych miastach centrum Polski; - brak realizacji linii KDP spowoduje napływ nowych pojazdów i dalsze zwiększenie roli samochodu w przemieszczeniach - restrykcje prawne i zagrożenia bezpieczeństwa, które mogą zniechęcać podróżnych do korzystania z komunikacji zbiorowej; - brak wprowadzenia realizacji szybkiego transportu dla Płocka i regionu z poziomu administracji centralnej; - wzrost cen energii, gazu i paliw dla transportu; - regres transportu publicznego - likwidacja lub ograniczanie połączeń autobusowych, niestabilne działania państwa i podmiotów kształtujących podaż.

Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

8. WYTYCZNE DO OPRACOWANIA SUMP

Opis planowanych działań w zakresie mobilności miejskiej jest ostatnim elementem w Raporcie strategiczno-diagnostycznym MOF Płocka. Główne inwestycje planowane w Budżecie i Wieloletniej Prognozie Finansowej w zakresie przemieszczania się mieszkańców i tworzenia przyjaznej

przestrzeni dla aktywnych środków transportu stanowią istotne bazę do określenia głównych celów i zadań SUMP. Są one bowiem w większości wyznaczone przez aktualne potrzeby związane z motywacjami podróży oraz możliwości transportowe danej gminy.

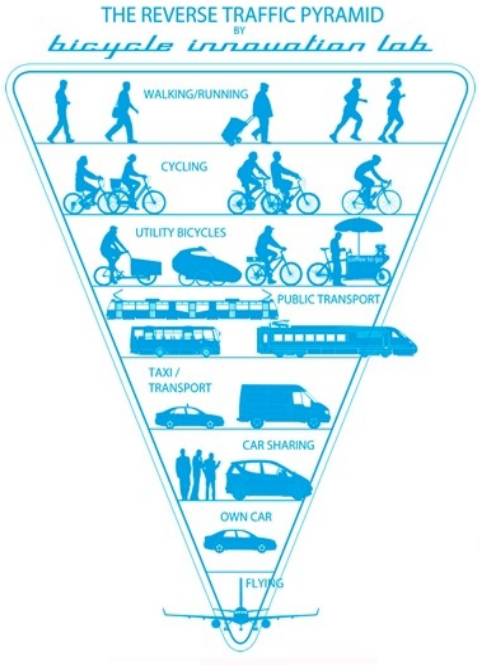
8.1. Ruch pieszy

Z punktu widzenia standardowego myślenia o ruchu w mieście (obszarze funkcjonalnym), pierwszym skojarzeniem z reguły jest samochód osobowy, autobus, samochód ciężarowy. Czy jest to poprawne? Przecież wszyscy jesteśmy pieszymi w pewnym momencie. Z badań, które miasto przeprowadziło w 2008 roku wynika, że tylko pieszo poruszało się 43% mieszkańców. Należy zauważyć, że wśród pieszych mamy również osoby, które mają różny stopień percepcji poruszania się w przestrzeni publicznej. Stąd analizując infrastrukturę przeznaczoną dla ruchu pieszego należy zwrócić uwagę na istniejące rozwiązania, w tym szczególnie na:

- właściwą szerokość przestrzeni dla ruchu pieszego,
- likwidację barier dla osób z trudnościami w poruszaniu się,
- jakość nawierzchni ciągów pieszych,
- dobre oświetlenie przestrzeni pieszych,
- widoczność pieszych dla innych użytkowników ruchu drogowego,
- niedyskryminowanie ruchu pieszego wobec użytkowników samochodów,
- właściwą estetykę infrastruktury pieszej,
- elementy infrastruktury wspierające ruch pieszy,

Jak powinno patrzeć się na ruch w obszarach zurbanizowanych? Dr Piotr Kuropatwiński z Uniwersytetu Gdańskiego w swoich opracowaniach wskazuje na piramidę mobilności miejskiej:

Rysunek 44 Odwrócona piramida mobilności



Źródło: Materiały Piotra Kuropatwińskiego

Zwiększanie dobrych przestrzeni dedykowanych dla ruchu pieszego i rowerowego to również wspomaganie pozytywnych zmian w obszarze zagospodarowania przestrzeni publicznych, zdrowia i samopoczucia, ochrony środowiska, a także zmniejszenia emisji CO_2 czy adaptacji do zmian klimatu.

Płock oprócz planowanych zadań w zakresie budowy i przebudowy pasów drogowych, przygotowuje dedykowane przestrzenie dla ruchu pieszego np.:

- zagospodarowanie terenu na Osiedlu Dobrzyńska (Centralny Park Rekreacji),
- budowa Parku Miejskiego poprzez zagospodarowanie terenów wzdłuż cieku „Mała Rosica" w Płocku,
- utworzenie Parku Międzytorze.

Na każdym z tych terenów zaplanowane jest stworzenie atrakcyjnej przestrzeni m.in. budowa ciągów pieszych i rowerowych wraz z elementami infrastruktury technicznej oraz obiektów małej architektury wraz z bogatą, wielogatunkową zielenią.

Tabela 23 Planowane inwestycje w zakresie ruchu pieszego na terenie pozostałych JST MOF Płocka

Gmina	Przyszłe działania - ruch pieszy
Stara Biała	- budowa oświetlenia ulicznego w sołectwie Bronowo Kmiece - budowa oświetlenia ulicznego w sołectwie Brwilno - budowa oświetlenia ulicznego w sołectwie Maszewo - budowa oświetlenia ulicznego w sołectwie Srebrna - budowa oświetlenia ulicznego w sołectwie Włoczewo
Bielsk	- budowa chodnika w pasie drogowym drogi krajowej nr 60 w miejscowości Bielsk - przebudowa i budowa ulic osiedlowych w miejscowości Bielsk - ul. Stodólna, Wschodnia, gen. Karola Świerczewskiego, Władysława Broniewskiego, 22 Lipca, Cisowa, Modrzewiowa, Brzozowa, Jesionowa, Klonowa, Kasztanowa, Czereśniowa, Morelowa, Krotka, Wiśniowa
Radzanowo	- budowa chodników w Rogozinie i Stróżewku
Słupno	- Arkadia Mazowiecka – przebudowa drogi gminnej w m. Borowiczki Pieńki – Liszyno wraz z infrastrukturą - Arkadia Mazowiecka – przebudowa drogi gminnej w m. Liszyno – Słupno wraz z przebudową mostu i infrastrukturą - budowa ul. Ceglanej wraz z brakującą infrastrukturą - budowa ul. Rumiankowej, ul. Stokrotki, ul. Konwaliowej, ul. Letniej, ul. Jagodowej oraz ul. Orzechowej w Cekanowie - przebudowa ul. Mazowieckiej i ul. Królewskiej w Cekanowie wraz z infrastrukturą - budowa ul. Wiosennej, ul. Piaski oraz ul. Wilczej wraz z kanalizacją - budowa ul. Calineczki, ul. Sezamowej i ul. Baśniowej w Słupnie - budowa ul. Husarskiej i ul. Ukrytej w Nowym Gulczewie - Budowa ul. Wiśniowieckiego wraz z kanalizacją deszczową w Nowym Gulczewie - budowa ul. Zagłoby w Nowym Gulczewie - budowa ul. Pałacowej obręb PGR Gulczewo wraz z infrastrukturą - wymiana 300 opraw oświetlenia ulicznego sodowych na LED będącego własnością gminy
Gąbin	brak działań
Łąck	- budowa ścieżki pieszo-rowerowej w miejscowości Nowe Rumunki (kategoria drogi 290709W); - rozbudowa drogi powiatowej nr 2976W Zofiówka – Wincentów – Korzeń oraz nr 2975W Dobrzyków – Zaździerz polegająca na budowie ścieżki pieszo–rowerowej w porozumieniu z powiatem płockim - przebudowa (rozbudowa) drogi powiatowej nr 2977W Łąck – Władysławów polegająca na budowie chodnika na odcinku o długości 0,580km w porozumieniu z powiatem płockim - prowadzenie akcji prewencyjnych (edukacyjnych), w tym doraźno-interwencyjnych w zakresie bezpieczeństwa na drogach - edukacja uczniów w zakresie bezpieczeństwa na drogach
Nowy Duninów	- przebudowa drogi krajowej nr 62 w zakresie budowy chodnika w pasie drogowym drogi krajowej w miejscowości Karolewo - przebudowa drogi krajowej nr 62 w zakresie budowy chodnika w pasie drogowym drogi krajowej

w miejscowości Nowy Duninów – Stary Duninów
- przebudowa drogi krajowej nr 62 w zakresie budowy chodnika w pasie drogowym drogi krajowej w miejscowości Wola Brwileńska – Brwilno Dolne

Źródło: Raporty strategiczno-diagnostyczne MOF Płocka, Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

Działania nastawione na kreowanie przestrzeni dla ruchu pieszych w Płocku z uwagi na postępujący rozwój zabudowy oraz zanieczyszczenie powietrza powinny skupiać się głównie na tworzeniu małych parków, zieleńców, skwerów czy alejek, natomiast na terenie MOF ze względu na występowanie dużych powierzchni parkowych na budowie i modernizacji chodników.
Należy zauważyć, że część dróg w MOF Płocka ma potencjał do przeobrażenia się w przestrzenie publiczne typu woonerf, czyli tzw. ulice do życia, łączące funkcje ulicy, deptaka, parkingu oraz miejsca spotkań mieszkańców. Przekształcenia ulic polegają m.in. na zrezygnowaniu z klasycznego podziału na jezdnię i chodnik na rzecz wspólnej przestrzeni, gdzie niezmotoryzowani mają pierwszeństwo nad zmotoryzowanymi. Ponadto, aby ograniczyć prędkość samochodów, ulice są tak zaprojektowane, żeby uniemożliwiać szybką jazdę, dzięki ograniczeniom optycznym jak i fizycznym np. falowanemu układowi jezdni, zieleni i małej architekturze. Miejsca te stanowią przestrzeń przyjazną dla pieszych zachęcając do spacerów i integracji społecznej. W Płocku utworzenie przestrzeni typu woonerf planowane jest wraz z budową sali koncertowej na Placu Nowy Rynek. W ramach nowego zagospodarowania wprowadzone zostaną rozwiązania komunikacyjne mające na celu uspokojenie ruchu oraz stworzenie bezpiecznej i atrakcyjnej dla pieszych przestrzeni poprzez wprowadzenie priorytetu ruchu pieszego.

8.2. Transport rowerowy i UTO

Infrastruktura rowerowa powinna być projektowana i realizowana zgodnie z wojewódzkimi standardami w celu uzyskania dofinansowania z FEM 2021-2027.

Samorządy realizują inwestycje z zakresu ścieżek rowerowych według regionalnych wytycznych dotyczących projektowania dróg rowerowych. W 2022 roku Zarząd Województwa Mazowieckiego przyjął dokument "Standardy infrastruktury rowerowej i koncepcja tras rowerowych wskazanych do realizacji w perspektywie do 2030 roku w województwie mazowieckim". Bardzo często samorządy lokalne ustanawiają własne standardy w formie programów i planów, w których zawarte są konkretne rekomendacje w tym obszarze. Miasto Płock również opracowało "Program zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie Miasta Płocka do 2033 roku w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym (2011 r.)", w którym głównym priorytetem jest realizacja odpowiednich zadań inwestycyjnych w zakresie budowy spójnego układu dróg rowerowych. W planach powiatu płockiego jest również opracowanie "Programu rozwoju dróg rowerowych dla powiatu płockiego".

Zapewnienie dobrych warunków ruchu rowerzystom opiera się na zwiększeniu ich bezpieczeństwa na drodze i pogodzeniu interesów zmotoryzowanych i niezmotoryzowanych. Dlatego inwestycje z zakresu ścieżek rowerowych mają za zadanie powstanie nowej infrastruktury w problematycznych miejscach na rowerowej mapie.
Na powiększenie sieci rowerowej składa się równocześnie wiele elementów. Dlatego też większa część nowych tras powstaje i będzie powstawać wraz z dużymi miejskimi inwestycjami drogowymi oraz nowymi osiedlami mieszkaniowymi. Jest też jednak pula inwestycji, które będą realizowane bezpośrednio z myślą o rowerzystach, które ciągle jeszcze są wykonywane w stopniu, który nie jest wystarczający względem oczekiwań tej grupy mieszkańców i rosnącej potrzeby wykorzystania tej formy przemieszczania się po mieście. Konieczne jest więc podjęcie następujących działań:

- budowa spójnej sieci dróg dla rowerów,
- zwiększenie liczby podpórek dla rowerzystów na głównych skrzyżowaniach,
- utworzenie miejsc postojowych dla rowerów, w tym parkingów monitorowanych,
- budowa zadaszonych wiat rowerowych,

- utworzenie samoobsługowych darmowych stacji naprawy rowerów ustawionych przy najbardziej uczęszczanych ścieżkach rowerowych,
- obniżanie krawężników oraz likwidacja ubytków w nawierzchni w celu ułatwienia przejazdu rowerem,
- zwiększanie liczby stacji roweru miejskiego,
- odpowiednia nawierzchnia dróg dla rowerów,
- wzrost poziomu bezpieczeństwa rowerzystów na drodze, wprowadzenie rozwiązań w centrum miasta i na osiedlach mieszkaniowych z zakresu uspokajania ruchu z ochroną rowerzystów.

Podejmowane działania powinny mieć na celu zachęcenie kolejnych osób do wybierania roweru jako środka transportu.

Zgodnie z nowelizacją przepisów prawa, infrastruktura rowerowa ma służyć również użytkownikom hulajnóg elektrycznych.

Bardzo ważną inwestycją w Płocku jest planowana budowa kładki rowerowej przez Most im. Legionów Józefa Piłsudskiego, która pozwoli na połączenie istniejącej infrastruktury rowerowej w prawo i lewobrzeżnej części Płocka i zwiększy bezpieczeństwo użytkowników jednośladów. Kładka ma być lekką konstrukcją kompozytową umieszczoną pod spodem mostu, pod chodnikiem. W 2022 roku Płock przystąpił do wykonania programu funkcjonalno-użytkowego, który otworzy drogę do uzyskania środków zewnętrznych, gdy pojawią się takie możliwości. Następnie zlecona zostanie realizacja przedsięwzięcia w systemie „zaprojektuj i wybuduj".

Rysunek 45 Projekt kładki rowerowej pod Mostem im. Legionów Józefa Piłsudskiego



Źródło: Urząd Miasta Płocka

Jednocześnie planowana jest budowa kolejnych ścieżek rowerowych przy okazji bieżących modernizacji dróg, np. poszerzenia części ul. Wyszogrodzkiej, gdzie biegnie droga krajowa nr 62 oraz w ramach Budżetu Obywatelskiego - budowa ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Góry.
W planach powiatu płockiego jest wybudowanie kolejnych kilometrów ścieżek rowerowych m.in. w gminie Łąck, Radzanowo i Słupno.

Tabela 24 Planowane inwestycje w zakresie ścieżek rowerowych na terenie pozostałych JST MOF Płocka

Gmina	Przyszłe działania - ruch rowerowy
Stara Biała	- opracowanie projektu budowy ścieżki rowerowej przy drodze gminnej Nr 291312W (w części dotyczącej miejscowości Nowa Biała)
Bielsk	- budowa ścieżki pieszo-rowerowej na odcinku: Bielsk- Zągoty (przy drodze DW 540) – Płock (wzdłuż drogi powiatowej nr 5201W) - budowa ścieżki pieszo-rowerowej na odcinku: Bielsk – Goślice – Płock (wzdłuż DK 60) - budowa ścieżki pieszo-rowerowej na odcinku: Bielsk – Smolino – Leszczyn Szlachecki – Goślice (przy drogach powiatowych nr 2912W i 2911W)
Radzanowo	- budowa ścieżki rowerowej przy drodze powiatowej Radzanowo-Rogozino - budowa ścieżki rowerowej przy drodze wojewódzkiej nr 567od Smardzewa przez Ciółkowo i Rogozino do Płocka - budowa ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż DW 567 na odcinku Rogozino - Płock (Budżet Obywatelski Mazowsza)
Słupno	- budowa ścieżki pieszo-rowerowej na odcinku od posesji Miszewko Strzałkowskie nr 2 (droga powiatowa 2941W) wzdłuż drogi powiatowej 2940W do ul. Miszewskiej 27 w miejscowości Słupno - Arkadia Mazowiecka – przebudowa drogi gminnej w m. Borowiczki Pieńki – Liszyno wraz z infrastrukturą - Arkadia Mazowiecka – przebudowa drogi gminnej w m. Liszyno – Słupno wraz z przebudową mostu i infrastrukturą
Gąbin	brak danych
Łąck	- budowa drogi rowerowej wokół Jeziora Zdworskiego - budowa ścieżki pieszo-rowerowej w miejscowości Nowe Rumunki (kategoria drogi 290709W); - rozbudowa drogi powiatowej nr 2976W Zofiówka – Wincentów – Korzeń oraz nr 2975W Dobrzyków – Zaździerz polegająca na budowie ścieżki pieszo–rowerowej w porozumieniu z powiatem płockim
Nowy Duninów	- budowa ścieżki rowerowej Popłacin (od granicy Miasta Płock) – Soczewka W planach gminy było poprowadzenie ścieżki rowerowej łączącej Płock z Soczewką po koronie zapory bocznej Zbiornika Włocławskiego. Niestety Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie nie wyraził zgody na realizację inwestycji

Źródło: Raporty strategiczno-diagnostyczne MOF Płocka, Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

Zrealizowanie projektów dotyczących ścieżek rowerowych na terenach MOF przyczyni się do:

- zwiększenia spójności systemu transportowego,
- poprawy przejezdności, płynności ruchu,
- poprawy bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg,
- redukcji zagrożeń motoryzacyjnych: w postaci hałasu i emisji spalin,
- kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych mieszkańców,
- poprawy zdrowotności społeczeństwa,
- poprawy atrakcyjności gmin.

Nastąpi wzrost udziału ruchu rowerowego w ogólnej liczbie wykonywanych podróży, co w konsekwencji przyczyni się do:

- zapewnienia systemowi transportowemu zrównoważonego rozwoju,
- oszczędności kosztów inwestycyjnych i eksploatacyjnych dróg,
- umożliwienia rozwoju alternatywnych do samochodu form transportu,
- poprawy mobilności mieszkańców.

Ogólnie można powiedzieć, że aktualny układ komunikacyjny na obszarach MOF jest niewystarczający. Dla gmin MOF, a w szczególności dla lewobrzeżnych gmin turystycznych drogi wzdłuż, których biegną drogi rowerowe są określone w miejscowym planie jako drogi dojazdowe i lokalne, jednak przy ruchu samochodowym w okresie wakacyjnym drogi są eksploatowane do

maksimum swoich możliwości. Istniejące drogi gminne i powiatowe nie są w stanie obsłużyć istniejącego ruchu w czasie wakacyjnym. Jednoczesny wzmożony ruch rowerzystów i samochodów stanowi bardzo duże zagrożenie. Kierowcy są zmuszeni do zwolnienia do prędkości rowerzysty i przeprowadzenia manewru wyprzedzania. Przy okresowym wzmożonym ruchu dochodzi do bardzo niebezpiecznych sytuacji przy wykonywaniu tego manewru. Czynnikiem utrudniającym wyprzedzanie jest też to, że rowerzyści zazwyczaj poruszają się w grupach. Istniejąca geometria dróg dojazdowych i lokalnych składa się z dużej ilości zakrętów, co również jest czynnikiem wpływającym na pogorszenie bezpieczeństwa korzystających z układów komunikacyjnych. Rozwiązaniem pozwalającym na zwiększenie bezpieczeństwa jest rozdzielenie ruchu samochodowego i rowerowego, właśnie poprzez budowę ścieżek rowerowych. Planowane ścieżki rowerowe powinny mieć funkcjonalne połączenia z istniejącymi ścieżkami rowerowymi w MOF Płocka. Istotne jest również funkcjonalne połączenie tras rowerowych z przystankami publicznego transportu, zintegrowanymi węzłami przesiadkowymi czy budynkami użyteczności publicznej.

8.3. Transport autobusowy

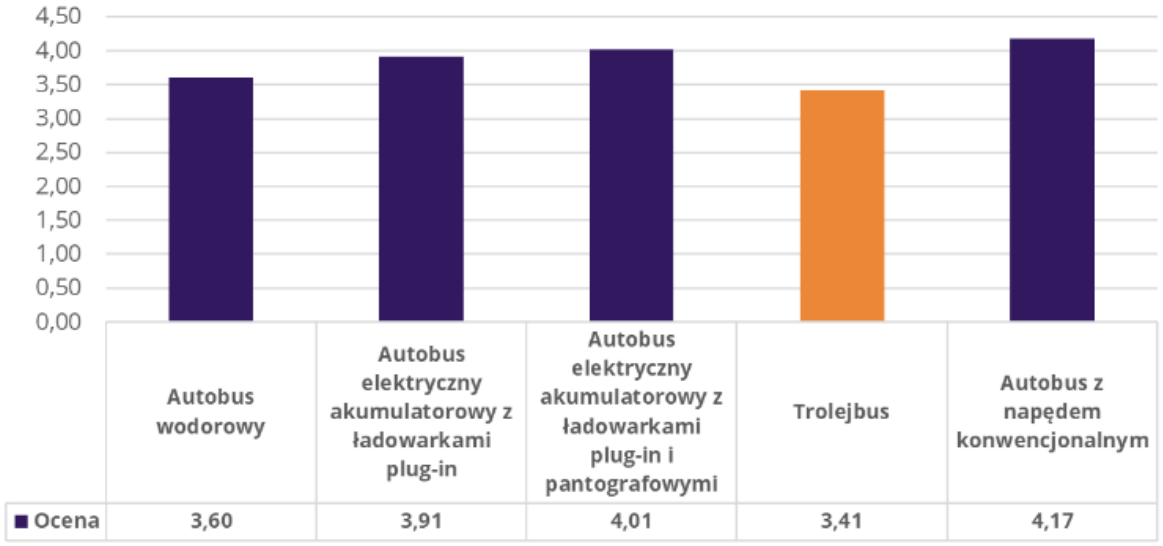
Zgodnie z planem wymiany taborowej w najbliższym czasie mają zostać wycofane wszystkie pojazdy z grupy 15 lat i więcej oraz część z grupy 10-15 lat. W dokumencie „Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu, w których do napędu wykorzystywane są wyłącznie silniki, których cykl pracy nie powoduje emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisji zarządzania gazów cieplarnianych dla miasta Płocka” przedstawionych zostało 5 wariantów inwestycyjnych:

- autobusy elektryczne z wodorowymi ogniwami paliwowymi,
- autobusy elektryczne akumulatorowe w modelu opartym o ładowanie pojazdów wyłącznie metodą plug-in,
- autobusy elektryczne w modelu opartym o ładowanie pojazdów metodą plug-in oraz pantografem,
- trolejbusy,
- autobusy o napędzie konwencjonalnym.

Warianty te następnie zostały ocenione według kilku kryteriów: technicznym, społecznym, dostępności technologicznej, środowiskowym i ekonomiczno-finansowym.



Rysunek 46 Ocena wyboru wariantów



Źródło: Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych ... dla Miasta Płocka

Najlepszym wariantem z minimalną przewagą okazały się autobusy z napędem konwencjonalnym z oceną na poziomie 4,17. Drugie miejsce zajęły autobusy elektryczne akumulatorowe z ładowarkami plug-in i pantografowymi z oceną 4,01, zaś kolejną lokatę otrzymały autobusy elektryczne akumulatorowe z ładowarkami plug-in z oceną 3,91. Kolejną pozycję uzyskały autobusy wodorowe – z wodorowymi ogniwami paliwowymi z łączną oceną 3,60.
Miasto Płock jest gotowe do wprowadzenia do eksploatacji autobusów zeroemisyjnych, przy uzyskaniu środków zewnętrznych na ten cel. W planach miasta jest zakup kilkudziesięciu autobusów elektrycznych i budowa niezbędnej sieci energetycznej, m.in. na pętlach i w zajezdniach KM Płock. Inwestycja wymaga pozyskania finansowania z zewnętyrznych źródeł.
Biorąc pod uwagę doświadczenia z innych miast należałoby się również zastanowić nad sposobami wyeliminowania takich niedogodności jak:
- zbyt mała liczba wydzielonych pasów dla autobusów,
- zbyt długi czas podróży komunikacją miejską,
- zbyt mała liczba dostępnych punktów do zakupu biletów papierowych związana z przeprowadzoną w 2021 roku akcją wymiany biletomatów z wyłączną opcją płatności elektronicznej.

Miasto Płock współpracuje z pozostałymi JST MOF Płocka w zakresie transportu publicznego. W ostatnich latach współpraca ta uległa zmianie, niektóre gminy ograniczyły liczbę kursów, zmniejszyły obszar obsługi komunikacyjnej lub całkowicie wycofały się z porozumienia dotyczącego organizacji transportu publicznego zawartego z miastem. Gminy rozpoczęły współpracę z przewoźnikami prywatnymi, którzy mogą korzystać z dopłat rządowych w ramach FRPA, którymi nie objęto publicznych przewoźników miejskich. Gminy nie są bowiem w stanie utrzymać transportu publicznego ze środków własnych, a dopłaty rządowe pozwalają na znaczną redukcję kosztów ponoszonych w tym zakresie. Często jednak wybór prywatnych przewoźników nie idzie w parze z wysoką jakością świadczonych usług. Do przewozów wykorzystywane są bowiem stare autobusy bez udogodnień dla osób o ograniczonej mobilności i nie gwarantujące oczekiwanego przez pasażerów poziomu bezpieczeństwa.

*Tabela 25 Autobusy wykorzystywane przez JST, które korzystają z FRPA**

JST	marka autobusu	rok prod.	liczba miejsc	norma emisji spalin
Słupno	Iveco Daily	2015	35 (34 miejsc siedzących + 1 miejsce stojące)	EURO 6
Słupno	Dietrich Carebus	2012	33 miejsca siedzące	EURO 5
Słupno	Mercedes Benz Sprinter	2016	20 (14 miejsc siedzących + 6 miejsc stojących)	EURO 6
Słupno	Mercedes Benz Sprinter	2013	20 (14 miejsc siedzących + 6 miejsc stojących)	EURO 5
Słupno	Dietrich Vehicules	2012	21 (11 miejsc siedzących + 10 miejsc stojących)	EURO 5
Łąck	Jelcz	2006	34 (28 miejsc siedzących + 6 miejsc stojących)	EURO 4
Łąck	Autosan	2005	42 miejsca siedzące	EURO 3
Łąck	Zaz	2020	45 (31 miejsc siedzących + 14 miejsc stojących)	EURO 5
Nowy Duninów	Autosan, H7	2006	41 (27 miejsc siedzących + 14 miejsc stojących)	EURO 4
Nowy Duninów	Man, Lions City	2007	94 (40 miejsc siedzących + 54 miejsc stojących)	EURO 4
Nowy Duninów	Temsa, Tourmalin Light 13	2009	76 (64 miejsc siedzących + 12 miejsc stojących)	EURO 4
powiat płocki	ZAZ, A08	2020	45 (31miejsc siedzących +14 miejsc stojących)	EURO 6
powiat płocki	Vdl, Procity	2007	36 (19 miejsc siedzących + 17 miejsc stojących)	EURO 4
powiat płocki	Zaz, A08	2020	45 (31 miejsc siedzących + 14 miejsc stojących)	EURO 6
powiat płocki	Temsa, Tourmalin Light 13	2009	77 miejsc siedzących	EURO 4
powiat płocki	Man, Lions City	2007	94 (40 miejsc siedzących + 54 miejsca stojące)	EURO 4
powiat płocki	Iveco/Kapena, Thesi	2014	31 (28 miejsc siedzących + 3 miejsca stojące)	EURO 5
powiat płocki	Mercedes-Benz, Tourismo	1999	68 (50 miejsc siedzących + 18 miejsc stojących)	EURO 2

** Brak danych z gminy Gąbin*

Źródło: Raporty strategiczno-diagnostyczne MOF Płocka

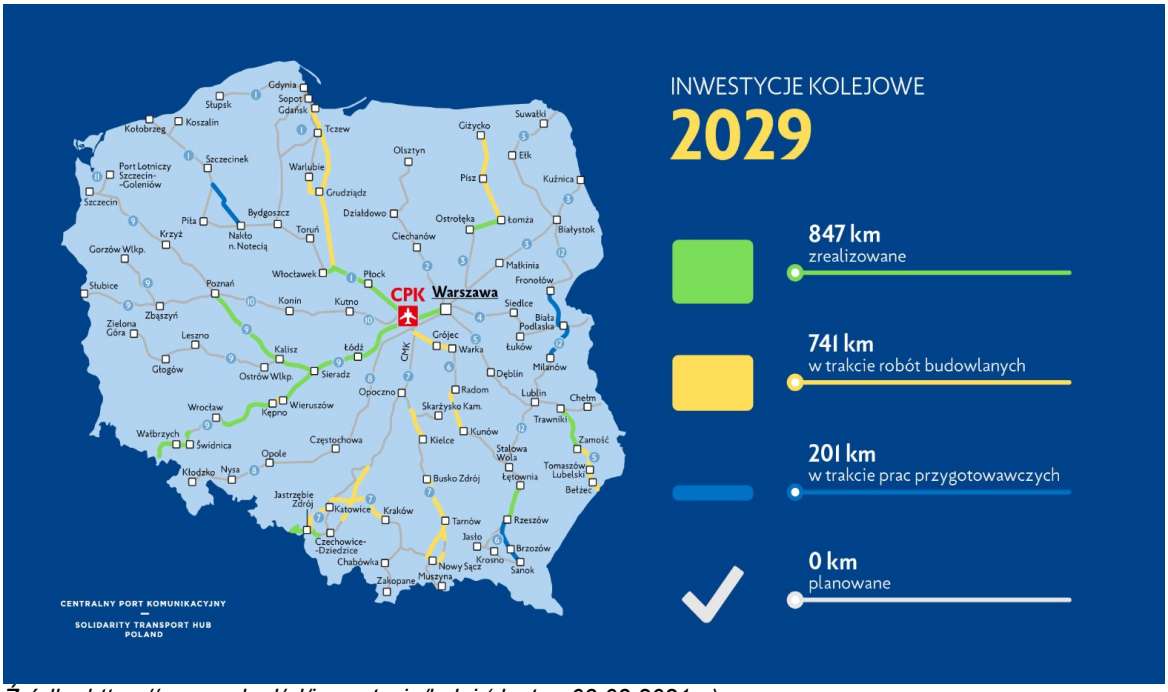
Działania podejmowane w ramach transportu publicznego powinny zostać podjęte w taki sposób, aby zachęcić pozostałe JST MOF Płocka do stworzenia spójnej sieci połączeń autobusowych w ramach porozumień z Miastem Płock w celu umożliwienia wszystkim mieszkańcom MOF Płocka optymalnego dostępu do usług transportu publicznego. Należy więc zoptymalizować koszty świadczenia usług komunikacji miejskiej oraz zmaksymalizować korzyści płynące z wyboru tej opcji. W przyszłych działaniach poza unowocześnieniem płockiej floty autobusowej należy uwzględnić zwiększenie częstotliwości kursów oraz lepszą obsługę obszaru wykonywanych obecnie kursów z uwzględnieniem zmian w planowaniu przestrzennym oraz zmian w preferencjach i potrzebach mieszkańców. Decyzja o lepszej obsłudze komunikacji zbiorowej może spowodować zwiększenie kosztów świadczenia usługi publicznej, a ciężar tych kosztów będzie dotykał budżety poszczególnych gmin lub zostanie przeniesiony na pasażerów. Do rozważenia są również zmiany w zakresie organizacji ruchu na drogach publicznych, które mogą wpłynąć korzystnie na czas przejazdu komunikacji publicznej.
Niestety w MOF Płocka dla wielu osób samochód stanowi jedyny środek transportu. Przeprowadzone badania pokazują, że z podróży własnym samochodem nie zrezygnuje 40% podróżujących, w tym ¼ Płocczan ceni sobie właśnie samochód prywatny jako wyłączny środek podróży. Jeszcze bardziej

przywiązani do własnego auta są mieszkańcy okolicznych gmin, 80% mieszkańców powiatu najczęściej przemieszcza się własnym transportem, w tym 40% osób używa samochodu kilka razy dziennie.
W celu zwiększenia liczby osób podróżujących autobusami konieczna jest również zmiana mentalności mieszkańców i przekonanie ich o korzyściach płynących z wyboru tego środka transportu.

8.4. Transport kolejowy

Miasto Płock miało możliwość zapoznania się w lutym 2020 r., w ramach wstępnych koncepcji dotyczących komponentu kolejowego, z przebiegiem linii kolejowej dużych prędkości obsługującej miasto w ramach konsultacji publicznych ogłoszonych przez CPK. Planowane oddanie do użytku linii kolejowej nr 5 zostało wskazane na 2029 r. na odcinku Włocławek – Płock – CPK.

Rysunek 47 Plan inwestycji kolejowych na lata 2020-2034 - inwestycje kolejowe 2029

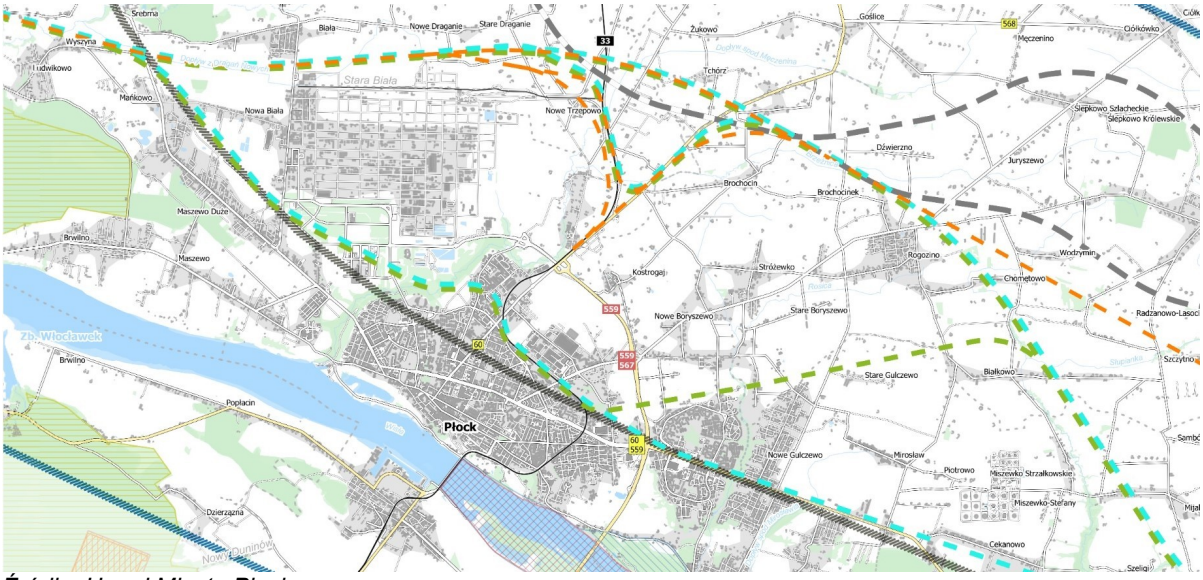


Źródło: https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/kolej (dostęp 03.03.2021 r.)

Ze względu na centralne położenie Płocka oraz jego bliskość z Warszawą, Łodzią czy Toruniem, usprawnienie transportu kolejowego poprzez wprowadzenie dodatkowych połączeń i budowy nowych linii kolejowych stanowi ważne wyzwanie dla poprawy warunków mobilności mieszkańców całego obszaru. Istotnym krokiem w tym kierunku jest koncepcja CPK, stanowiącego innowacyjny węzeł transportowy, obejmujący budowę portu lotniczego oraz przebudowanie krajowego systemu transportu kolejowego. Koncepcja ta zakłada realizację dwóch komponentów: lotniskowego i kolejowego. W ramach komponentu kolejowego przewiduje się stworzenie ogólnokrajowego systemu międzyregionalnych kolejowych przewozów pasażerskich, obejmujących obszar całego państwa, którego głównym węzłem będzie CPK. Ujęty w Koncepcji scenariusz rozbudowy sieci kolejowej w ramach I etapu przewiduje m.in. budowę linii kolejowej CPK – Płock – Włocławek, dzieli czemu nasze miasto zyska korzystniejsze połączenie z siecią kolejową zarówno w kierunku CPK i dalej Warszawy jak i pozostałych rejonów kraju. W etapie tym zakłada się budowę nowych linii o charakterze łączników – „spinaczy" istniejącej sieci o parametrach umożliwiających osiąganie prędkości co najmniej 250 km/h, a płocki odcinek, z uwagi na aktualny brak wpięcia w planowaną sieć kolejową także został w nim ujęty. Rozpoczęto prace nad studium wykonalności STEŚ dla linii kolejowej od węzła

CPK przez Płock i Włocławek, a pod koniec 2021 roku została ona wpisana do projektu aktualizacji sieci TEN-T, czyli na listę priorytetowych inwestycji UE. Według harmonogramów, pierwsze roboty budowlane na tym odcinku mają ruszyć w 2024 roku. Cały odcinek dużych prędkości powinien zostać uruchomiony przed końcem 2029 roku.

Rysunek 48 Linia kolejowa do CPK i Warszawy



Źródło: Urząd Miasta Płocka

Planowana rozbudowa sieci kolejowej w Płocku oraz budowa obwodnicy kolejowej przyniesie miastu i mieszkańcom wiele korzyści takich jak:

- zwiększenie dostępności i atrakcyjności podróży koleją,
- sprawniejszy, szybszy i prowadzony na większą skalę transport towarów koleją, co pozytywnie wpłynie na ochronę środowiska,
- zwiększenie przepustowości linii, a tym samym uruchamianie większej liczby połączeń w ruchu regionalnym,
- stacje i przystanki dostosowane do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się,
- dodatkowe perony,
- przebudowa przejazdów kolejowo-drogowych,
- powstanie nowych obiektów inżynieryjnych tj. mostów, wiaduktów dostosowanych do większej prędkości pociągów,
- poprawa przepustowości,
- lepsze zarządzanie ruchem pociągów pasażerskich i towarowych,
- przebudowa peronów, która zapewni wyższy komfort obsługi pasażerów.

Realizacja zaplanowanych projektów sprawi, że w ciągu najbliższych dziesięciu lat płocka kolej będzie komfortowa, bezpieczna, ekologiczna i dostępna dla wszystkich. To z kolei otworzy nowe możliwości do przemieszczania się mieszkańców nie tylko w celach turystycznych, ale również zarobkowych. Atrakcyjność miasta wzrośnie i ludzie będą chętniej wybierać Płock jako docelowe miejsce do życia.

8.5. Transport samochodowy

Główne obszary problemowe dotyczące ruchu samochodowego w Płocku to:
- zwiększająca się liczba zarejestrowanych pojazdów w Płocku i wjeżdżających do Płocka;
- zły stan techniczny pojazdów powodujący smog transportowy;

- przestoje w ruchu spowodowane kongestią;
- zbyt duża liczba pojazdów zarejestrowanych w Płocku pozostających w bezruchu lub przemieszczających się tylko sporadycznie,
- duże natężenie hałasu komunikacyjnego spowodowane lokalizacją dróg o dużym natężeniu ruchu oraz linii kolejowej,
- stosowanie samochodu osobowego jako podstawowego środka transportu,
- zbyt duże zanieczyszczenie powietrza spowodowane przez samochody,
- brak stref niskoemisyjnych w mieście,
- problemy w przestrzeniach publicznych związane z zatłoczeniem parkujących aut, w tym również w sposób sprzeczny z prawem.

Na najbliższy czas w Płocku zaplanowano następujące inwestycje drogowe:

- przebudowa ulicy Przemysłowej na odcinku od ulicy Tysiąclecia do ulicy Narodowych Sił Zbrojnych;
- kompleksowa przebudowa ul. Ignacego Łukasiewicza w Płocku na odcinkach od ulicy abp. Antoniego Juliana Nowowiejskiego do ulicy Tysiąclecia oraz od ulicy Długiej do ulicy Witolda Zglenickiego;
- przebudowa ulicy Wyszogrodzkiej na odcinku od ul. Armii Krajowej do granicy miasta;
- budowa i przebudowa ulic: Strzelecka, Powstańców Styczniowych i 8 Pułku Artylerii Lekkiej, Zielona, Mikołaja Reja, Władysława Bartoszewskiego, Gronowa, Na Skarpie, Piekarska, Sierpecka, Witolda Zglenickiego, Batalionów Chłopskich;
- budowa ulic: Podgórze, Liściasta, Ośnicka, Zbożowa i Wyszogrodzka, Browarna;
- budowa ulic: Podwale, Powiśle, Roztocze, Rybna, Cedrowa, Odległa i Urbanowo wraz z brakującą infrastrukturą techniczną;
- budowa ulic: Stanisława Staszica, Jana Heweliusza, Hugo Kołłątaja, Mikołaja Kopernika, Alojzego Stodółkiewicza, Ludwika Krzywickiego, Oskara Kolberga, Fryderyka Rozego wraz z odwodnieniem terenu i przebudową kanalizacji deszczowej w ulicach Fryderyka Chopina i Spółdzielczej;
- przebudowa dróg lokalnych - nadal część dróg pozostaje gruntowa lub o nawierzchni ulepszonej.

W wielu inwestycjach zaplanowane są też: drogi rowerowe, chodniki, oświetlenie, zatoki autobusowe i zjazdy na posesje. Wszystkie te inwestycje mają na celu polepszenie warunków dla kierowców i zlikwidowanie zatorów drogowych.

Na terenie powiatu płockiego zaplanowano takie inwestycje drogowe jak:

- Rozbudowa skrzyżowania drogi powiatowej nr 2929W Radzanowo - Woźniki z drogą powiatową nr 2928W oraz z drogą gminną w miejscowości Radzanowo;
- Rozbudowa drogi powiatowej nr 2949W Bulkowo - Osiek - Krubice o długości 2,017 km;
- Rozbudowa drogi powiatowej: nr 2926W Ostrzykowo – Nowa Wieś, nr 2952W Wilczkowo - Bodzanów - Słupno w miejscowości Mała Wieś, nr 6915W Wymyśle Polskie – Piotrkówek – Iłów, nr 2970W Nowy Duninów – Grodziska – granica województwa, nr 1457W od drogi nr 573 Suserz – Rybie – Nowy Kamień oraz nr 6909W Nowy Kamień – Lwówek do drogi nr 583, nr 6906W Czermno – (granica powiatu) – Stary Barcik, nr 2970W Nowy Duninów – Grodziska – granica województwa, nr 2913W Jaroszewo Biskupie – Brzechowo;
- Przebudowa drogi powiatowej nr 2916W Przedbórz – Worowice Wyroby – do drogi 567, nr 2935W Rogozino – Blichowo – Bulkowo na odcinkach, nr 6907W Gąbin - Nowy Kamień - Janówek do drogi nr 583;
- Przebudowa – modernizacja drogi powiatowej: nr 2972W Duninów Duży – Lipianki, nr 2955W Bodzanów – Wilkanowo, nr 2939W Rogozino – Białkowo – Szczytno, nr 2911W Goślice –Smolino – Sędek – Kłaki – Drobin, nr 2954W Wilkanowo (dr. powiatowa nr 2953W) - Gródkowo o długości 2,227 km.

Tabela 26 Planowane inwestycje z zakresu transportu samochodowego na terenie pozostałych JST MOF Płocka

Gmina	Przyszłe działania - ruch samochodowy
Stara Biała	- opracowanie projektu budowy drogi gminnej w miejscowości Kowalewko (dz. o nr ewid. 61) - opracowanie projektu budowy drogi (na dz. ewid. 52; 51) w miejscowości Nowe Draganie - opracowanie projektu budowy drogi gminnej Nr 291323W relacji Trzebuń - granica gminy - Czachowo
Bielsk	- przebudowa drogi gminnej w Giżyno - Ułtowo - przebudowa drogi gminnej Rudowo - Ułtowo - remont drogi gminnej w miejscowości Leszczyn Szlachecki - przebudowa drogi gminnej Bielsk - Ułtowo - przebudowa drogi gminnej Kłobie – Niszczyce - przebudowa drogi gminnej Bielsk – Gilino – Kuchary-Jeżewo - przebudowa drogi Cekanowo – Bielsk – Dębsk - przebudowa drogi gminnej Giżyno – Zakrzewo - przebudowa drogi gminnej Ciachcin - Józinek
Radzanowo	- budowa dróg gminnych w miejscowości Wodzymin i Kostrogaj - przebudowa ul. Klonowej w miejscowości Radzanowo - modernizacja ul. Kredytowej w Radzanowie - przebudowa drogi wewnętrznej na osiedlu w Nowym Boryszewie - zakup 9 osobowego, niskoemisyjnego busa przystosowanego do transportu osób niepełnosprawnych w ramach umowy ze Związkiem Gmin Powiatu Płockiego
Słupno	- Arkadia Mazowiecka – przebudowa drogi gminnej w m. Borowiczki Pieńki – Liszyno wraz z infrastrukturą - Arkadia Mazowiecka – przebudowa drogi gminnej w m. Liszyno – Słupno wraz z przebudową mostu i infrastrukturą - Arkadia Mazowiecka – przebudowa drogi gminnej Płock – Rydzyno wraz z infrastrukturą; - Arkadia Mazowiecka – budowa drogi gminnej w m. Rydzyno – ul. Poprzeczna - budowa ulic na osiedlu Św. Huberta – Ceglana wraz z brakującą infrastrukturą - budowa ulicy Zbożowej w miejscowości Borowiczki Pieńki - budowa ulic: Rumiankowa, Stokrotka, Konwaliowa, Letnia, Jagodowa, Orzechowa w Cekanowie - przebudowa drogi gminnej nr 291238W w Mirosławiu wraz z pełną infrastrukturą - przebudowa dróg gminnych – ul. Mazowieckiej i ul. Królewskiej w Cekanowie wraz z infrastrukturą - budowa ul. Wiosennej, ul. Piaski oraz ul. Wilczej wraz z kanalizacją - budowa ul. Calineczki, ul. Sezamowej i ul. Baśniowej w Słupnie - budowa ul. Husarskiej i ul. Ukrytej w Nowym Gulczewie - budowa ul. Wiśniowieckiego wraz z kanalizacją deszczową w Nowym Gulczewie - modernizacja ul. Akacjowej w Słupnie - budowa ul. Zagłoby w Nowym Gulczewie - budowa ul. Pałacowej obręb PGR Gulczewo wraz z infrastrukturą
Gąbin	brak danych
Łąck	- budowa drogi relacji Zofiówka- Koszelówka (kategoria drogi 290715W) - budowa drogi w miejscowości Kościuszków (kategoria drogi 290731W) - budowa drogi relacji Koszelówka - Matyldów (kategoria drogi 290730W), połączenie z gminą Gąbin - utwardzenie dróg gminnych o długości ok. 12 – 15 km na terenie gminy - budowa Obwodnicy Łącka. W Łącku w 2020 roku została zawarta umowa na opracowanie dokumentacji dla obwodnicy Łącka w ciągu DK60. Inwestycja powstanie w ramach rządowego Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030. Ogłoszenie przetargu jest planowane w 2024 roku, a realizacja zadania jest przewidziana w latach 2026-2028. Jest to inwestycja Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad
Nowy Duninów	- przebudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 573 z drogą gminną w miejscowości Nowy Duninów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Raportów strategiczno-diagnostycznych MOF Płocka

W zakresie rozwoju dróg należy na bieżąco przeprowadzać ich modernizację w celu zapewnienia powiązania miasta z gminami ościennymi. Istotne jest tutaj również wyprowadzanie transportu ciężkiego poza granice Płocka i zurbanizowanych obszarów MOF Płocka poprzez budowę obwodnic.
W zakresie transportu drogowego powinny zostać wprowadzone działania mające na celu bardziej efektywne wykorzystanie samochodu w podróżach. Dla dojazdów do pracy czy na uczelnie powinno się propagować system wspólnego podróżowania kilku osób jednym samochodem – carpooling. System taki zmniejsza nie tylko ruch na ulicach miasta, ale także zapotrzebowanie na parkowanie wokół zakładów pracy czy też uczelni zwłaszcza zlokalizowanych w centrum miasta, gdzie panuje duży deficyt powierzchni parkingowych. Innym systemem, jaki mógłby być wypromowany w Płocku jest carsharing – system zautomatyzowanych wypożyczalni samochodów miejskich. Pojazdy takie parkowane są w określonych specjalnych miejscach i dzięki temu ich użytkownik nie musi tracić czasu na znalezienie wolnego miejsca parkingowego.
Na terenie Płocka powinny zostać wprowadzone działania przyczyniające się do ograniczenia ruchu drogowego takie jak np. wprowadzanie priorytetów dla autobusów czy ograniczeń prędkości samochodów w miejscach newralgicznych, budowa parkingów P&R.

8.6. Transport wodny

W przypadku Płocka sytuacja wygląda tak, że żegluga towarowa na tym odcinku Wisły praktycznie ustała. Sytuację tę może zmienić modernizacja drogi wodnej E40. Na drodze tej prowadzony jest jedynie transport towarów wielkogabarytowych oraz materiałów wykorzystywanych do zabezpieczania brzegów rzeki.
Reaktywacja ruchu towarowego na Wiśle daje szanse dla Płocka na rozwój baz logistycznych w transporcie kombinowanym drogowo-rzecznym. Zwłaszcza jest to istotne w świetle budowy autostrady A1 i dobrego dostępu do tej autostrady z portu w Płocku. Przywrócenie żeglugi na Wiśle i rozwój tej żeglugi jest kluczowe również dla dalszej działalności stoczni rzecznej w Płocku, która w latach 60-tych była największą śródlądową stocznią w Polsce i jedną z największych śródlądowych stoczni w Europie. W latach 90-tych teren nieruchomości został wydzierżawiony przez firmę Centromost Stocznia Rzeczna w Płocku Sp. z o.o., zajmującą się budową i serwisem jednostek pływających takich, jak statki, barki, zbiornikowce i inne jednostki floty rzecznej, a także produkującą konstrukcje stalowe w postaci ramp, mostów, zbiorników stalowych oraz świadczącą usługi w zakresie obróbki elementów stalowych.
Innym zagadnieniem jest wykorzystanie transportu wodnego jako atrakcji turystycznej. Płock ma idealne warunki zarówno do rozwoju rekreacji na wodzie jak i do zorganizowanych rejsów turystycznych.
Należy zadbać zarówno o rozwój mariny poprzez rozbudowę infrastruktury ją otaczającej jak i dążyć do zwiększenia liczby różnorodności kursów białej floty (być może połączenie z Warszawą). Rozwojowi turystyki rzecznej sprzyja istnienie portu jachtowego na prawym brzegu Wisły w okolicach amfiteatru oraz mniejszego portu w pobliżu ujścia Brzeźnicy i przystani na Radziwiu (lewy brzeg).
Na terenie pozostałych JST MOF Płocka nie ma żadnych planów inwestycyjnych z zakresu transportu wodnego.

8.7. Transport lotniczy

Samorząd Płocka widzi konieczność budowy utwardzonego pasa startowego w celu uruchomienia lotniska typu General Aviation. Modernizacja lotniska w naszym mieście umożliwi obsługę taksówek powietrznych oraz uruchomienie lotów biznesowych, w tym także komunikujących z Modlinem, gdzie możliwy będzie dalszy transport międzynarodowy. Z takich rozwiązań jednak będzie mógł skorzystać znikomy odsetek mieszkańców ze względu na koszty przelotów. Dokumentacja projektowo-kosztorysowa dla inwestycji „Rozbudowa i przebudowa Lotniska w Płocku wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną" została już opracowana.
Na dzień dzisiejszy lotnisko ma charakter rekreacyjny i nie obsługuje ruchu pasażerskiego.
Pozostałe JST MOF Płocka nie przewidują żadnych działań w obrębie transportu lotniczego.

8.8. Logistyka miejska

Mobilność miejska musi również przewidywać, oprócz przemieszczania się ludności, zadania transportowe związane z przemieszczaniem surowców, towarów, dostaw przesyłek, a także świadczeń usług komunalnych. Z uwagi na lokalizację centrów logistycznych obsługujących miasto, należy uwzględnić właściwe dostosowanie udostępnienia układu drogowego, właściwe dobranie środków transportu, a także częstotliwość i intensywność realizowanych przejazdów.
Ramy europejskie w tym względzie oznaczają wydajną, bezemisyjną logistykę miejską i dostawy na „ostatniej mili". O ile taka multimodalność powinna być naszą zasadą przewodnią w zakresie mobilności miejskiej, o tyle bezemisyjna, oparta na sieci i zautomatyzowana mobilność będzie kluczowym elementem przejścia do neutralnej dla klimatu przyszłości miast, która umożliwi także zrównoważone połączenie obszarów podmiejskich i wiejskich z miastami. Lepsze zarządzanie transportem i mobilnością z wykorzystaniem multimodalnych ośrodków i rozwiązań cyfrowych jest niezbędne do zwiększenia wydajności całego systemu[4]
Logistyka miejska w obszarze SUMP powinna znaleźć swoje mocne odzwierciedlenie, jednak możliwości regulacyjne w tym obszarze zależą w dużej mierze od świadomości poszczególnych uczestników procesu, ich zdolności organizacyjnych, taboru transportowego oraz przyjętych kierunków rozwoju. Działania podstawowe w zakresie regulacji miejskich dotyczą organizacji usług publicznych, dopuszczenia poszczególnych odcinków drogowych względem tonażu i gabarytów pojazdów, a także dopuszczenia miejsc publicznych przeznaczonych na obsługę ostatniej mili dostaw. Dla zapewnienia większej płynności ruchu, dostawy ładunków w mieście mogą być realizowane w określonych godzinach, poza godzinami szczytu lub w godzinach nocnych. W Płocku lokalnie funkcjonuje schemat godzinowy dostaw np. na ul. Grodzkiej. W centralnej części miasta nie ma dedykowanego miejskiego systemu logistycznego związanego z obsługą „ostatniej mili". Pozostaje on w gestii dystrybutorów.
Transport i zarządzanie potokami ruchu w mieście mogą być również wspomagane w mieście poprzez nowe technologie, które należy dobierać względem ich efektywności m.in. inteligentne systemy transportowe.

8.9. W kierunku integracji rozwiązań

Miasto Płock podejmując działania w zakresie rozwiązań integrujących różne środki transportu wprowadziło system parkingów P&R, które mają wspomóc uspokojenie centrum miasta, a jednocześnie umożliwić podróżującym do miasta pozostawienie samochodu osobowego na parkingu i dotarcie do celu podróży bez docelowego dojazdu samochodem. W tym względzie polityka parkingowa miasta przewiduje realizację parkingów zarówno na obrzeżach miasta: ul. Bielska, Harcerska, Medyczna, Kolejowa, czy parkingi buforowe ul. Juliusza Kawieckiego, al. Jana Kilińskiego, Nowy Rynek, Okrzei czy 1 Maja. Wskazane parkingi umożliwiają przede wszystkim kontynuację dalszej podróży autobusem miejskim, rowerem miejskim, czy dotarcie na pieszo do miejsc destynacji.
Lokalizacja parkingów umożliwia obsługę przyjeżdżających z 4 kluczowych kierunków. W chwili obecnej ich pojemność umożliwia obsługę każdego zainteresowanego skorzystaniem z tej usługi. Parkingi w chwili obecnej pozostają ogólnodostępne.

8.10. Podsumowanie Raportu Strategiczno-Diagnostycznego

Rozwój Płocka oraz jego obszaru funkcjonalnego powinien być ukierunkowany na poprawę jakości życia mieszkańców w taki sposób, żeby mogli żyć w mieście bezpiecznym, wygodnym, i przyjaznym. Przyszłe działania w zakresie mobilności skoncentrowane bedą na zapewnieniu równowagi czynników gospodarczych, społecznych, transportowych, przestrzennych i środowiskowych.

4 Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego , Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Nowe unijne ramy mobilności miejskiej, Strasburg, 2021 r., https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021DC0811&from=PL

Zrównoważony rozwój miasta jest ściśle związany z ograniczeniem roli samochodu osobowego jako podstawowego środka transportu na rzecz przyjaznych środowisku środków transportu takich jak transport zbiorowy, rowerowy oraz ruch pieszy. Dla tych trzech sposobów podróżowania należy rozwijać infrastrukturę je wspomagającą. Jednocześnie należy ograniczać dostępność centrum miast dla samochodu osobowego, poprzez:

- odpowiednią politykę parkingową,
- wydzielanie stref o ograniczonej dostępności,
- umożliwienie przesiadki z samochodu na inne środki transportowe (parkingi P&R, system roweru miejskiego),
- realizację zadań związanych z zarządzaniem mobilnością.

Biorąc po uwagę cały obszar funkcjonalny Płocka należy skupić się na wspólnych działaniach w tworzeniu spójnego systemu komunikacji miejskiej czy infrastruktury pieszej i rowerowej. Należy określić obszary, gdzie występują tzw. białe plamy w transporcie lokalnym, które są główną przyczyną wykluczenia mieszkańców z dostępności do zakupów, kultury, oświaty, pracy czy służby zdrowia. Dla wielu osób z mniejszych miejscowości czy obszarów wiejskich własny środek transportu jest jedynym sposobem by móc z miejscowości wyjechać lub do niej powrócić. Każdy wyjazd do sklepu, lekarza, szkoły czy pracy wiąże się z jazdą samochodem prywatnym lub rowerem. Dlatego niezwykle istotne jest skupienie się na zapewnieniu optymalnych warunków do podróżowania dla wszystkich mieszkańców MOF Płocka.

Priorytetem w działaniach spełniania wizji rozwoju miasta i obszaru funkcjonalnego powinno być porozumienie pomiędzy kluczowymi interesariuszami w kwestii wspólnego planu rozwoju miasta i obszaru funkcjonalnego. Należy pamiętać, że zrównoważony rozwój miasta w aspekcie zmian mobilności mieszkańców jest procesem długotrwałym, a więc wymaga także długotrwałych porozumień. Aktywny udział wszystkich samorządów w opracowywaniu SUMP dla MOF Płocka jest warunkiem koniecznym realizacji wszystkich działań przyjętych w dokumencie. Niezwykle istotnym czynnikiem jest również zaangażowanie społeczeństwa w planowane zmiany – powinno odbywać się to poprzez wzmocnienie tożsamości lokalnej społeczności oraz zbiorowego poczucia własności wizji.

Analiza stanu istniejącego oraz przeprowadzone warsztaty strategiczno-diagnostyczne są kluczem do powstania SUMP, który zawiera zestaw działań mających na celu podniesienie komfortu życia mieszkańców. Ponieważ transport kolejowy, wodny czy lotniczy ma marginalne znaczenie w mobilności Płocka, a płockie władze samorządowe nie mają wpływu na poprawę czy zmianę sytuacji w tych sektorach, dlatego działania w ramach SUMP dla MOF Płocka będą skoncentrowane na ruchu pieszym, rowerowym i transporcie autobusowym. Główne obszary interwencji to:

1. rozwój infrastruktury drogowej:
   - budowa i modernizacja chodników i przejść dla pieszych;
   - modernizacja dróg w celu zapewnienia powiązania miasta z gminami ościennymi, co daje możliwość rozwoju transportu zbiorowego
   - wyprowadzanie transportu ciężkiego poza granice Płocka i zurbanizowanych obszarów MOF poprzez budowę obwodnic;
   - zapewnienie właściwej jakości ścieżek dla pieszych np. odpowiednia szerokość przestrzeni dla ruchu pieszego, likwidacja barier dla osób z trudnościami w poruszaniu się, odpowiednia nawierzchnia ciągów pieszych.
2. zwiększenie dostępności transportu zbiorowego:
   - zwiększenie częstotliwości kursów oraz lepsza obsługa obszaru wykonywanych obecnie kursów z uwzględnieniem zmian w planowaniu przestrzennym oraz zmian w preferencjach i potrzebach mieszkańców;
   - działania zachęcające do stworzenia spójnej sieci połączeń autobusowych w ramach porozumień z Miastem Płock np. zoptymalizowanie kosztów świadczenia usług komunikacji miejskiej oraz zmaksymalizowanie korzyści płynących z wyboru tej opcji;
   - zmiana mentalności mieszkańców w celu przekonania o korzyściach płynących z wyboru autobusu jako środka transportu.
3. rozwój dróg rowerowych i pieszo-rowerowych:

- budowa ścieżek rowerowych;
- zapewnienie spójności ścieżek rowerowych;
- funkcjonalne połączenie tras rowerowych z przystankami publicznego transportu, zintegrowanymi węzłami przesiadkowymi czy budynkami użyteczności publicznej oraz z istniejącymi ścieżkami rowerowymi w Płocku i MOF;
- obniżanie krawężników oraz likwidacja ubytków w nawierzchni w celu ułatwienia przejazdu rowerem;
- odpowiednia nawierzchnia dróg dla rowerów;
- budowa architektury rowerowej np. podpórki dla rowerów, zadaszone wiaty rowerowe, miejsca postojowe dla rowerów, samoobsługowe darmowe stacje naprawy rowerów;
- zwiększanie liczby stacji roweru miejskiego.

4. zapewnienie bezpieczeństwa pieszym i rowerzystom:
   - poprawa bezpieczeństwa na istniejących przejściach dla pieszych poprzez m.in. lepsze doświetlenie istniejących przejść dla pieszych, instalację i lepszą koordynację sygnalizacji świetlnej czy budowę progów zwalniających;
   - wzrost poziomu bezpieczeństwa rowerzystów na drodze, wprowadzenie rozwiązań w centrum miasta z zakresu uspokajania ruchu z ochroną rowerzystów.
5. poprawa jakości powietrza:
   - działania przyczyniające się do ograniczenia ruchu drogowego takie jak np. wprowadzanie priorytetów dla autobusów czy ograniczeń prędkości samochodów w miejscach newralgicznych, budowa parkingów P&R;
   - zmniejszenie natężenia ruchu w godzinach szczytu;
   - wymiana taboru komunikacji miejskiej - niskoemisyjny lub zeroemisyjny transport zbiorowy;
   - działania mające na celu bardziej efektywne wykorzystanie samochodu w podróżach np. propagowanie systemu wspólnego podróżowania kilku osób jednym samochodem – carpooling czy systemu zautomatyzowanych wypożyczalni samochodów miejskich - carsharing;
   - tworzenie parków, zieleńców, woonerfów.

Zaplanowanie inwestycji z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej jaki i działań miękkich prowadzących do zmiany świadomości i codziennych nawyków transportowych mieszkańców Płocka i MOF to główne wyzwania rozwojowe polityki miejskiej.

9. *SPIS TABEL, RYSUNKÓW*

Spis tabel

Tabela 1 Dane ogólne gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka z 2021 roku.....9
Tabela 2 Saldo migracji wewnętrznych w MOF Płocka w latach 2016-2021.....10
Tabela 3 Dokumenty MOF Płocka z zakresu mobilności.....23
Tabela 4 Elementy mobilności miejskiej w dokumentach lokalnych z zakresu rozwoju.....27
Tabela 5 Elementy mobilności miejskiej w dokumentach lokalnych z zakresu mobilności.....29
Tabela 6 Elementy mobilności miejskiej w dokumentach lokalnych z zakresu ochrony środowiska…36
Tabela 7 Udział powierzchni objętej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni ogółem na terenie MOF Płocka i powiatu płockiego.....40
Tabela 8 Działania promocyjne na rzecz mobilności miejskiej na terenie pozostałych JST MOF Płocka.....48
Tabela 9 Długość chodników przy drogach wojewódzkich i powiatowych w MOF Płocka.....54
Tabela 10 Długość ścieżek rowerowych wyrażona w kilometrach przy drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych.....57

Tabela 11 Struktura pojazdów komunikacji miejskiej w Płocku według norm spalania i typu pojazdów w 2021 roku....61
Tabela 12 Liczba autobusów KM Płock oraz autobusów w powiecie płockim w 2021 roku....61
Tabela 13 Liczba kursów wyjazdowych z Płocka realizowanych przez przewoźników prywatnych zgodnie z zawartymi umowami....62
Tabela 14 Zestawienie wyników odpowiedzi na pytanie: Jaka jest Pana/Pani opinia w zakresie funkcjonowania komunikacji miejskiej w Płocku?....64
Tabela 15 Linie komunikacyjne na terenie MOF Płocka w ramach umów lub porozumień międzygminnych w 2022 roku....67
Tabela 16 Infrastruktura drogowa MOF Płocka....77
Tabela 17 Natężenie ruchu na głównych skrzyżowaniach w Płocku....80
Tabela 18 Wskaźnik motoryzacji (liczba samochodów osobowych) na 1000 mieszkańców w Płocku i powiecie płockim w latach 2014-2021....82
Tabela 19 Zdarzenia drogowe w MOF Płocka....92
Tabela 20 Obszary i działania strategiczne oraz sposoby rozwiązania problemów w zakresie mobilności w Płocku....103
Tabela 21 Analiza SWOT dla Miasta Płocka....107
Tabela 22 Analiza SWOT dla pozostałych JST MOF Płocka....108
Tabela 23 Planowane inwestycje w zakresie ruchu pieszego na terenie pozostałych JST MOF Płocka....110
Tabela 24 Planowane inwestycje w zakresie ścieżek rowerowych na terenie pozostałych JST MOF Płocka....113
Tabela 25 Autobusy wykorzystywane przez JST, które korzystają z FRPA*....116
Tabela 26 Planowane inwestycje z zakresu transportu samochodowego na terenie pozostałych JST MOF Płocka....120

Spis rysunków

Rysunek 1 Obszary strategicznej interwencji województwa mazowieckiego....6
Rysunek 2 MOF Płocka....7
Rysunek 3 Rysunek Macierz wyzwań - obszary realizacji celów....20
Rysunek 4 Propozycje Komisji Europejskiej w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej 2021 (COM(2021)812) / 2022(COM(2022)384)....21
Rysunek 5 Planowane inwestycje transportowe w województwie mazowieckim....22
Rysunek 6 Zagospodarowanie przestrzenne MOF Płocka....41
Rysunek 7 Podział miasta na strefy....43
Rysunek 8 W jaki sposób na co dzień przemieszcza się Pan/Pani po terenie Płocka/powiatu płockiego?....50
Rysunek 9 Co sprawiłoby, żeby Pan/Pani zrezygnował/a z podróży własnym samochodem?....51
Rysunek 10 Mapa gęstości zabudowy na terenie MOF Płocka....52
Rysunek 11 Główne przestrzenie publiczne w centralnej części Płocka....53
Rysunek 12 Zasięg tras ruchu rowerowego w 2020 roku....55
Rysunek 13 Magistrala rowerowa w Płocku....56
Rysunek 14 Czy budowa nowych dróg rowerowych zachęci Pana / Panią do częstszego korzystania z roweru?....57
Rysunek 15 Schemat linii miejskich KM Płock....59
Rysunek 16 Schemat linii podmiejskich KM Płock....60
Rysunek 17 Zestawienie wyników odpowiedzi na pytanie: Poprawa których czynników zachęciłaby Pana/Panią do korzystania z komunikacji publicznej?....65
Rysunek 18 Schemat przebiegu tras autobusów KM Płock i prywatnych operatorów na terenie MOF....69
Rysunek 19 Schemat powiązań zewnętrznych kolejowych Płocka....70
Rysunek 20 Linie kolejowe, przystanki i stacje na terenie MOF Płocka....71
Rysunek 21 Przejazdy kolejowe w Płocku....72

Rysunek 22 Proponowane przebiegi towarowej linii obwodowej Miasta Płock....73
Rysunek 23 Północno-Zachodnia Obwodnica Płocka....75
Rysunek 24 Drogi MOF....76
Rysunek 25 Obwodnica Gąbina....78
Rysunek 26 Schemat powiązań zewnętrznych planowanych dla Miasta Płocka....79
Rysunek 27 Mapa z wielkością SDRR (Średni dobowy Ruch Roczny) na drogach krajowych i wojewódzkich w GPR 2020/2021na terenie MOF Płocka....81
Rysunek 28 Parking P&R przy cmentarzu komunalnym w Płocku....82
Rysunek 29 Strefy płatnego parkowania....83
Rysunek 30 Lotnisko trawiaste Płock....84
Rysunek 31 Nabrzeże wiślane....86
Rysunek 32 Szlaki piesze MOF Płocka....87
Rysunek 33 Szlaki rowerowe MOF....88
Rysunek 34 Rozmieszczenie firm na terenie Płocka zatrudniających powyżej 250 pracowników w 2018 roku....89
Rysunek 35 Wypadek drogowy w centrum Płocka na ul. Zygmunta Padlewskiego z udziałem samochodu ciężarowego - kierowca samochodu ciężarowego podczas wymijania z innym pojazdem zahaczył naczepą o gałęzie drzewa....90
Rysunek 36 Zdarzenia drogowe w Płocku i MOF....91
Rysunek 37 Obszary występowania zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów w MOF Płocka....93
Rysunek 38 Obszary występowania zdarzeń drogowych z udziałem zwierząt w MOF Płocka....94
Rysunek 39 Obszary występowania zdarzeń drogowych z udziałem osób kierujących pod wpływem alkoholu w MOF Płocka....95
Rysunek 40 W okresie od maja do października jak podróżujesz?....99
Rysunek 41 Mapa luk w infrastrukturze pieszej i rowerowej w Płocku i na styku Płocka i MOF....100
Rysunek 42 Główne obszary problemowe - ruch pieszy i rowerowy (wyniki ankiety czerwiec 2022) 101
Rysunek 43 Główne obszary problemowe - transport publiczny (wyniki ankiety czerwiec 2022)....102
Rysunek 44 Odwrócona piramida mobilności....109
Rysunek 45 Projekt kładki rowerowej pod Mostem im. Legionów Józefa Piłsudskiego....112
Rysunek 46 Ocena wyboru wariantów....115
Rysunek 47 Plan inwestycji kolejowych na lata 2020-2034 - inwestycje kolejowe 2029....117
Rysunek 48 Linia kolejowa do CPK i Warszawy....118

Załącznik nr B
do Planu Zrównoważonej
Mobilności Miejskiej dla Miejskiego
Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Mobilność w Płocku i okolicy

Wyniki ankiety z czerwca 2022 – Aktywne i ekologiczne środki transportu

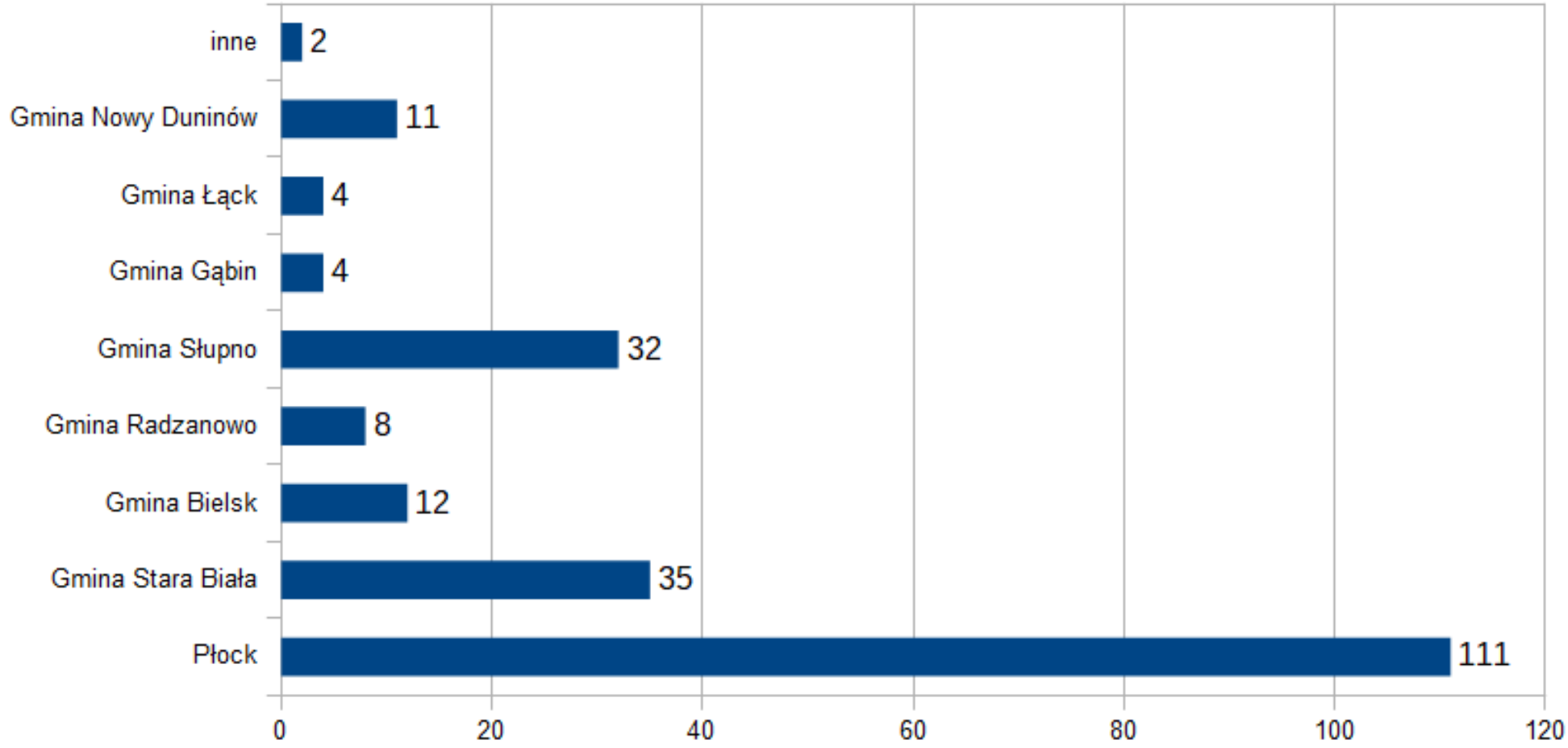
Wstęp do ankiety mobilnościowej

Na potrzeby opracowania „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Płocka i Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego” przeprowadzona została ankieta wśród mieszkańców Płocka, Powiatu Płockiego oraz gmin: Stara Biała, Bielsk, Radzanowo, Słupno, Łąck, Gąbin i Nowy Duninów.

Ankieta zawierała 11 pytań, w tym 5 obowiązkowych pytań zamkniętych wielokrotnego wyboru i 6 pytań otwartych.

W ankiecie wzięło udział **219 osób**, w tym **51% z Płocka**, a 49% z okolicznych gmin (16% z Gminy Stara Biała, 15% z Gminy Słupno, 5% z Gminy Bielsk i Nowy Duninów, 3% z Gminy Radzanowo, 2% z Gminy Łąck i Gminy Gąbin, 1% spoza Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego).

Mieszkańcy Płocka i okolic poprzez uczestnictwo w badaniu dostarczyli cennych uwag na temat obecnych dróg pieszych, rowerowych i funkcjonowania komunikacji miejskiej oraz wskazali kierunki zmian, aby podróżować bezpieczniej, wygodniej i zdrowo.


Jakie jest Twoje miejsce zamieszkania?
inne
2
Gmina Nowy Duninów
11
Gmina Łąck
4
Gmina Gąbin
4
Gmina Słupno
32
Gmina Radzanowo
8
Gmina Bielsk
12
Gmina Stara Biała
35
Płock
111
0
20
40
60
80
100
120

W okresie od MAJA do PAŹDZIERNIKA jak podróżujesz?

Własnym samochodem najwięcej w ciągu tygodnia (9 razy i więcej) podróżuje 24% respondentów, często (3-8 razy) ten środek transportu wybiera 41% badanych, a rzadko (1-2 razy) 14%. 21% badanych wcale nie korzysta z własnego samochodu.

Tylko pieszo chodzi na co dzień 11% ankietowanych, 26% chodzi pieszo często, 30% sporadycznie, a 33% przemieszcza się w inny sposób.

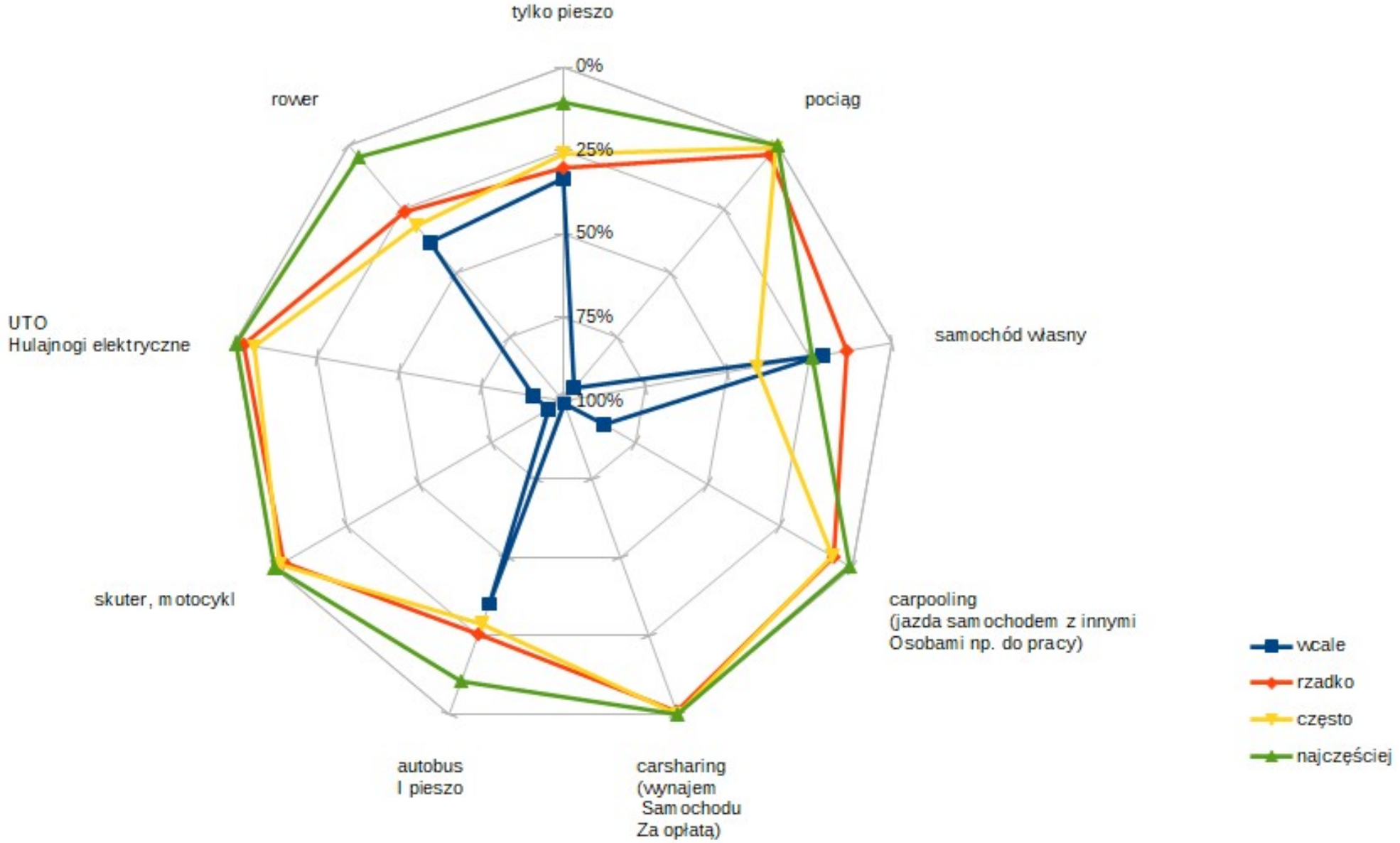
Podróże **autobusem oraz pieszo** kształtują się podobnie jak same podróże piesze: 11% przemieszcza się tak najczęściej, 29% często, 26% tylko 1 lub 2 razy w tygodniu, a 35% korzysta z innych środków transportu.

Z **roweru** bardzo często korzysta 5% osób, 3 do 8 razy w tygodniu wybiera tą formę transportu 32% badanych, a 26% tylko okazjonalnie. 38% respondentów wcale nie używa roweru w codziennych podróżach.

Po **UTO, hulajnogi elektryczne** są wykorzystywane sporadycznie, ponieważ aż 91% badanych w ogóle nie przemieszcza się w ten sposób, jedynie 6% często tak podróżuje.

Tak samo wygląda sytuacja ze **skuterem, motocyklem, pociągiem** czy **carpoolingiem**. Te środki transportu czasami wybiera tylko kilka procent mieszkańców.

W okresie od maja do października jak podróżujesz?



Jak oceniasz jakość obecnej INFRASTRUKTURY PIESZEJ?

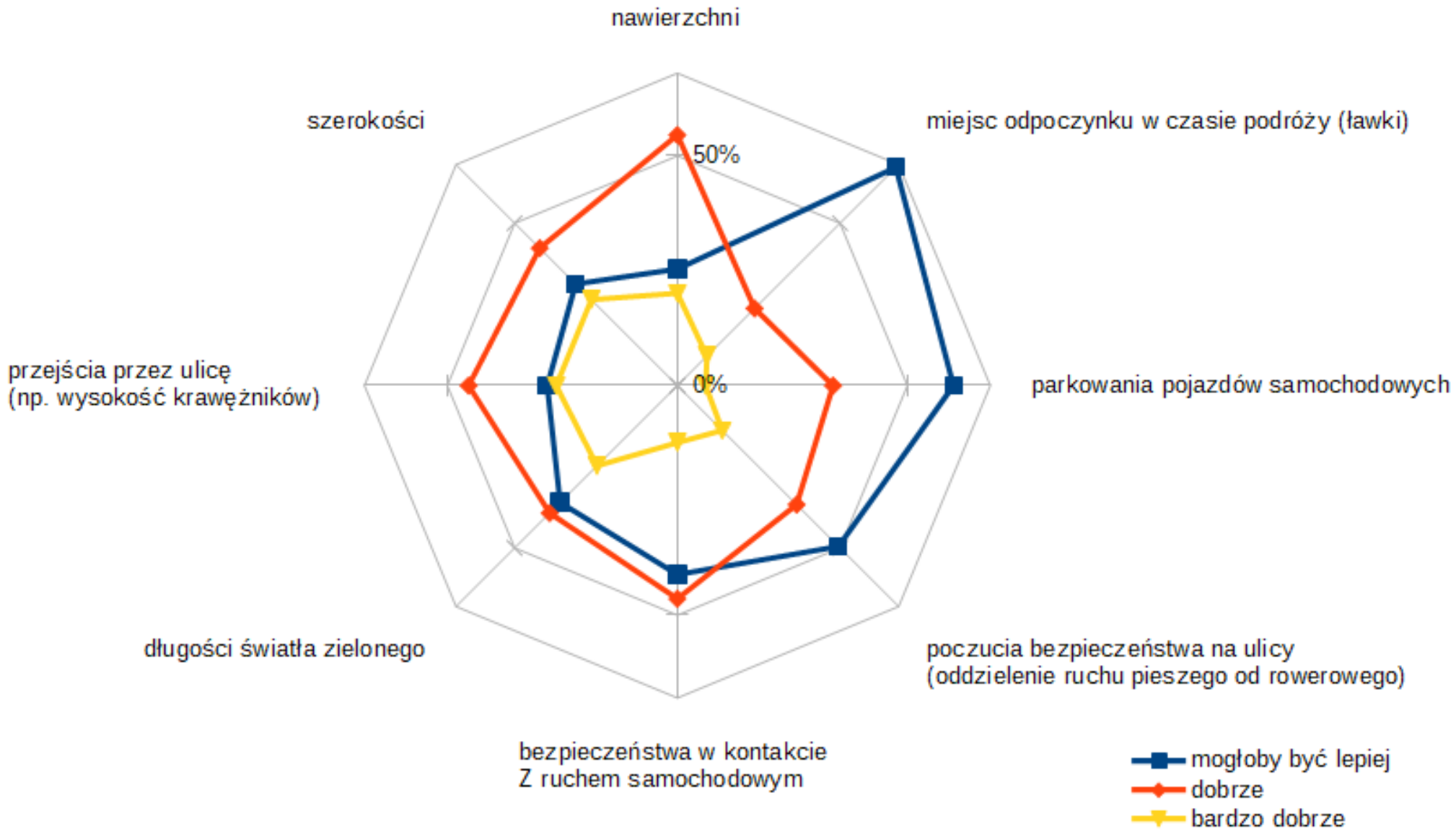
Ogólnie dla 17% ankietowanych jakość obecnej infrastruktury pieszej jest bardzo dobra.

42% osób uważa, że aktywne podróżowanie pieszo mogłoby być dużo przyjemniejsze po zwiększeniu ilości miejsc do odpoczynku w czasie podróży (67% głosów) oraz ograniczenia i zmiany sposobu parkowania pojazdów samochodowych (60%).
50% ankietowanych nie czuje się bezpiecznie poprzez istnienie wspólnych ścieżek dla pieszych i rowerzystów, a 41% w kontakcie z ruchem samochodowym.

40% mieszkańców Płocka i okolic ocenia ścieżki piesze jako wystarczające. Zdaniem respondentów niektóre ścieżki piesze mogłyby zostać poprawione pod względem nawierzchni (55% głosów), wysokości krawężników (45% głosów) oraz szerokości (42%).

W kwestii długości zielonego światła 36% ankietowanych jest zdania, że światła dla pieszych w wielu miejscach wymagają wydłużenia bądź lepszej synchronizacji, 39% osób uważa, że ogólnie jest całkiem dobrze, natomiast 25% osób, że sygnalizacja świetlna jest bardzo dobrze skoordynowana.

Jak oceniasz jakość obecnej INFRASTRUKTURY PIESZEJ pod względem:



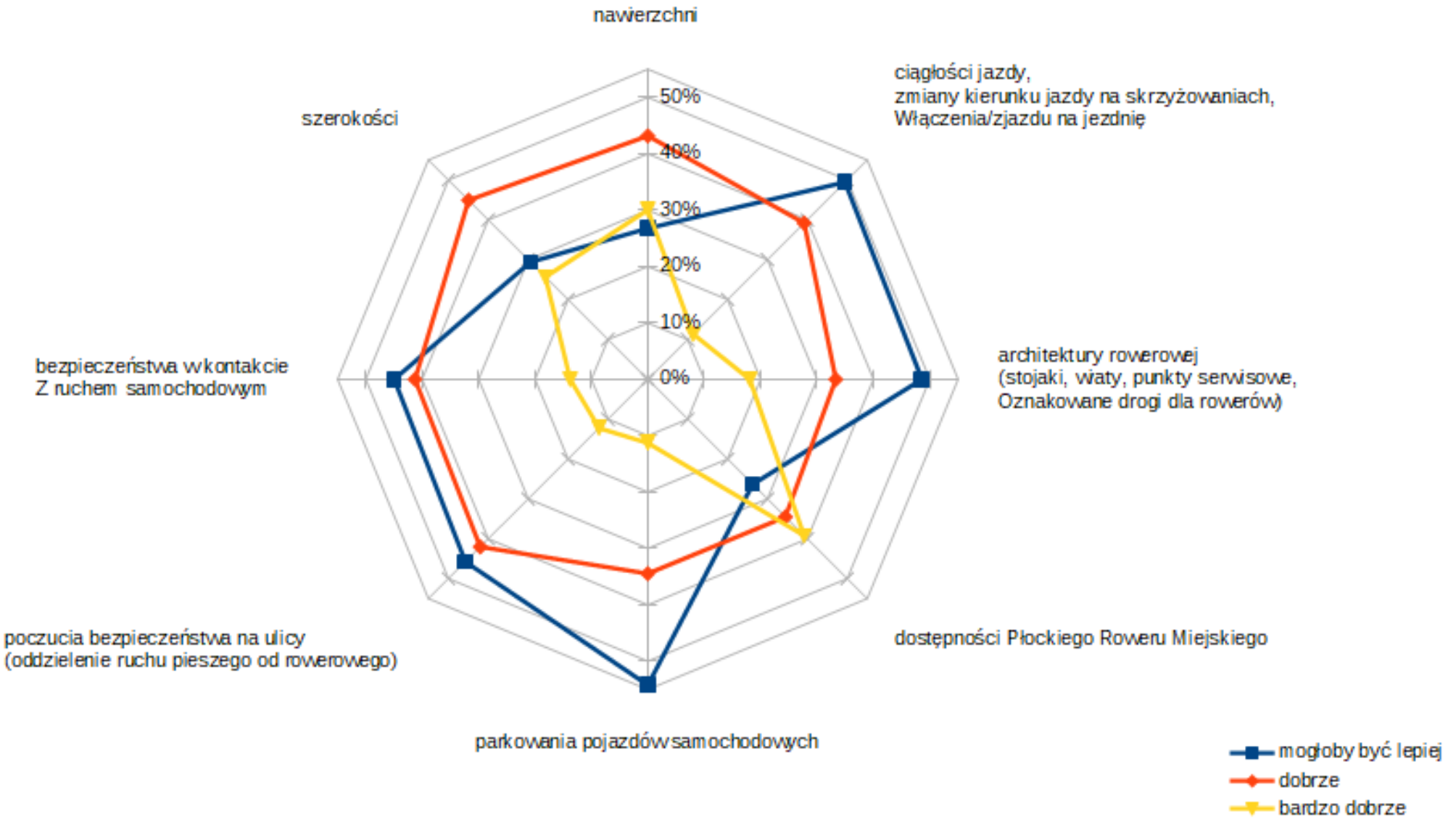
Jak oceniasz jakość obecnej INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ?

20% badanych jest bardzo zadowolona z jakości obecnej infrastruktury rowerowej. Ankietowani najlepiej oceniają dostępność Płockiego Roweru Miejskiego (39% głosów), nawierzchnię (30%) oraz szerokość ścieżek rowerowych (26%).

39% ankietowanych oceniło jakość obecnej infrastruktury rowerowej jako wystarczający.

Mimo znacznych nakładów finansowych na infrastrukturę rowerową w ostatnich latach, około 41% mieszkańców Płocka i okolic oczekuje dalszych zmian. Najwięcej respondentów (54%) zwróciło uwagę na niewłaściwe parkowanie pojazdów samochodowych, brak architektury rowerowej czy ciągłości jazdy (49%).
Tak samo jak przy ocenie jakości ruchu pieszego tak i w tym pytaniu wielu respondentów za istotną kwestię do poprawy podaje konieczność oddzielenia ruchu rowerowego od pieszego (46%) oraz od samochodowego (45%) w celu zwiększenia poczucia bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu.

Jak oceniasz jakość obecnej INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ pod względem:



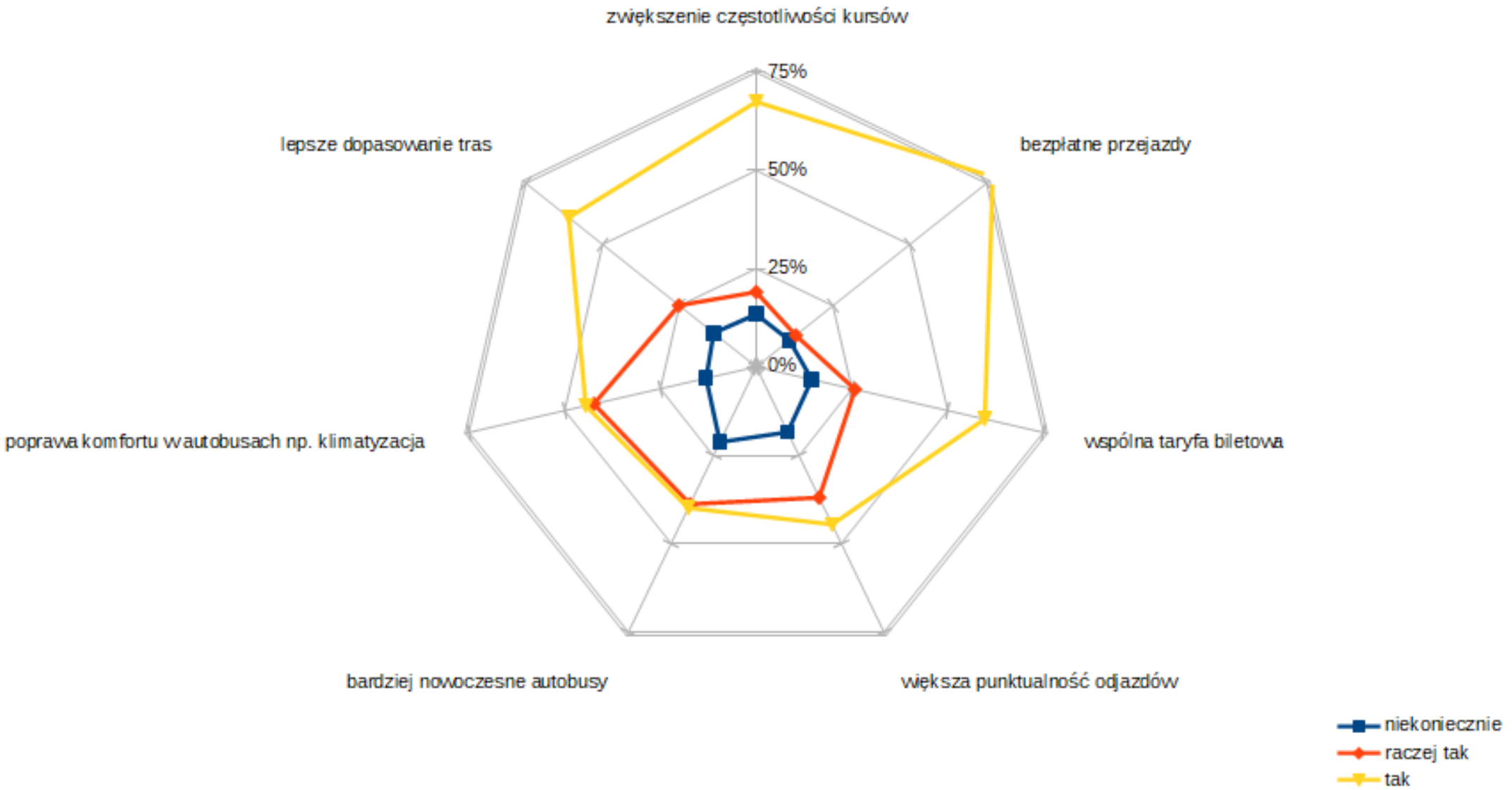
Co i w jakim stopniu zachęciłoby Ciebie do skorzystania z autobusu Komunikacji Miejskiej?

Około 56% badanych wyraża dużą chęć do zmiany środka transportu. Najlepszymi bodźcami dla ankietowanych do podróżowania autobusami byłaby darmowa komunikacja miejska (76% osób), większa liczba kursów (68%), bardziej dostosowane do potrzeb trasy (61%) oraz wspólna taryfa biletowa dla Płocczan i mieszkańców okolicznych gmin (60%).

Około 30% respondentów raczej mogłaby zacząć podróżować autobusami szczególnie po poprawie komfortu jazdy w autobusach (42% osób), wprowadzeniu nowocześniejszych autobusów (39%) i większej punktualności odjazdów (37%).

Około 15% mieszkańców Płocka i okolic nie jest skłonna do zmiany swoich przyzwyczajeń mimo wprowadzenia zmian w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej.

Co i w jakim stopniu zachęciłoby Ciebie do skorzystania z autobusu Komunikacji Miejskiej?



Gdzie wg. respondentów brakuje dróg rowerowych i chodników.

Ankietowani wskazali głównie na brak ścieżek rowerowych zarówno w Płocku jak i w gminach sąsiednich. W Płocku najwięcej głosów zyskała ul. Wyszogrodzka w kierunku Imielnicy, gdzie brak zarówno ścieżki rowerowej jak i odpowiednich chodników. Również w centrum Płocka oraz przy drodze do PKN Orlen brak jest ścieżek rowerowych. Jako następne miejsce ankietowani podali Obwodnicę Północno-Zachodnią, w szczególności drogę z Grabiny do Mostu Solidarności oraz ulicę Żyzną na Podolszycach Północnych. Badani wskazują także na konieczność uzupełnienia ścieżek rowerowych na Radziwiu oraz na Moście Legionów Piłsudskiego.

Z odpowiedzi mieszkańców gmin MOF najbardziej uwidocznił się brak ścieżek rowerowych łączących gminy z miastem. Najczęściej padały takie miejscowości jak Maszewo Duże, Brwilno, Biała, Soczewka, Grabina, Liszyno, Wykowo, ulica Kordeckiego i Rogozińska.

Ankietowani są zgodni, że trzeba realizować dalszą rozbudowę dróg rowerowych i chodników. Tylko 3,2% badanych ma inne zdanie.

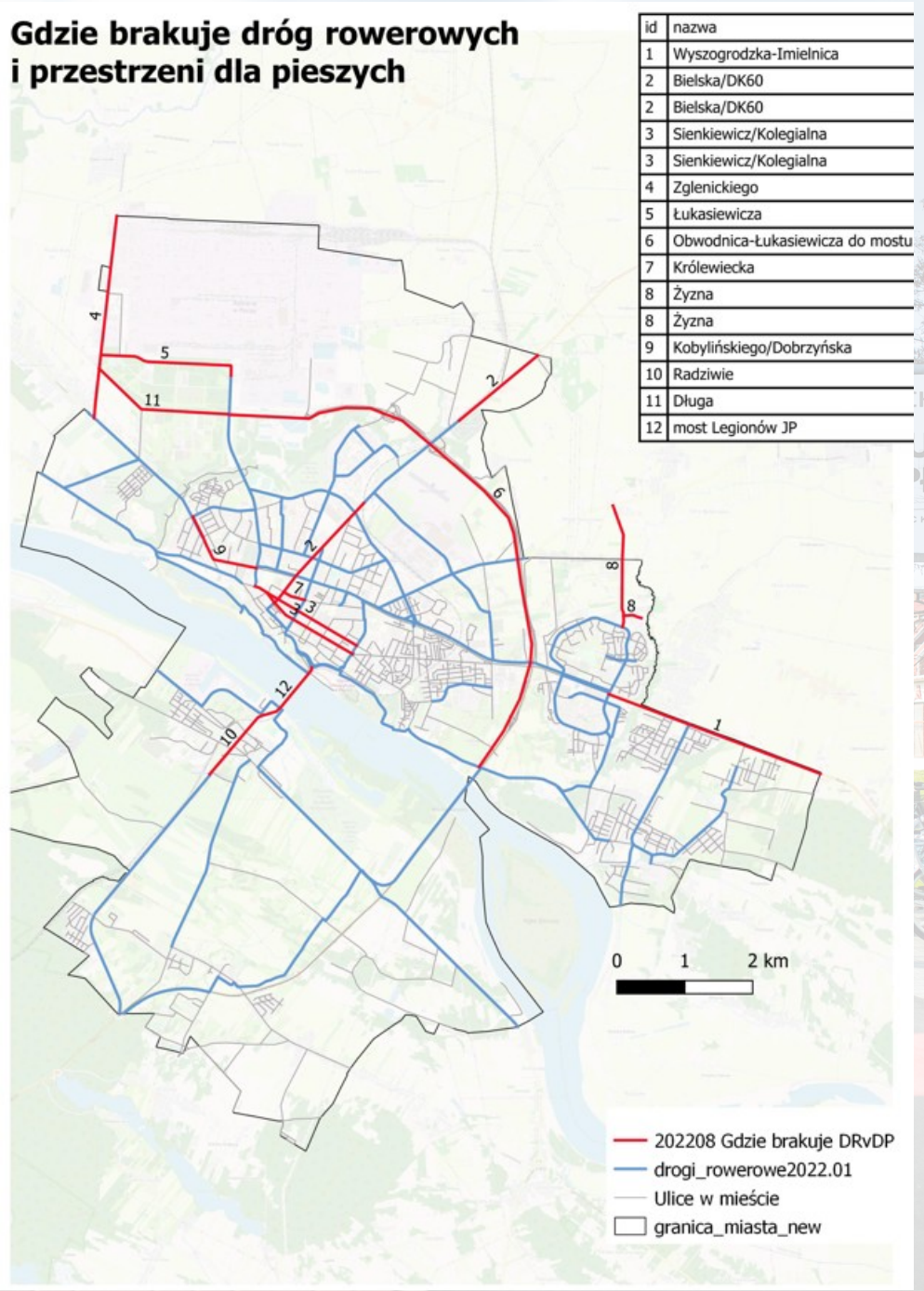
Gdzie wg. respondentów brakuje dróg rowerowych i chodników? *

Miasto Płock	**67,1%**
Gminy	**32,9%**
Wyszogrodzka - Imielnica	13,5%
Bielska/DK60	10,0%
Sienkiewicza/Kolegialna	10,0%
Zglenickiego	6,5%
Łukasiewicza	6,5%
Obwodnica	5,3%
Królewiecka	4,7%
Żyzna	3,5%
Kobylińskiego/Dobrzyńska	3,5%
Radziwie	3,5%
Długa	3,5%
Most Legionów JP	2,4%

*Pogrupowane odpowiedzi z pytania otwartego

Gdzie brakuje dróg rowerowych i przestrzeni dla pieszych

id	nazwa
1	Wyszogrodzka-Imielnica
2	Bielska/DK60
2	Bielska/DK60
3	Sienkiewicz/Kolegialna
3	Sienkiewicz/Kolegialna
4	Zglenickiego
5	Łukasiewicza
6	Obwodnica-Łukasiewicza do mostu
7	Królewiecka
8	Żyzna
8	Żyzna
9	Kobylińskiego/Dobrzyńska
10	Radziwie
11	Długa
12	most Legionów JP



Co należy wprowadzić w centrum Płocka dla poprawy ruchu pieszego i rowerowego?

19% ankietowanych opowiedziało się za lepszą organizacją ruchu w postaci pasów rowerowych wraz ze śluzami rowerowymi, lepszego oznakowania ścieżek rowerowych i przejazdów rowerowych przez ulicę, zamontowaniu spowalniaczy dla kierowców w miejscach styku ścieżek rowerowych z ruchem samochodowym lub znaków stop przed skrzyżowaniami dla rowerów, zapewnieniu lepszej widoczności rowerzystów przez pieszych oraz kierowców i odwrotnie. Taki sam procent respondntów uważa, że ścieżek rowerowych w centrum miasta jest za mało.

13% osób zwróciło uwagę na konieczność wprowadzenia zmian w sygnalizacji świetlnej głównie przy ulicy Tysiąclecia (Galeria Mosty), Rembielińskiego - Tysiąclecia, Jachowicza - 1 Maja, Jachowicza - 11 Listopada, Jachowicza - Kilińskiego, Armii Krajowej - Wyszogrodzka (Galeria Mazovia), Jana Pawła II (Bank PKO BP), Wyszogrodzka - Graniczna. Zmiany powinny dotyczyć przede wszystkim lepszej koordynacji świateł dla wszystkich uczestników ruchu.

Separacja ruchu rowerowego od ruchu pieszego i samochodowego oraz lepsza jakość chodników, w tym ich poszerzenie w niektórych miejscach ma znaczenie dla ponad 9% ankietowanych.

Znaczna część ankietowanych chciałaby wprowadzenia w centrum Płocka np. niskich krawężników na przejazdach oraz takich elementów małej architektury jak ławki, śmietniczki czy stojaki dla rowerów. Poza oczekiwaniami zwiększenia obszarów zieleni i zacienienia miejsc odpoczynku pojawiły się również propozycje stworzenia oddzielnej przestrzeni dla pieszych w formie woonerfów czy edukacja wszystkich uczestników ruchu drogowego wraz z egzekwowaniem wszelkich naruszeń przepisów drogowych.

Co należy wprowadzić w centrum Płocka dla poprawy ruchu pieszego i rowerowego? *

Organizacja ruchu np. śluzy	19,0%
Wydzielony ruch rowerowy	19,0%
Lepsza sygnalizacja drogowa	13,5%
Separacja ruchu rowerowego	9,5%
Lepsze chodniki	9,5%
Krawężniki na przejazdach	6,3%
Zieleń i miejsce na odpoczynek	6,3%
Edukacja	5,6%
Spójność ruchu rowerowego	4,0%
Zakaz parkowania samochodów na chodnikach	3,2%
Parkowanie rowerów	2,4%

*Pogrupowane odpowiedzi z pytania otwartego

Do jakiego miejsca chciałbyś/abyś dotrzeć LEPIEJ pieszo lub rowerem?

45% ankietowanych chciałaby wygodniejszego dostępu do okolicznych gmin, 52% uważa, że w samym Płocku też są miejsca, do których dotarcie mogłoby być dogodniejsze.

Dotarcie do Orlenu czy Starego Miasta przysparza kłopotów 10% ankietowanym.

Na kolejnej pozycji badani wskazują osiedle Radziwie przez stary most oraz rejon Podolszyc.

Pozostałe miejsca podane przez respondentów to osiedle Skarpa (w tym Jar Brzeźnicy), osiedle Imielnica oraz inne miasta (Warszawa, Gostynin, Włocławek, Wyszogród, Łowicz). Nieco ponad 2% głosów zyskało płockie nabrzeże wiślane, osiedle Winiary (w tym Wojewódzki Szpital Zespolony) i osiedle Wyszogrodzka.

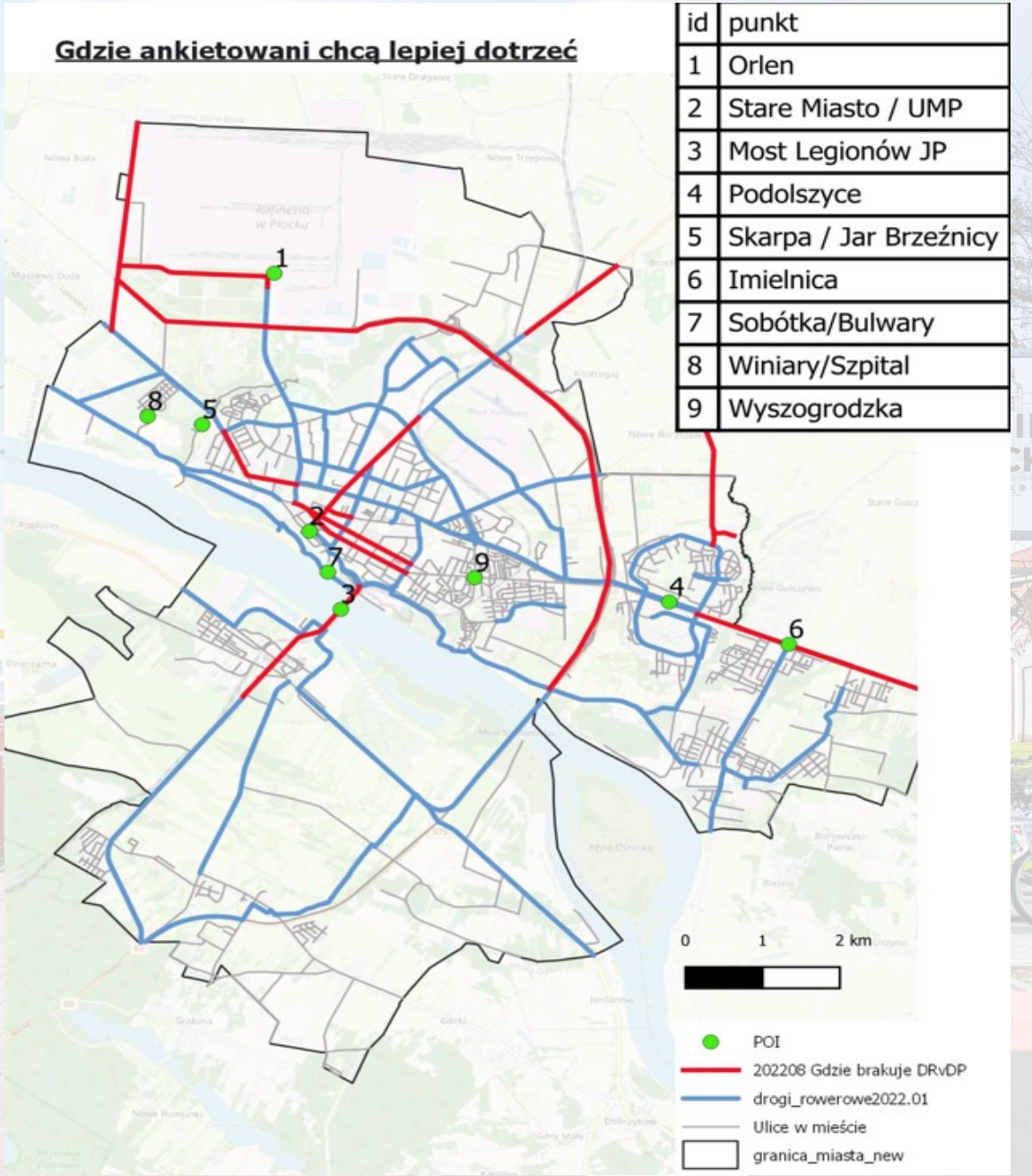
Prawie niespełna 2% ankietowanych nie ma problemu dostania się w konkretne miejsce w Płocku i okolicach, a prawie 40% nie wypowiedziało się.

Do jakiego miejsca chciałbyś/abyś dotrzeć LEPIEJ pieszo lub rowerem? *

Miasto Płock	**52,1%**
Gminy	**45,0%**
Orlen	10,7%
Stare Miasto/Urząd Miasta/Centrum	10,0%
Most Legionów/Radziwie	7,9%
Podolszyce	5,7%
Skarpa/Jar Brzeźnicy	2,9%
Imielnica	2,9%
Sobótka/Bulwary	2,1%
Winiary/Szpital	2,1%
Wyszogrodzka	2,1%
Inne miasta	2,9%

*Pogrupowane odpowiedzi z pytania otwartego

Gdzie ankietowani chcą lepiej dotrzeć



id	punkt
1	Orlen
2	Stare Miasto / UMP
3	Most Legionów JP
4	Podolszyce
5	Skarpa / Jar Brzeźnicy
6	Imielnica
7	Sobótka/Bulwary
8	Winiary/Szpital
9	Wyszogrodzka

Co sprawi, że będziesz częściej chodził/a pieszo, jeździł/a rowerem, hulajnogą/UTO?

Za budową nowych ścieżek rowerowych w Płocku i okolicznych gminach opowiedziało się najwięcej ankietowanych.

Wiele osób wskazało na konieczność budowy nowych chodników czy przejść dla pieszych.

Lepsza jakość chodników o odpowiedniej szerokości, przystosowanych do występującym w danym miejscu natężenia ruchu, bezpieczeństwo czy ciągłość ścieżek rowerowych zajęły następne miejsce w odpowiedziach ankietowanych.

Wielu zwróciło uwagę na potrzebę utworzenia większej ilości wiat dla rowerów, parkingów i stojaków oraz niewystarczającej ilości zieleni, zacienionych miejsc dla pieszych i rowerzystów oraz małej architektury w postaci ławek oraz śmietniczek.

Ponad 3% zyskała poprawa jakości ścieżek rowerowych, lepsza dostępność rowerów, hulajnóg i UTO, a co za tym idzie lepsza dostępność cenowa oraz budowa oddzielnych pasów dla rowerów.

Co sprawi, że będziesz częściej chodził/a pieszo, jeździł/a rowerem, hulajnogą/UTO? *

rozbudowa ścieżek rowerowych	35,20%
budowa nowych chodników/przejść dla pieszych	12,29%
poprawa jakości chodników	8,38%
bezpieczeństwo/przestrzeganie przepisów przez pieszych, rowerzystów, kierowców	6,15%
ciągłość ścieżek rowerowych	5,59%
wiaty/parkingi/stojaki dla rowerów	4,47%
tereny zieleni/ławki/śmietniki/zacienione chodniki	4,47%
poprawa jakości ścieżek rowerowych	3,91%
Lepsza dostępność i niższa cena rowerów, hulajnóg, UTO	3,35%
oddzielne pasy dla rowerów	3,35%
lepsza pogoda/czas/samopoczucie	2,79%
Lepsze dostosowanie sygnalizacji świetlnej do ruchu rowerowego i pieszego	2,79%
więcej stacji rowerowych	2,23%

*Pogrupowane odpowiedzi z pytania otwartego

Uwagi dotyczące jakości obecnej infrastruktury pieszej i rowerowej

Ponad ¼ respondentów uważa, że obecna infrastruktura rowerowa wymaga rozbudowy w zakresie ścieżek rowerowych, głównie w okolicach PKN Orlen (ul. Zglenickiego) i okolicznych gmin.

14% ankietowanych natomiast opowiedziało się za budową nowych chodników zwłaszcza w miejscowościach sąsiadujących z Płockiem.

Następnie około 1/8 mieszkańców Płocka i okolic przyznało, że poprawy wymaga infrastruktura zarówno piesza jak i rowerowa. Naprawiona powinna zostać nawierzchnia chodników i ścieżek rowerowych, obniżone krawężniki, poszerzone chodniki czy dostosowane dla rowerów zjazdy na ulice.

8% badanych za priorytet stawia zachowanie ciągłości ścieżek rowerowych, a 6% bezpieczeństwo drogowe, szczególnie w zakresie bezpiecznych i oznakowanych przejść dla pieszych i ścieżek rowerowych.

Uwagi odnośnie konieczności lepszego skoordynowania sygnalizacji świetlnej (długość zielonego światła nie jest dostosowana do wielkości przejścia dla pieszych, problemy przy prawoskrętach), wydzielenia pasów dla rowerów oraz sprzątania chodników i ścieżek rowerowych wniosło kilka procent respondentów.

Ponad 8% respondentów jest zadowolonych z obecnego stanu ścieżek pieszych i rowerowych, a 46% nie ma uwag odnośnie funkcjonowania obecnej infrastruktury pieszej i rowerowej

Uwagi dotyczące jakości obecnej infrastruktury pieszej i rowerowej *

długość ścieżek rowerowych	26,32%
długość chodników	13,82%
jakość chodników	13,16%
jakość ścieżek rowerowych	11,84%
ciągłość ścieżek rowerowych	8,55%
bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów	6,58%
sygnalizacja świetlna	5,26%
oddzielne pasy dla rowerów	3,95%
sprzątanie chodników/ścieżek rowerowych	3,29%

***Pogrupowane odpowiedzi z pytania otwartego**

Uwagi dotyczące transportu zbiorowego

Najwięcej ankietowanych postuluje o poprawę częstotliwości kursowania autobusów.
Na wykluczenie komunikacyjne wskazują mieszkańcy Nowego Duninowa, Gąbina, natomiast mieszkańcy Starej Białej, Łącka i Słupna apelują o zwiększenie liczby kursów autobusowych w ciągu tygodnia oraz w weekendy.

Wiele osób również opowiada się za wprowadzeniem zmian na trasach komunikacji miejskiej w taki sposób, aby linie nie kolidowały między sobą, czas przejazdu był krótszy, a liczba przesiadek mniejsza. Miejsca, gdzie komunikacja miejska powinna lepiej działać to ulice z nową zabudową mieszkaniową np. Boryszewska czy Górna, centrum handlowe przy trasie Popiełuszki oraz dojazd do PKN Orlen od strony Starej Białej.

11% ankietowanych uważa, że ceny biletów komunikacji miejskiej są za wysokie, a 10%, że ze względu na częste przepełnienie autobusów szczególnie w godzinach szczytu powinno być więcej autobusów przegubowych oraz wyposażonych w klimatyzację.

Kilka procent respondentów zwraca uwagę na konieczność egzekwowania regulaminu przewozów, głównie w zakresie opłat oraz zasad współżycia społecznego związanych np. z higieną osobistą, lepszego rozmieszczenia przystanków zgodnie z potrzebami mieszkańców, edukacji kierowców autobusów w zakresie kultury jazdy, wprowadzenia biletów weekendowych, 15 minutowych lub bezpłatnych oraz problem z punktualnością autobusów i częste awarie biletomatów.

45% ankietowanych nie wyraziło zdania w tej kwestii, a dla 5% transport autobusowy w Płocku i okolicach działa bez zarzutu.

Uwagi dotyczące transportu zbiorowego *

mała częstotliwość	36,91%
źle dobrane kursy	20,81%
wysoka cena biletów	11,41%
zbyt małe autobusy/źle wyposażone	10,07%
brak tolerancji dla osób bez biletu/nietrzeźwych	3,36%
rozmieszczenie przystanków, bardziej rozbudowana siatka przystanków	3,36%
brak kultury kierowcy/nieumiejętne prowadzenie pojazdu	2,68%
brak możliwości zakupu biletu na krótkie dystanse, weekendowe	2,01%
niepunktualne autobusy	2,01%
problem z zakupem biletu w autobusie (zepsute automaty)	2,01%
bezpłatne autobusy	2,01%

*Pogrupowane odpowiedzi z pytania otwartego

Podsumowanie ankiety mobilnościowej

Główne obszary problemowe w zakresie ruchu pieszego i rowerowego:

- ✓ niewystarczająca ilość ścieżek rowerowych np. Most Legionów Piłsudskiego, obwodnica Północno-Zachodnia, ul. Wyszogrodzka w kierunku Imielnicy
- ✓ brak ciągłości ścieżek rowerowych między Płockiem a Miejskim Obszarem Funkcjonalnym
- ✓ przestrzeń miasta zastawiona samochodami, co ogranicza ilość miejsca dla pieszych i rowerzystów
- ✓ chodniki na niektórych odcinkach wymagają naprawy bądź rozbudowy
- ✓ organizacja ruchu (potrzeba wprowadzenia pasów i śluz rowerowych, lepsze oznakowanie ścieżek i przejazdów rowerowych)
- ✓ za wysokie krawężniki na przejazdach rowerowych
- ✓ niewłaściwa synchronizacja sygnalizacji świetlnej na niektórych skrzyżowaniach w Płocku (zbyt krótkie światła zielone dla pieszych, niedostosowanie świateł przy prawoskrętach) np. przy galeriach handlowych Mosty i Mazovia
- ✓ za mało miejsc zielonych i miejsc do odpoczynku czy architektury rowerowej

Główne obszary problemowe w zakresie płockiej komunikacji miejskiej:

- ✓ częstotliwość kursów (wykluczenie komunikacyjne niektórych gmin, brak kursów w godzinach wieczornych oraz w weekendy szczególnie na trasach do sąsiednich gmin)
- ✓ planowanie tras przejazdu (długi czas przejazdu, godziny odjazdów autobusów o podobnych trasach pokrywają się, za dużo przesiadek)
- ✓ ceny biletów (wprowadzenie bezpłatnej komunikacji miejskiej, wspólnej taryfy biletowej, biletów weekendowych lub na krótkie dystanse)