

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



Mobilność w Płocku i okolicy

Wyniki ankiety z czerwca 2022 – Aktywne i ekologiczne środki transportu

70

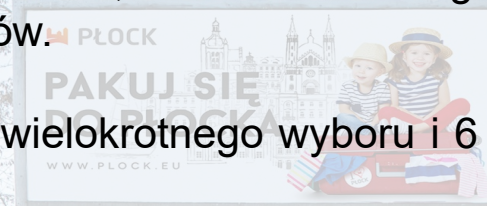
Wstęp do ankiety mobilnościowej

Na potrzeby opracowania „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Płocka i Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego” przeprowadzona została ankieta wśród mieszkańców Płocka, Powiatu Płockiego oraz gmin: Stara Biała, Bielsk, Radzanowo, Słupno, Łąck, Gąbin i Nowy Duninów.

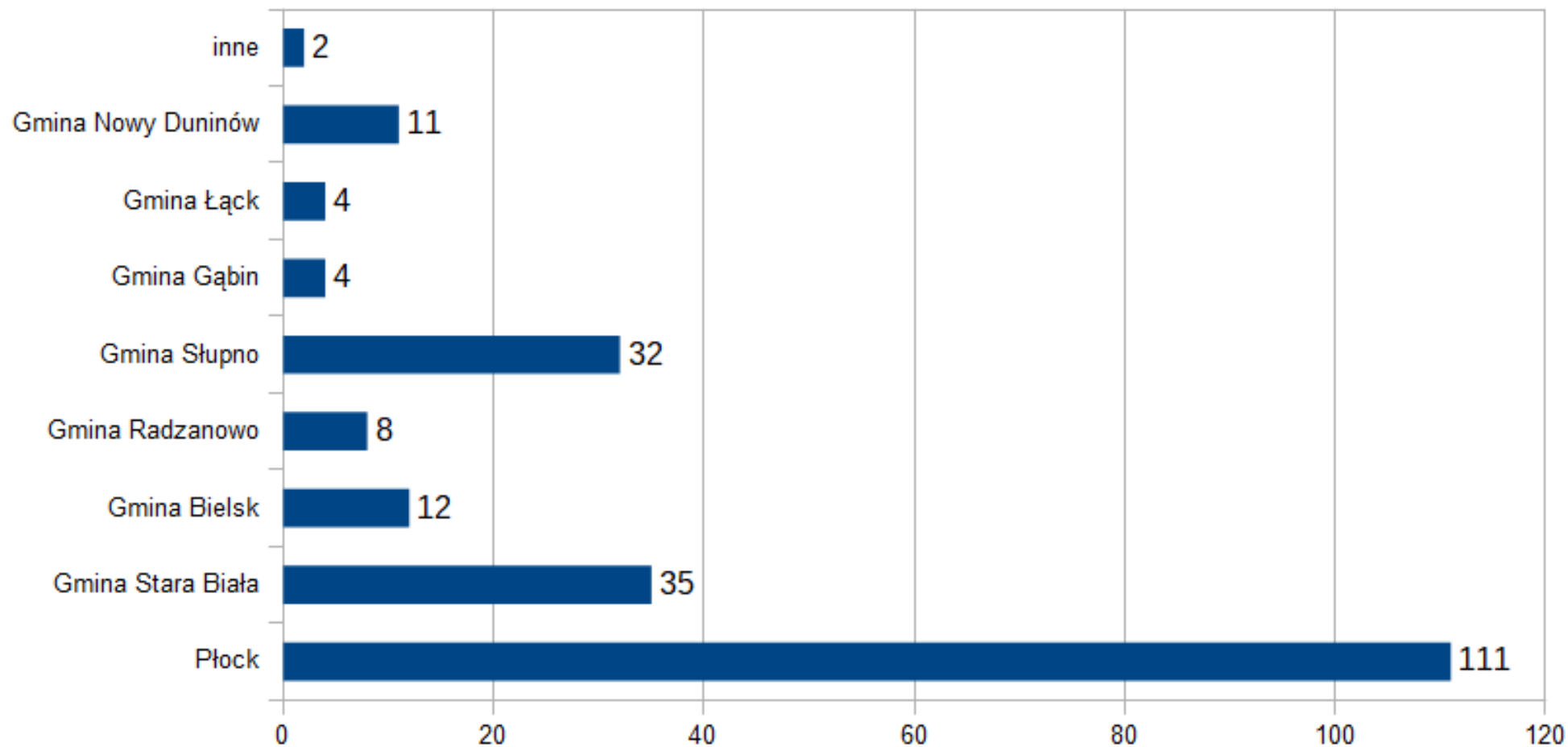
Ankieta zawierała 11 pytań, w tym 5 obowiązkowych pytań zamkniętych wielokrotnego wyboru i 6 pytań otwartych.

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

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



Jakie jest Twoje miejsce zamieszkania?



W okresie od MAJA do PAŹDZIERNIKA jak podróżujesz?

Własnym samochodem najczęściej w ciągu tygodnia (9 razy i więcej) podróżuje 24% respondentów, często (3-8 razy) ten środek transportu wybiera 41% badanych, a rzadko (1-2 razy) 14%. 21% badanych wcale nie korzysta z własnego samochodu.

Tylko pieszo chodzi na co dzień 11% ankietowanych, 26% chodzi pieszo często, 30% sporadycznie, a 33% przemieszcza się w inny sposób.

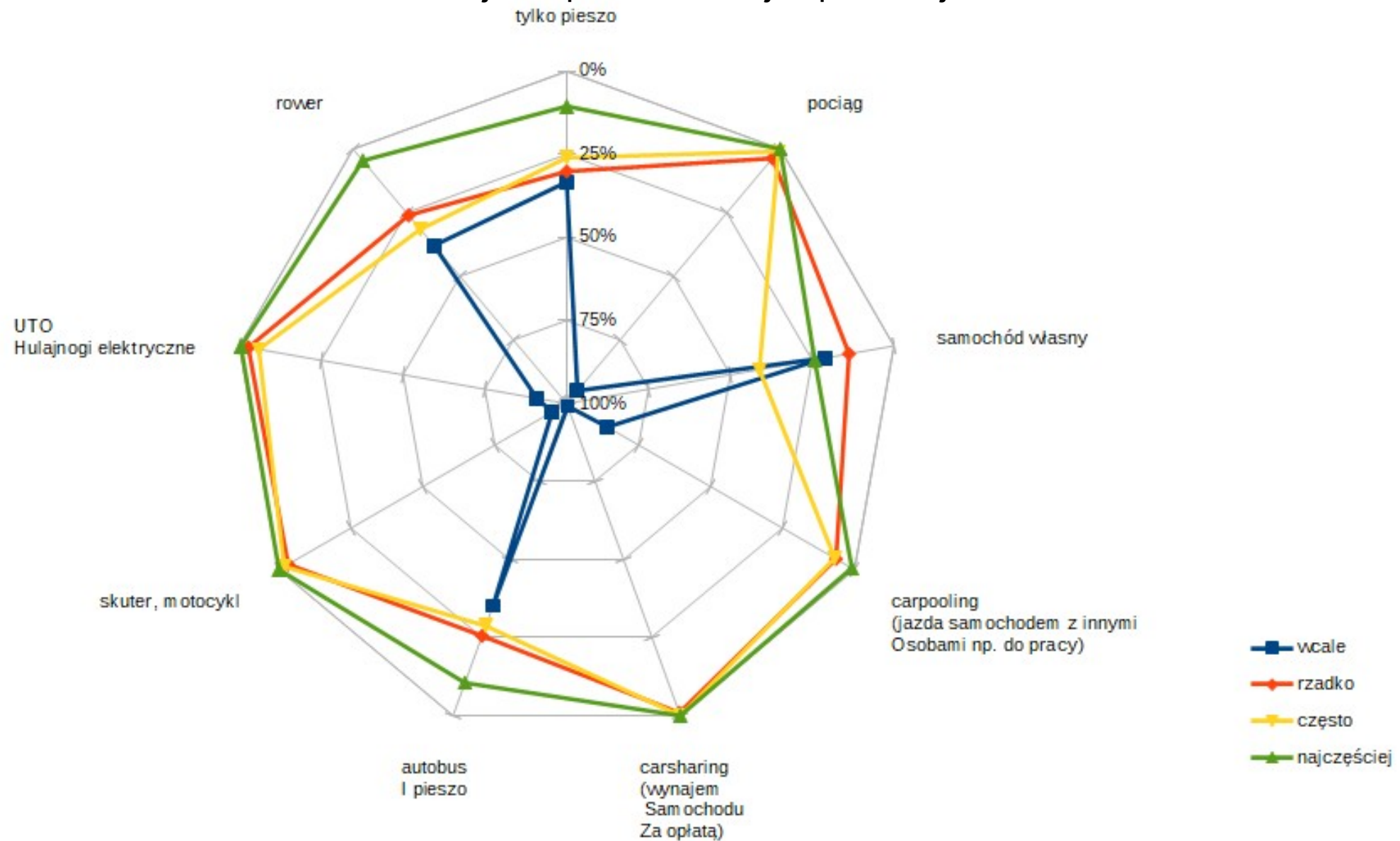
Podróże **autobusem oraz pieszo** kształtują się podobnie jak same podróże piesze: 11% przemieszcza się tak najczęściej, 29% często, 26% tylko 1 lub 2 razy w tygodniu, a 35% korzysta z innych środków transportu.

Z **roweru** bardzo często korzysta 5% osób, 3 do 8 razy w tygodniu wybiera tą formę transportu 32% badanych, a 26% tylko okazjonalnie. 38% respondentów wcale nie używa roweru w codziennych podróżach.

Po **UTO, hulajnogach elektrycznych** są wykorzystywane sporadycznie, ponieważ aż 91% badanych w ogóle nie przemieszcza się w ten sposób, jedynie 6% często tak podróżuje.

Tak samo wygląda sytuacja ze **skuterem, motocyklem, pociągiem** czy **carpoolingiem**. Te środki transportu czasami wybiera tylko kilka procent mieszkańców.

W okresie od maja do października jak podróżujesz?



Jak oceniasz jakość obecnej INFRASTRUKTURY PIESZEJ?

Ogólnie dla 17% ankietowanych jakość obecnej infrastruktury pieszej jest bardzo dobra.

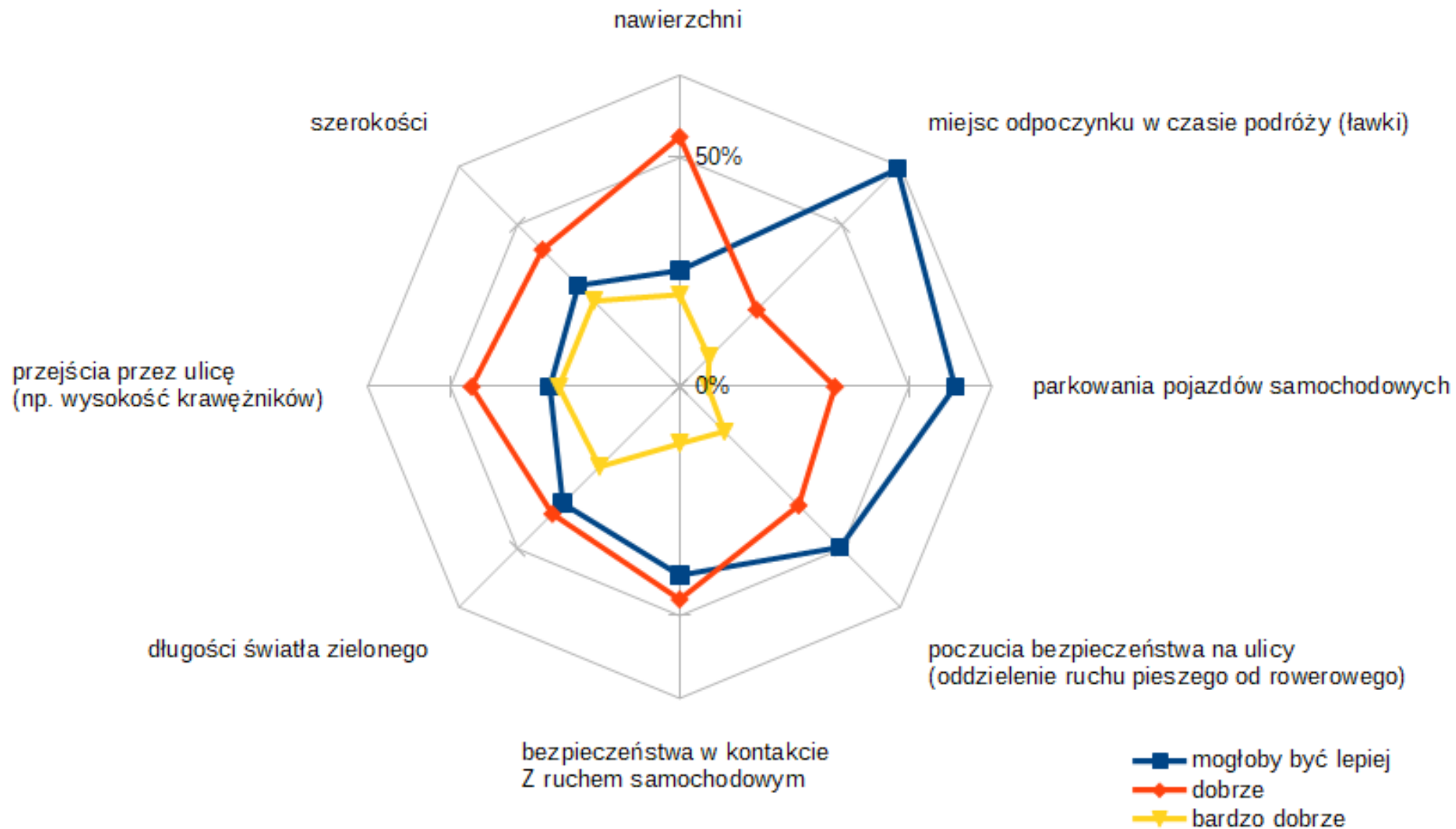
42% osób uważa, że aktywne podróżowanie pieszo mogłoby być dużo przyjemniejsze po zwiększeniu ilości miejsc do odpoczynku w czasie podróży (67% głosów) oraz ograniczenia i zmiany sposobu parkowania pojazdów samochodowych (60%).

50% ankietowanych nie czuje się bezpiecznie poprzez istnienie wspólnych ścieżek dla pieszych i rowerzystów, a 41% w kontakcie z ruchem samochodowym.

40% mieszkańców Płocka i okolic ocenia ścieżki piesze jako wystarczające. Zdaniem respondentów niektóre ścieżki piesze mogłyby zostać poprawione pod względem nawierzchni (55% głosów), wysokości krawężników (45% głosów) oraz szerokości (42%).

W kwestii długości zielonego światła 36% ankietowanych jest zdania, że światła dla pieszych w wielu miejscach wymagają wydłużenia bądź lepszej synchronizacji, 39% osób uważa, że ogólnie jest całkiem dobrze, natomiast 25% osób, że sygnalizacja świetlna jest bardzo dobrze skoordynowana.

Jak oceniasz jakość obecnej INFRASTRUKTURY PIESZEJ pod względem:



Jak oceniasz jakość obecnej INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ?

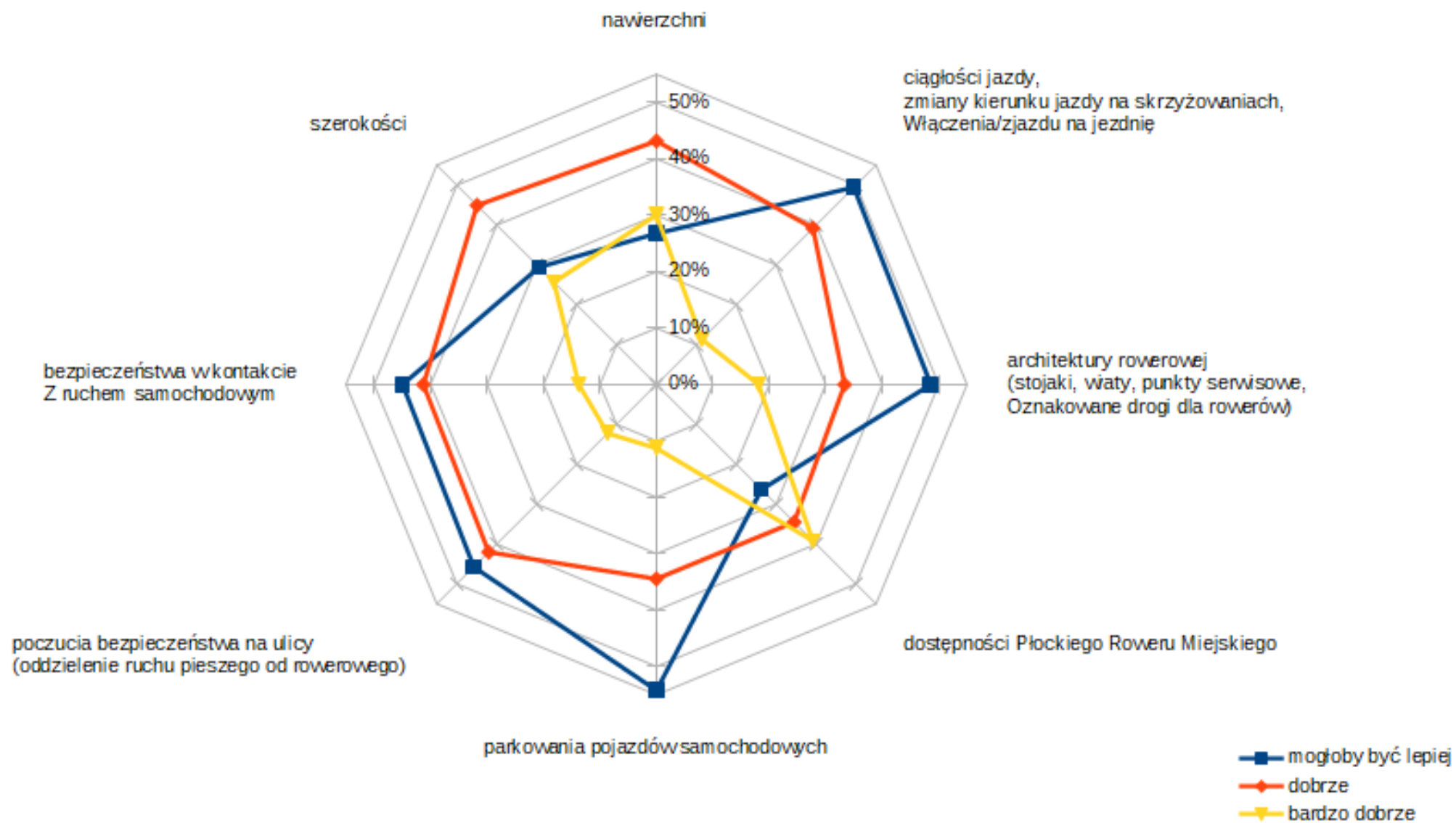
20% badanych jest bardzo zadowolona z jakości obecnej infrastruktury rowerowej. Ankietowani najlepiej oceniają dostępność Płockiego Roweru Miejskiego (39% głosów), nawierzchnię (30%) oraz szerokość ścieżek rowerowych (26%).

39% ankietowanych oceniło jakość obecnej infrastruktury rowerowej jako wystarczającą.

Mimo znacznych nakładów finansowych na infrastrukturę rowerową w ostatnich latach, około 41% mieszkańców Płocka i okolic oczekuje dalszych zmian. Najwięcej respondentów (54%) zwróciło uwagę na niewłaściwe parkowanie pojazdów samochodowych, brak architektury rowerowej czy ciągłości jazdy (49%).

Tak samo jak przy ocenie jakości ruchu pieszego tak i w tym pytaniu wielu respondentów za istotną kwestię do poprawy podaje konieczność oddzielenia ruchu rowerowego od pieszego (46%) oraz od samochodowego (45%) w celu zwiększenia poczucia bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu.

Jak oceniasz jakość obecnej INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ pod względem:



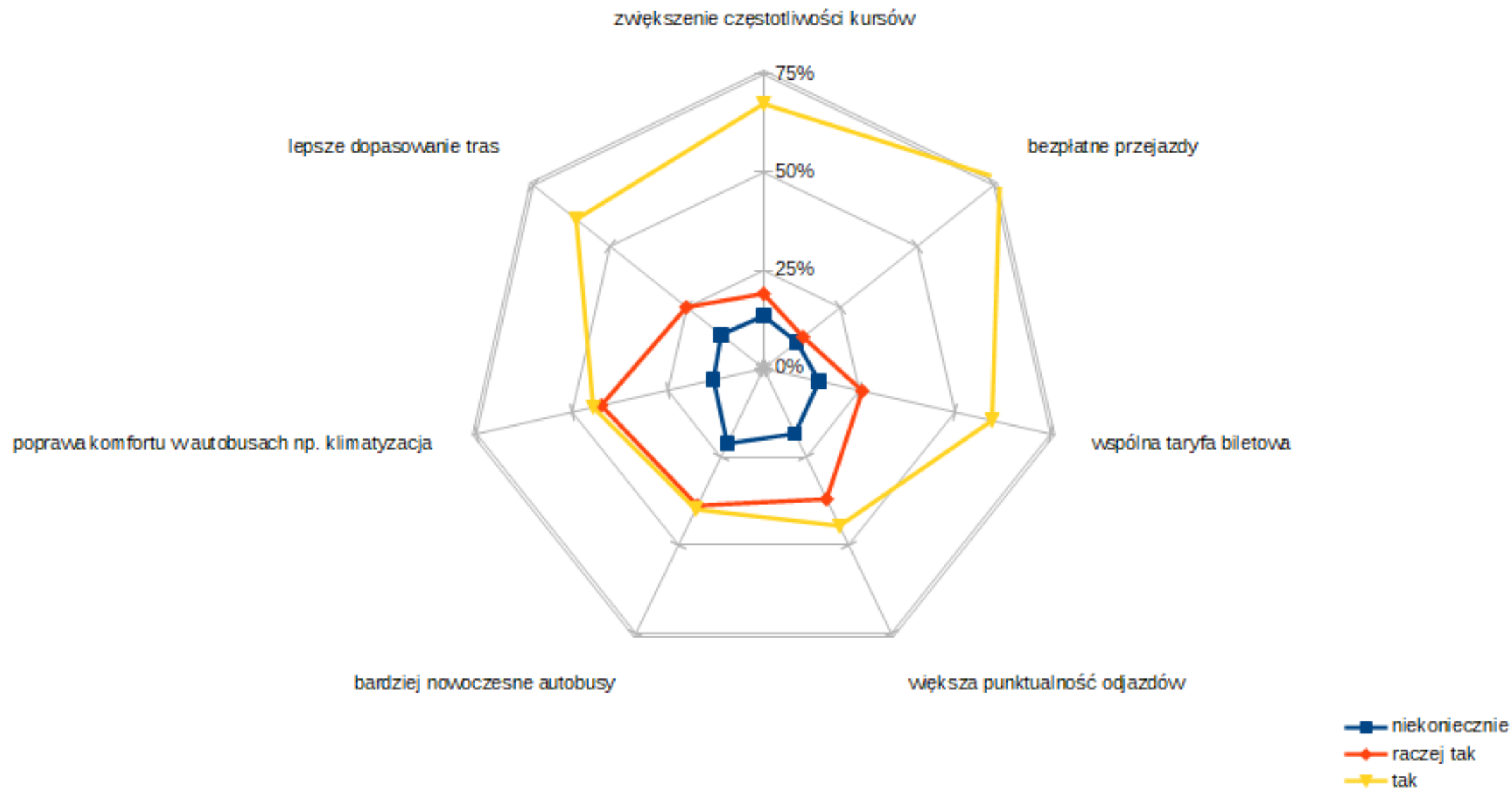
Co i w jakim stopniu zachęciłoby Ciebie do skorzystania z autobusu Komunikacji Miejskiej?

Około 56% badanych wyraża dużą chęć do zmiany środka transportu. Najlepszymi bodźcami dla ankietowanych do podróżowania autobusami byłaby darmowa komunikacja miejska (76% osób), większa liczba kursów (68%), bardziej dostosowane do potrzeb trasy (61%) oraz wspólna taryfa biletowa dla Płocczan i mieszkańców okolicznych gmin (60%).

Około 30% respondentów raczej mogłaby zacząć podróżować autobusami szczególnie po poprawie komfortu jazdy w autobusach (42% osób), wprowadzeniu nowocześniejszych autobusów (39%) i większej punktualności odjazdów (37%).

Około 15% mieszkańców Płocka i okolic nie jest skłonna do zmiany swoich przyzwyczajeń mimo wprowadzenia zmian w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej.

Co i w jakim stopniu zachęciłoby Ciebie do skorzystania z autobusu Komunikacji Miejskiej?



Gdzie wg. respondentów brakuje dróg rowerowych i chodników.

Ankietowani wskazali głównie na brak ścieżek rowerowych zarówno w Płocku jak i w gminach sąsiednich. W Płocku 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 miejsca ankietowani podali Obwodnicę Północno-Zachodnią, w szczególności drogę z Grabiny do Mostu Solidarności oraz ulicę Żyzną na Podolszycach Północnych. Badani wskazują także na konieczność uzupełnienia ścieżek rowerowych na Radziwiu oraz na Moście Legionów Piłsudskiego.

Z odpowiedzi mieszkańców gmin MOF najbardziej uwidocznił się brak ścieżek rowerowych łączących gminy z miastem. Najczęściej padały takie miejscowości jak Maszewo Duże, Brwilno, Biała, Soczewka, Grabina, Liszyno, Wykowo, ulica Kordeckiego i Rogozińska.

Ankietowani są zgodni, że trzeba realizować dalszą rozbudowę dróg rowerowych i chodników. Tylko 3,2% badanych ma inne zdanie.

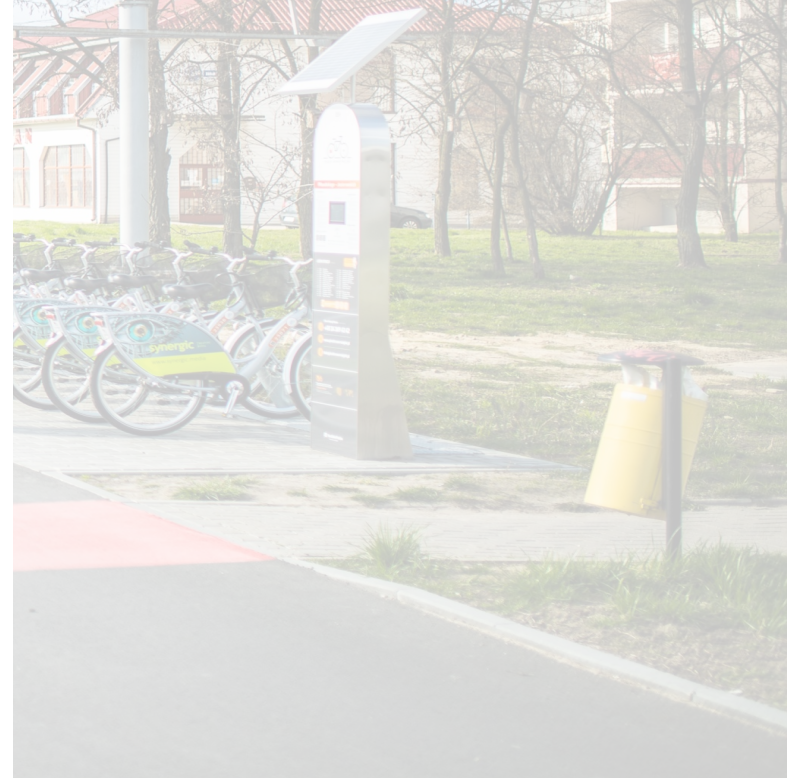
Gdzie wg. respondentów brakuje dróg rowerowych i chodników? *

Miasto Płock	67,1%
Gminy	32,9%
Wyszogrodzka - Imielnica	13,5%
Bielska/DK60	10,0%
Sienkiewicza/Kolegialna	10,0%
Zglenickiego	6,5%
Łukasiewicza	6,5%
Obwodnica	5,3%
Królewiecka	4,7%
Żyzna	3,5%
Kobylińskiego/Dobrzyńska	3,5%
Radziwie	3,5%
Długa	3,5%
Most Legionów JP	2,4%

*Pogrupowane odpowiedzi z pytania otwartego

Gdzie brakuje dróg rowerowych i przestrzeni dla pieszych

id	nazwa
1	Wyszogrodzka-Imielnica
2	Bielska/DK60
2	Bielska/DK60
3	Sienkiewicz/Kolegialna
3	Sienkiewicz/Kolegialna
4	Zglenickiego
5	Łukasiewicza
6	Obwodnica-Łukasiewicza do mostu
7	Królewiecka
8	Żyzna
8	Żyzna
9	Kobylińskiego/Dobrzyńska
10	Radziwie
11	Długa
12	most Legionów JP



Co należy wprowadzić w centrum Płocka dla poprawy ruchu pieszego i rowerowego?

19% ankietowanych opowiedziało się za lepszą organizacją ruchu w postaci pasów rowerowych wraz ze słuzami rowerowymi, lepszego oznakowania ścieżek rowerowych i przejazdów rowerowych przez ulicę, zamontowaniu spowalniaczy dla kierowców w miejscach styku ścieżek rowerowych z ruchem samochodowym lub znaków stop przed skrzyżowaniami dla rowerów, zapewnieniu lepszej widoczności rowerzystów przez pieszych oraz kierowców i odwrotnie. Taki sam procent respondentów uważa, że ścieżek rowerowych w centrum miasta jest za mało.

13% osób zwróciło uwagę na konieczność wprowadzenia zmian w sygnalizacji świetlnej głównie przy ulicy Tysiąclecia (Galeria Mosty), Rembielińskiego - Tysiąclecia, Jachowicza - 1 Maja, Jachowicza - 11 Listopada, Jachowicza - Kilińskiego, Armii Krajowej - Wyszogrodzka (Galeria Mazovia), Jana Pawła II (Bank PKO BP), Wyszogrodzka - Graniczna. Zmiany powinny dotyczyć przede wszystkim lepszej koordynacji świateł dla wszystkich uczestników ruchu.

Separacja ruchu rowerowego od ruchu pieszego i samochodowego oraz lepsza jakość chodników, w tym ich poszerzenie w niektórych miejscach ma znaczenie dla ponad 9% ankietowanych.

Znaczna część ankietowanych chciałaby wprowadzenia w centrum Płocka np. niskich krawężników na przejazdach oraz takich elementów małej architektury jak ławki, śmietniczki czy stojaki dla rowerów. Poza oczekiwaniami zwiększenia obszarów zieleni i zacienienia miejsc odpoczynku pojawiły się również propozycje stworzenia oddzielnej przestrzeni dla pieszych w formie woonerfów czy edukacja wszystkich uczestników ruchu drogowego wraz z egzekwowaniem wszelkich naruszeń przepisów drogowych.

Co należy wprowadzić w centrum Płocka dla poprawy ruchu pieszego i rowerowego? *

Organizacja ruchu np. służby	19,0%
Wydzielony ruch rowerowy	19,0%
Lepsza sygnalizacja drogowa	13,5%
Separacja ruchu rowerowego	9,5%
Lepsze chodniki	9,5%
Krawężniki na przejazdach	6,3%
Zieleń i miejsce na odpoczynek	6,3%
Edukacja	5,6%
Spójność ruchu rowerowego	4,0%
Zakaz parkowania samochodów na chodnikach	3,2%
Parkowanie rowerów	2,4%

*Pogrupowane odpowiedzi z pytania otwartego

Do jakiego miejsca chciałbyś/abyś dotrzeć LEPIEJ pieszo lub rowerem?

45% ankietowanych chciałoby wygodniejszego dostępu do okolicznych gmin, 52% uważa, że w samym Płocku też są miejsca, do których dotarcie mogłoby być dogodniejsze.

Dotarcie do Orlenu czy Starego Miasta przysparza kłopotów 10% ankietowanym.

Na kolejnej pozycji badani wskazują osiedle Radziwie przez stary most oraz rejon Podolszyc.

Pozostałe miejsca podane przez respondentów to osiedle Skarpa (w tym Jar Brzeźnicy), osiedle Imielnica oraz inne miasta (Warszawa, Gostynin, Włocławek, Wyszogród, Łowicz). Nieco ponad 2% głosów zyskało płockie nabrzeże wiślane, osiedle Winiary (w tym Wojewódzki Szpital Zespolony) i osiedle Wyszogrodzka.

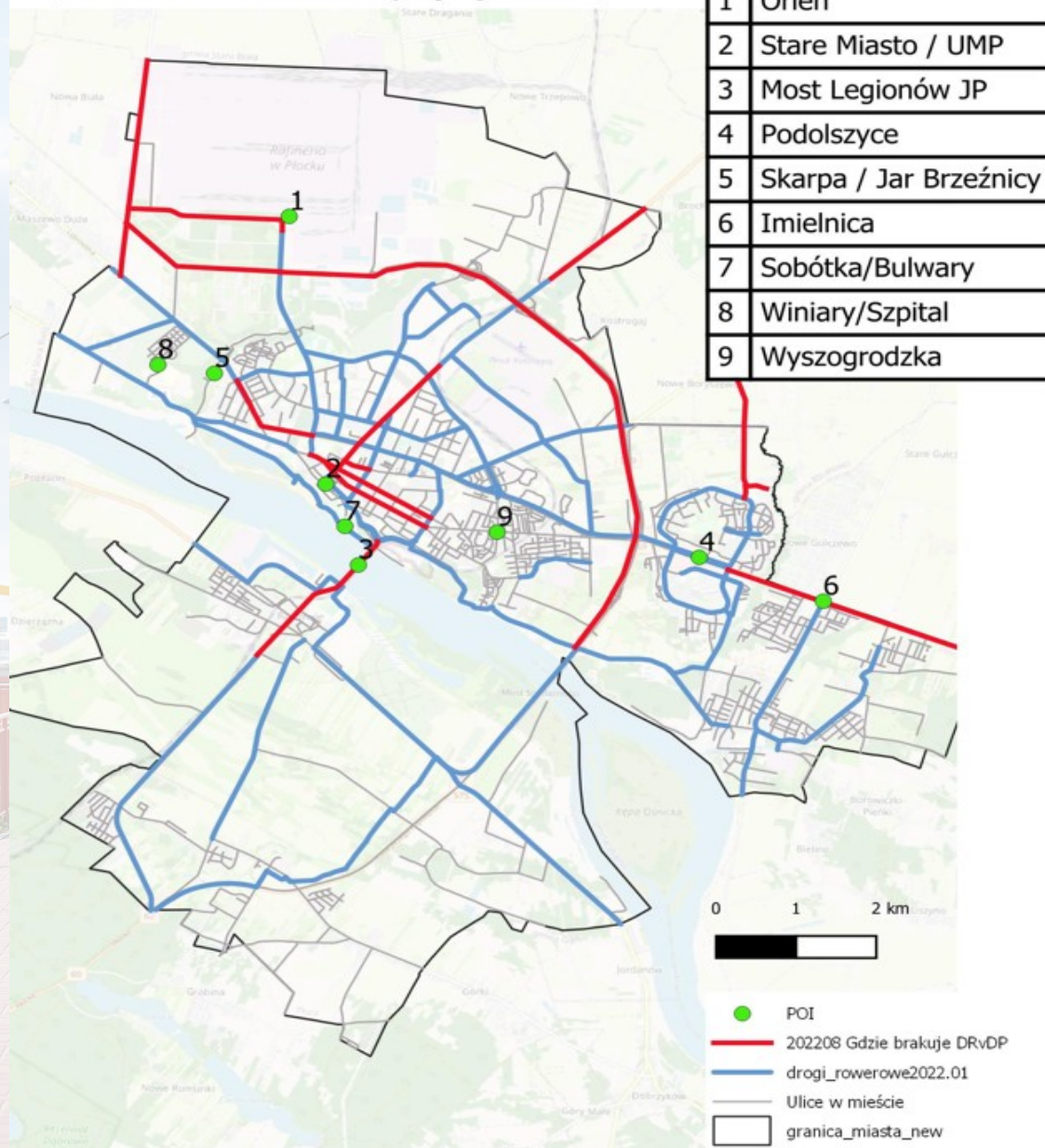
Prawie niespełna 2% ankietowanych nie ma problemu dostania się w konkretne miejsce w Płocku i okolicach, a prawie 40% nie wypowiedziało się.

Do jakiego miejsca chciałbyś/abyś dotrzeć LEPIEJ pieszo lub rowerem? *

Miasto Płock	52,1%
Gminy	45,0%
Orlen	10,7%
Stare Miasto/Urząd Miasta/Centrum	10,0%
Most Legionów/Radziwie	7,9%
Podolszyce	5,7%
Skarpa/Jar Brzeźnicy	2,9%
Imielnica	2,9%
Sobótka/Bulwary	2,1%
Winiary/Szpital	2,1%
Wyszogrodzka	2,1%
Inne miasta	2,9%

*Pogrupowane odpowiedzi z pytania otwartego

Gdzie ankietowani chcą lepiej dotrzeć



Co sprawi, że będziesz częściej chodził/a pieszo, jeździł/a rowerem, hulajnogą/UTO?

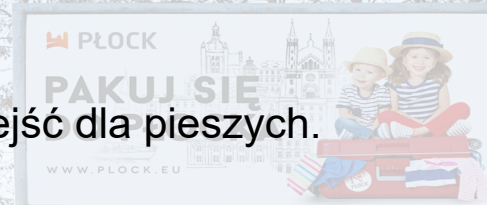
Za budową nowych ścieżek rowerowych w Płocku i okolicznych gminach opowiedziało się najwięcej ankietowanych.

Wiele osób wskazało na konieczność budowy nowych chodników czy przejść dla pieszych.

Lepsza jakość chodników o odpowiedniej szerokości, przystosowanych do występującym w danym miejscu natężenia ruchu, bezpieczeństwo czy ciągłość ścieżek rowerowych zajęły następne miejsce w odpowiedziach ankietowanych.

Wielu zwróciło uwagę na potrzebę utworzenia większej ilości wiat dla rowerów, parkingów i stojaków oraz niewystarczającej ilości zieleni, zacienionych miejsc dla pieszych i rowerzystów oraz małej architektury w postaci ławek oraz śmietniczek.

Ponad 3% zyskała poprawa jakości ścieżek rowerowych, lepsza dostępność rowerów, hulajnóg i UTO, a co za tym idzie lepsza dostępność cenowa oraz budowa oddzielnych pasów dla rowerów.



Co sprawi, że będziesz częściej chodził/a pieszo, jeździł/a rowerem, hulajnogą/UTO? *

rozbudowa ścieżek rowerowych	35,20%
budowa nowych chodników/przejść dla pieszych	12,29%
poprawa jakości chodników	8,38%
bezpieczeństwo/przestrzeganie przepisów przez pieszych, rowerzystów, kierowców	6,15%
ciągłość ścieżek rowerowych	5,59%
wiaty/parkingi/stojaki dla rowerów	4,47%
tereny zieleni/ławki/śmietniki/zacienione chodniki	4,47%
poprawa jakości ścieżek rowerowych	3,91%
Lepsza dostępność i niższa cena rowerów, hulajnóg, UTO	3,35%
oddzielne pasy dla rowerów	3,35%
lepszą pogodą/czas/samopoczucie	2,79%
Lepsze dostosowanie sygnalizacji świetlnej do ruchu rowerowego i pieszego	2,79%
więcej stacji rowerowych	2,23%

*Pogrupowane odpowiedzi z pytania otwartego

Uwagi dotyczące jakości obecnej infrastruktury pieszej i rowerowej

Ponad ¼ respondentów uważa, że obecna infrastruktura rowerowa wymaga rozbudowy w zakresie ścieżek rowerowych, głównie w okolicach PKN Orlen (ul. Zglenickiego) i okolicznych gmin.

14% ankietowanych natomiast opowiedziało się za budową nowych chodników zwłaszcza w miejscowościach sąsiadujących z Płockiem.

Następnie około 1/8 mieszkańców Płocka i okolic przyznało, że poprawy wymaga infrastruktura zarówno piesza jak i rowerowa. Naprawiona powinna zostać nawierzchnia chodników i ścieżek rowerowych, obniżone krawężniki, poszerzone chodniki czy dostosowane dla rowerów zjazdy na ulice.

8% badanych za priorytet stawia zachowanie ciągłości ścieżek rowerowych, a 6% bezpieczeństwo drogowe, szczególnie w zakresie bezpiecznych i oznakowanych przejść dla pieszych i ścieżek rowerowych.

Uwagi odnośnie konieczności lepszego skoordynowania sygnalizacji świetlnej (długość zielonego światła nie jest dostosowana do wielkości przejścia dla pieszych, problemy przy prawoskrętach), wydzielenia pasów dla rowerów oraz sprzątnięcia chodników i ścieżek rowerowych wniosło kilka procent respondentów.

Ponad 8% respondentów jest zadowolonych z obecnego stanu ścieżek pieszych i rowerowych, a 46% nie ma uwag odnośnie funkcjonowania obecnej infrastruktury pieszej i rowerowej

Uwagi dotyczące jakości obecnej infrastruktury pieszej i rowerowej *

długość ścieżek rowerowych	26,32%
długość chodników	13,82%
jakość chodników	13,16%
jakość ścieżek rowerowych	11,84%
ciągłość ścieżek rowerowych	8,55%
bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów	6,58%
sygnalizacja świetlna	5,26%
oddzielne pasy dla rowerów	3,95%
sprzątanie chodników/ścieżek rowerowych	3,29%

*Pogrupowane odpowiedzi z pytania otwartego

Uwagi dotyczące transportu zbiorowego

Najwięcej ankietowanych postuluje o poprawę częstotliwości kursowania autobusów.

Na wykluczenie komunikacyjne wskazują mieszkańcy Nowego Duninowa, Gębina, natomiast mieszkańcy Starej Białej, Łącka i Słupna apelują o zwiększenie liczby kursów autobusowych w ciągu tygodnia oraz w weekendy.

Wiele osób również opowiada się za wprowadzeniem zmian na trasach komunikacji miejskiej w taki sposób, aby linie nie kolidowały między sobą, czas przejazdu był krótszy, a liczba przesiadek mniejsza. Miejsca, gdzie komunikacja miejska powinna lepiej działać to ulice z nową zabudową mieszkaniową np. Boryszewska czy Górna, centrum handlowe przy trasie Popiełuszki oraz dojazd do PKN Orlen od strony Starej Białej.

11% ankietowanych uważa, że ceny biletów komunikacji miejskiej są za wysokie, a 10%, że ze względu na częste przepełnienie autobusów szczególnie w godzinach szczytu powinno być więcej autobusów przegubowych oraz wyposażonych w klimatyzację.

Kilka procent respondentów zwraca uwagę na konieczność egzekwowania regulaminu przewozów, głównie w zakresie opłat oraz zasad współżycia społecznego związanych np. z higieną osobistą, lepszego rozmieszczenia przystanków zgodnie z potrzebami mieszkańców, edukacji kierowców autobusów w zakresie kultury jazdy, wprowadzenia biletów weekendowych, 15 minutowych lub bezpłatnych oraz problem z punktualnością autobusów i częste awarie biletomatów.

45% ankietowanych nie wyraziło zdania w tej kwestii, a dla 5% transport autobusowy w Płocku i okolicach działa bez zarzutu.

Uwagi dotyczące transportu zbiorowego *

mała częstotliwość	36,91%
źle dobrane kursy	20,81%
wysoka cena biletów	11,41%
zbyt małe autobusy/źle wyposażone	10,07%
brak tolerancji dla osób bez biletu/nietrzeźwych	3,36%
rozmieszczenie przystanków, bardziej rozbudowana siatka przystanków	3,36%
brak kultury kierowcy/nieumiejętne prowadzenie pojazdu	2,68%
brak możliwości zakupu biletu na krótkie dystanse, weekendowe	2,01%
niepunktualne autobusy	2,01%
problem z zakupem biletu w autobusie (zepsute automaty)	2,01%
bezpłatne autobusy	2,01%

*Pogrupowane odpowiedzi z pytania otwartego

Podsumowanie ankiety mobilnościowej

Główne obszary problemowe w zakresie ruchu pieszego i rowerowego:

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

Główne obszary problemowe w zakresie płockiej komunikacji miejskiej:

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