

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

RAPORT STRATEGICZNO-DIAGNOSTYCZNY 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 doradcze 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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 - Miejskowe 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 osiągnięcie 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 gostyński. 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.

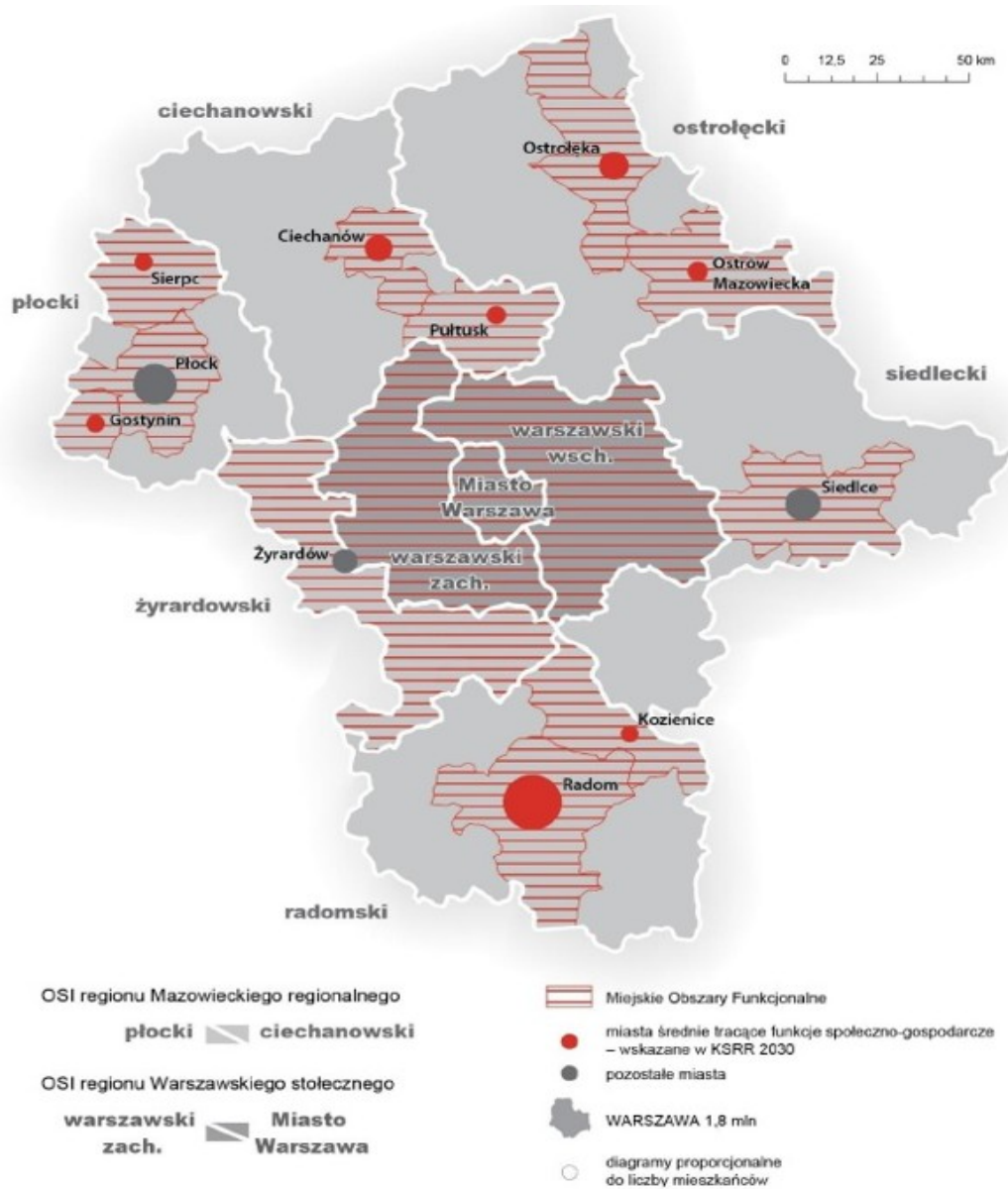
Wobec powyższych, wstępnym uwarunkowań, Płock będzie rozpatrywał SUMP w czterech obszarach terytorialnych:

1 Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, Frank Wefering, Siegfried Rupprecht, Sebasman Bührmann, Susanne Böhrler-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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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



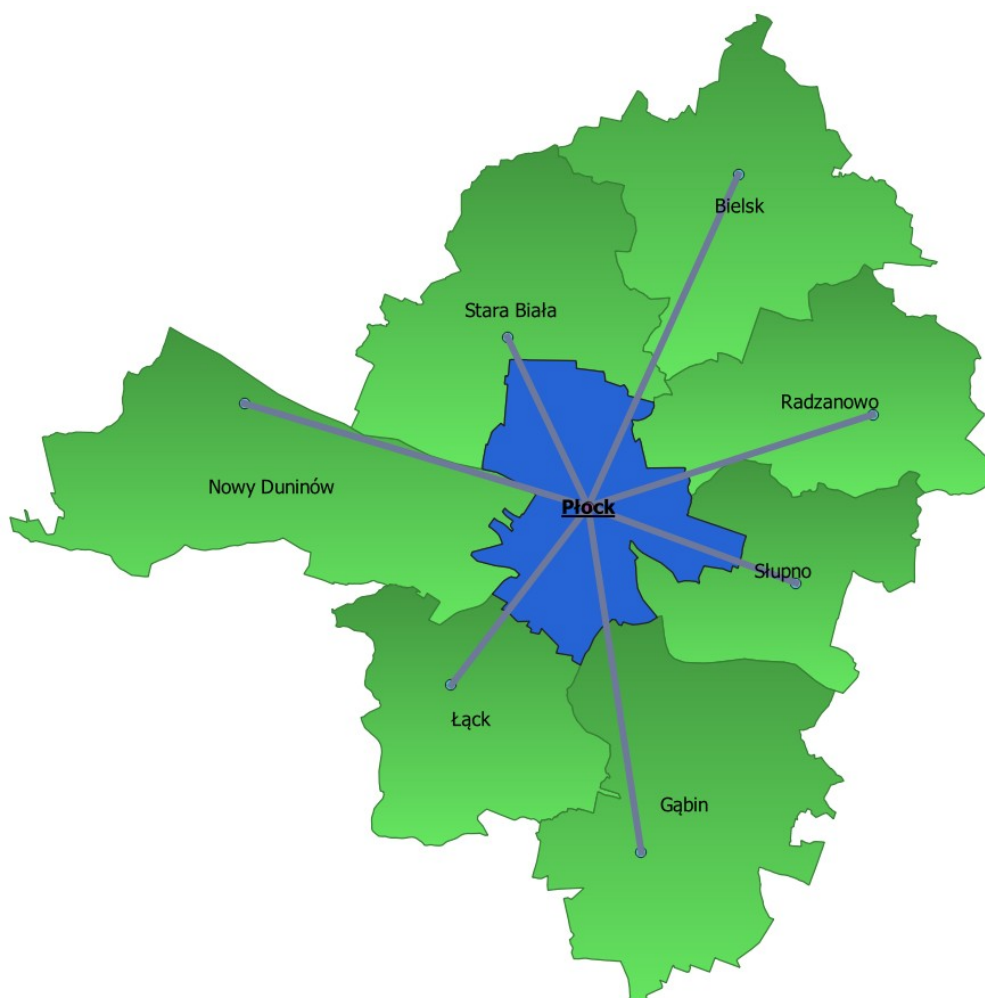
Źródło: Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+ Innowacyjne Mazowsze, Warszawa 2022, Opracowanie Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie

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 władzami 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.

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 niewątpliwie 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.

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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
<i>gminy MOF ogółem</i>	<i>383</i>	<i>348</i>	<i>257</i>	<i>254</i>	<i>286</i>	<i>332</i>
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 umożliwić 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. Szczegół 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,

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

- 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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 czystszyim 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>

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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. Szczegół krajowy

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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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;

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

- 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 – zdwersyfikowana 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>

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 Bauhaus” 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.funduszeuropejskie.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,
- FERK – 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 pobudzeniu aktywności gospodarczej i wspieraniu konkurencyjności we wszystkich podregionach, osiągnięciu 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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 trwałe 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 województwa 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:

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

- 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 transportem.

<https://mazovia.pl/pl/bip/dokumenty-strategiczne/regionalny-plan-transportowy-województwa-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?](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjKkZOX6fP8AhVKCBAlHVzUAAcQFnoECBAQAQ&url=https%3A%2F%2F)

[sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjKkZOX6fP8AhVKCBAlHVzUAAcQFnoECBAQAQ&url=https%3A%2F%2F](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjKkZOX6fP8AhVKCBAlHVzUAAcQFnoECBAQAQ&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 połączanego 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,

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

- Pomoc techniczna.

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

- infrastruktura rowerowa i pieszka;
- 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.

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Rysunek 3 Rysunek Macierz wyzwań - obszary realizacji celów

Wyzwanie Krajowej Polityki Miejskiej:	Miasto kompaktowe	Miasto zielone	Miasto produktywne	Miasto cyfrowe	Miasto dostępne	Miasto sprawne
Wyzwanie I: Dbłość 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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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)



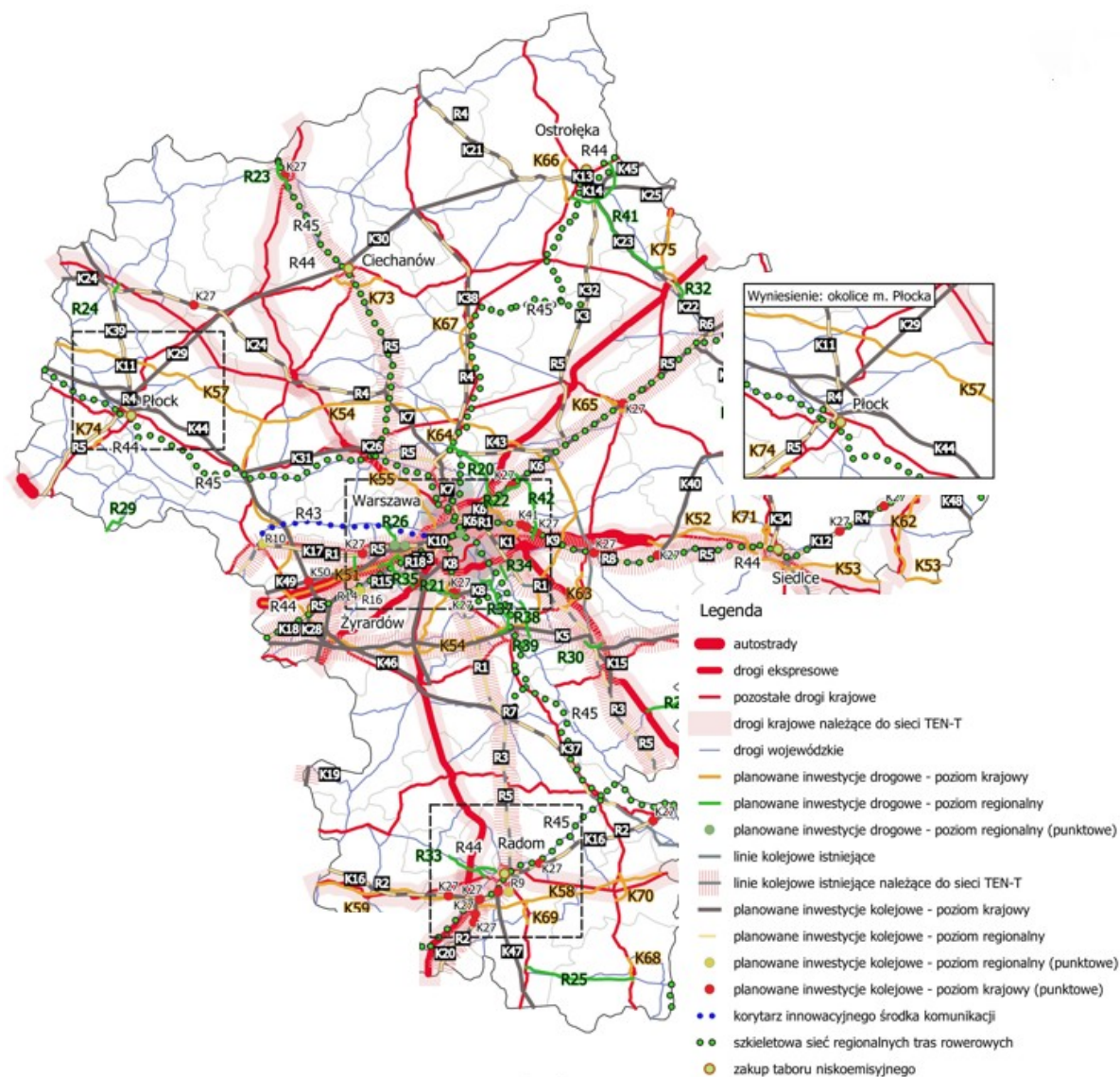
Źródło: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html> (dostęp 02.09.2022 r.)

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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

ościnnymi, 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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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	Stupno	Gąbin	Łąck	Nowy Duninów
Strategia rozwoju	✓	✓	✓	✓	✓	✓	x	✓	✓
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	x		x	x	x	x	x	•	✓

Legenda:

- ✓ - dokument aktualny
- - dokument planowany
- x - 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. Przybliży do osiągnięcia misji Płocka jako miasta zrównoważonego rozwoju, ukierunkowanego na wysoką jakość życia mieszkańców, niezwykle 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:

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

- 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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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/artypul/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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 CO₂ 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.

https://ugnowyduninow.bip.org.pl/pliki/ugnowyduninow/20160808_srg_nowy_duninow.pdf

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Tabela 4 Elementy mobilności miejskiej w dokumentach lokalnych z zakresu rozwoju

	ruch pieszy	transport rowerowy i iRAC	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 zwiększyła 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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 mieszkańców 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 funkcjonuje Strefa Płatnego Parkowania, a mieszkańcy wnoszą o jej rozszerzenie na tereny wskazane jako miejsce aktywnego oddziaływania polityki 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:

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

- 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 IIRG	transport autobus.	transport kolejowy	transport samoch.	transport wodny	transport lotniczy	logistyka miejska	bezp. drogowe
Strategia Rozwoju Elektromobilności w Płocku	✓	✓	✓		✓			✓	✓

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 zapewni 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 mieszkańców 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/liiii/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 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;

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

- 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>

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 CO₂, 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 CO₂ 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 CO₂, zużycia 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 niezadowolający stan części 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,

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

- 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 CO₂. 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 CO₂;
- 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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

	ruch pieszy	transport rowerowy i IRT	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>

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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/artyku/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 powiązaniem 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.

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 pozytywny bądź negatywny oddziałują 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.

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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%
<i>powiat płocki</i>		22,3%
Stara Biała	✓	16,2%
Bielsk	✓	9,3%
Radzanowo	✓	4,8%
Słupno	✓	99,7%
Gąbin	✓	100%
Łąck	✓	11,7%
Nowy Duninów	✓	6,5%

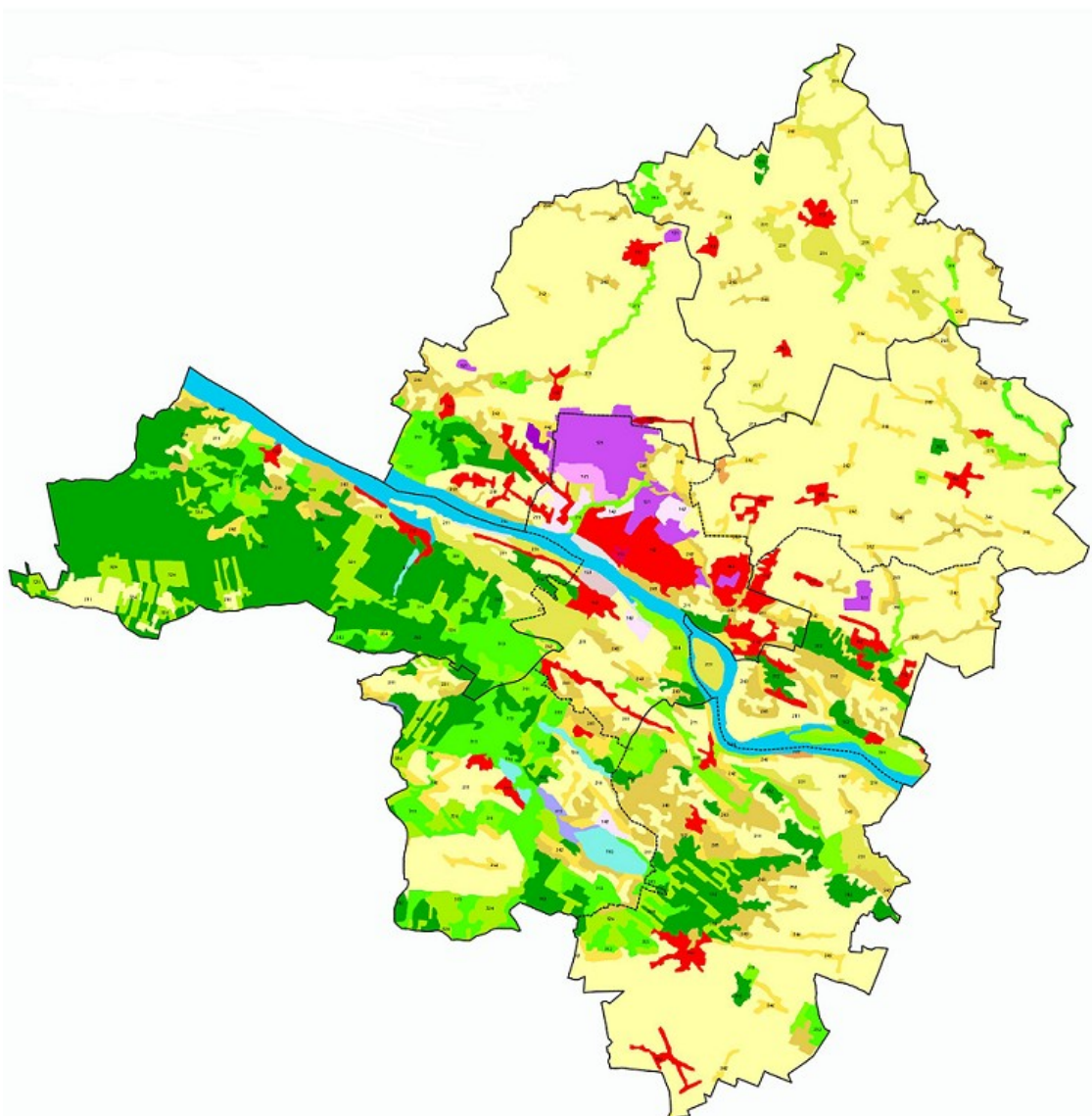
Źródło: Bank Danych Lokalnych

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

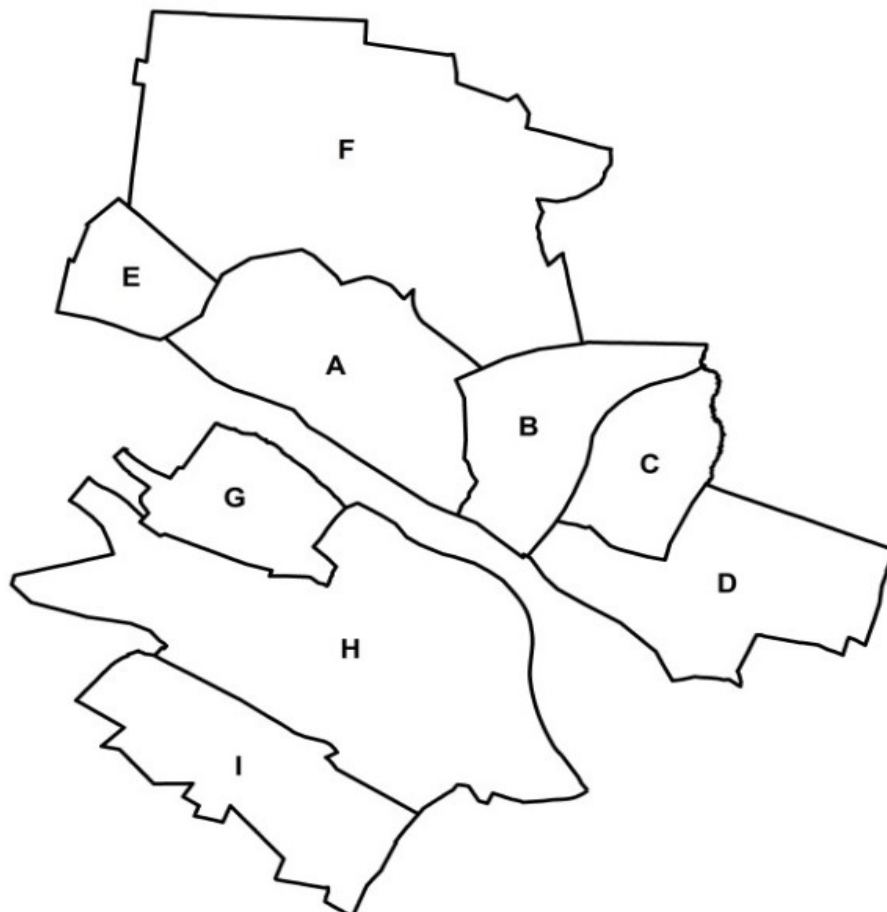
Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 jednorodziną;
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 część osiedla Radziwie, obszar mieszkaniowo-usługowy – z przewidywanym rozwojem tych funkcji, a w części zajętej przez port rzeczny wraz ze stoczną – 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 jednorodziną 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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 wchodzi 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 "Projekt 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:

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego 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 Łłowsko – 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 wykształcenia i sprawnego reagowania służb miejskich na zagrożenia kryzysowe podczas wystąpienia ekstremalnych zjawisk klimatycznych. W Płocku transport kolejowy dotyczy głównie 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,

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

- 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.

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 popularyzację jazdy na rowerze oraz promocja walorów Mazowsza. Wycieczki głównie skierowane są do rodzin z dziećmi, ale w wydarzeniu może wziąć udział każda chętna osoba.

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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	<ul style="list-style-type: none">- 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 sprzątnięcia świata dla szkół- konkursy ekologiczne: „Zbiórka zużytych baterii” oraz „Zbiórka makulatury”- pieszy rajd do miejsc pamięci narodowych „Brwileńska Ostoja”
Bielsk	<ul style="list-style-type: none">- rajdy i wycieczki rowerowe dla dzieci szkolnych- maraton rowerowy w 2021 roku w ramach cyklu zawodów kolarskich "Legia MTB Maraton"
Radzanowo	<ul style="list-style-type: none">- 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”

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

	<ul style="list-style-type: none">- 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	<ul style="list-style-type: none">- 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	<ul style="list-style-type: none">- rajdy rowerowe "Gąbińska Setka"
Łąck	<ul style="list-style-type: none">- 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	<ul style="list-style-type: none">- czyste powietrze - organizowanie spotkań informacyjnych dla mieszkańców- rajdy rowerowe organizowane dla mieszkańców gminy

Źródło: Raporty strategiczno-diagnostyczne MOF Płocka

4. SPOSOBY PODRÓŻOWANIA MIESZKAŃCÓW

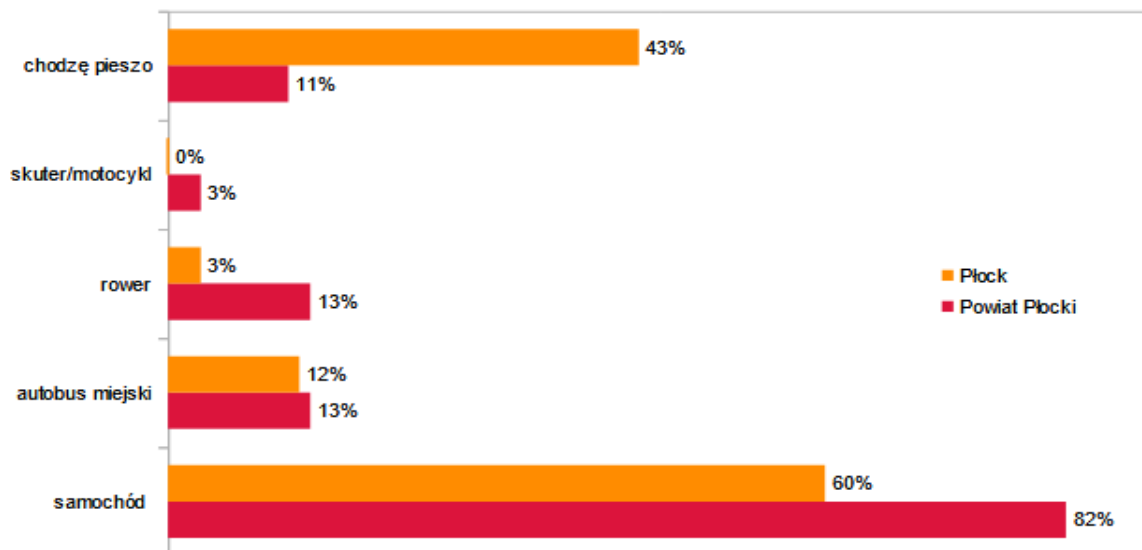
W zakresie usprawnienia mobilności miejskiej Płock poczynił wiele działań przyczyniających się do podniesienia jakości przestrzeni miejskiej oraz wpływających pozytywnie na dywersyfikację sposobów podróżowania.

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.

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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



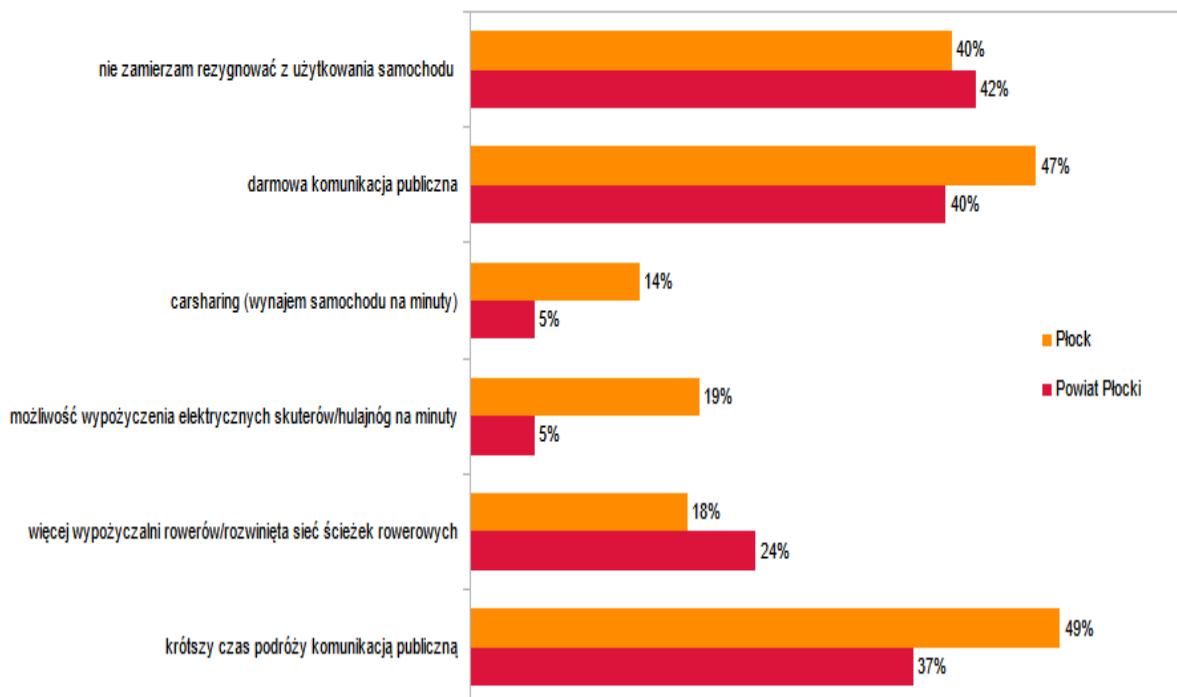
Źródło: Strategia Rozwoju Elektromobilności w Płocku, Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Powiatu Płockiego na lata 2021-2036

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:

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

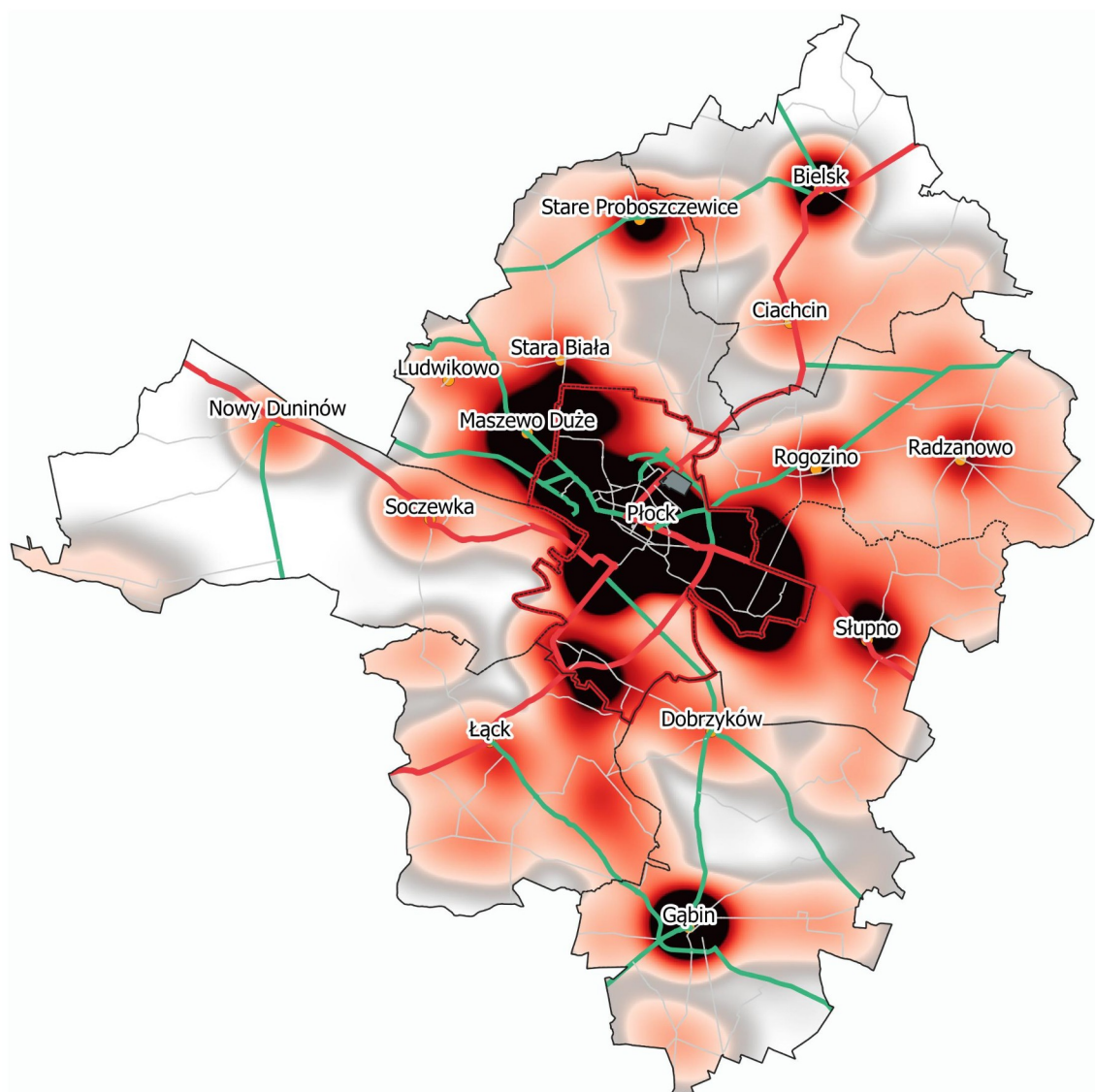
Badania wskazują, że mieszkańcy Płocka i okolic charakteryzują się wysokim stopniem przywiązania do prywatnych samochodów. Istotny udział w podróżach odgrywa w Płocku ruch pieszy, co stanowi duży potencjał w kreowaniu zrównoważonej mobilności. Inwestycje w poprawę funkcjonowania transportu publicznego 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 ważniejszymi 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 pieszego, a także stanowić punkt wyjścia przy planowaniu działań związanych z obsługą transportu publicznego. Ważnym elementem działań samorządu płockiego jest dbanie o infrastrukturę pieszego. 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,

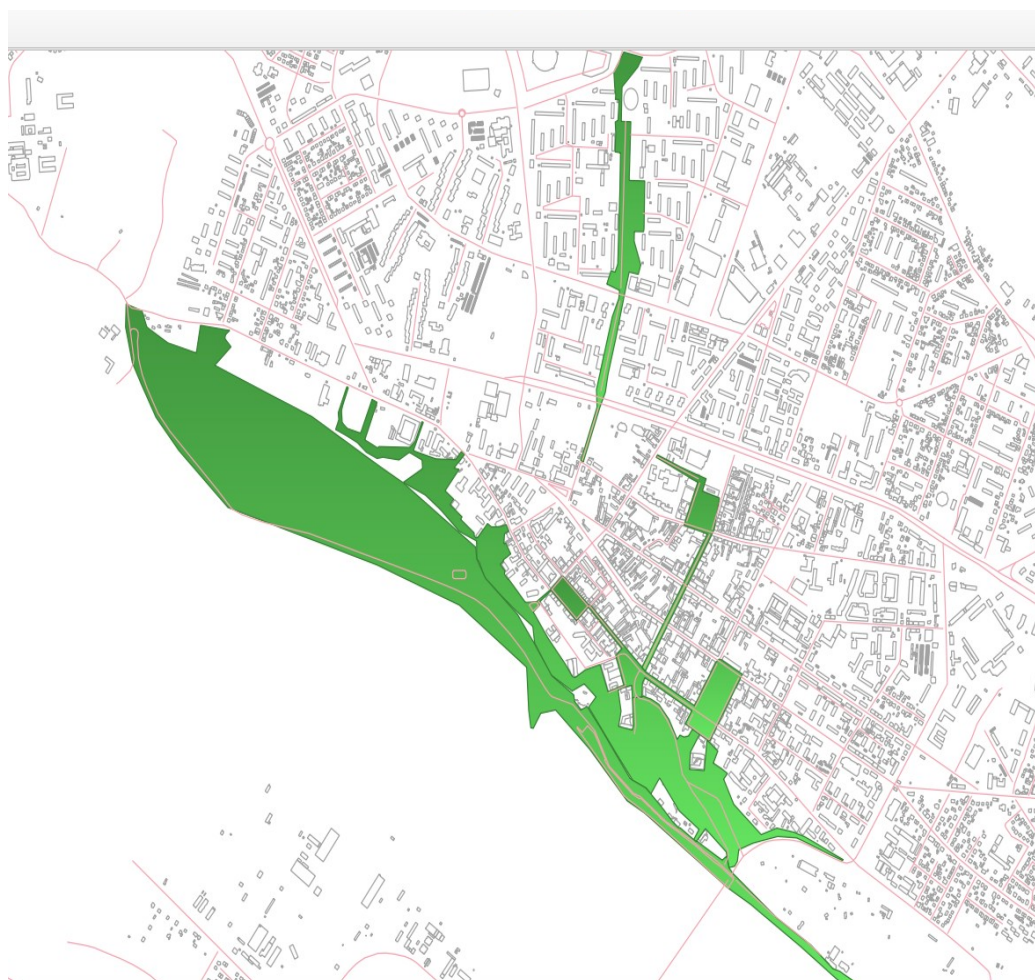
Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 już 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.

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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%

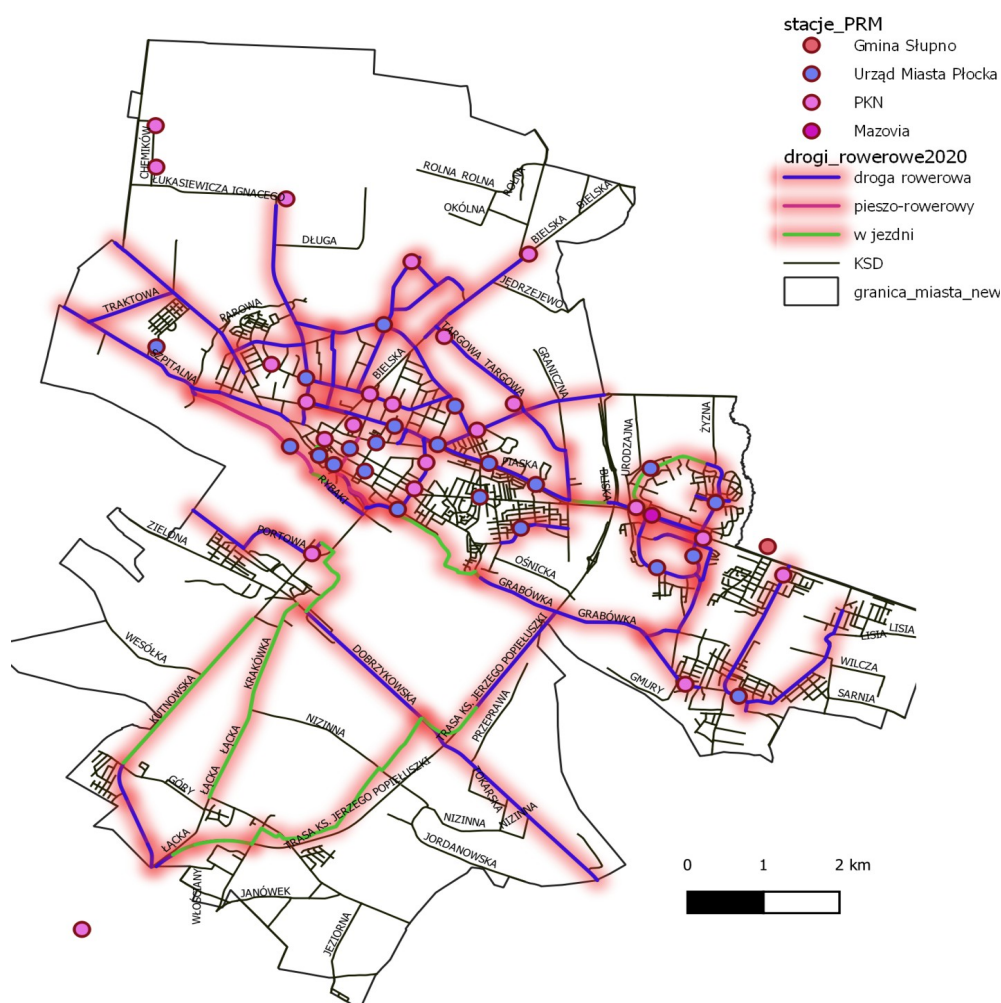
Źródło: Miejski Zeszyt Statystyczny 2021, Raport strategiczno-diagnostyczny powiatu płockiego, Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich, Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

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 płockanie 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 całego przestrzeni pasa drogowego jak i działań ukierunkowanych wyłącznie na tworzenie dróg rowerowych np. magistrała 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. magistrała 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,

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

- 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.

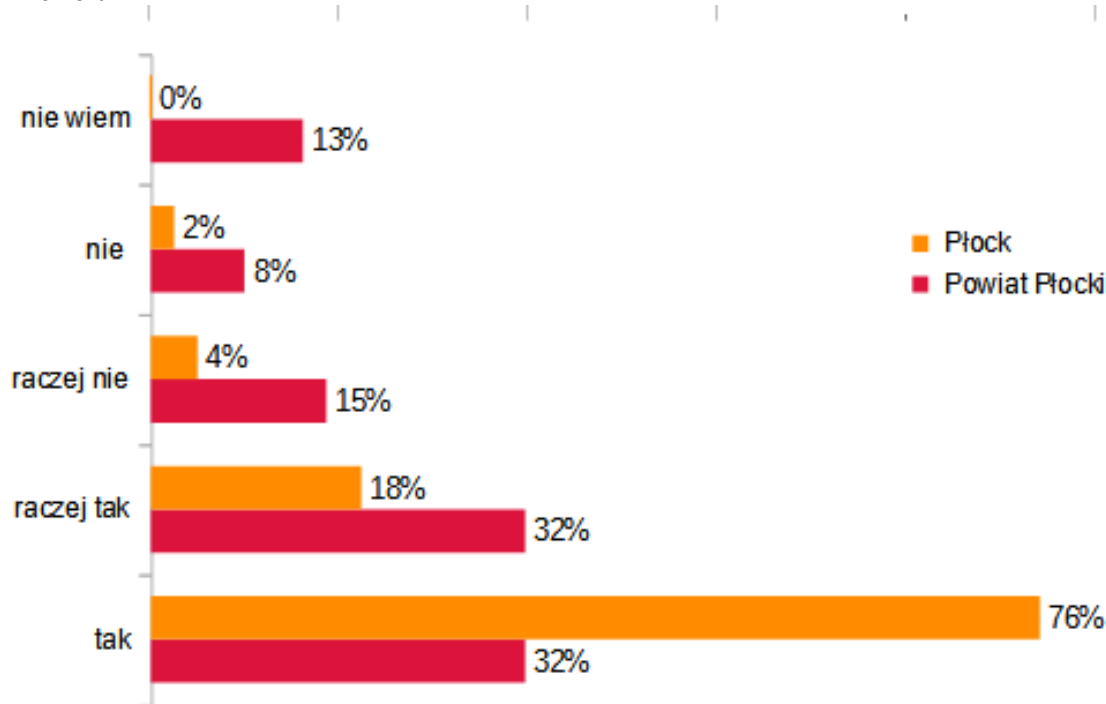
Lokalizacja infrastruktury dróg rowerowych komunikacyjnych to przede wszystkim tereny zurbanizowane, na których zlokalizowane są liczne budynki użyteczności publicznej, przychodnie, szkoły podstawowe i ponadgimnazjalne, szkoły wyższe, centra handlowe, liczne podmioty gospodarcze oraz bloki mieszkalne. 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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 - Diagnostyka), 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 zatępy 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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 - Świącieniec.

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

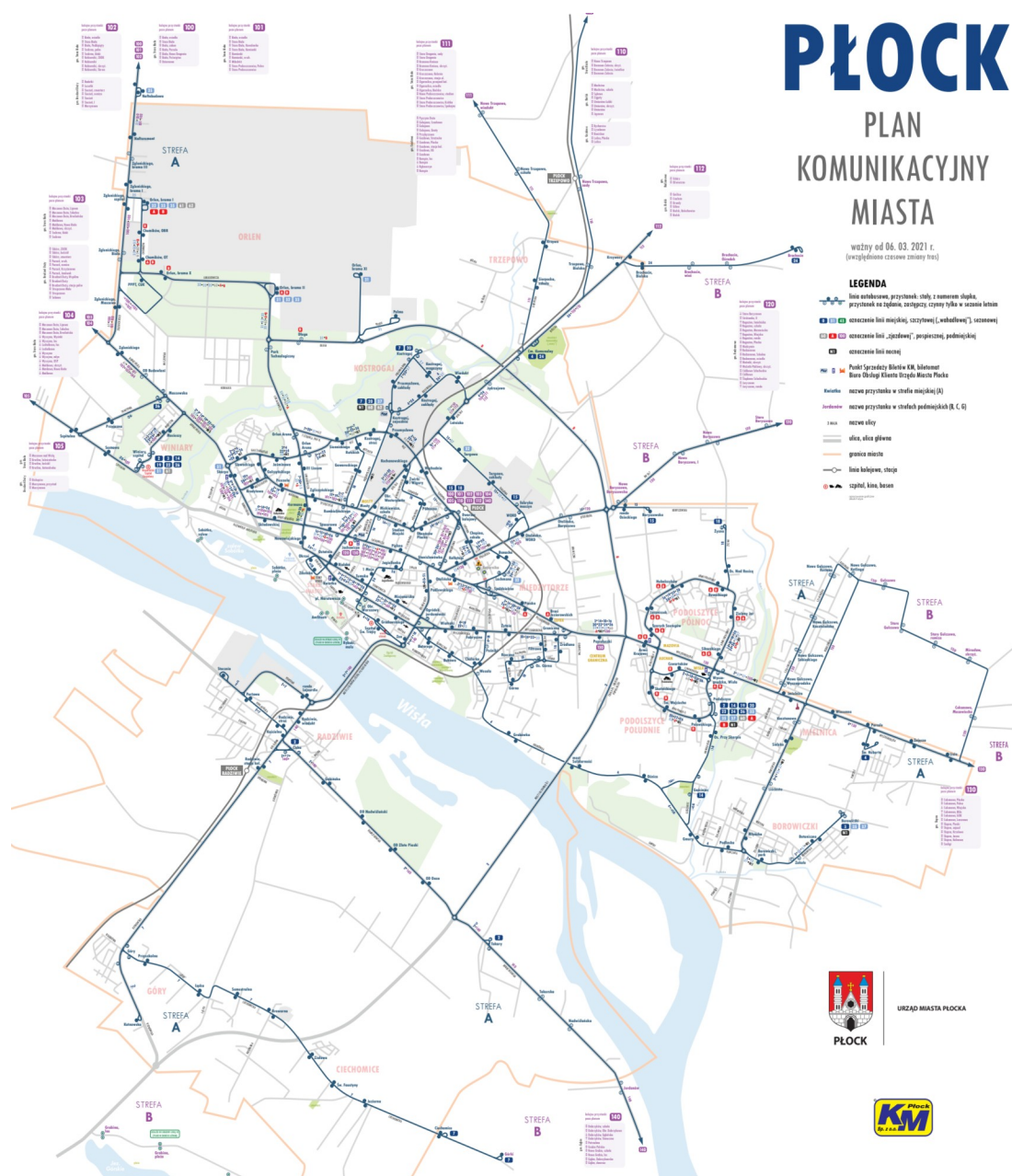
Najintensywniejszy ruch autobusowy występuje na terenie Miasta Płocka.

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.

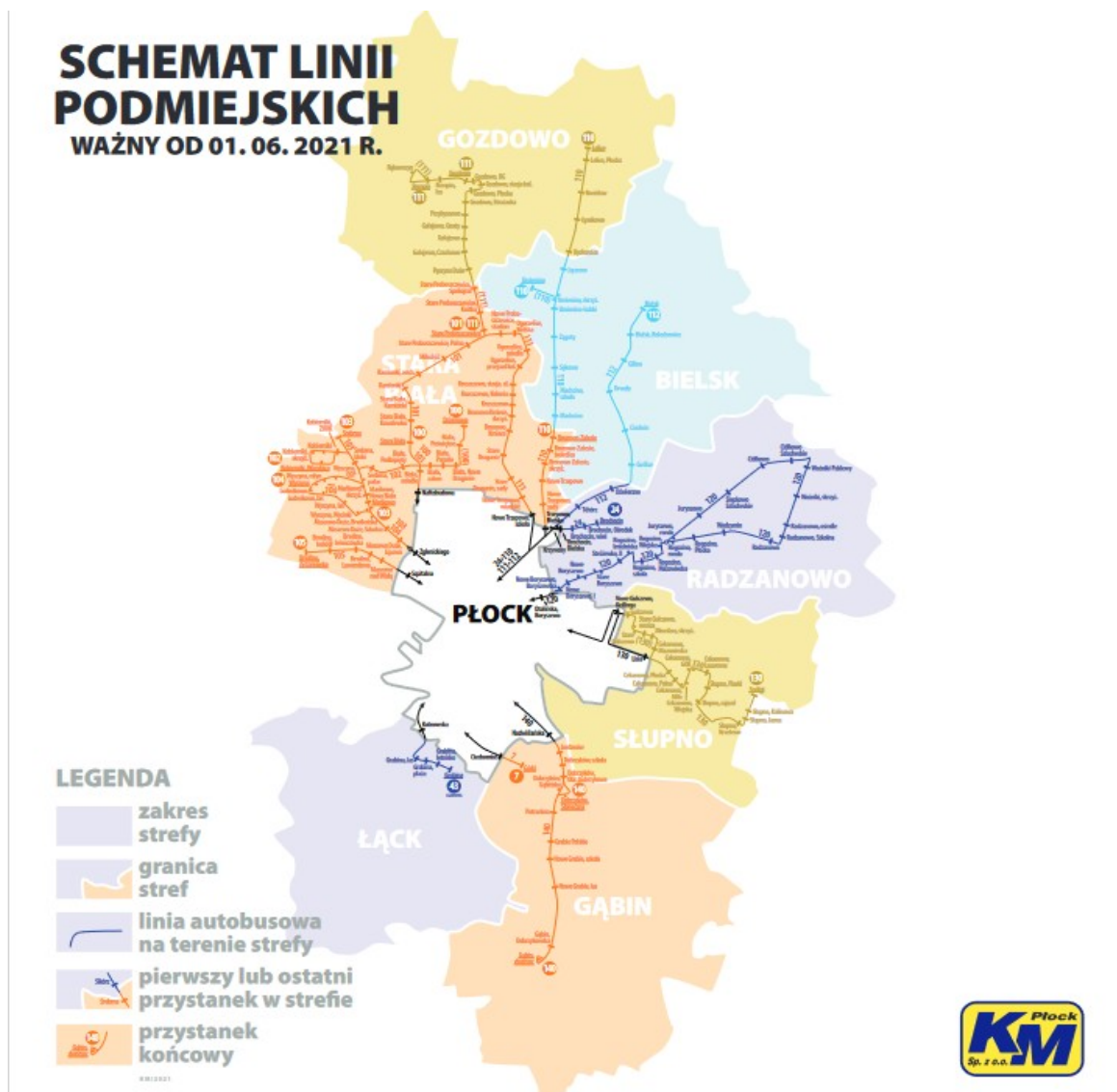
Sieć komunikacji miejskiej w Płocku na koniec 2021 roku składa się z 49 linii komunikacyjnych, w tym z 13 linii podmiejskich w Gminie Stara Biała, Bielsk, Radzanowo, Słupno, Gąbin, Gozdowo i Łąck.

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).

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 samorzady 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.

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Wymagania komunikacji zbiorowej 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, CO₂ 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 śluzka 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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 przeprowadzone 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%

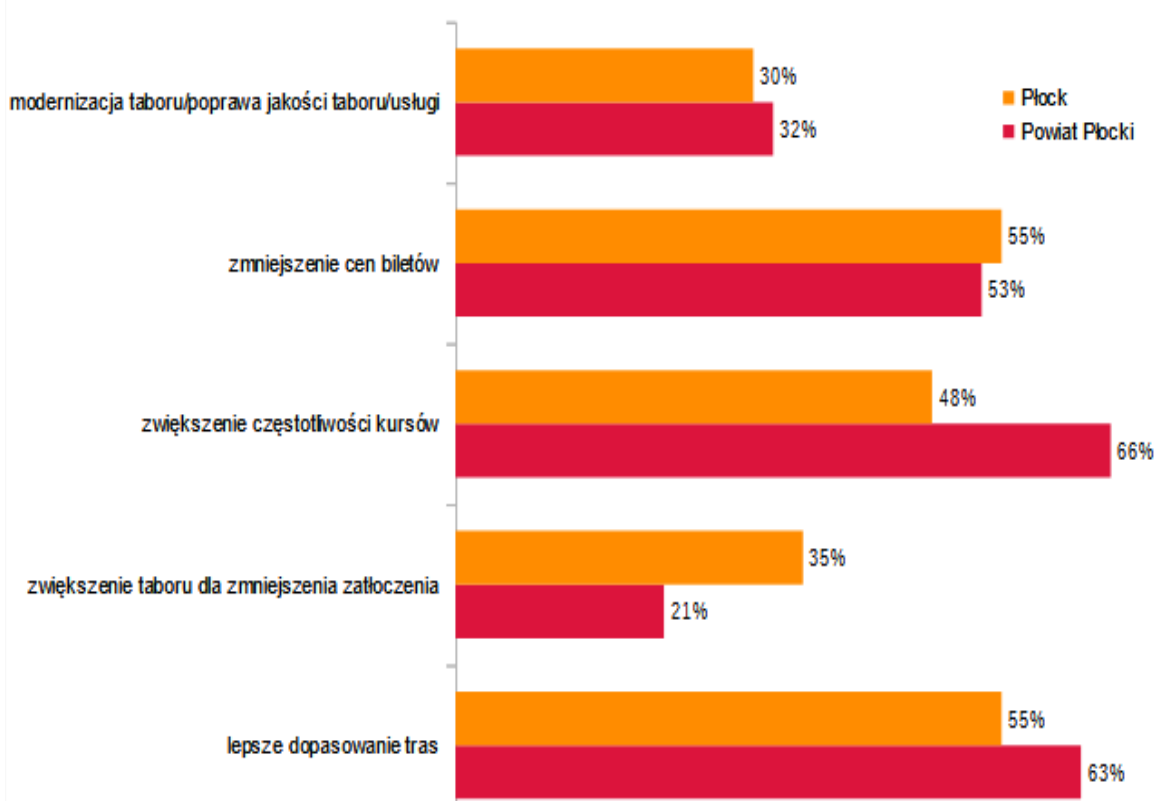
Źródło: Strategia Rozwoju Elektromobilności w Płocku

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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 wyczołowały 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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 obciążenie 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 władze 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.

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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)

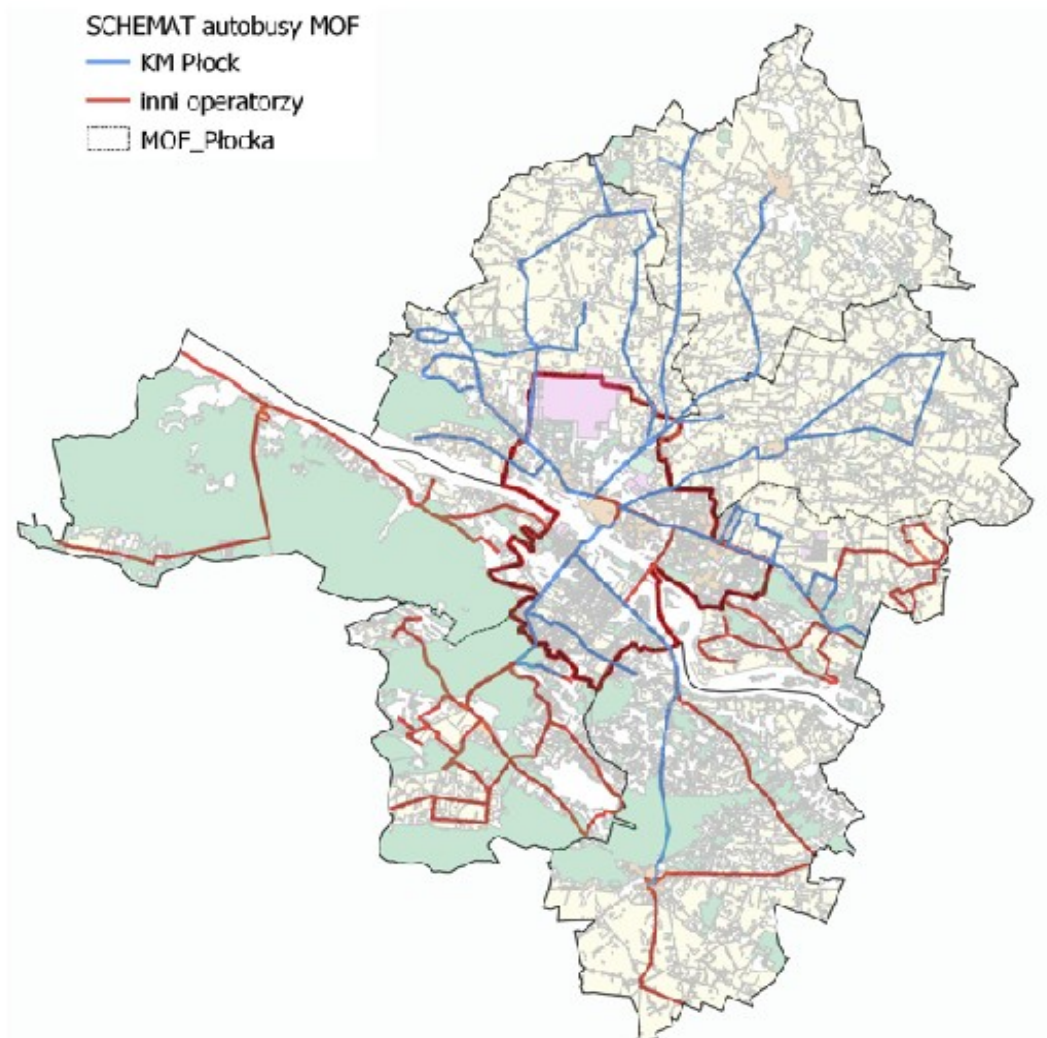
Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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)
Jastrzębek – 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. Trzecianno	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 nauki 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

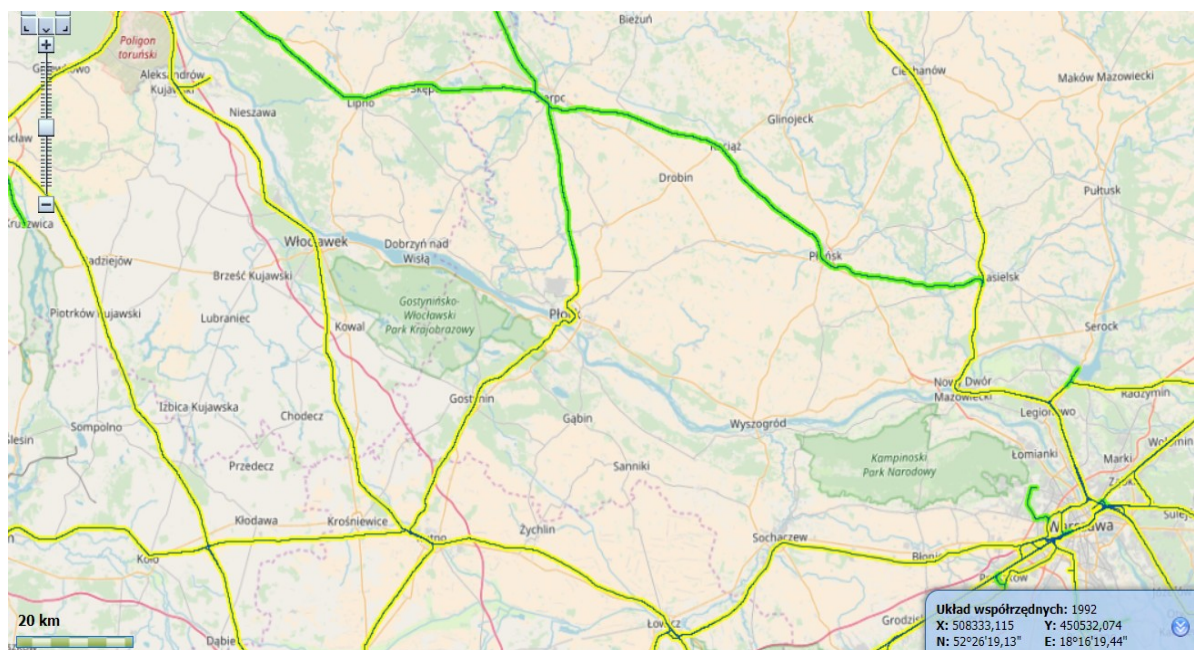
Mimo wysokich kosztów związanych z funkcjonowaniem zbiorowego transportu publicznego oraz faktem, iż koszty każdego roku wzrastają gminy starają się konsekwentnie z roku na rok realizować kolejne zadania mające na celu dalsze funkcjonowanie przewozów autobusowych. Priorytetem są najczęściej wybierane 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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Rysunek 19 Schemat powiązań zewnętrznych kolejowych Płocka



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

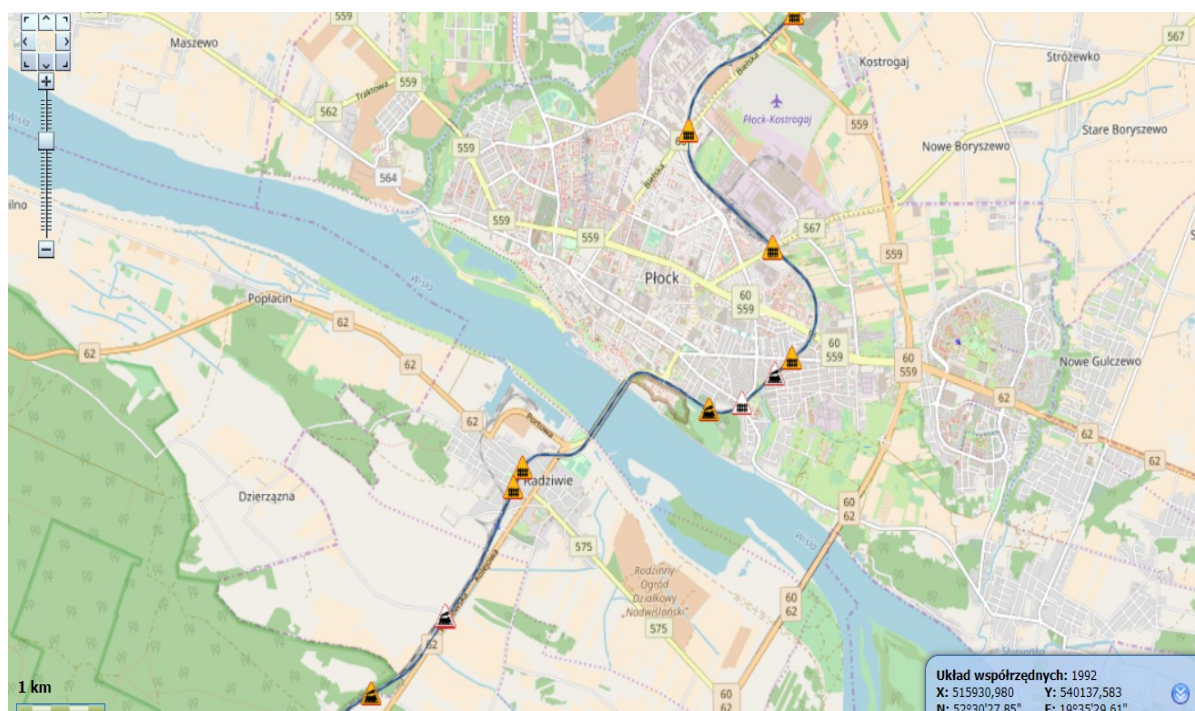
Koleje Mazowieckie zgodnie z rozkładem (obowiązującym od 13 marca do 11 czerwca 2022 r.) w kierunku Sierpca oferują 12 połączeń na dobę w godzinach 5:43–21:05 (czas podróży wynosi ok. 40 min), a w kierunku Kutna – 13 połączeń na dobę w godzinach 4:37–20:39 (czas podróży wynosi ok. 1 godz.). Połączenie 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.

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Rysunek 21 Przejazdy kolejowe w Płocku



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 godzin 17 minut;
- 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 między 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 – Wyszaków – 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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

na 3 etapy. Wraz z obwodnicą powstały obiekty inżynierskie: 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 odciążało 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 - Wyszaków - Łochów - Węgrów - Sokółów Podlaski,

oraz 11 dróg wojewódzkich:

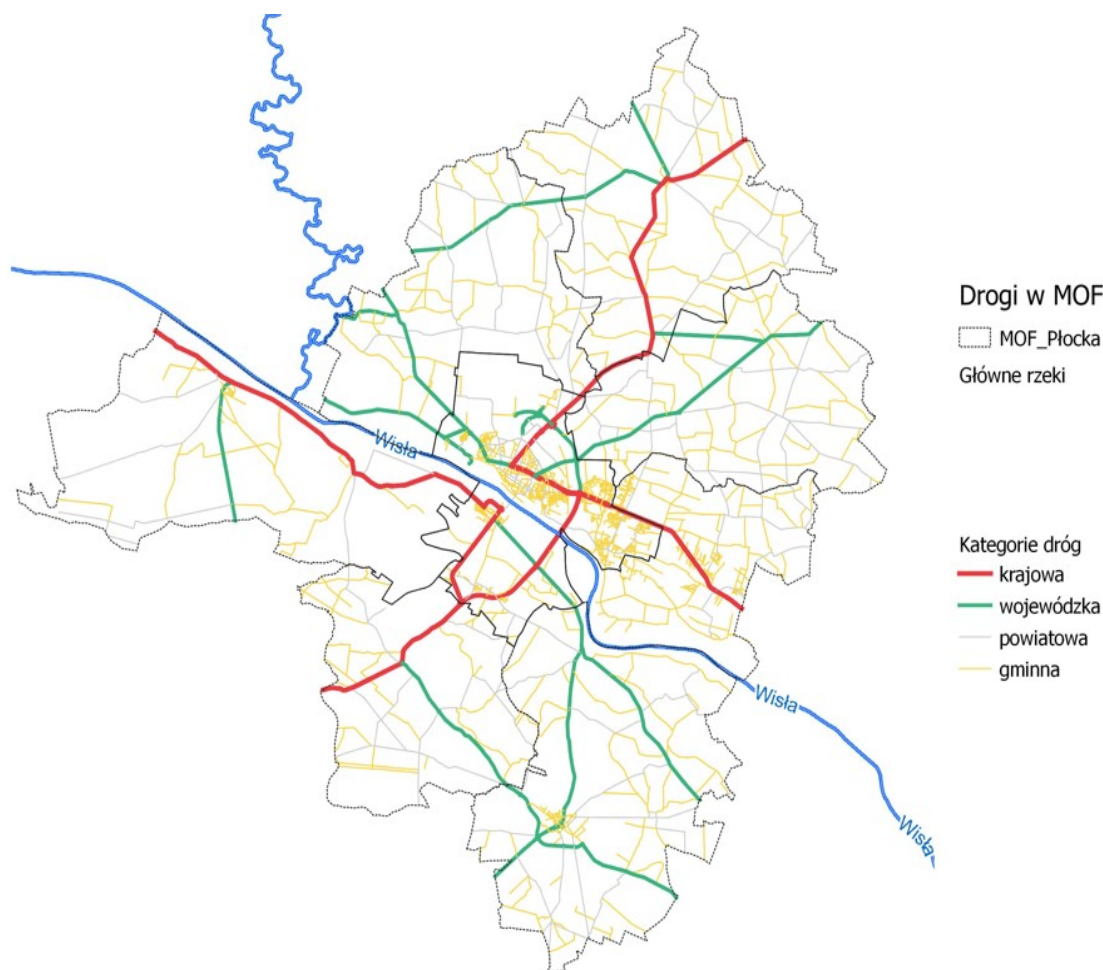
- nr 540 Bielsk - Proboszczewice - Sikórz,

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

- 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 - Ciótkowo - Góra,
- nr 568 Goślice - Męczenino - Ciótkowo,
- nr 573 Żychlin - Gostynin - Nowy Duninów,
- nr 574 Dobrzyków - Gąbin - Sewerynow,
- 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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Tabela 16 Infrastruktura drogowa MOF Płocka

Gminy	I. dróg krajowych	dl. dróg krajowych	I. dróg wojewódzkich	dl. dróg wojewódzkich	I. dróg powiatowych	dl. dróg powiatowych	I. dróg gminnych	dl. 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 brany 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

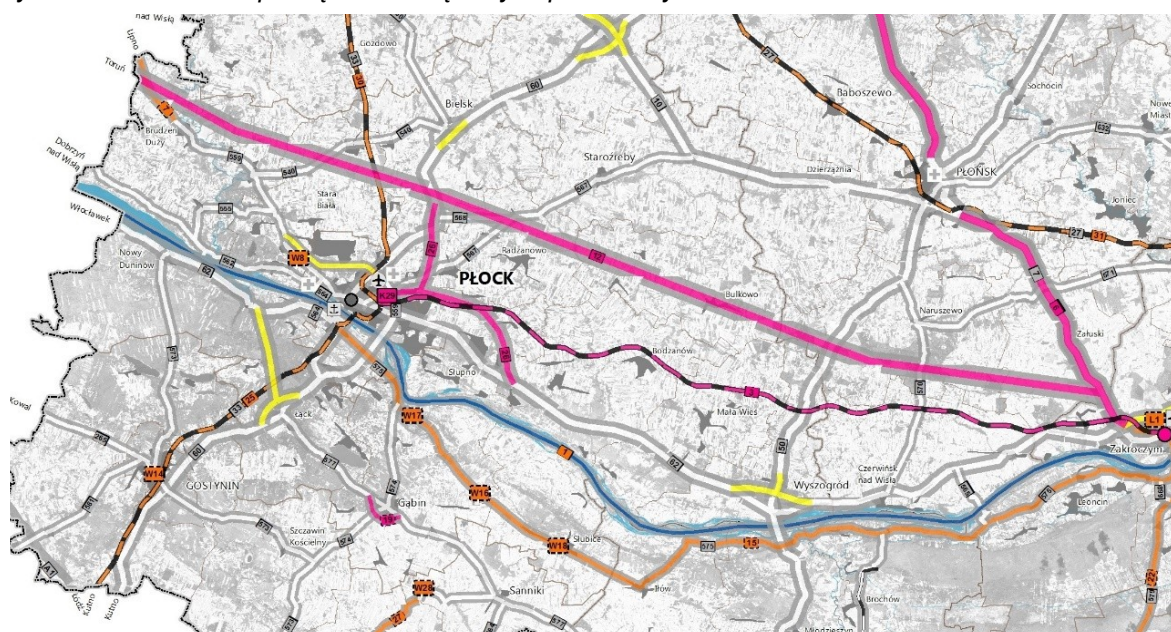
W Łącku w 2020 roku została zawarta umowa na opracowanie dokumentacji dla obwodnicy Łącka w ciągu DK60. Inwestycja powstanie w ramach rządowego Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030. Ogłoszenie przetargu jest planowane w 2024 roku, a realizacja zadania jest przewidziana w latach 2026-2028.

Połączenia transportowe zewnętrzne stanowią istotny problem w Płocku. Planów nakreślających wizję 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. Jednogłośnie 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 Dyрекcyję 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.

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 niewralgicznych 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	Śloneczna - 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,

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

Dla tych skrzyżowań zaobserwowano największy ruch wszystkich typów pojazdów. Dla pojazdów ciężarowych również duże znaczenie mają skrzyżowania:

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

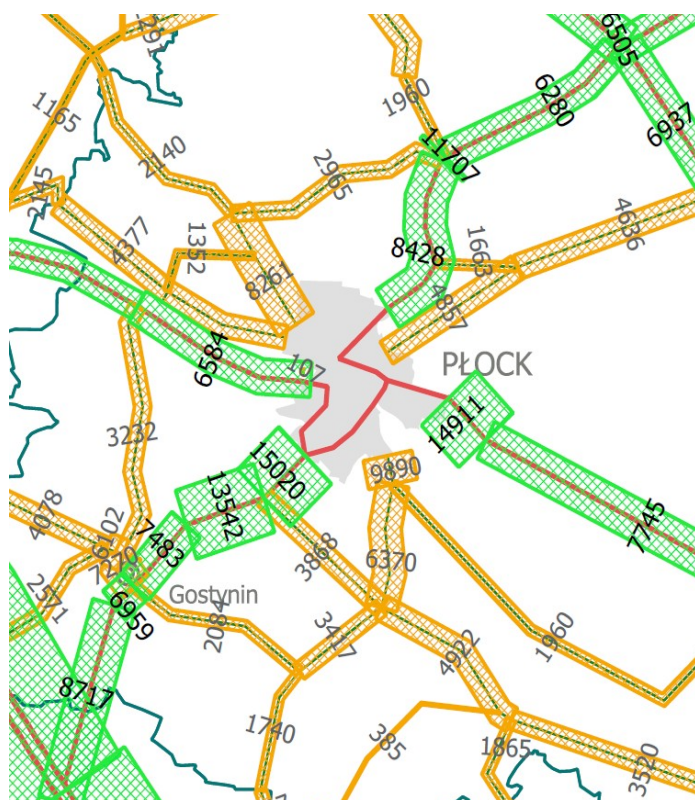
Uplynnienie ruchu w mieście ułatwiają zamontowane na kilku większych skrzyżowaniach w Płocku sekundniki, które pozwalają określić czas wyświetlania światła. Innym rozwiązaniem jest budowa rond zastępujących tradycyjne skrzyżowania w Płocku, które zapewniają bezpieczeństwo ruchu drogowego dla wszystkich 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 2020/2021 na terenie MOF Płocka



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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

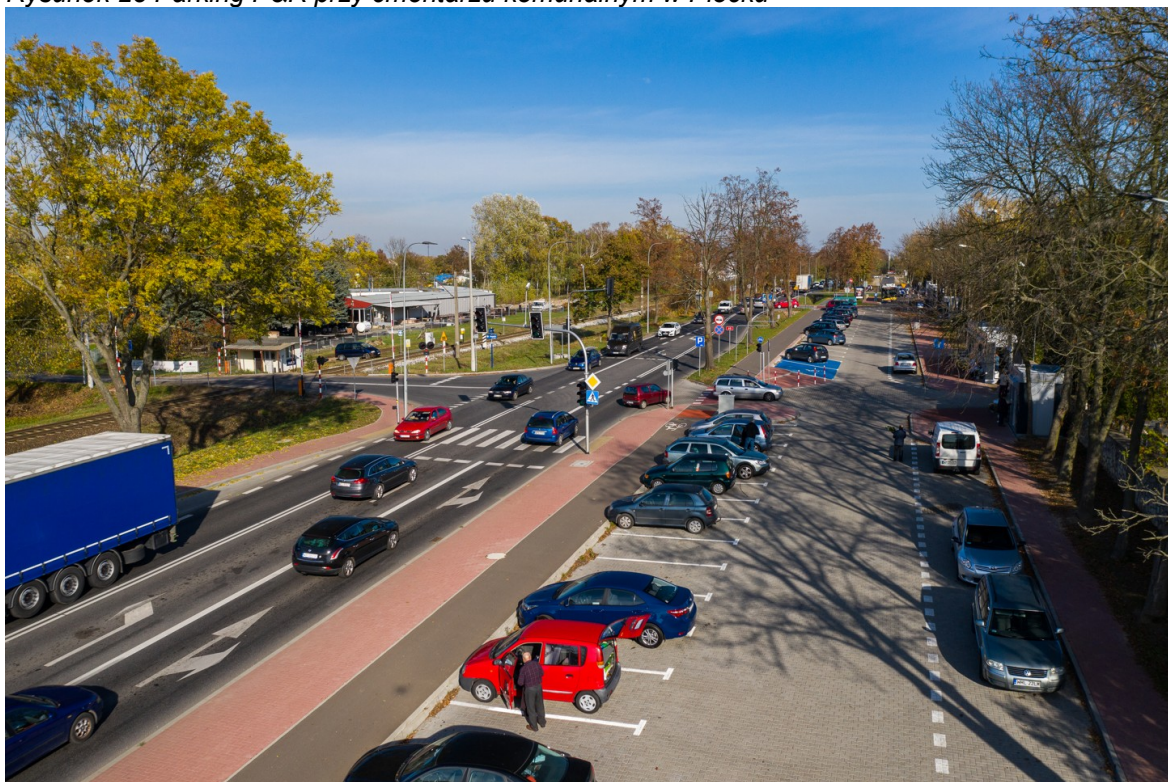
Gmina	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Płock	557,9	575,7	595,2	619,3	651,7	678,8	724,2	748,2
powiat płocki	705,4	731,0	758,1	785,7	817,6	855,2	892,1	926,2

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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego 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 a 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 znajdują 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, zapewniających 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

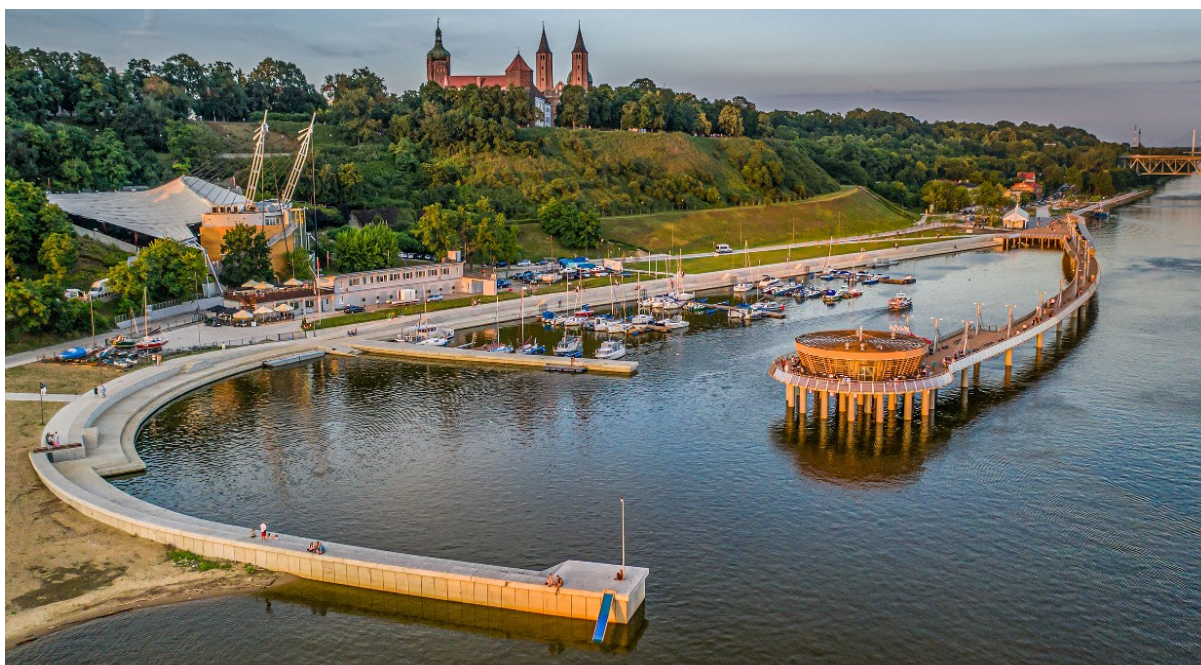
3 Współdziałanie, rola i sposoby transportu w turystyce i rekreacji, Zbigniew Taylor, Przegląd Geograficzny, tom 90, zeszyt 4, s. 531-555, Warszawa, 2018 r. https://rcin.org.pl/Content/68039/PDF/WA51_87986_r2018-t90-z4_Przeg-Geogr-Taylor.pdf

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 uwagę 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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

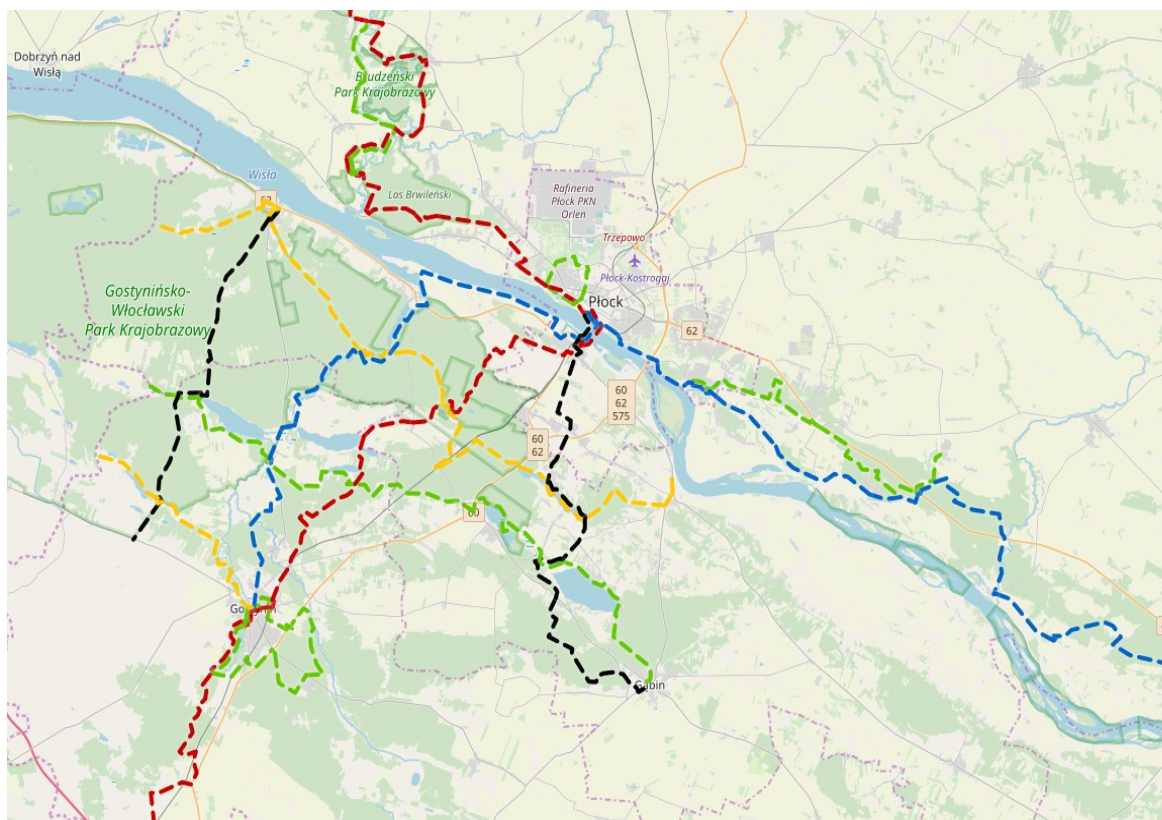
szczególną uwagę zasługują szlaki piesze, które pełnią ważną rolę w rozwoju aktywnych form turystyki oraz zapoznawaniu się z lokalnymi atrakcjami.

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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

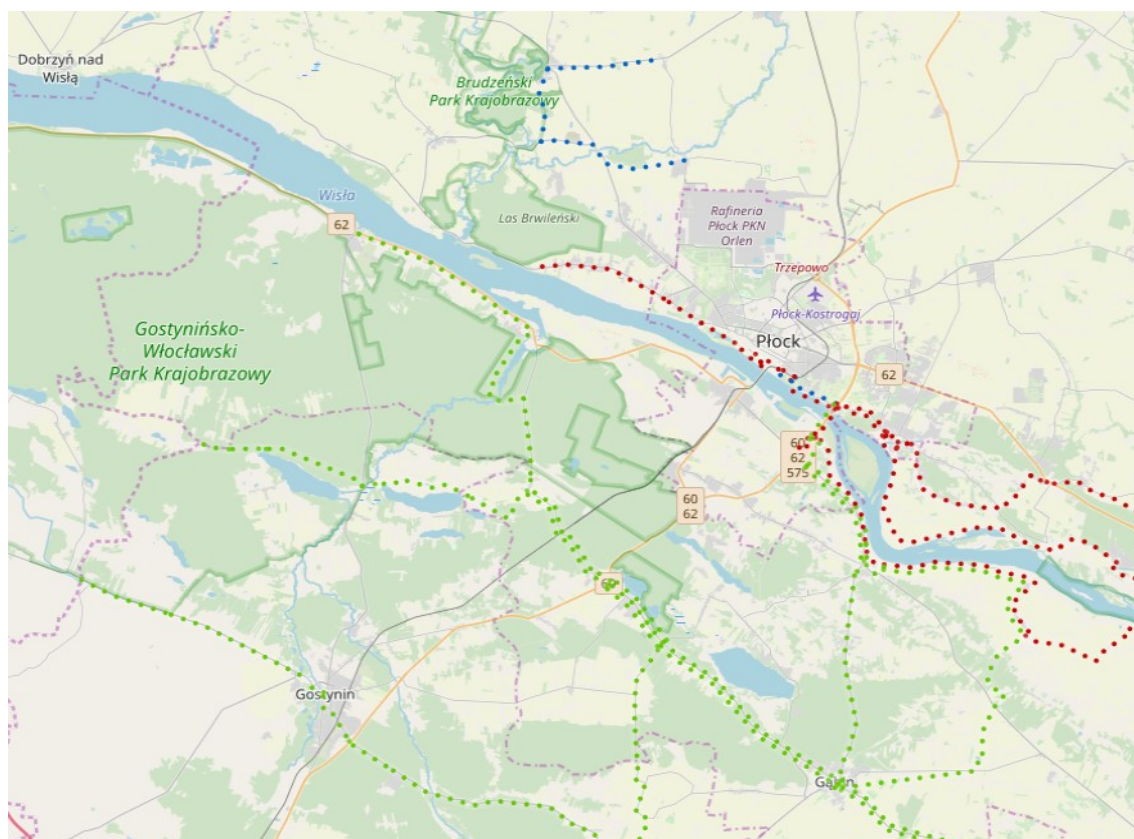
obsługi rowerzystów po trasie.

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.

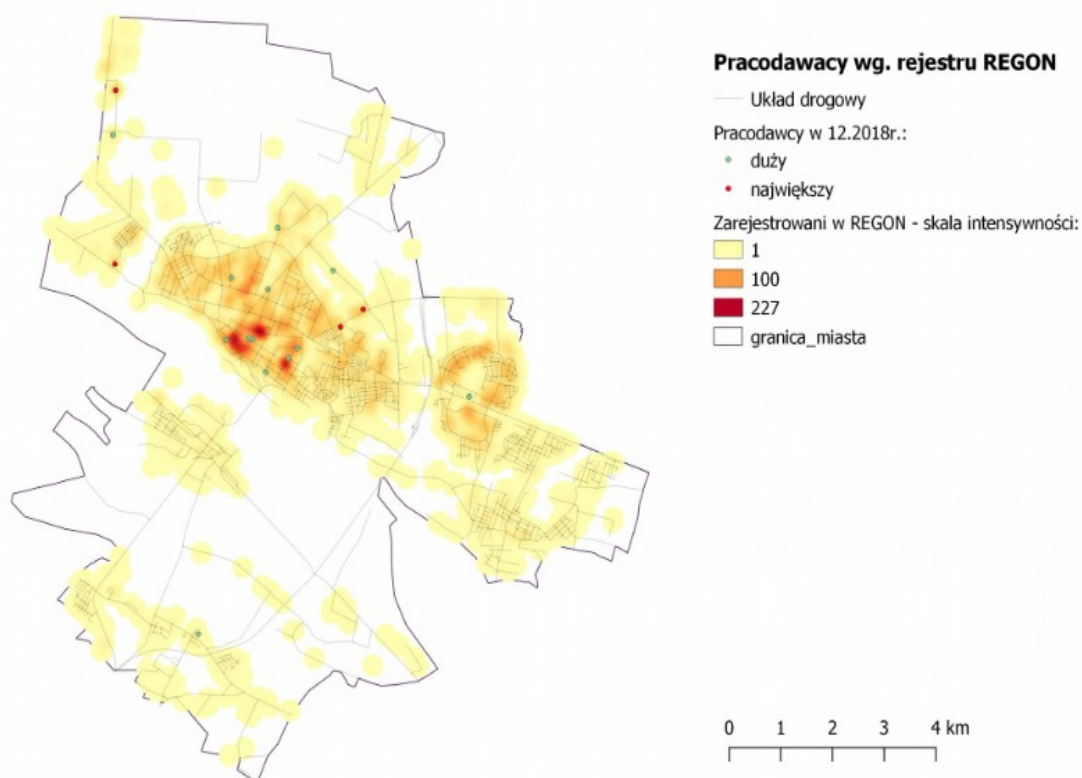
Ze szlaków pieszych, rowerowych i dróg publicznych korzystają głównie mieszkańcy w codziennych podróżach zarówno w celach rekreacyjnych jak i w celach dojazdu do miejsc przeznaczenia takich jak miejsce pracy czy punkty użyteczności publicznej

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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 transzycie. 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 gałąź drzewa

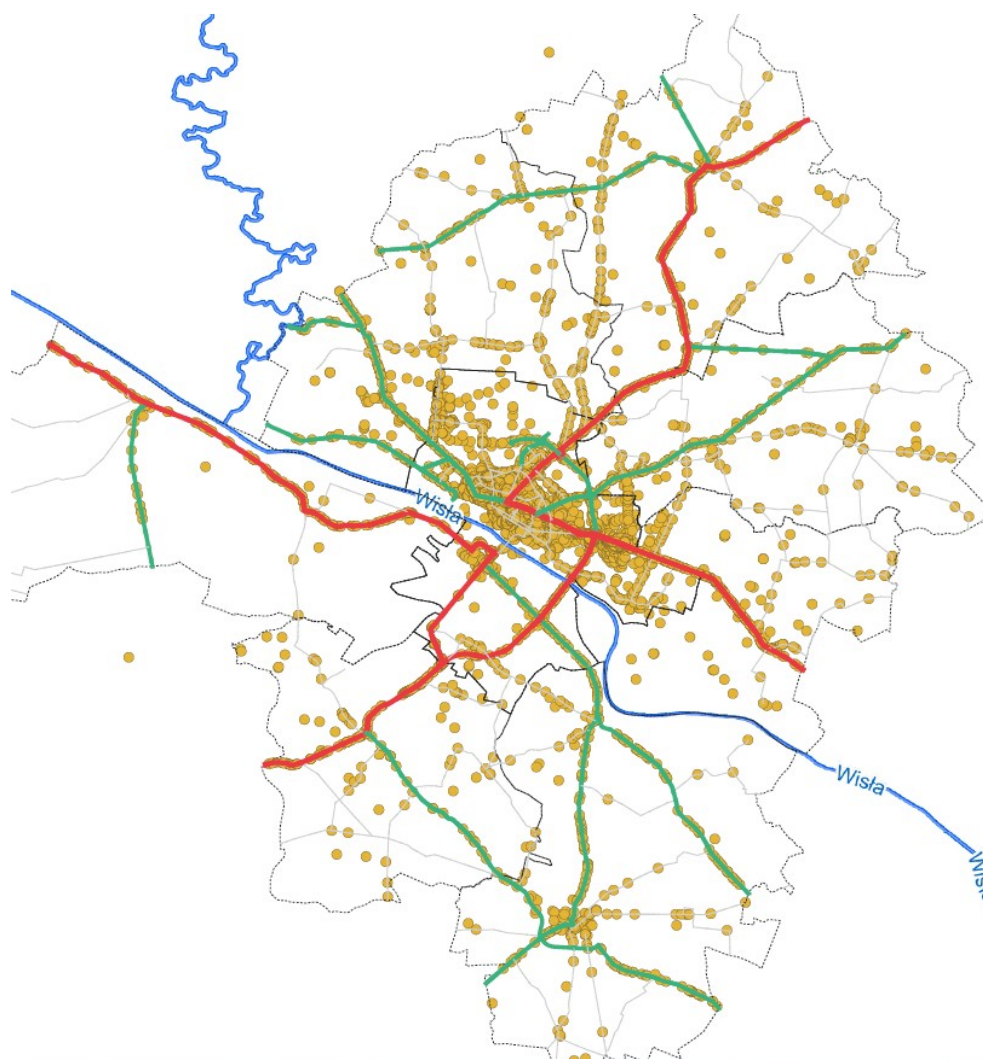


Źródło: <https://portalplock.pl/wiadomosci/samochod-ciezarowy-powalil-drzewo-droga-nieprzejezdna-zdjecia/QgZJ0WLYpKGmtH1OS0vT/galeria?page=1> (dostęp 20.05.2022 r.)

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 Płocka 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.

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 Kolidji

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.

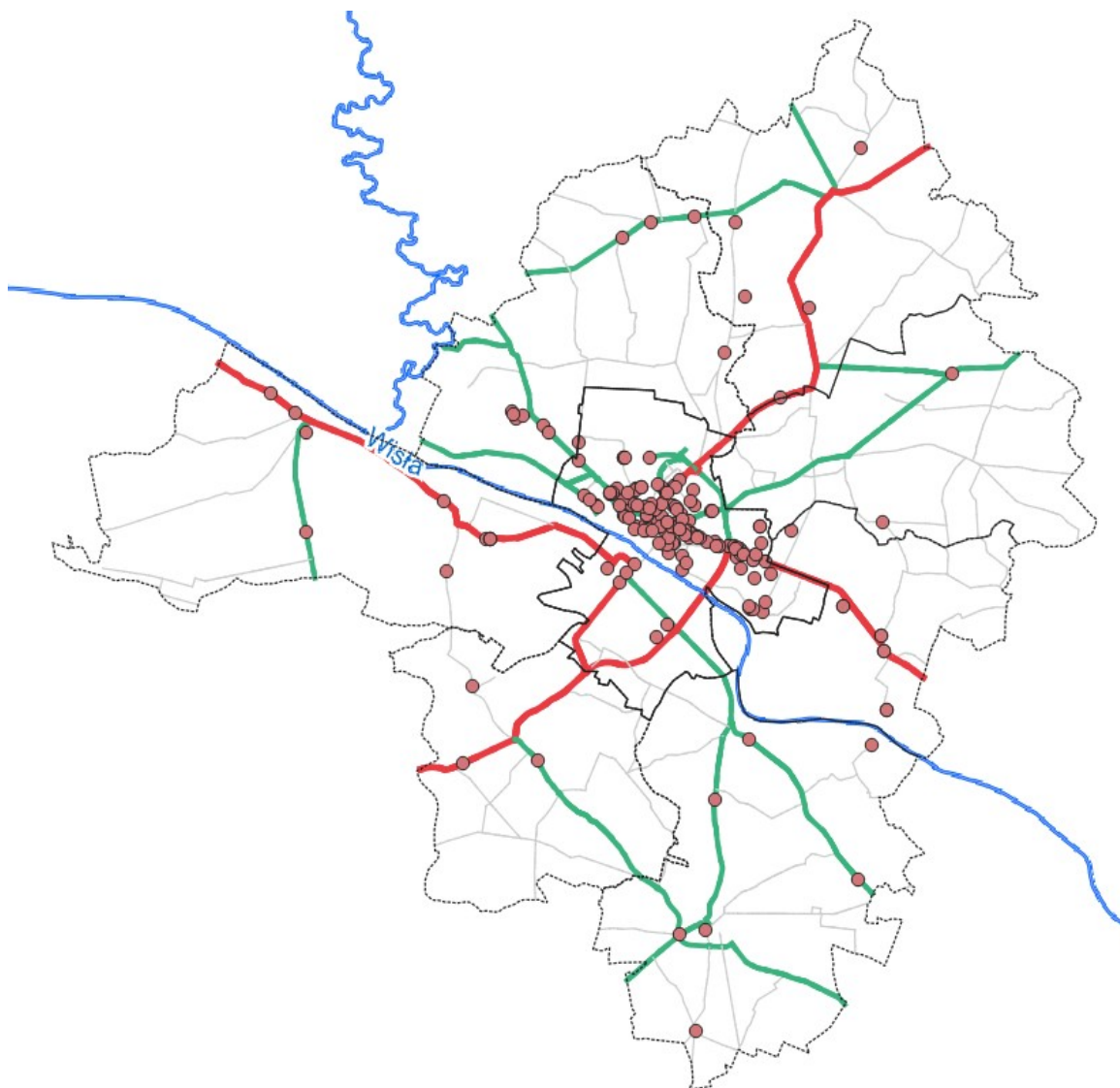


Miejscem zdarzeń drogowych są również przejścia dla pieszych i przejazdy/drogi rowerowe. Są to szczególnie miejsca, które wymagają uwagi kierujących pojazdami. Takie zdarzenia miały miejsce w Płocku i zostały zarejestrowane jako występujące na przejściach dla pieszych - 111 zdarzeń, a przejazdy/drogi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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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.

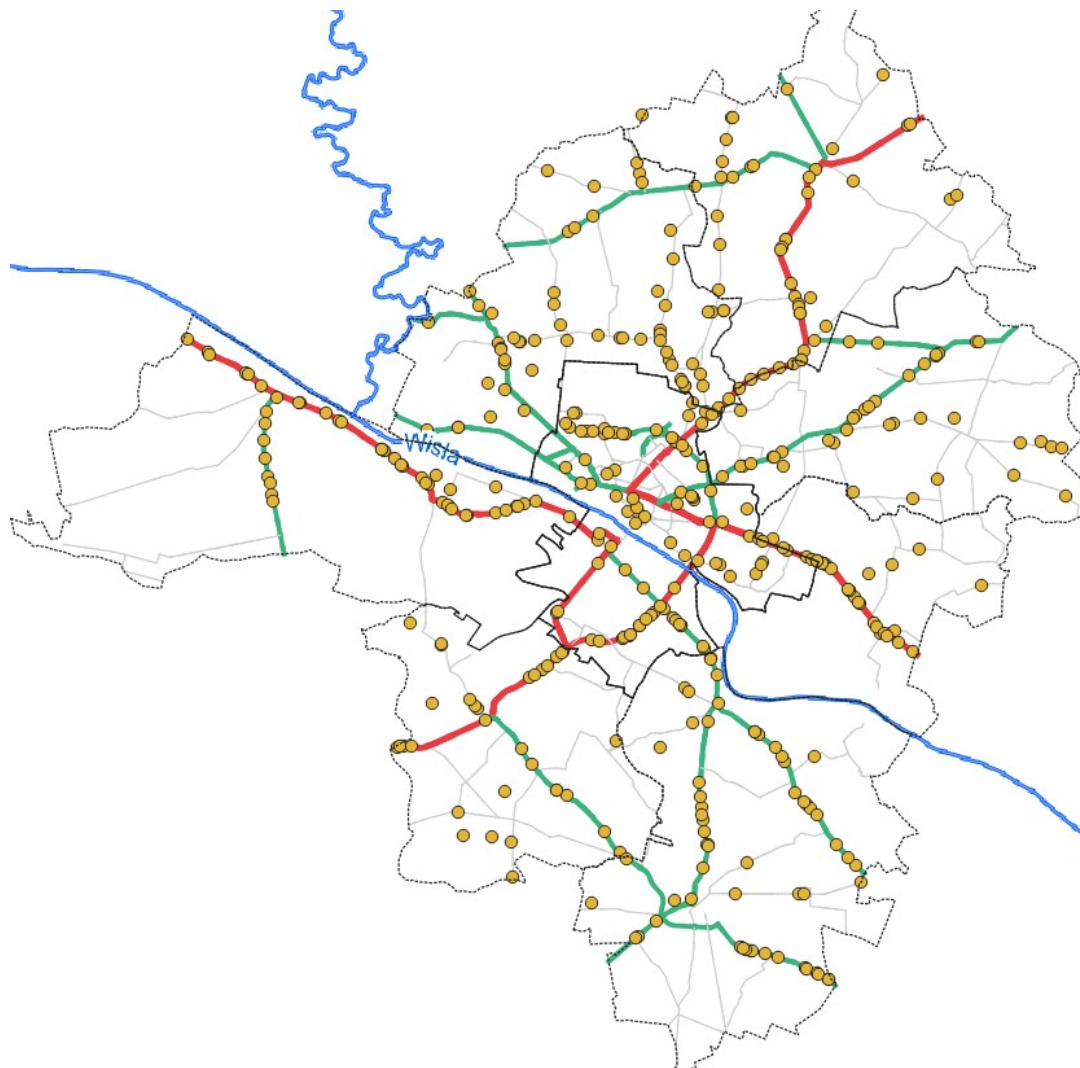
Rysunek 37 Obszary występowania zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów w MOF Płocka



Źródło: System Ewidencji, Wypadków i Kolidacji, 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

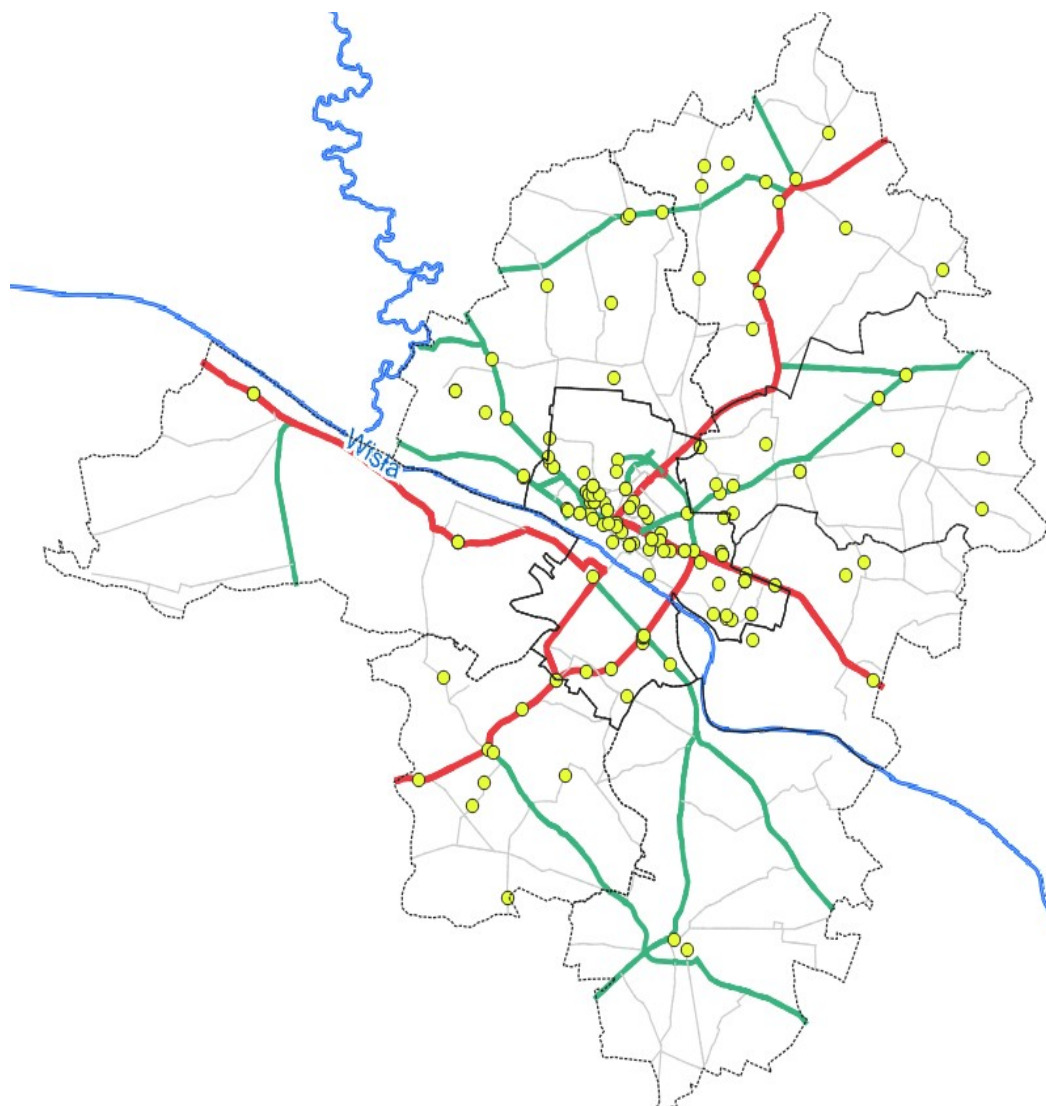


Źródło: System Ewidencji, Wypadków i Kolidzji, Opracowanie: Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

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.

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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



Źródło: System Ewidencji, Wypadków i Kolidzji, 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 zarządź 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 liŚ 2014 –

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 wyznaczenie 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 władarzy,
 - 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,

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

- 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

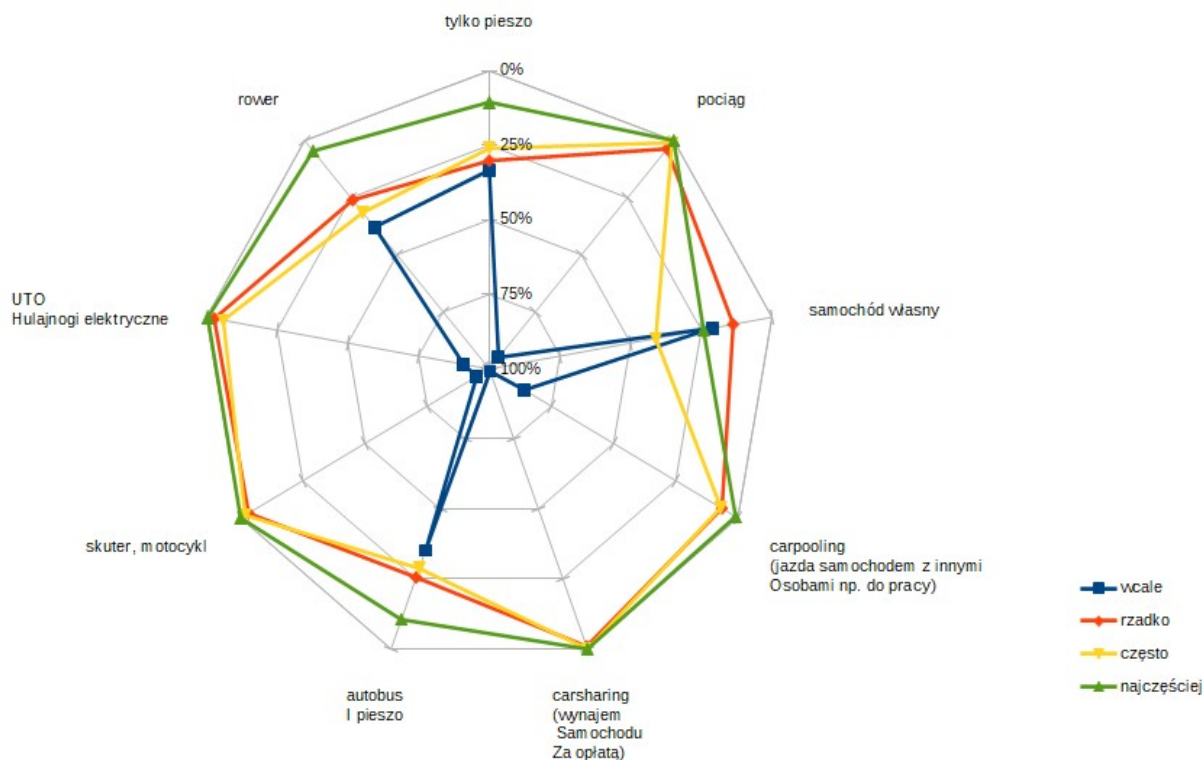
Udział społeczeństwa w opracowywaniu dokumentu został ponownie zapewniony poprzez zaangażowanie mieszkańców MOF Płocka w uczestnictwo w ankiecie "Aktywne i ekologiczne środki transportu".

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 Stupno, 5% z Gminy Bielsk i Nowy Duninów, 3% z Gminy Radzanowo, 2% z Gminy Łąck i Gminy Gąbin, 1% spoza Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego).

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 tę 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.

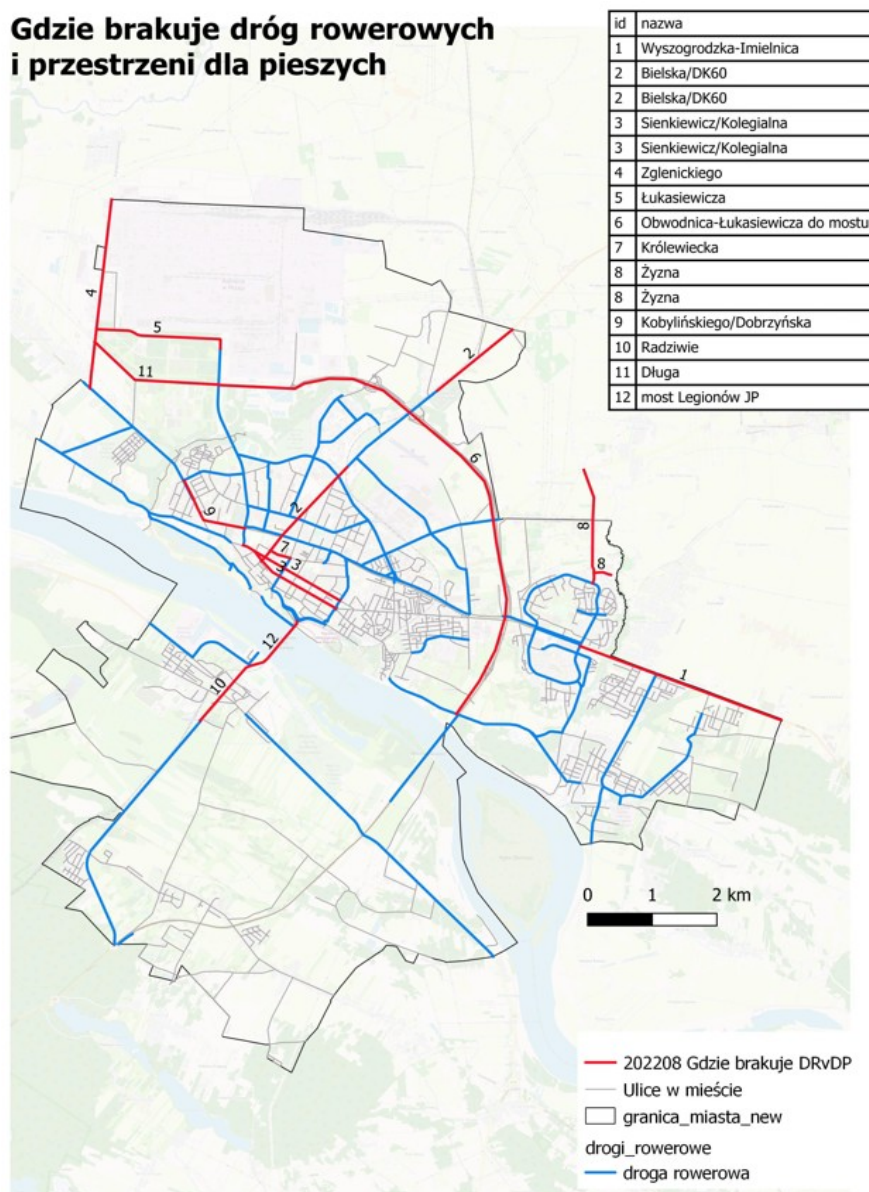
Należy zaznaczyć, że pytanie dotyczyło okresu wiosenno-letnio-jesiennego, gdzie warunki pogodowe sprzyjają zarówno pieszym jak i rowerowym podróżom, natomiast samochód osobowy nie jest wykorzystywany w takim stopniu jak w okresie zimowym. Dlatego też od listopada do kwietnia należałoby się spodziewać 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.

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Ankietowani wskazali głównie na brak ścieżek rowerowych zarówno w Płocku jak i w gminach sąsiednich. W Płocku najczęściej 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 Podolszyczach 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

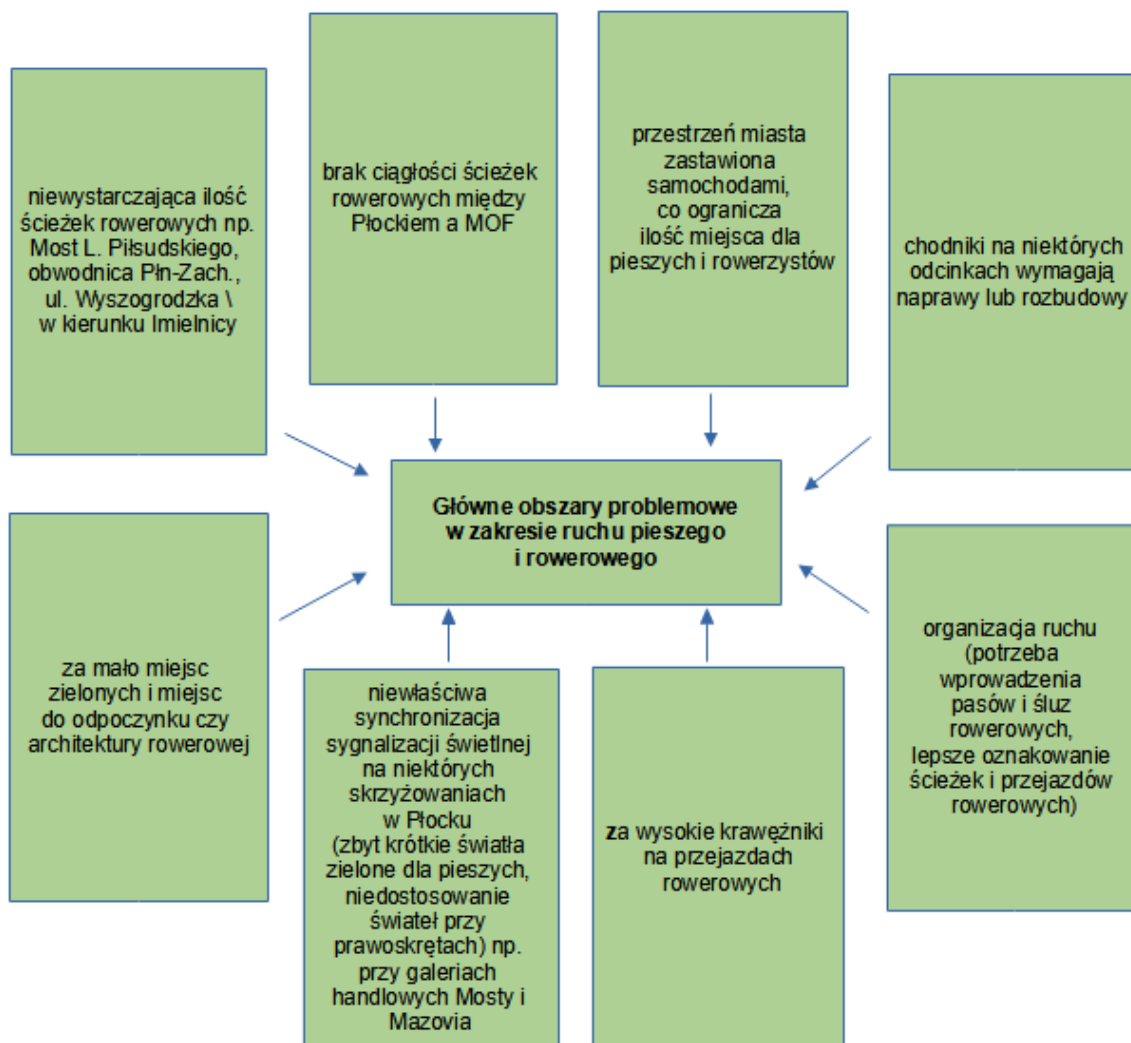


Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

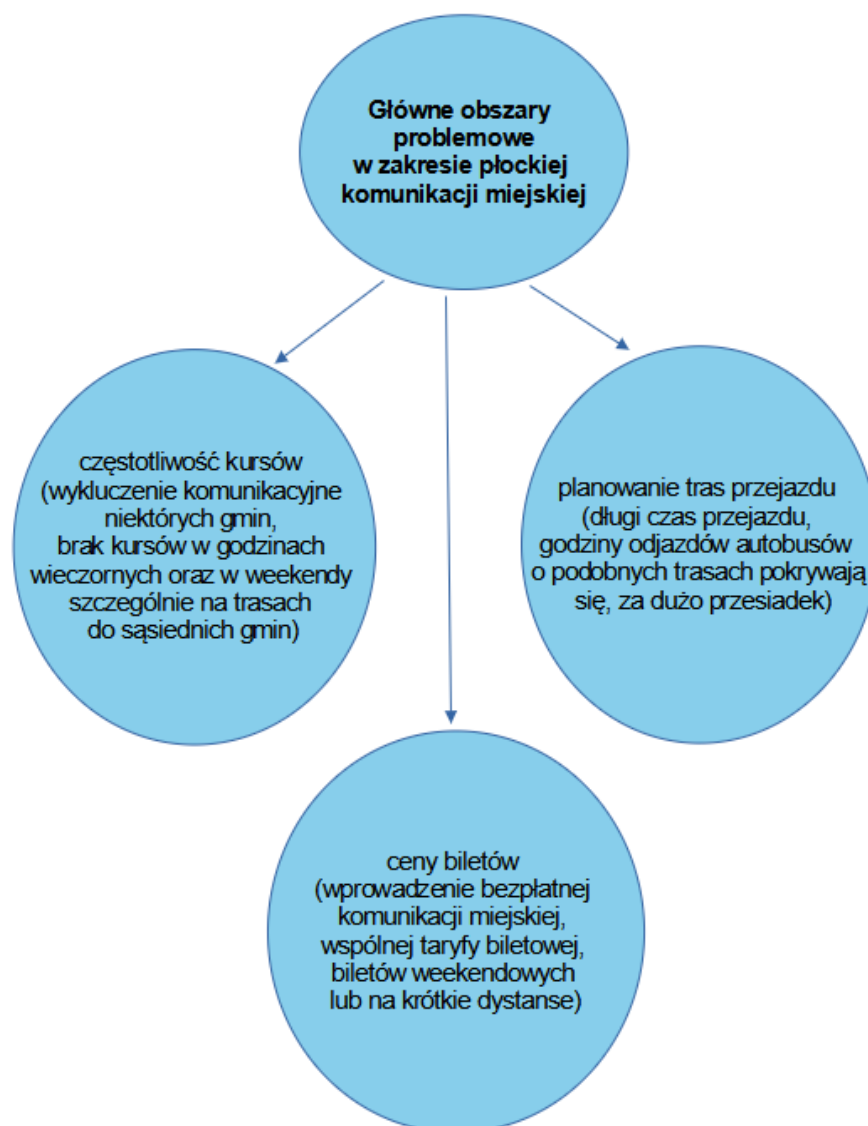
Mieszkańcy Płocka i okolic poprzez uczestnictwo w badaniu dostarczyli cennych uwag na temat obecnych dróg pieszych, rowerowych i funkcjonowania komunikacji miejskiej oraz wskazali kierunki zmian, aby podróżować bezpieczniej, wygodniej i zdrowo.

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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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:	<ol style="list-style-type: none"> 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 uspołnić, 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): <ul style="list-style-type: none"> • 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: <ul style="list-style-type: none"> • 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): <ul style="list-style-type: none"> • 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:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Analiza - prognoza ruchu rowerowego, w szczególności uwzględnienie tego ruchu na styku Płocka i gmin. 2. Ciągi magistralne - być może wyższe standardy niż zwykle: 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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Obszary	Działanie strategiczne	Zagadnienia problemowe SUMP
		<p>(wyraźne zalecenia) + oznakowanie kierunków komunikacyjnych (mapy, kierunkowskazy); uwzględnienie różnych uwarunkowań w zależności od możliwości (np. ścieżki leśne) + elementy obowiązkowej infrastruktury (wiaty, stojaki, punkty serwisowe).</p> <p>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).</p> <p>8. Centrum miast - uspokojenie ruchu samochodowego, wspieranie rowerzystów.</p> <p>9. Digitalizacja - aplikacja/mapa, wyznaczająca optymalną i bezpieczną trasę z A do B.</p> <p>10. Analiza połączenia z transportem publicznym, optymalizacja przesiadek, możliwość przewiezienia rowerów autobusem (analiza możliwości i motywatorów skorzystania z takiej możliwości).</p> <p>11. Analiza dostępności roweru miejskiego płockiego dla poszczególnych gmin.</p> <p>12. Komunikacja wizji rozwoju sieci rowerowej dla wszystkich.</p> <p>13. Współpraca z przedsiębiorcami w zakresie wspierania transportu rowerowego (prysznic + szafka) lub miejskie inwestycje.</p> <p>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?).</p> <p>15. Jak wprowadzić prawdziwy priorytet dla pieszych/rowerzystów na przejściach / punktach styku z transportem zmotoryzowanym?</p>
	Bezpieczny i wygodny ruch pieszy:	<ol style="list-style-type: none"> 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:	<ol style="list-style-type: none"> 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:	<ol style="list-style-type: none"> 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.

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Obszary	Działanie strategiczne	Zagadnienia problemowe SUMP
	Rewizja polityki parkingowej i stworzenie jej spójnej dla całego obszaru w celu uspokajania ruchu zmotoryzowanego indywidualnego:	<ol style="list-style-type: none"> 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:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Analiza potrzeb i możliwości wprowadzenia, motywy 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:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jakie są możliwości współpracy w kontekście istniejącego stanu prawnego w poszczególnych obszarach? Nie tylko na poziomie wódatarzy, ale jak wprowadzić interdyscyplinarność na poziomie specjalistów / urzędników / firm. <ul style="list-style-type: none"> • zespoły interdyscyplinarne do poszczególnych obszarów, inspektorzy odpowiedzialni za obszary. 2. Czy zarządzanie i współpraca powinna przyjąć formę instytucjonalizowaną czy luźną, jeżeli luźną (porozumienie), to w jakiej formie? <ul style="list-style-type: none"> • 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)? <ul style="list-style-type: none"> • 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:	<ol style="list-style-type: none"> 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): <ul style="list-style-type: none"> • Prawdziwy dialog, nie demotywowanie, • Przypisanie roli w dialogu aktywistom społecznym/NGO.

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Obszary	Działanie strategiczne	Zagadnienia problemowe SUMP
Redukcja popytu na transport	Aglomeracyjna współpraca w zakresie planowania przestrzennego	<ol style="list-style-type: none"> 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)	<ol style="list-style-type: none"> 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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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
<ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<ul style="list-style-type: none"> - 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
<ul style="list-style-type: none"> - 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 zwarteo 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; 	<ul style="list-style-type: none"> - 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.

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

- 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
<ul style="list-style-type: none"> - 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; 	<ul style="list-style-type: none"> - utrzymujące się przywiązanie do korzystania z samochodu osobowego jako podstawowego / jedyne go 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
<ul style="list-style-type: none"> - 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 zwarte go 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. 	<ul style="list-style-type: none"> - 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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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.

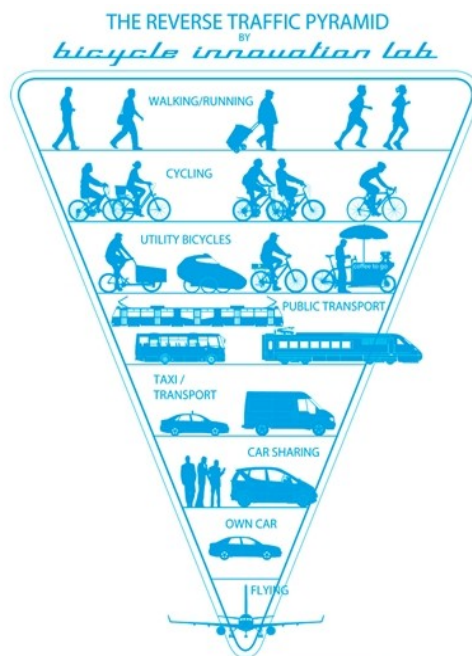
8.1. Ruch pieszy

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 pieszego,

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 CO₂ czy adaptacji do zmian klimatu.

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 pieszey
Stara Biała	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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, Morełowa, Krotka, Wiśniowa
Radzanowo	<ul style="list-style-type: none"> - budowa chodników w Rogozinie i Stróżewku
Słupno	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 jezdnii, 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,

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

- 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.

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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- Żągoty (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 567 od Smardzewa przez Ciółkowo i Rogozino do Płocka - budowa ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż DW 567 na odcinku Rogozino - Płock (Budżet Obywatelski Mazowska)
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 Zdwojskiego - budowa ścieżki pieszo-rowerowej w miejscowości Nowe Rumunki (kategoria drogi 290709W); - rozbudowa drogi powiatowej nr 2976W Zofiówka – Wincetów – 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 bieżą drogi rowerowe są określone w miejscowym planie jako drogi dojazdowe i lokalne, jednak przy ruchu samochodowym w okresie wakacyjnym drogi są eksploatowane do

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

maksimum swoich możliwości. Istniejące drogi gminne i powiatowe nie są w stanie obsłużyć istniejącego ruchu w czasie wakacyjnym. Jednocześnie 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:

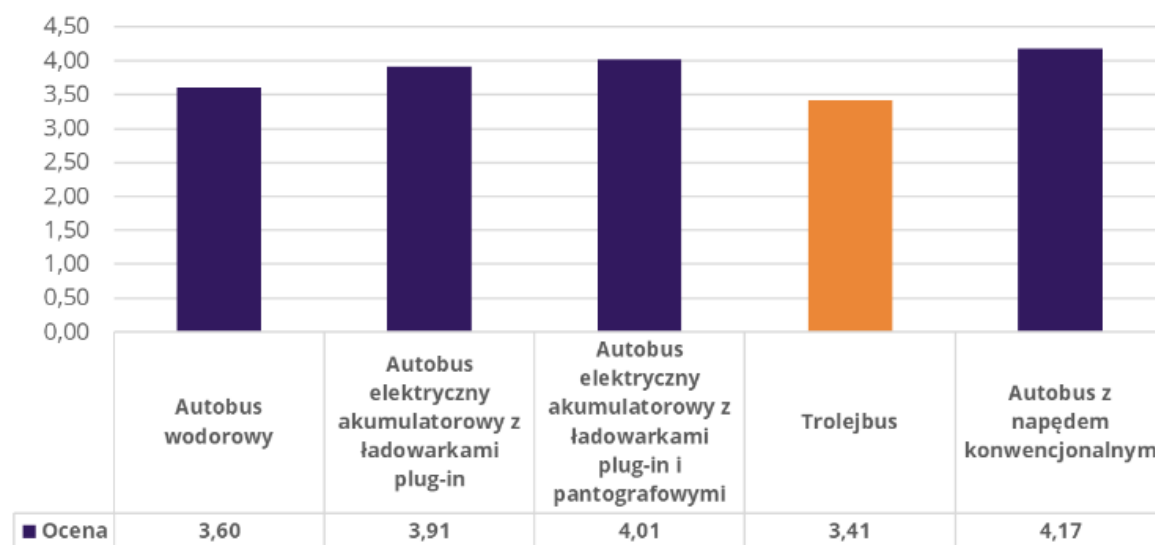
- autobusy elektryczne z wodorowymi ogniwami paliwowymi,
- autobusy elektryczne akumulatorowe w modelu opartym o ładowanie pojazdów wyłącznie metodą plug-in,
- autobusy elektryczne w modelu opartym o ładowanie pojazdów metodą plug-in oraz pantografem,
- trolejbusy,
- autobusy o napędzie konwencjonalnym.

Warianty te następnie zostały ocenione według kilku kryteriów: technicznym, społecznym, dostępności technologicznej, środowiskowym i ekonomiczno-finansowym.



Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 zewnętrznych 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.

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Tabela 25 Autobusy wykorzystywane przez JST, które korzystają z FRPA*

JST	marka autobusu	rok prod.	liczba miejsc	norma emisji spalin
Ślupno	Iveco Daily	2015	35 (34 miejsc siedzących + 1 miejsce stojące)	EURO 6
Ślupno	Dietrich Carebus	2012	33 miejsca siedzące	EURO 5
Ślupno	Mercedes Benz Sprinter	2016	20 (14 miejsc siedzących + 6 miejsc stojących)	EURO 6
Ślupno	Mercedes Benz Sprinter	2013	20 (14 miejsc siedzących + 6 miejsc stojących)	EURO 5
Ślupno	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, Turismo	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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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



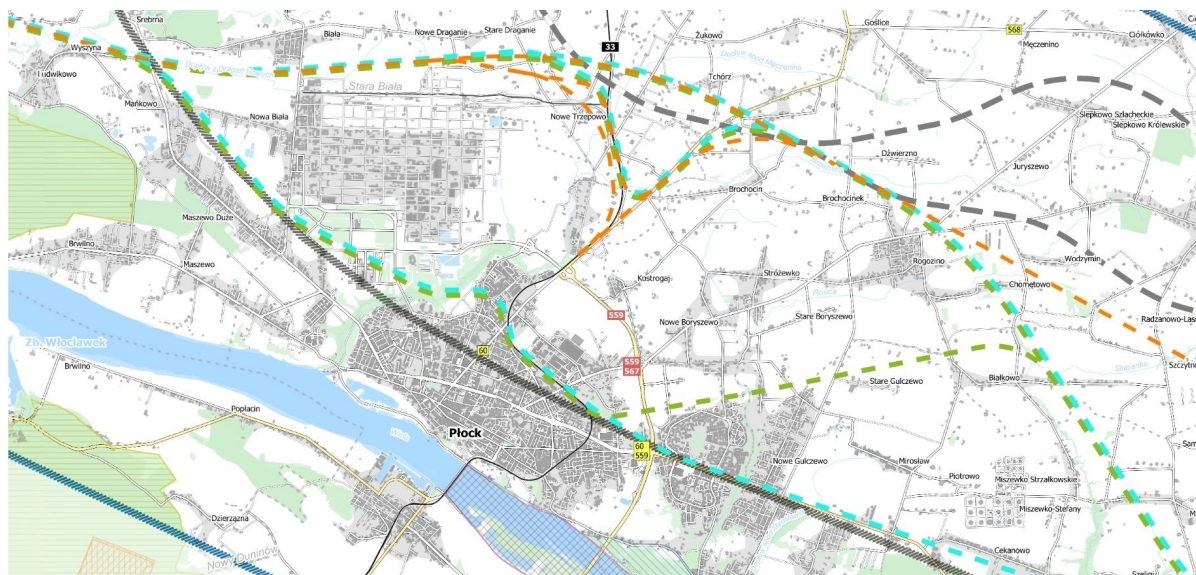
Źródło: <https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/kolej> (dostęp 03.03.2021 r.)

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 osiągnięcie 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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 inżynierskich 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;

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

- 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 Stodólkiewicza, 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 Susierz – 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.

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Tabela 26 Planowane inwestycje z zakresu transportu samochodowego na terenie pozostałych JST MOF Płocka

Gmina	Przyszłe działania - ruch samochodowy
Stara Biała	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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. Akacyjowej w Słupnie - budowa ul. Zagłoby w Nowym Gulczewie - budowa ul. Pałacowej obręb PGR Gulczewo wraz z infrastrukturą
Gąbin	brak danych
Łąck	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - przebudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 573 z drogą gminną w miejscowości Nowy Duninów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Raportów strategiczno-diagnostycznych MOF Płocka

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego 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 szansę dla Płocka na rozwój baz logistycznych w transporcie kombinowanym drogowo-rzeczny. 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 stoczną w Polsce i jedną z największych śródlądowych stocznii w Europie. W latach 90-tych teren nieruchomości został wydzierżawiony przez firmę Centromost Stocznia Rieczna 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 systemu⁴

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 umożliwi obsługę przyjeżdżających z 4 kluczowych kierunków. W chwili obecnej ich pojemność umożliwi 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 będą 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>

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 pieszzy. 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:

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

- 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, zadane 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, woonefów.

Zaplanowanie inwestycji z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej jako 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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 rozwiązywania 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 Płocka.....	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

Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 2020/2021 na 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