

**UCHWAŁA NR 455/XLIX/23
RADY GMINY STARA BIAŁA**

z dnia 28 grudnia 2023 r.

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

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 12 ustawy z dnia 8 marca 1995 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2023 r. poz. 40, 572, 1463, 1688) i art. 12 pkt 8a ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatu (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526 i z 2023 r. poz. 572) oraz w związku z Uchwałą nr 270/XXIX/21 Rady Gminy Stara Biała z dnia 14 stycznia 2022 roku w sprawie przystąpienia do porozumienia międzygminnego dotyczącego sporządzenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Płocka i Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego, Rada Gminy Stara Biała


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

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Stara Biała.

§ 3. Uchwała chodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodnicząca Rady

Małgorzata Edyta Lewandowska



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej 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

WOLAŃSKI 

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

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

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

Płock, sierpień 2023 rok

Spis treści

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

| Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

SKRÓTY / PODSTAWOWE POJĘCIA

BRD - Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego

Carpooling - metoda wspólnego podróżowania jednym autem przez wielu pasażerów

Carsharing - rodzaj krótkoterminowego wynajmu samochodów osobowych

CPK - Centralny Port Komunikacyjny

CUPT - Centrum Unijnych Projektów Transportowych

DR - Droga rowerowa

FRPA - Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych

GDDKiA - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

GPR - Generalny Pomiar Ruchu

Greenfield - tereny inwestycyjne wcześniej niezagospodarowane

JST - Jednostki Samorządu Terytorialnego

KDP - Koleje Dużych Prędkości

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

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

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

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

NURD - Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego

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

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

SIM - System Informacji Miejskiej

SIP - System Informacji Pasażerskiej

SOOŚ - Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko

SPP - Strefa Płatnego Parkowania

SUMI - wskaźniki zrównoważonej mobilności miejskiej

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

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

UMP - Urząd Miasta Płocka

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

Szanowni Państwo!

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

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



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

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

Prezydent Miasta Płocka

Andrzej Nowakowski

WSTĘP

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest planem strategicznym, zaprojektowanym tak, aby spełniać potrzeby mobilności osób oraz gospodarki w mieście oraz w jego otoczeniu, przy zapewnieniu lepszej jakości życia. Opiera się on na dotychczasowych praktykach planistycznych oraz bierze pod uwagę kwestie integracji, udziału społecznego oraz zasad oceny.¹

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej ma na celu stworzenie miejskiego systemu transportu poprzez spełnienie - jako minimum - następujących celów:

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

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

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



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

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

2 Wytyczne: Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

WSPÓŁPRACA ORAZ UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA W TWORZENIU DOKUMENTU



1. WSPÓŁPRACA ORAZ UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA W TWORZENIU DOKUMENTU

1.1. Grupa robocza / interesariusze kluczowi

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

Działania w zakresie opracowania diagnozy oraz SUMP dla MOF Płocka były podejmowane z zaangażowaniem następujących grup:

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



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

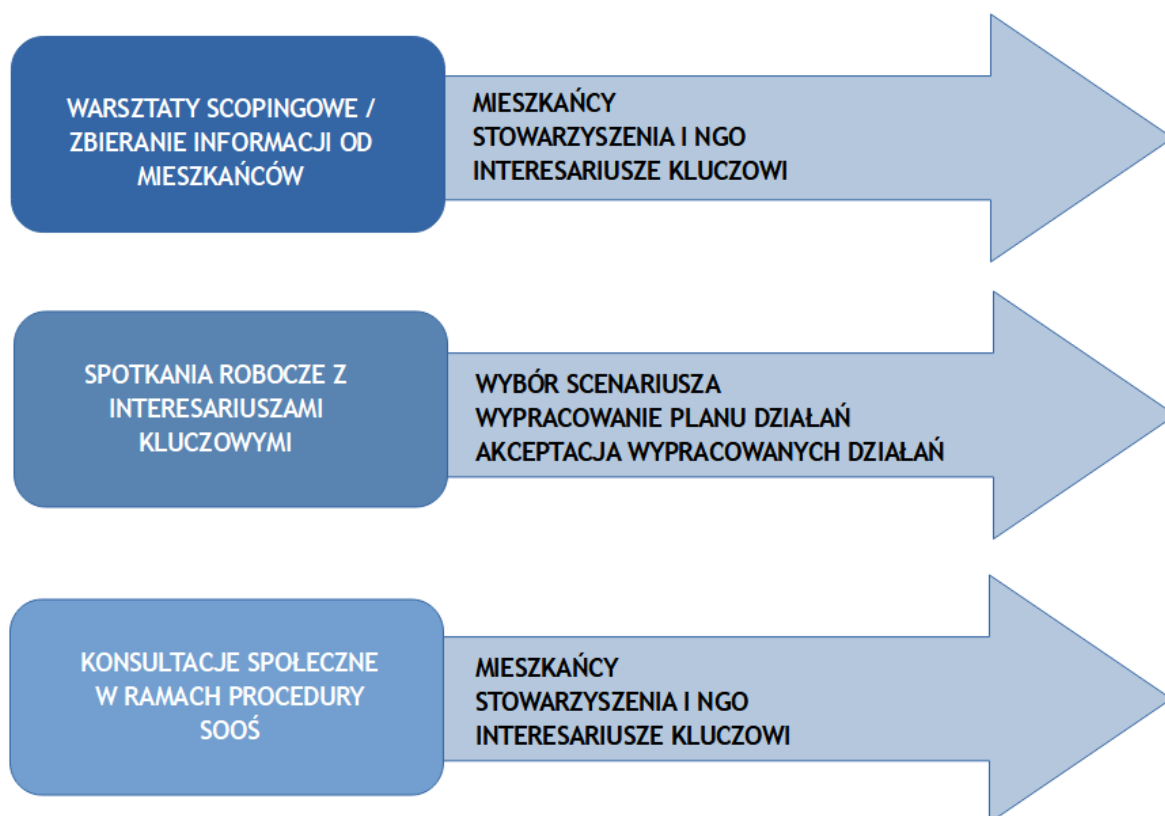
Miasto Płock uzyskało pomoc doradczą w ramach otrzymanego wsparcia pilotażowego projektu opracowania SUMP, będącego wspólnym przedsięwzięciem Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, Ministerstwa Infrastruktury, CUPT, Komisji Europejskiej, a także ekspertów Inicjatywy Jaspers.

Wsparcia doradczego w ramach działań związanych z powstawaniem i wdrożeniem SUMP udzielili przedstawiciele CUPT w ramach umowy: „Świadczenie usług doradztwa dla potencjalnych beneficjentów PO IiŚ 2014 - 2020 w zakresie przygotowania i wdrożenia koncepcji Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej” przy pomocy ekspertów z firmy Wolański Sp. z o.o.

1.2. Konsultacje społeczne w tym SOOŚ

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

Rysunek 2: Proces konsultacji (3 etapy)



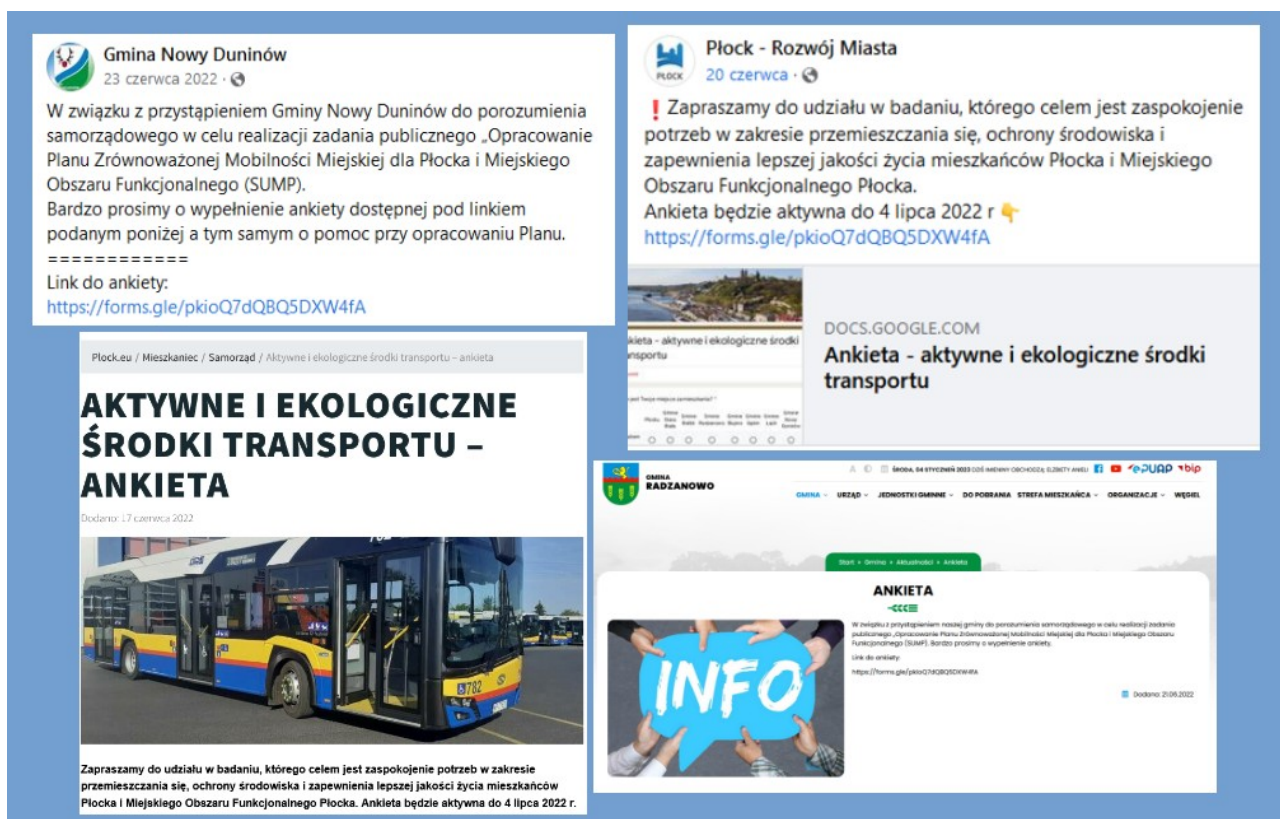
Źródło: Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

1.2.1. Warsztaty scopingowe/zbieranie informacji od mieszkańców

Warsztaty organizowane w ramach SUMP przeprowadzone zostały on-line z udziałem 3 grup fokusowych: młodzieży, NGO i seniorów. Odbyły się również warsztaty dla urzędników z podziałem na 3 grupy. Warsztaty zakończone zostały konferencją podsumowującą z priorytetyzacją zadań. Każda z tych grup była cennym źródłem informacji z uwagi na różnorodne podejście do problemów związanych z poruszaniem się po mieście pieszo, rowerem czy autobusem oraz spostrzeżenia odnośnie barier mobilnościowych osób z ograniczoną mobilnością.

Udział społeczeństwa w opracowywaniu dokumentu został ponownie zapewniony poprzez zaangażowanie mieszkańców MOF Płocka w uczestnictwo w ankiecie "Aktywne i ekologiczne środki transportu", która dostępna była w internecie w mediach społecznościowych i na stronach urzędowych MOF Płocka. Podsumowanie ankiety stanowi załącznik nr B do niniejszego dokumentu.

Rysunek 3: Ankieta SUMP zamieszczona w internecie przez JST



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

1.2.2. Spotkanie z interesariuszami kluczowymi

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



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

Rysunek 4: Spotkanie głównych interesariuszy zaangażowanych w tworzenie SUMP



Źródło: Urząd Miasta Płocka

1.2.3. Konsultacje społeczne w ramach procedury SOOŚ

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

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

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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

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

Uwagi i wnioski do projektów:

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

Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka, można było zgłaszać między innymi poprzez wypełnienie specjalnie przygotowanego formularza konsultacyjnego, który był do pobrania na stronach internetowych poszczególnych JST w wersji elektronicznej, a w siedzibach gmin w wersji papierowej.

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

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

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



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

GDZIE JESTEŚMY I DOKĄD ZMIERZAMY?



2. GDZIE JESTEŚMY I DOKĄD ZMIERZAMY?

2.1. Raport strategiczno-diagnostyczny - co to jest?

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

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

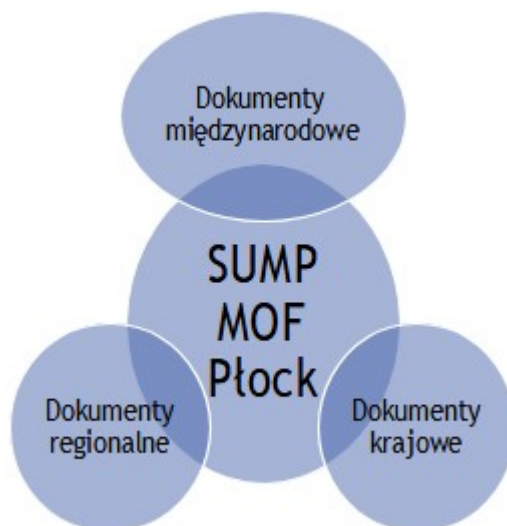
Ze względu na wielkość analizy w niniejszym dokumencie zostanie przedstawiony wyciąg z przeprowadzonych prac analitycznych. Całość diagnozy stanowi załącznik nr A do niniejszego dokumentu. Przeprowadzona diagnoza stanowi punkt wyjścia do dalszych prac polegających na budowie i ocenie scenariuszy, opracowaniu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

2.2. Dokumenty strategiczne różnych szczebli

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

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

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



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

Tabela 1: Wykaz dokumentów strategicznych różnych szczebli

Ranga dokumentów	Nazwy dokumentów	Główne działania w zakresie mobilności
Dokumenty szczebla międzynarodowego	<ul style="list-style-type: none"> → Zielona Księga - W kierunku nowej kultury mobilności w mieście → Biała Księga - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu → Europa 2020 - Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu → Plan działania na rzecz mobilności w miastach → Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - Nowe unijne ramy mobilności miejskiej → Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - Europejski Zielony Ład → Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej 	<ul style="list-style-type: none"> → wdrażanie rozwiązań zero i nisko-emisyjnych → zapewnienie wzrostu sektora transportu i wspieranie zrównoważonej mobilności przy jednoczesnym obniżeniu emisji gazów cieplarnianych → poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego → zwiększenie dostępności komunikacyjnej → zapewnienie ekologicznego transportu miejskiego → ograniczenie ruchu samochodowego w miastach
Dokumenty szczebla krajowego	<ul style="list-style-type: none"> → Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności → Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 → Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku → Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 - 2025 → Krajowa Polityka Miejska 2030 → Umowa Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce → Fundusze Europejskie 2021-2027 - Programy Krajowe 	<ul style="list-style-type: none"> → promowanie ruchu rowerowego i pieszego → dążenie miast do ładu przestrzennego i ograniczenia zjawiska suburbanizacji → budowa „zielonego” miasta → zwiększenie efektywności energetycznej → ochrona środowiska i adaptacja do zmian klimatu
Dokumenty	<ul style="list-style-type: none"> → Strategia Rozwoju Województwa 	

<p>szczebla regionalnego</p>	<p>Mazowieckiego 2030+ Innowacyjne Mazowsze</p> <ul style="list-style-type: none"> → Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego → Regionalny Plan Transportowy Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku → Program ochrony środowiska dla Województwa Mazowieckiego do 2030 r. → Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027 	
<p>Dokumenty szczebla lokalnego</p>	<ul style="list-style-type: none"> → Strategie rozwoju gmin/powiatu → Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego → Programy ochrony środowiska → Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego → Strategie elektromobilności → Programy ochrony środowiska przed hałasem → Plany gospodarki niskoemisyjnej → Programy rozwoju dróg rowerowych → Polityki parkingowe → Plany budowy stacji ładowania → Plany adaptacji do zmian klimatu 	<ul style="list-style-type: none"> → założone cele powinny być weryfikowane zgodnie ze zmieniającą się sytuacją społeczno-ekonomiczną, w tym ustalenia dokumentów strategicznych (SUMP MOF Płock) → należy monitorować założenia przyjętych dokumentów i modyfikować działania tak, aby wpisywały się w idee zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP MOF Płock)

Źródło: Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

2.3. Najważniejsze postulaty dla MOF Płocka wynikające z dokumentów strategicznych

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

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

Rysunek 5: Rysunek Macierz wyzwań - obszary realizacji celów

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

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

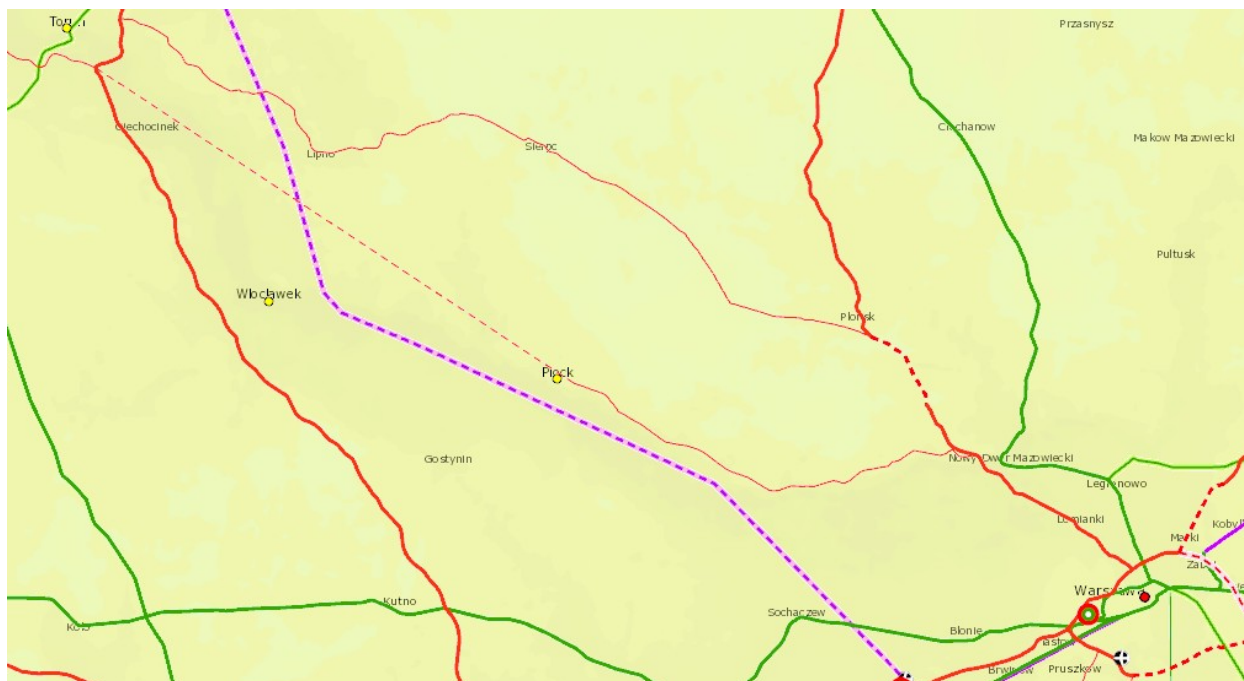
- rozwoju strukturalnego obszaru miejskiego w sposób zrównoważony i odpowiedzialny;

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

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

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

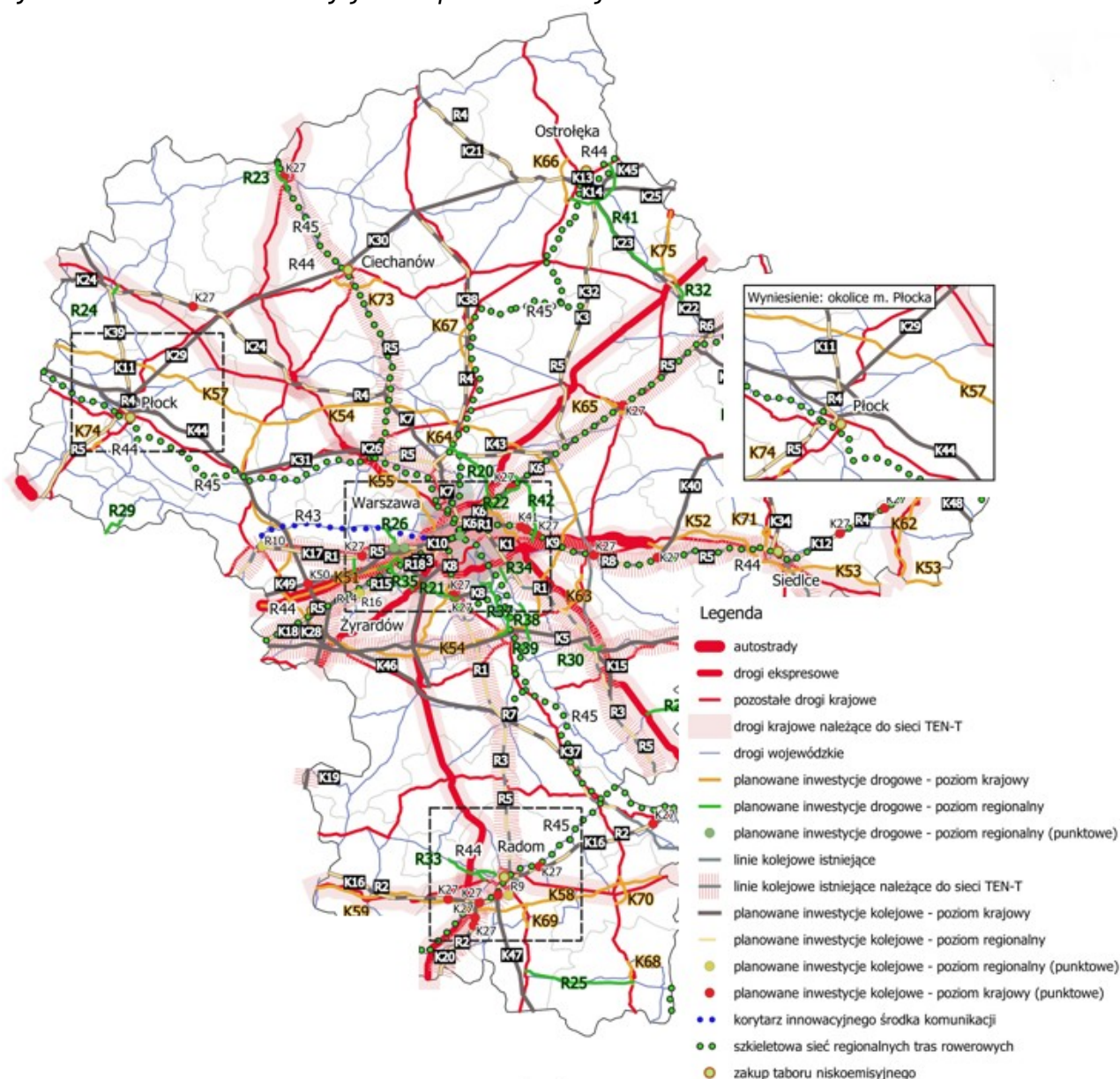


Źródło: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html> (dostęp 02.02.2023 r.)

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

Rysunek 7: Planowane inwestycje transportowe w województwie mazowieckim



Źródło: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego, Warszawa 2022 r.

2.4. Charakterystyka obszaru MOF Płock

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

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

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

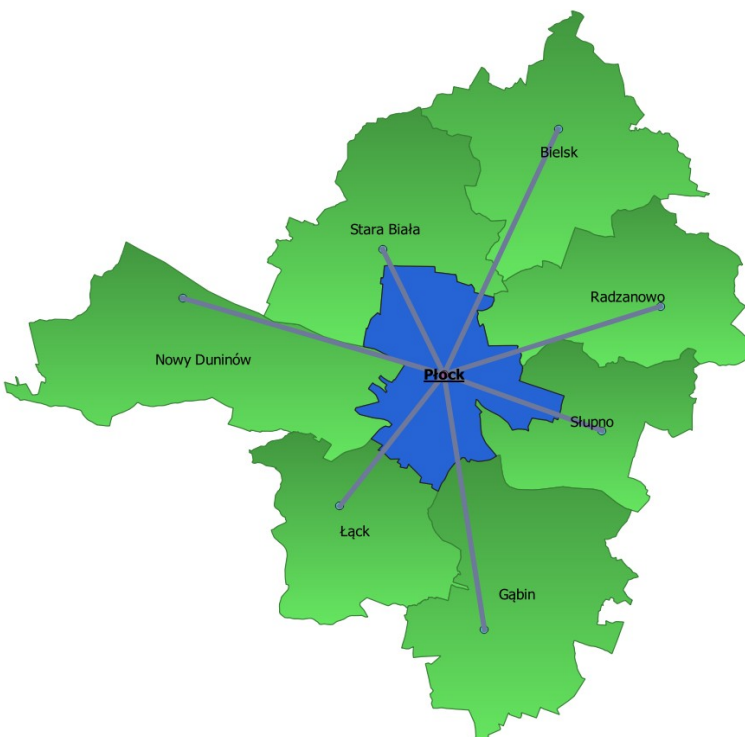
Rysunek 8: MOF Płocka w Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego



Źródło: Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+ Innowacyjne Mazowsze

Rysunek 9: MOF Płocka

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



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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

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

Tabela 2: Dane ogólne gmin MOF Płocka z 2021 roku

Jednostki terytorialne	Powierzchnia ogółem	Udział w powierzchni powiatu (%)	Liczba ludności/udział w ludności powiatu	Gęstość zaludnienia	Grunty rolne	Lasy
powiat płocki	1796 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	111 km 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%
Stupno	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

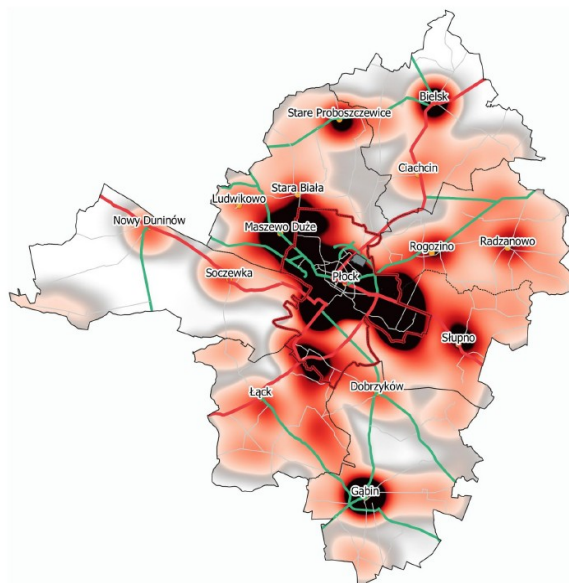
Z powyższej tabeli wynika, że gminy o największej gęstości zaludnienia to Stupno, Stara Biała, i Radzanowo, które graniczą z Miastem Płock od strony północnej i mają najmniejszą odległość od centrum miasta. Z kolei gminy graniczące z Płockiem od południa mają niższą gęstość zaludnienia, co jest spowodowane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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

Na mapie zostały wskazane obszary intensywności zabudowy (im ciemniejszy kolor tym zabudowa jest intensywniejsza) wraz z ważniejszymi miejscowościami. W miejscach gęściej zabudowanych występują punkty użyteczności publicznej, które generują codzienny ruch ludzi i pojazdów, a zatem powinny w sposób szczególnie umożliwiać płynny i bezpieczny ruch pieszy, a także stanowić punkt wyjścia przy planowaniu działań związanych z obsługą transportu publicznego.

Rysunek 10: Mapa gęstości zabudowy na terenie MOF Płocka



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

Miasto Płock, a tym samym najbliższe otoczenie wchodzące w skład powiatu płockiego, kojarzone jest głównie z przemysłem ze względu na obecność kombinatu rafineryjno-petrochemicznego PKN Orlen i firm kooperujących. Spośród wszystkich firm w powiecie ziemskim 96% stanowi sektor prywatny, w którym dominują działalności prowadzone przez osoby fizyczne. Najwięcej podmiotów gospodarczych zarejestrowanych jest w gminach: Gąbin, Stara Biała, Łąck, Bielsk i Radzanowo, na co niewątpliwie wpływ ma bliskie sąsiedztwo Miasta Płocka.

MOF Płocka jest korzystnie położony w sieci osadniczej Polski stosunkowo niedaleko od Warszawy, Łodzi, Włocławka i Torunia.

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

Pod koniec 2021 roku w Płocku było zarejestrowanych ponad 105 tys. pojazdów, w tym ponad 85 tys. samochodów osobowych. Wzrost liczby samochodów utrzymuje się w Płocku już od kilkunastu lat. Ze statystyk z końca 2021 roku wynika, że niemal na każdego pełnoletniego mieszkańca miasta przypada 1 samochód - Urząd Statystyczny w Warszawie podaje, że w 2021 roku w Płocku mieszkało ponad 113 tys. osób, w tym prawie 19 tys. osób w wieku przedprodukcyjnym. Od 2017 roku w Płocku przybyło ponad 10 tys. samochodów osobowych.



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

2.5. Perspektywa długoletnia

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

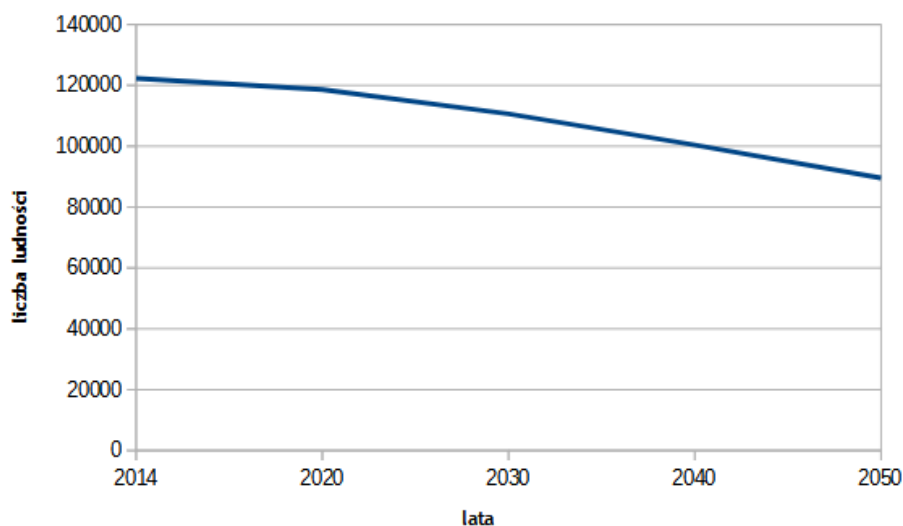
Tabela 3: Saldo migracji wewnętrznych w gminach MOF i w Płocku w latach 2016-2021

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

Źródło: GUS

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

Rysunek 11: Prognoza liczby ludności w Płocku do roku 2050



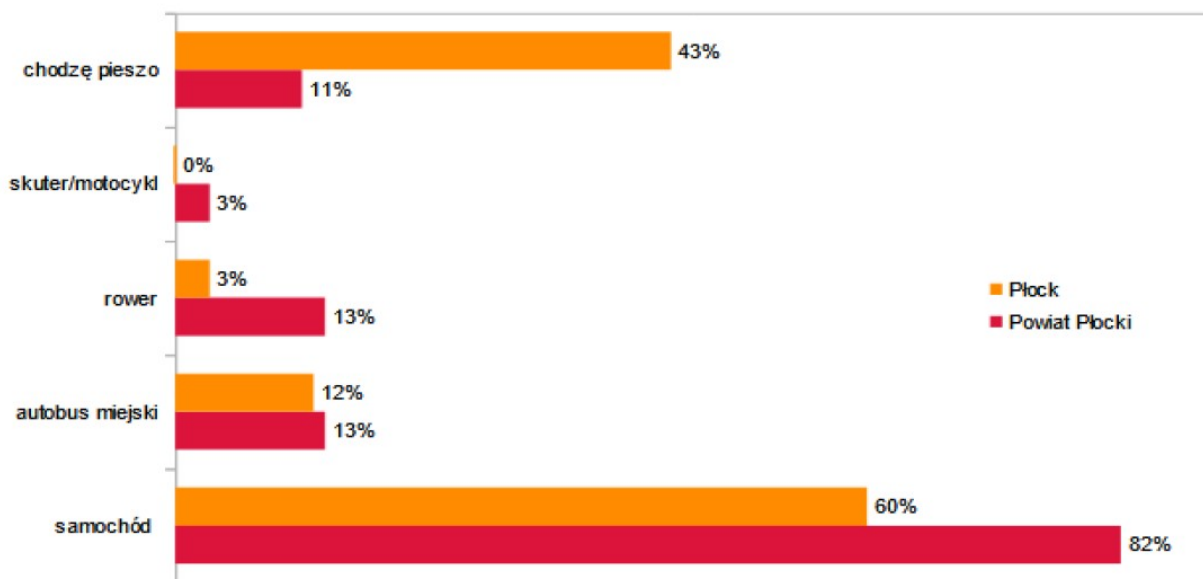
Źródło: "Prognoza ludności dla województwa mazowieckiego na lata 2014-2050" Mazowiecki Ośrodek Badań Regionalnych 2015

2.6. Ocena mobilności MOF Płocka okiem specjalistów

2.6.1. Jakimi danymi dysponujemy?

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

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



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

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

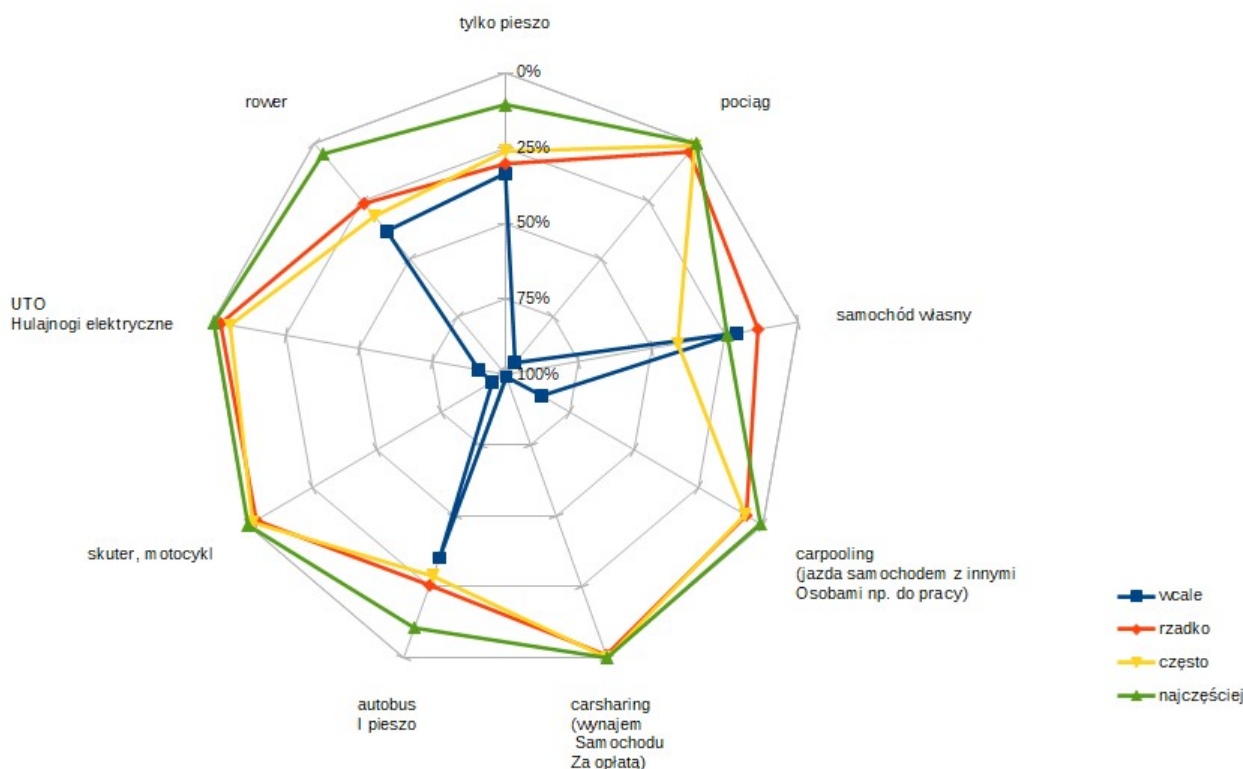
W momencie opracowywania niniejszego dokumentu nie ma Zintegrowanego/Kompleksowego Modelu Ruchu (ZMR) dla MOF Płocka. ZMR jest modelem dynamicznym, który na podstawie dostarczanych danych liczbowych reaguje na modyfikacje parametrów zachowań pasażerów spowodowane zmianami w cenach, czasie podróży, organizacji transportu publicznego i innymi zmianami społeczno-gospodarczymi. Jest to narzędzie, które umożliwi także wyliczenie wskaźników, w tym wskaźników dotyczących emisji.

Dla skutecznego monitoringu wdrażania założeń SUMP niezbędne jest posiadanie aktualizowanego modelu ruchu, co pozwoliłoby na skuteczne monitorowanie oraz ewaluację działań.

2.6.2. Jak poruszają się mieszkańcy?

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

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

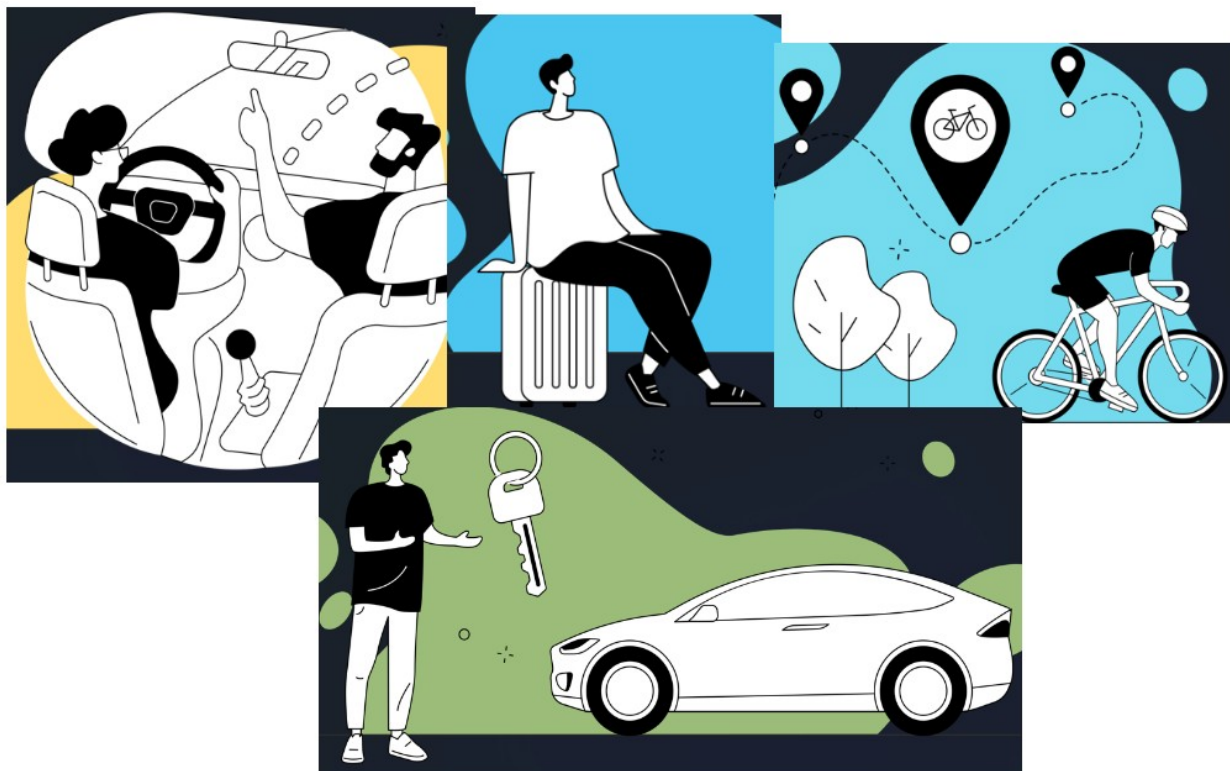


Źródło: Opracowanie: Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

- ✓ Własnym samochodem 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.
- ✓ UTO i hulajnogi elektryczne są wykorzystywane sporadycznie, ponieważ aż 91% badanych w ogóle nie przemieszcza się w ten sposób, jedynie 6% często tak podróżuje.
- ✓ Tak samo wygląda sytuacja ze skuterem, motocyklem, pociągiem czy carpoolingiem. Te środki transportu czasami wybiera tylko kilka procent mieszkańców.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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



2.6.3. Analiza kluczowych obszarów mobilności

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

Tabela 4: Diagnoza mobilności Płocka i MOF Płocka

RUCH PIESZY	
PŁOCK	POZOSTAŁE OBSZARY MOF PŁOCKA
<ul style="list-style-type: none"> ➔ Miasto ma gęstą sieć infrastruktury drogowej wyposażoną w przestrzenie dla pieszych. ➔ Ciągi piesze są dobrze rozbudowane i powiązane ze sobą. ➔ Parki, zieleńce, place i skwery stanowią uzupełnienie sieci podróży pieszych. 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Chodniki dla pieszych mają w większości charakter fragmentaryczny. ➔ Niewystarczająca jest ilość bezpiecznych dróg dla pieszych, co skłania mieszkańców do korzystania z innych form przemieszczania się.
RUCH ROWEROWY, HULAJNOGI ELEKTRYCZNE I UTO	
PŁOCK	POZOSTAŁE OBSZARY MOF PŁOCKA
<ul style="list-style-type: none"> ➔ Budowa dróg rowerowych odbywa się zarówno podczas przebudowy całych przestrzeni pasa drogowego jak i działań ukierunkowanych wyłącznie na tworzenie dróg rowerowych np. magistrała rowerowa R-1. ➔ Od 2018 roku działa system wypożyczania roweru publicznego - Płocki Rower Miejski. ➔ Istnieje możliwość wypożyczania hulajnóg elektrycznych w ramach prywatnego systemu. ➔ Lokalizacja infrastruktury dróg rowerowych komunikacyjnych to przede wszystkim tereny zurbanizowane, na których zlokalizowane są liczne budynki użyteczności publicznej, przychodnie, szkoły podstawowe i ponadgimnazjalne, szkoły wyższe, centra handlowe, liczne podmioty gospodarcze oraz bloki mieszkalne. 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Słabo rozwinięta infrastruktura rowerowa w gminach MOF. ➔ Większość gmin MOF posiada drogi rowerowe, jednak włączenie do dróg rowerowych Miasta Płocka posiadają tylko gminy Łąck, Słupno i Stara Biała. W gminach takich jak Nowy Duninów, Radzanowo czy Bielsk brak jest działań podejmowanych z myślą o rowerzystach. ➔ Pojedyncze lokalizacje stacji Roweru Miejskiego występują również poza Płockiem w Łącku i Słupnie.
TRANSPORT AUTOBUSOWY	

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

PŁOCK	POZOSTAŁE OBSZARY MOF PŁOCKA
<ul style="list-style-type: none"> ➔ Transport pasażerski na terenie miasta realizowany jest przez Gminę Miasto Płock za pośrednictwem Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. ➔ Transport pasażerski autobusowy pozamiejski realizowany jest przez różnych przewoźników, w skali MOF działania podejmowane są również przez samorządy lokalne. Działania nie mają charakteru zintegrowanego. ➔ Transport pasażerski autobusowy międzymiastowy jest bardzo ograniczony i niezintegrowany. Dawny przewoźnik PKS Płock, po przejściu przez spółkę Mobilis zakończył działalność. ➔ Transport pasażerski w tym do Warszawy uzupełniają/realizują prywatni przewoźnicy BUS. ➔ Miasto Płock zmodernizowało dworzec PKP/PKS i utworzyło zintegrowane centrum przesiadkowe przy ulicy Fryderyka Chopina. ➔ Budowa, przebudowa i remont przystanków należą do zadań miasta. Na najbardziej uczęszczanych przystankach funkcjonuje system monitoringu oraz system komunikacji alarmowej. ➔ W 2020 roku podpisany został list intencyjny z PKN Orlen na rzecz współpracy w zakresie rozwoju zeroemisyjnego transportu publicznego opartego o wodór. ➔ Wprowadzono krótkie autobusy, które wysyłane są w miejsca, gdzie do tej pory niemożliwy był dojazd tradycyjnym autobusem. ➔ W Płocku są 2 buspasy, przy 1 buspasie wprowadzona została śluza autobusowa. ➔ Płock udostępnia informacje o połączeniach online. Zapewniony jest dostęp do informacji pasażerskiej poprzez aktualne rozkłady jazdy, aplikację MyBus, stronę internetową czy System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej. 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Transport zbiorowy odbywa się z wykorzystaniem autobusów na liniach komunikacji miejskiej w Płocku na podstawie umów zawartych na bazie porozumienia z Prezydentem Miasta Płocka. W gminie Stara Biała kursuje najwięcej linii autobusowych obsługiwanych przez KM Płock. W latach 2020-2021 z realizacji usługi transportu publicznego w ramach porozumienia z miastem Płock wycofały się gminy Nowy Duninów, Brudzeń Duży i Staroźreby, Miasto Gmina Gąbin ograniczyła obszar obsługi gminy, a gmina Bielsk, Stara Biała i Słupno zmniejszyły liczbę kursów. Gmina Łąck natomiast na początku 2021 roku uruchomiła na swoim terenie własny publiczny transport zbiorowy, a z usług KM Płock korzysta jedynie w okresie letnim. Wpływ na wybór innych przewoźników przez gminy ma dofinansowanie ze strony Państwa w ramach Środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA). Gminy nie mogą liczyć na dofinansowanie realizując przewozy w ramach KM Płock, ponieważ jest ona od lat wyłączona z pomocy finansowej państwa. Innym czynnikiem odchodzenia gmin od usług komunikacji miejskiej w Płocku są wysokie koszty dopłat do świadczonej usługi transportu oraz spadek liczby pasażerów. ➔ Transport zbiorowy realizowany jest z udziałem środków pochodzących z rządowego programu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu w ramach FRPA. W 2022 roku wsparciem finansowym w zakresie funduszu zostały objęte następujące gminy powiatu płockiego: Brudzeń Duży (na 13 linii, w tym 5 w porozumieniu z Gminą Starą Białą), Gąbin (na 5 linii), Łąck (na 6 linii), Nowy Duninów (na 4 linie), Słupno (na 3 linie), Staroźreby (na 19 linii w porozumieniu z Gminą Radzanowo). ➔ Transport zbiorowy oparty jest na liniach komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników prywatnych na zasadach komercyjnych. ➔ Transport zbiorowy realizowany jest na zasadzie współpracy z innymi

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

	<p>gminami w ramach porozumienia międzygminnego, na mocy którego organizator pokrywa całkowity koszt obsługi linii komunikacyjnych, a druga strona nieodpłatnie udostępnia połączenia drogowe. Takie porozumienie zostało zawarte między Gminą Gozdowo a Gminami Stara Biała i Bielsk oraz między Gminą Staroźreby a Gminą Radzanowo.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Funkcjonuje transport zbiorowy z wykorzystaniem autobusów umożliwiający dowóz dzieci dojeżdżających do szkół. ➔ Wybór prywatnych przewoźników autobusowych często nie zapewnia wysokiej jakości świadczonych usług. Do przewozów wykorzystywane są stare autobusy bez udogodnień dla osób o ograniczonej mobilności i nie gwarantujące oczekiwanego przez pasażerów poziomu bezpieczeństwa. ➔ Brak zintegrowanej informacji o możliwościach korzystania z transportu autobusowego.
TRANSPORT KOLEJOWY	
PŁOCK	POZOSTAŁE OBSZARY MOF PŁOCKA
<ul style="list-style-type: none"> ➔ Płock obsługuje 1 linię kolejową nr 33 o znaczeniu państwowym. ➔ Dworzec kolejowo-autobusowy stanowi zintegrowany węzeł pasażerski, będący nowoczesnym, funkcjonalnym budynkiem. ➔ Na terenie Płocka są 2 stacje kolejowe w centrum Płocka i w jego lewobrzeżnej części, na osiedlu Radziwie. ➔ Podstawową kolejową obsługę pasażerską Płocka zapewnia Samorząd Województwa Mazowieckiego poprzez Koleje Mazowieckie, które kursują regularnie na trasie Sierpc-Płock-Kutno. ➔ Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały umowę na wstępne wytyczenie towarowej kolejowej obwodnicy Płocka. Inwestycja umożliwiłaby wyprowadzenie z centrum miasta transportowanych z kombinatu 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ 1 linia kolejowa nr 33 o znaczeniu państwowym, ale zelektryfikowana tylko na kierunku południowym do Kutna. ➔ 2 stacje kolejowe w Łacku i w Gminie Stara Biała (Nowe Trzepowo) oraz 1 przystanek kolejowy w Gminie Stara Biała (Nowe Proboszczewice) obsługujące jedną linię kolejową.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

<p>rafineryjno-petrochemicznego ładunków niebezpiecznych, jak również wpłynęłaby na upłynnienie ruchu ulicznego. Nadal trwają konsultacje dotyczące wyboru najlepszego wariantu przebiegu obwodnicy kolejowej.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Pod koniec 2021 roku uruchomiony został pociąg TLK "Chemik" do Katowic, który umożliwił dotarcie do Łodzi, Częstochowy, Katowic oraz Pociąg TLK „Flisak” do Trójmiasta. ➔ W związku z realizacją CPK, planowane jest włączenie Miasta Płocka w sieć kolei dużych prędkości. 	
RUCH SAMOCHODOWY	
PŁOCK	POZOSTAŁE OBSZARY MOF PŁOCKA
<ul style="list-style-type: none"> ➔ W Płocku krzyżują się dwie drogi krajowe przechodzące przez centrum miasta: DK60 i DK62 oraz 4 drogi wojewódzkie funkcjonujące jako drogi jednojezdniowe i komunikujące obszary podmiejskie: nr 559, nr 562, nr 567, nr 575 oraz dwa mosty przez rzekę Wisłę obsługujące ruch towarowy i osobowy: Most im. Legionów Józefa Piłsudskiego i Most Solidarności. ➔ Poprawa jakości dróg w mieście następuje przede wszystkim poprzez realizowanie zadań inwestycyjnych, które obejmują nie tylko naprawę nawierzchni, ale przede wszystkim poprawę infrastruktury technicznej znajdującej się w pasie drogowym, tj. sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej, sieci elektroenergetycznej czy oświetlenia ulicznego i sygnalizacji świetlnej. Wprowadzane są również usprawnienia organizacyjne podnoszące bezpieczeństwo na drogach. ➔ Przekształcanie infrastruktury drogowej odbywa się nie tylko poprzez przebudowę istniejących odcinków dróg, ale również poprzez budowanie tras obwodowych miasta i obszarów zurbanizowanych. W Płocku wybudowanie obwodnicy północno-zachodniej przyczyniło się do rozwoju komunikacyjnego miasta oraz otworzyło tereny pod nowe inwestycje. 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Przez gminy przebiegają dwie drogi krajowe: DK60 i DK62 oraz 11 dróg wojewódzkich nr: 540, 559, 555, 560, 562, 567, 568, 573, 574, 575, 577. Brak jest dróg ekspresowych i autostrad. ➔ Ważnym uzupełnieniem istniejącej infrastruktury drogowej jest sieć dróg powiatowych i gminnych, które zapewniają komunikację pomiędzy mniejszymi miejscowościami w gminach. Oprócz dróg gminnych na terenach gmin znajdują się również drogi wewnętrzne niezaliczone do dróg publicznych. ➔ W ostatnich latach na terenach gmin realizowano modernizacje dróg gminnych. Dalsze działania modernizacyjne oraz budowa nowych dróg będą wpływały pozytywnie na rozwój MOF w zakresie budowy chodników, zatok autobusowych, wiat przystankowych, azylów dla pieszych. ➔ Pod względem długości dróg wojewódzkich najlepiej wypada Gmina Stara Biała. Najdłuższy odcinek drogi krajowej przebiega przez Gminę Nowy Duninów, natomiast najbardziej rozwiniętą sieć dróg powiatowych oraz gminnych ma Miasto i Gmina Gąbin. ➔ Kluczową inwestycją w zakresie infrastruktury drogowej w Gąbinie była

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego 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 realne perspektywy na poprawę stanu technicznego pojazdów poruszających się po mieście, a dzięki temu na redukcję emisji transportowej.
 - ➔ Realizacja drogi ekspresowej S10, która ma połączyć obwodnicę Warszawy z Płockiem, a w kierunku zachodnim z Toruniem, stanowi kluczowe zewnętrzne połączenia drogowe. Pod koniec 2021 roku GDDKiA ogłosiła przetarg na dokumentację techniczną odcinka drogi od granicy województwa kujawsko-pomorskiego do obwodnicy Warszawy, czyli odcinka najważniejszego z punktu widzenia Płocka. Dalszy etap prac będzie możliwy jednak dopiero po zapewnieniu finansowania.
 - ➔ W 2018 r. zostało podpisane 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. Na początku 2022 roku podpisany został aneks do Programu inwestycji dla rozbudowy trasy na odcinku od Alei Armii Krajowej do granicy miasta. Prace budowlane
- budowa południowo-zachodniej obwodnicy, która otworzyła zupełnie nowe możliwości rozwojowe i strategiczne dla miasta jak i dla całego regionu. Na przełomie roku 2019 i 2020, wybudowano łącznik obwodnicy, tworzący połączenie między obwodnicą a dotychczasowym odcinkiem drogi wojewódzkiej 577. Brak planów przebudowy odnośnie do starego przebiegu.
- ➔ W Łącku w 2020 roku została zawarta umowa na opracowanie dokumentacji dla obwodnicy Łącka w ciągu DK60. Inwestycja powstanie w ramach rządowego Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030. Ogłoszenie przetargu jest planowane w 2024 roku, a realizacja zadania jest przewidziana w latach 2026-2028. Brak planów przebudowy odnośnie do starego przebiegu.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

<p>podzielono na dwa odcinki - od Armii Krajowej do Harcerskiej i od Harcerskiej do granicy miasta. Realizacja robót została zaplanowana na lata 2025-2027.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ W ramach inwestycji GDDKiA planowana jest przebudowa odcinka pomiędzy Płockiem a Wyszogrodem na długości ok. 30 km od granicy Miasta Płock do rejonu skrzyżowania z DK-50, z przebiegiem przez Gminę Słupno. ➔ W celu ograniczenia natężenia ruchu samochodów osobowych w ramach programu mobilności miejskiej został rozbudowany parking P&R w rejonie cmentarza komunalnego przy ul. Bielskiej w Płocku. i wybudowany parking P&R przy płockim ZOO. ➔ W obszarze śródmieścia w związku z deficytem miejsc postojowych w obszarze centralnym miasta i problemami z parkowaniem pojazdów utworzona została Strefa Płatnego Parkowania (SPP). Wyznaczenie tej strefy jest istotne w realizacji lokalnej polityki transportowej. ➔ Istnieje możliwość wypożyczenia samochodu CarSharing. 	
TRANSPORT LOTNICZY	
PŁOCK	POZOSTAŁE OBSZARY MOF PŁOCKA
<ul style="list-style-type: none"> ➔ W Płocku funkcjonuje obecnie lotnisko trawiaste obsługiwane przez Aeroklub Ziemi Mazowieckiej. Od 1970 roku figuruje w ewidencji lotnisk Urzędu Lotnictwa Cywilnego pod poz. 24 (nr rejestracyjny 26). Miasto Płock przystąpiło do opracowania dokumentacji technicznej dla przebudowy lotniska. W dniu 7 marca 2022 roku Wojewoda Mazowiecki wydał decyzję nr 37/SPEC/2022 o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego, w której zezwolił na realizację przebudowy lotniska Płock, w zakresie budowy drogi startowej wyposażonej w płaszczyznę do zawracania, chodników, drogi pożarowej, ogrodzenia, stacji transformatorowej wraz z budową i rozbiórką 	

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

<p>niezbędnej infrastruktury towarzyszącej.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Warszawskie Lotnisko Chopina, największy port lotniczy w Polsce, położone jest w odległości 130 km od Płocka, a w odległości 70 km znajduje się międzynarodowy Port Lotniczy Warszawa - Modlin w Nowym Dworze Mazowieckim. 	
TRANSPORT WODNY	
PŁOCK	POZOSTAŁE OBSZARY MOF PŁOCKA
<ul style="list-style-type: none"> ➔ W Płocku znajduje się port rzeczny (wraz ze stoczną rzeczną i portem jachtowym). ➔ Na odcinku Płock - Włocławek znajduje się najdłuższy w Polsce odcinek drogi wodnej V klasy - spełniającej wymogi stawiane międzynarodowym drogom wodnym. ➔ Transport wodny towarów wykorzystywany jest sporadycznie, a żegluga pasażerska opiera się wyłącznie na świadczeniu okresowych usług turystycznych. 	
ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE	
PŁOCK	POZOSTAŁE OBSZARY MOF PŁOCKA
<ul style="list-style-type: none"> ➔ Sieć uliczna Płocka kształtowała się proporcjonalnie z rozwojem miasta. Pojawianie się infrastruktury drogowej stymulowało rozwój terenów przez nią obsługiwanych i odwrotnie - zagospodarowanie terenów powodowało konieczność rozbudowy sieci i połączeń. Płock ma strukturę pasmową z ciągami komunikacyjnymi położonymi w kierunku wschód-zachód. W strukturze urbanistycznej wyróżnikami są śródmieście będące wielofunkcyjną strukturą, tereny przemysłowe na terenach północnych miasta, osiedla wielorodzinne okalające śródmieście, intensywna zabudowa wielorodzinna wschodnia Podolszyc, pozostała część miasta z dominującą 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Układ sieci osadniczej skupiony jest w bezpośredniej bliskości miasta Płocka. ➔ Zjawiskiem występującym w obszarze polskich obszarów funkcjonalnych jest tzw. suburbanizacja. Procesy suburbanizacji przebiegające zazwyczaj w sposób przypadkowy i nieskoordynowany silnie wpływają na funkcjonowanie i problemy miast, a także stają się jednocześnie istotnym wyzwaniem dla całości obszarów funkcjonalnych. Niekontrolowana suburbanizacja generuje również ogromne koszty, które w większości przypadków można traktować jako straty przestrzenne, gospodarcze,

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

<p>zabudową jednorodziną, lewobrzeżna część miasta z niską gęstością zabudowy.</p>	<p>społeczne oraz środowiskowe. Odnoszą się one min. do kosztów transportu, infrastruktury technicznej i szeroko pojmowanej gospodarki komunalnej, których finansowanie leży po stronie jednostek samorządu terytorialnego.</p> <p>➔ Dalsze obszary o charakterystyce zabudowy miejskiej występują przede wszystkim w miejscowościach będących siedzibami gmin. Pozostała część obszaru to rozległe tereny leśne i rolnicze posiadające zabudowę siedliskową.</p>
BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO	
PŁOCK	POZOSTAŁE OBSZARY MOF PŁOCKA
<ul style="list-style-type: none"> ➔ 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. ➔ Uptynnienie ruchu w mieście ułatwiają zamontowane na kilku większych skrzyżowaniach w Płocku sekundniki, które pozwalają określić czas wyświetlania światła. Innym rozwiązaniem jest budowa rond zastępujących tradycyjne skrzyżowania w Płocku, które zapewniają bezpieczeństwo ruchu drogowego dla wszystkich użytkowników drogi. ➔ Miasto Płock pozyskało dane dotyczące wypadków i kolizji w obszarze MOF Płocka (System Ewidencji, Wypadków i Kolizji). Dane dotyczyły pełnych lat 2019 i 2020 oraz 3 kwartałów 2021 roku (rozpoczęcie prac nad diagnozą obszaru i występującymi zjawiskami). W Płocku koncentruje się największa ilość występujących zgłoszonych kolizji. Rozkład przestrzenny zjawisk w wymiarze pozamiejskim występuje również na drogach o większym ruchu komunikacyjnym, czyli przede wszystkim na drogach krajowych, wojewódzkich i powiatowych. 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Na terenie gmin MOF były prowadzone badania natężenia ruchu GPR przez GDDKiA. Podstawowym celem GPR jest uzyskanie, na podstawie przeprowadzonych pomiarów bezpośrednich, najważniejszych parametrów oraz charakterystyk ruchu drogowego dla wszystkich odcinków sieci dróg krajowych i wojewódzkich objętych pomiarem. Do podstawowych parametrów ruchu drogowego zalicza się średni dobowy ruch w roku, miarodajne godzinowe natężenie ruchu i średnią prędkość podróży.

ŚRODOWISKO I ADAPTACJA DO ZMIAN KLIMATU	
PŁOCK	POZOSTAŁE OBSZARY MOF PŁOCKA
<ul style="list-style-type: none"> ➔ Główne zagrożenia klimatyczne w Płocku to wzrost wartości i liczby dni z temperaturą maksymalną powietrza, wzrost częstości występowanie fal upałów, występowanie deszczy nawalnych, występowanie powodzi od strony rzek, wzrost koncentracji zanieczyszczeń powietrza. ➔ W Płocku w ramach miejskiego planu adaptacji do zmian klimatu (MPA) wskazano, że istotną rolę powinny odgrywać następujące działania adaptacyjne: wymiana taboru komunikacji miejskiej, rozbudowa ścieżek rowerowych, zwiększenie ilości stacji roweru publicznego w Płocku, doposażanie służb ratowniczych w odpowiedni sprzęt i szkolenia z uwzględnieniem zmian klimatycznych, wzmocnienie współpracy i komunikacji pomiędzy samorządami, wdrażanie elastycznych godzin pracy jako reakcja na ekstremalne warunki meteorologiczne, sprzątanie i czyszczenie (na mokro) ulic z pyłu i zanieczyszczeń, działania edukacyjne zachęcające do korzystania z transportu publicznego. ➔ Wpływ na stan czystości powietrza atmosferycznego na terenie obszaru ma również emisja liniowa ze źródeł mobilnych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych. 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Na terenie MOF dominują obszary o wysokim i bardzo wysokim poziomie zagrożenia występowaniem susz, szczególnie na terenach gmin Łąck, Nowy Duninów i Gąbin. ➔ Najbardziej zagrożone powodzią są tereny gmin: Słupno, Nowy Duninów i Gąbin. ➔ Największym problemem w zakresie transportu w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń jest: prędkość pojazdów, zły stan techniczny pojazdów, brak płynności ruchu pojazdów, duża ilość pojazdów ciężkich, zły stan techniczny nawierzchni dróg i nieodpowiednia struktura drogi. ➔ Działania adaptacyjne dotyczą głównie ograniczenia emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych, które sprowadzają się do rozwoju transportu rowerowego, w tym rozbudowy spójnego systemu dróg i ścieżek rowerowych oraz budowy, przebudowy i utwardzania dróg i poboczy oraz opracowania dokumentacji projektowych. Niezwykle ważne jest również prowadzenie inwestycji drogowych ograniczających emisję hałasu (m.in. „ciche” nawierzchnie, ekrany akustyczne).
LOGISTYKA MIEJSKA	
PŁOCK	POZOSTAŁE OBSZARY MOF PŁOCKA
<ul style="list-style-type: none"> ➔ Wybudowanie obwodnicy północno-zachodniej usprawniającej wyjazd z miasta i pozwalającej na lepsze skomunikowanie z jego północną częścią przyczyniło się do rozwoju miasta Płocka oraz ograniczyło przejazd samochodów ciężarowych przez centrum miasta. ➔ W celu zapewnienia lepszej koordynacji ruchu ładunków w Płocku 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Nie występują trudności w zakresie transportu towarów. Problemem jest natomiast kwestia nośności poszczególnych kategorii dróg i odcinków drogowych.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none">➔ Transport kolejowy, wodny czy lotniczy stanowi znikomy udział w płockich przewozach turystycznych.➔ W zakresie transportu kolejowego na rozwój turystyki w Płocku wpływ ma wprowadzenie w 2021 roku połączeń kolejowych do Katowic i Trójmiasta oraz plan budowy linii kolejowej CPK - Płock - Włocławek.➔ W sektorze wodnym w ramach transportu turystycznego w Płocku organizowane są rejsy po Wiśle.	<p>rowerowe, które występują głównie w lewobrzeżnej części obszaru.</p> <ul style="list-style-type: none">➔ Bardzo pożyteczną rolę, szczególnie dla dzieci i młodzieży szkolnej, odgrywają spacerowe ścieżki dydaktyczne, będące również specyficznymi szlakami pieszymi. Na terenie gminy Łąck funkcjonuje ścieżka dydaktyczna o długości 5 km.➔ MOF posiada gęstą sieć znakowanych szlaków pieszych przecinającą dolinę Wisły. Na wschodzie prowadzą na Pojezierze Gostynińskie, przez Gostynińsko-Włocławski Park Krajobrazowy po Włocławek i Kutno, od północnej strony wiodą przez Brudzeński Park Krajobrazowy do Sierpca.➔ Można wyróżnić 6 głównych szlaków rowerowych MOF: Międzynarodowy Szlak Rowerowy EuroVelo R-2, Ponadregionalny szlak VeloMazowia, Szlak Północny powiatu płockiego, Szlak Środkowej Wisły, Szlak Południowy powiatu płockiego, Biała - Kamionki.➔ Liczne szlaki konne przygotowane zostały przez Stowarzyszenie Gmin Turystycznych Pojezierza Gostynińskiego, które tworzą miasta i gminy: Gostynin, Płock, Kował, Gąbin, Łąck, Nowy Duninów, Iłów, Sanniki, Słubice, Szczawin Kościelny, Baruchowo, Włocławek oraz powiat płocki i gostyniński.
---	--

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

2.7. Analiza SWOT

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



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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Tabela 5: Analiza SWOT

MOCNE STRONY		SŁABE STRONY	
PŁOCK	POZOSTAŁE JST MOF PŁOCKA	PŁOCK	POZOSTAŁE JST MOF PŁOCKA
<ul style="list-style-type: none"> → codzienne przemieszczanie się pieszo przez prawie połowę mieszkańców miasta → zauważalny wzrost podróży miejskich z wykorzystaniem rowerów w mieście (jako środka transportu) w tym dzięki wykorzystaniu systemu Roweru Miejskiego → rozbudowana sieć głównych dróg rowerowych i pieszo-rowerowych → promocja ruchu rowerowego np. uczestnictwo Płocka w wydarzeniu „Rowerowa Stolica Polski”, „Rowerowy maj” → rozwój mikromobilności, w tym wypożyczalnie hulajnóg elektrycznych → nowoczesne rozwiązania wprowadzane w Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w zakresie świadczenia usług 	<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, Stupno) → 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/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 (duża liczba miejsc parkingowych), które parkując zajmują również chodniki) → niewystarczająca przestrzeń miejska dla ruchu pieszego i rowerowego 	<ul style="list-style-type: none"> → 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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

<ul style="list-style-type: none"> → znaczne inwestycje w infrastrukturę transportową miasta, w tym między innymi w drogi rowerowe → modernizacja taboru KM Płock przez zakup niskoemisyjnych autobusów → uporządkowanie parkowania w centrum - stworzenie Strefy Płatnego Parkowania, budowa parkingów „P&R” → tworzenie specjalnych pasów dla autobusów oraz wprowadzanie lokalnego priorytetu w sygnalizacji świetlnej dla autobusów → rozwój carsharingu w Płocku jako alternatywnej opcji podróży bez wykorzystania samochodu prywatnego → wprowadzenie ograniczeń dla pojazdów ciężarowych w centrum miasta → rozbudowana sieć publicznych stacji ładowania samochodów elektrycznych 		<ul style="list-style-type: none"> → brak atrakcyjnej oferty międzymiastowej transportu autobusowego → oferta transportu kolejowego ograniczona tylko do 1 linii 	
---	--	--	--

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

SZANSE		ZAGROŻENIA	
PŁOCK	POZOSTAŁE JST MOF PŁOCKA	PŁOCK	POZOSTAŁE JST MOF PŁOCKA
<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 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 migracja na tereny gmin sąsiednich → zwiększający się wskaźnik motoryzacji, co powoduje coraz większą presję transportu samochodowego → zwiększenie atrakcyjności nauki, pracy i zamieszkania w dużych miastach centrum Polski → brak realizacji linii KDP spowoduje napływ nowych pojazdów i dalsze zwiększenie roli samochodu w przemieszczeniach → restrykcje prawne i zagrożenia bezpieczeństwa, które mogą zniechęcać podróżnych do korzystania z komunikacji zbiorowej → brak wprowadzenia realizacji szybkiego transportu dla Płocka i regionu z poziomu administracji centralnej → wzrost cen energii, gazu i paliw dla transportu → regres transportu publicznego - likwidacja lub ograniczanie połączeń autobusowych, niestabilne działania państwa i podmiotów kształtujących podaż 	

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

2.8. Ocena mobilności MOF Płocka okiem mieszkańców

2.8.1. Wyniki ankiety z mieszkańcami

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

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

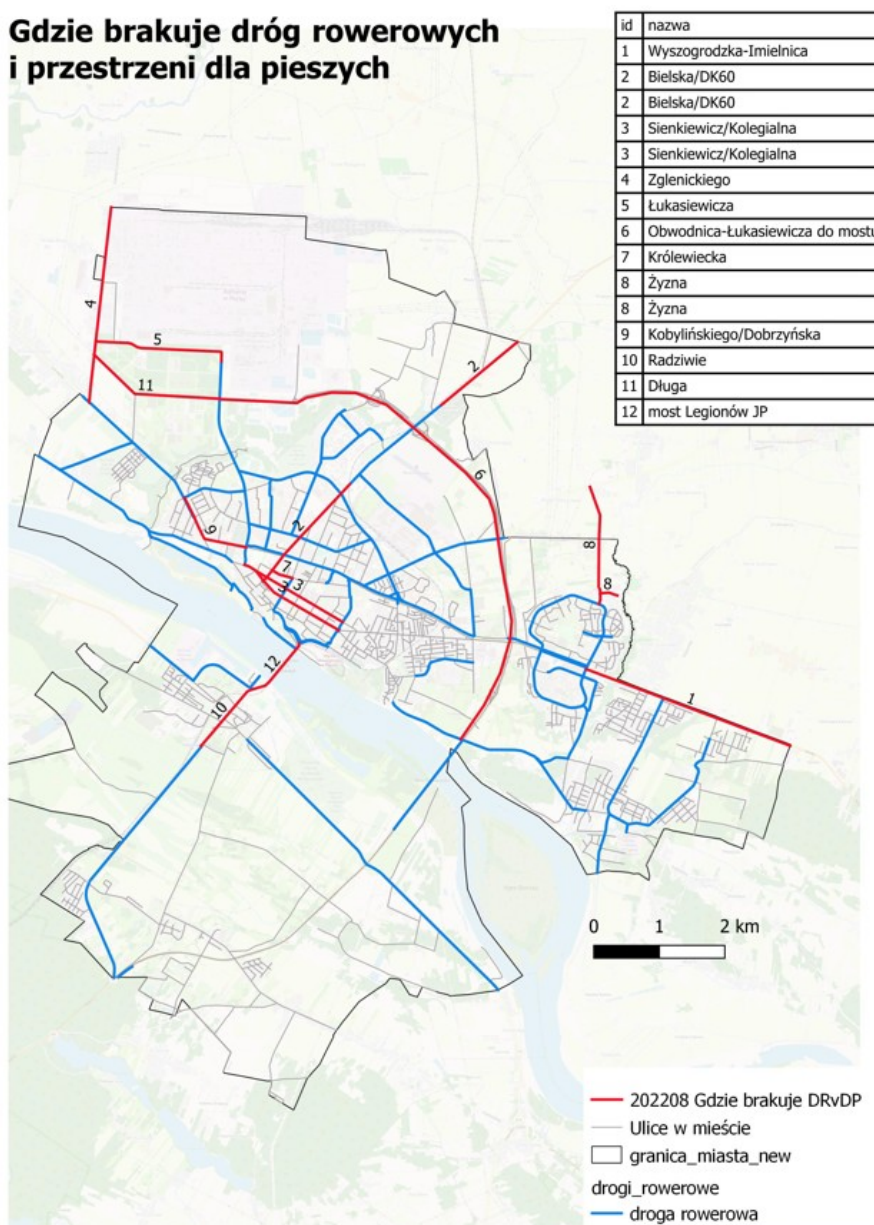
Mieszkańcy Płocka i okolic poprzez uczestnictwo w badaniu dostarczyli cennych uwag na temat obecnych dróg pieszych, rowerowych i funkcjonowania komunikacji miejskiej oraz wskazali kierunki zmian, aby podróżować bezpieczniej, wygodniej i zdrowo.

Ankieta umożliwiła wyznaczenie obszarów, w obrębie których brak jest ciągłości chodników i ścieżek rowerowych i stworzenie swoistej mapy luk występujących w

infrastrukturze pieszej i rowerowej. Ankietowani wskazali głównie na brak ścieżek rowerowych zarówno w Płocku jak i w gminach sąsiednich. W Płocku najczęściej głosów zyskała ul. Wyszogrodzka w kierunku Imielnicy, gdzie brak zarówno ścieżki rowerowej jak i odpowiednich chodników. Również w

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

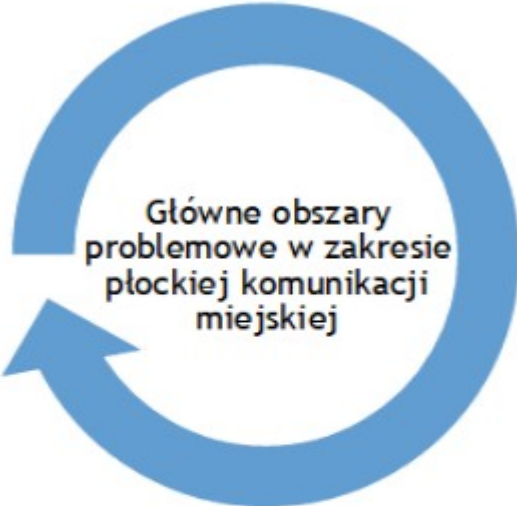
Gdzie brakuje dróg rowerowych i przestrzeni dla pieszych



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


Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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 Podolyszycach Północnych. Badani wskazali także na konieczność uzupełnienia ścieżek rowerowych na osiedlu Radziwie oraz na Moście im. Legionów Józefa Piłsudskiego. W odpowiedziach mieszkańców gmin MOF najbardziej uwidocznił się brak ścieżek rowerowych łączących gminy z miastem. Najczęściej padały takie miejscowości jak Maszewo Duże, Brwilno, Biała, Soczewka, Grabina, Liszyno, Wykowo, ulica ks. Augustyna Kordeckiego i Rogozińska.



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)
- ▶ ceny biletów (wprowadzenie bezpłatnej komunikacji miejskiej, wspólnej taryfy biletowej, biletów weekendowych lub na krótkie dystanse)
- ▶ planowanie tras przejazdu (długi czas przejazdu, godziny odjazdów autobusów o podobnych trasach pokrywają się, za dużo przesiadek)



Główne obszary problemowe w zakresie ruchu pieszego i rowerowego

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

2.8.2. Wyniki warsztatów scopingowych z interesariuszami

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

Warsztaty zostały przeprowadzone dla:

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

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

Tabela 6: Obszary strategiczne wyznaczone na warsztatach scopingowych

1. Zawiązanie współpracy i określenie wizji aglomeracji jako warunek konieczny do dalszych działań	2. Zorganizowanie zintegrowanego aglomeracyjnego transportu publicznego
<ul style="list-style-type: none"> ✓ wspólna wizja aglomeracji i ścisła współpraca wóldarzy ✓ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ jeden organizator dla całego obszaru ✓ inkluzywność pokrycia i obsługi ✓ linie główne i dojazdowe (system przesiadkowy) ✓ wygodne punkty przesiadkowe ✓ taryfa biletowa i digitalizacja ✓ analiza (przyszłego) pasażera i promocja rozwiązania
3. Zbudowanie i zapewnienie spójności sieci rowerowej	4. Wyraźny priorytet dla pieszych i uspokojenie ruchu zmotoryzowanego
<ul style="list-style-type: none"> ✓ długofalowy plan rozwoju dla całego obszaru, ✓ wyznaczone płynne drogi główne (szkielet) i gminne drogi dojazdowe ✓ standardy funkcjonalne, w tym bezpieczeństwa, uwzględniające różne uwarunkowania i rozwiązania ✓ analiza rozszerzenia strefy roweru miejskiego ✓ architektura rowerowa (bezpieczne stojaki, warsztaty, drogowskazy, mapy) ✓ współpraca z aktywistami społecznymi / NGO oraz zakładami pracy ✓ edukacja i promocja ✓ digitalizacja = np. aplikacja rowerowa 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ inkluzywność i realny priorytet dla ruchu pieszego (w tym audyt barier) ✓ bezpieczeństwo punktów wspólnych z samochodem i rowerem ✓ drobna architektura miejska (ławeczki, zielen, obniżenia krawężników etc.) ✓ bezpieczna droga do szkoły ✓ ustanowienie prawdziwego priorytetu dla pieszych (audyt) ✓ narzędzia uspokajania ruchu i ich sukcesywne wdrażanie ✓ rozproszenie ruchu poza główne ciągi komunikacyjne, w tym al. Józefa Piłsudskiego -

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

	ul. Wyszogrodzka
5. Promocja wizji rozwoju, edukacja i zmiana nawyków transportowych mieszkańców	6. Dalsze obszary do analizy i potencjalne wdrożenia
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ optymalizacja transportu towarowego, w tym towarów niebezpiecznych, na terenie całego obszaru: <ul style="list-style-type: none"> ▪ wspólna reprezentacja względem podmiotów biznesowych, ▪ alternatywne trasy/środki transportu (np. kolej) ✓ współpraca w zakresie zarządzania, stworzenia warunków dojazdu i promocji terenów rekreacyjnych (Wisła, jeziora, lasy/parki): <ul style="list-style-type: none"> ▪ optymalizacja transportu zbiorowego dojazdowego i dojazdu rowerowego (trasy turystyczne) ▪ formy współpracy z organizacjami NGO / aktywistami społecznymi ✓ rewizja polityki parkingowej i stworzenie jej spójnej dla całego obszaru w celu uspokajania ruchu zmotoryzowanego indywidualnego: <ul style="list-style-type: none"> ▪ określenie docelowej powierzchni parkingowej ▪ wyznaczenie parkingów P&R na całym obszarze z dostępem do sprawnej przewidywalnej komunikacji zbiorowej, roweru miejskiego, usług i handlu ▪ wspólna taryfa i digitalizacja ▪ zrozumienie motywatorów zmiany wśród kierowców i edukacja/promocja ✓ aglomeracyjna współpraca w zakresie planowania przestrzennego, nastawiona na: <ul style="list-style-type: none"> ▪ przeciwdziałanie rozlewaniu się miejscowości i chaosu zabudowy ▪ kreowanie miejsc zamieszkania bliskich odległości (pieszy dystans do sklepu i usług) ▪ oferowanie wspólnych usług dla mieszkańców ✓ carsharing / carpooling - analiza potrzeb i możliwości wprowadzenia

Źródło: Warsztaty scopingowe w Płocku

2.8.3. Ocena sytuacji mobilnościowej

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



Źródło: Szkoła Podstawowa nr 12 w Płocku

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

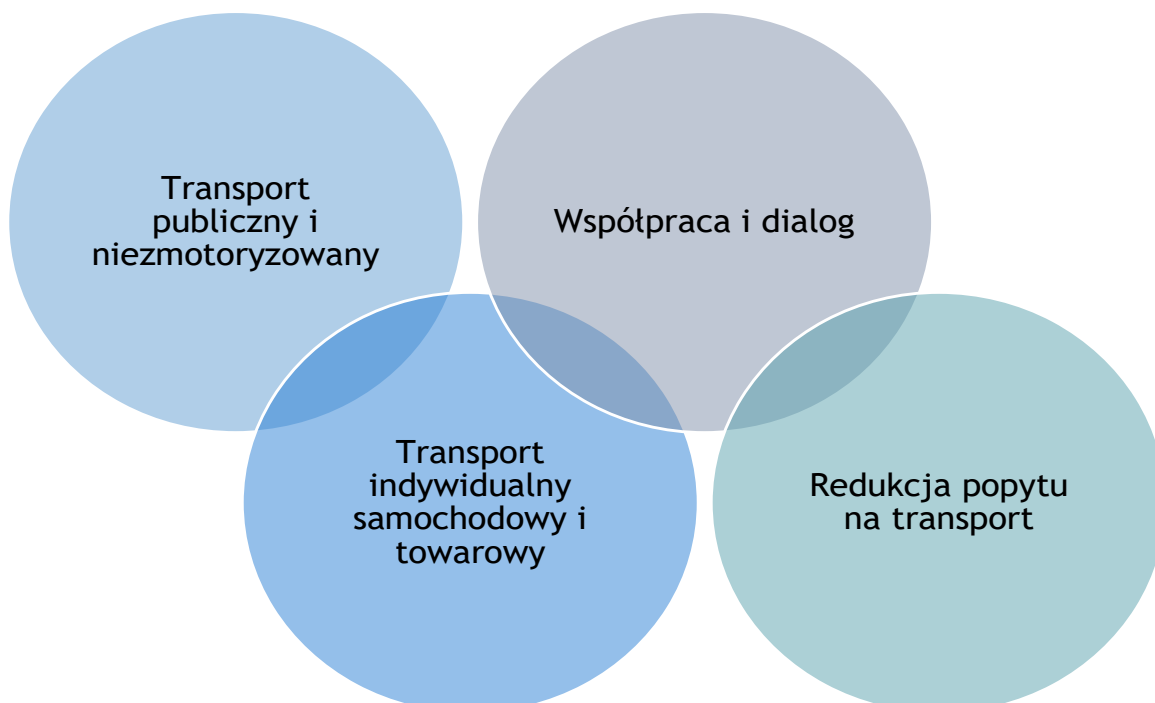


Tabela 7: Obszary i działania strategiczne oraz sposoby rozwiązania problemów w zakresie mobilności w Płocku

Transport publiczny i niezmotoryzowany		
DZIAŁANIE STRATEGICZNE		
Zintegrowany aglomeracyjny transport publiczny	Spójna sieć rowerowa	Bezpieczny i wygodny ruch pieszy
<p>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?</p> <p>2. Jak zachęcić pasażerów do systemu przesiadkowego?</p> <p>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.</p> <p>4. Analiza konsumenta komunikacji zbiorowej - korzystających i potencjalnie korzystających, popatrzeć na potrzeby, motywy decyzji i motywy zmian (przygotowanie do edukacji / zmiany nawyków) + analiza stopnia zaspokojenia potrzeb w poszczególnych grupach (racjonalne - pokrycie komunikacyjne, emocjonalne - jak zmienić zachowania).</p>	<p>1. Analiza - prognoza ruchu rowerowego, w szczególności uwzględnienie tego ruchu na styku Płocka i gmin.</p> <p>2. Ciągi magistralne - być może wyższe standardy niż zwykłe: szerokość, bezpieczeństwo rozwiązania (rowery, hulajnogi) - strategiczne podejście do planowania.</p> <p>3. Szlaki rowerowe turystyczne - wspólne oznaczenia i wytyczenie przechodzące przez kilka gmin.</p> <p>4. Współpraca w zakresie wytyczenia głównych ciągów komunikacyjnych (kręgosłup/szkielet), rozprowadzenie dróg wg kompetencji, zapewnienie ciągłości przez wszystkie gminy.</p> <p>5. Parkingi rowerowe, stojaki rowerowe - poczucie bezpieczeństwa pozostawienia prywatnego roweru na cały dzień.</p> <p>6. Standardy funkcjonalne (wygodna nawierzchnia, rozwiązania na skrzyżowaniach z drogami i chodnikami) dla sieci szkieletowej (wyraźne zalecenia) + oznakowanie kierunków komunikacyjnych (mapy, kierunkowskazy); uwzględnienie różnych uwarunkowań w zależności od możliwości (np. ścieżki leśne) + elementy obowiązkowej infrastruktury (wiaty, stojaki,</p>	<p>1. W jaki sposób wspierać osoby starsze w podróżach pieszych?</p> <p>2. Optymalizacja ruchu rowerowego / pieszego, analiza bezpieczeństwa - możliwości odseparowania ruchu.</p> <p>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.</p> <p>4. Bezpieczeństwo - doświetlenie miejsc dla pieszych, widoczność.</p> <p>5. Realny priorytet dla pieszych, analiza wyznaczonych miejsc parkingowych i likwidacja tych, które wpływają na zmniejszenie poczucia bezpieczeństwa.</p> <p>6. Przegląd ciągłości świateł dla pieszych, nie dla samochodów - analiza dla całego obszaru.</p>

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

<p>5. Wyznaczenie kluczowych punktów przesiadkowych dla całej aglomeracji, przygotowanie edukacji opartej na korzyściach systemu przesiadkowego (jakie są bariery korzystania z przesiadek - funkcjonalne, emocjonalne), w przypadku dużej optymalizacji kręgosłupa transportu zbiorowego - zaplanowanie +/- 6 miesięcy promocji/edukacji wokół zmiany.</p> <p>6. Kierunki rozwoju: wyznaczenia głównych linii i linii dojazdowych, analiza kosztów istniejących rozwiązań (koszty ponoszone przez różnych przewoźników) i prognozowanych + kosztów organizacyjnych + analiza możliwości pozyskiwania środków - analiza kosztów w podziale na koszty stałe i bieżące/zmienne.</p> <p>7. Promocja komunikacji autobusowej w postaci np. wyznaczenia buspasów / śluz w węzłach.</p> <p>8. Analiza ryzyka stopnia realizacji poszczególnych działań.</p> <p>9. Wsparcie dla transportu zeroemisyjnego (plan przejścia do roku X - jakiego?)</p> <p>10. Analiza integracji taryfowej + jednolitego nośnika (kodowanie różnych usług na jednym nośniku): taryfa biletowa uzależniona od rzeczywistego czasu/długości przejazdu (dla całości aglomeracji).</p> <p>11. Analiza integracji z koleją (miejsca przesiadkowe, wspólna taryfa) + większe wykorzystanie dworca / unifikacja / optymalizacja dwóch dworców.</p> <p>12. Jak rozmawiać z przemysłem, w tym w szczególności z Orlenem - w tym zakresie komunikacji zbiorowej?</p>	<p>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>	
--	---	--

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

Współpraca i dialog	
DZIAŁANIE STRATEGICZNE	
Zarządzania i współpraca w ramach całej aglomeracji	Edukacja mieszkańców dot. aglomeracji, jej wizji i rozwoju oraz zmian nawyków transportowych
<p>1. Jakie są możliwości współpracy w kontekście istniejącego stanu prawnego w poszczególnych obszarach? Nie tylko na poziomie władarzy, ale jak wprowadzić interdyscyplinarność na poziomie specjalistów / urzędników / firm: zespoły interdyscyplinarne do poszczególnych obszarów, inspektorzy odpowiedzialni za obszary.</p> <p>2. Czy zarządzanie i współpraca powinna przyjąć formę zinstytucjonalizowaną czy luźną, jeżeli luźną (porozumienie), to w jakiej formie:</p> <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 jedno gminnego, szerszego spojrzenia na temat (rowery, komunikacja zbiorowa)? <p>3. Jaka jest wizja rozwoju aglomeracji Płockiej, jak przekłada się na poszczególne elementy (mobilność, planowanie przestrzenne): wizja → cele strategiczne → cele operacyjne → narzędzia</p> <p>4. Jak rozmawiać z biznesem, w tym w szczególności z Orlenem? Jak zaangażować ich w akcje</p>	<p>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).</p> <p>2. Jak umniejszyć rolę samochodów w miejscowościach?</p> <p>3. Jasna komunikacja priorytetów ruchu w mieście (pieszy/rowerzysta vs. Auto):</p> <ul style="list-style-type: none"> - prawdziwy dialog, nie demotywowanie, - przypisanie roli w dialogu aktywistom społecznym/NGO.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

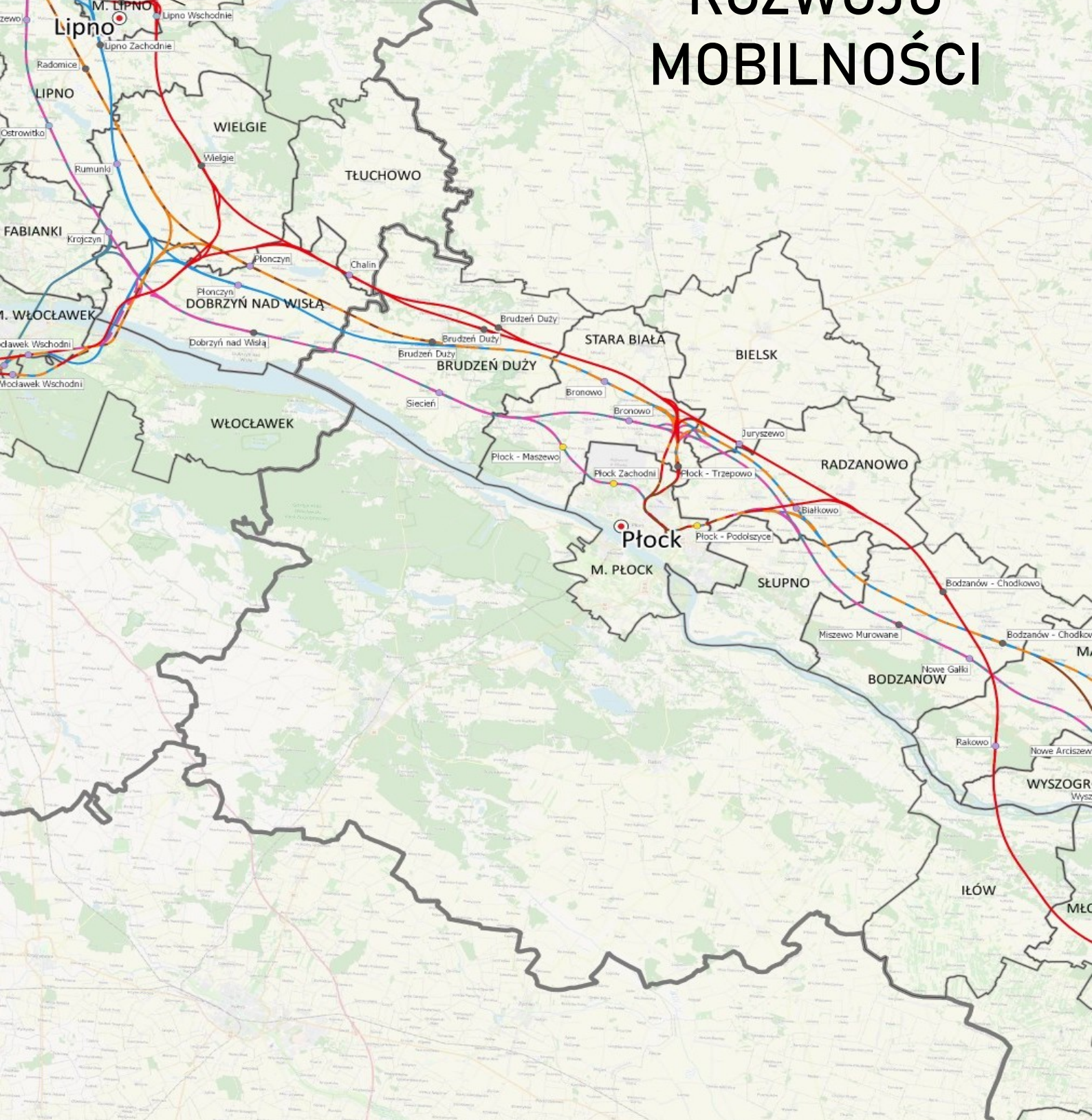
<p>promocyjne dotyczące ochrony środowiska?</p> <p>5. Jak budować dialog z mieszkańcami (zmiana nawyków transportowych)?</p> <p>6. W jaki sposób wykorzystać Związek Gmin Regionu Płockiego?</p>	
--	--

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

Źródło: Warsztaty scopingowe w Płocku

SCENARIUSZE ROZWOJU MOBILNOŚCI

granica analizowanego projektu



Źródło: <https://sway.office.com/bOdWtQ1RMSskilWD> (dostęp 15.05.2023 r.)

3. SCENARIUSZE ROZWOJU MOBILNOŚCI

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

Tabela 8: Kluczowe elementy wpływające na scenariusze rozwoju mobilności

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

Świadomość zachowań komunikacyjnych

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

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

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

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

Legislacja ogólnokrajowa nie wykształciła rozwiązań umożliwiających skuteczne działanie w miejskich obszarach funkcjonalnych. Samorządowcy z Obszaru Funkcjonalnego Miasta Płocka swoje działania organizacyjne kształtują w zakresie bieżących potrzeb gminy odpowiadając na silne głosy społeczne, dotyczące wsparcia określonych rozwiązań komunikacyjnych. Po kolejnych próbach reform w zakresie planowania przestrzennego i długich uzgodnieniach w zakresie kształtowania ładu przestrzennego brak jest uregulowań wspierających oszczędne gospodarowanie przestrzenią. Suburbanizacja przybrała na sile, przez co samorzady wokół Płocka muszą przeznaczać zwiększone środki na rozbudowę dróg lokalnych i infrastruktury, kosztem innych działów wydatków budżetowych (ograniczają m.in. kursowanie autobusów do minimum). Wobec nadal znacząco tańszych nieruchomości rolnych poza obszarami zabudowanymi, populacja zasiedlająca tereny podmiejskie powiększa się, a droga pokonywana przez mieszkańców nawet do podstawowych usług wydłużyła się. Tereny miejskie zabudowują się w dotychczasowym tempie, tak jak podmiejskie, jednak dotyczy to przede wszystkim terenów typu greenfield. Niekorzystne tendencje w zakresie ujemnego przyrostu naturalnego i migracji utrzymują się. W takiej sytuacji ruch samochodów osobowych wjeżdżających do Płocka zwiększa się.

Obostrzenia związane z występującymi działaniami chroniącymi przed rozwojem pandemii zagościły na stałe w Polsce, ale występują okresowo i są dłuższe, co zniechęca podróżnych do komunikacji publicznej.

Okres związany z trudnościami z dostępem do kopalnych źródeł energii i ich cenami utrzymuje się na relatywnie wysokim poziomie. Wprowadzane sukcesywnie nowe technologie i nośniki energii oraz inwestycje w ekologiczne źródła produkcji energii nie wpływają na zwiększenie ilości pojazdów zeroemisyjnych w ruchu. Powodem jest wzrost cen innych komponentów do produkcji pojazdów zeroemisyjnych. Na zakup nowych środków transportu stać coraz mniejszą grupę osób. Pojazdy silnikowe spalinowe stanowią nadal większość wśród użytkowanych pojazdów. Ceny zakupu paliw alternatywnych i energii elektrycznej utrzymują się również na wysokim poziomie.

Aktywność podmiotów gospodarczych na terenie obszaru funkcjonalnego spowolniła. Kryzys w branżach dominujących w MOF sprawił, że zwiększyła się ilość osób bezrobotnych. Pracodawcy wprowadzają również w zakresie funkcjonowania swoich przedsiębiorstw pracę zdalną dla chętnych pracowników.

Znany już przebieg trasy S10, która ma włączyć obszar miejski w sieć dróg szybkiego ruchu i odciążyć lokalne drogi od nadmiernego ruchu pojazdów indywidualnych, jednak brak jest środków finansowych na jej realizację. Wybudowana ulica Wyszogrodzka przy osiedlu Imielnica usprawniła komunikację pomiędzy osiedlami miasta a gminą Stupno, ale z uwagi na duże obciążenie ruchem komunikacja

autobusowa nie uzyskała priorytetu. Mieszkańcy obszaru pomimo wprowadzonych preferencji dla korzystających z parkingów P&R nie chcą z nich korzystać. Wpływ na to miała również bierna polityka komunikacyjna i parkingowa w całym MOF.

Wzrosła świadomość społeczna związana ze szkodliwym oddziaływaniem transportu spalinowego. Mieszkańcy MOF chętnie korzystają z rozbudowywanej podstawowej sieci rowerowej na terenie całego obszaru, jednak udział w codziennych miejskich podróżach rowerzystów utrzymuje się na niskim poziomie. Gminy podmiejskie nie zrealizowały sieci szkieletowej dróg rowerowych, przede wszystkim z uwagi na brak środków finansowych i problemy z uzgodnieniami. Płock nadal rozwija infrastrukturę rowerową i stosuje aktualne standardy dla infrastruktury rowerowej.

Miasto wprowadza zmiany w zakresie organizacji ruchu sprzyjające pieszym i rowerzystom, ale mają one charakter punktowy, nie ułatwiający całości podróży po mieście, w tym w jego centrum. Z uwagi na ograniczenia finansowe nie są budowane nowe drogi rowerowe, a lobby pro-samochodowe hamuje planowane zmiany w zakresie wprowadzenia ekostref i większej ilości zieleni w ciągach pasów drogowych.

Transport autobusowy pomimo modernizacji i wprowadzenia pojazdów zeroemisyjnych nie uzyskał zakładanej popularności. Przyczyniły się do tego ograniczenia w ilości pasażerów z uwagi na pandemię i niekonkurencyjna taryfa przewozowa. Godzina parkowania w SPP nadal jest dwa razy tańsza niż jednorazowy bilet autobusowy. Samorządy nie porozumiały się w zakresie zintegrowanego rozkładu jazdy autobusów samorządowych. Mieszkańcy mają problem w uzyskaniu informacji o ciągle zmieniających się odjazdach autobusów, które odjeżdżają z różnych przystanków. Przejazd, w którym trzeba korzystać z dwóch przewoźników jest dużo droższy i dłuższy niż podróżowanie własnym samochodem. Gminy podejmują działania w celu likwidacji wykluczenia komunikacyjnego na swoim terenie, jednak są to działania nieskoordynowane. Wobec braku finansowania ze strony gmin przejazdów autobusowych przewozy KM Płock zostają zawieszane w gminach ościennych.

Możliwość wypożyczania pojazdów na minuty przekonała część mieszkańców do rezygnacji z własnego samochodu.

W zakresie logistyki zostały wprowadzone zmiany lokalne, ale wobec braku nadzoru nad przestrzeganiem przepisów, ruch pojazdów przewożących towary jest uciążliwy w obszarach zurbanizowanych i powoduje znaczną ilość kolizji. Problemem pozostają duże pojazdy dostawcze, których nie udało się wyeliminować z codziennych dostaw na terenie miasta.

Pomimo wzrostu świadomości ekologicznej mieszkańców, górę w codziennych zachowaniach komunikacyjnych bierze „własna wygoda” i nadal dominuje chęć dojazdu bezpośrednio pod obiekt docelowy własnym samochodem.

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

3.2. Scenariusz II - scenariusz równomiernego rozwoju

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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

komunikację autobusową, jednak ograniczenia w ilości pasażerów z uwagi na pandemię i taryfa przewozowa stanowi komplikację dla części mieszkańców. Zwiększenie popularności transportu zbiorowego wynikało z wprowadzenia zintegrowanego rozkładu jazdy autobusów samorządowych udostępnionego dla mieszkańców. Okazało się, że wielu mieszkańców przyzwyczajonych w 2022 roku do podróżowania własnym samochodem nie знаło oferty przewozowej. Gminy podejmują działania w celu likwidacji wykluczenia komunikacyjnego na swoim terenie. Negocjowane są nowe warunki umów zawartych na bazie porozumienia Prezydenta Miasta Płocka z gminami MOF. Częstotliwość kursów, trasy przejazdów są dostosowywane do zmieniających się warunków i potrzeb mieszkańców. Zintegrowana informacja o transporcie publicznym, MaaS oraz powszechna możliwość wypożyczenia pojazdów przekonała część mieszkańców do rezygnacji z własnego samochodu.

W zakresie logistyki nastąpiły pozytywne zmiany - wszystkie firmy kurierskie, dostawcy usług i usługi miejskie realizowane są z wykorzystaniem zeroemisyjnych pojazdów. Problemem pozostają duże pojazdy dostawcze, których nie udało się wyeliminować z codziennych dostaw na terenie miasta. Na etapie ostatniej mili wykorzystywane są rowery cargo w centrum miasta.

Świadomość ekologiczna mieszkańców ewoluuje wraz ze zmianami w zakresie zagospodarowania centrum miasta i przyniosła zwiększenie ilości mieszkańców na terenie śródmiejskim. Wprowadzone zmiany w śródmieściu Płocka sprawiły, iż większość osób przemieszcza się pieszo, rowerem lub autobusem. Zmiany te wpłynęły na planowane wprowadzenie „Wizji Zero”, czyli zwiększenie bezpieczeństwa w transporcie i brak ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych.

Scenariusz ten jest jak najbardziej pożądany dla wszystkich mieszkańców MOF Płocka oraz wpływa pozytywnie na jakość ich życia. Pozytywnym zmianom będą natomiast towarzyszyły podwyższone koszty zakupu energii i paliw, a co za tym idzie również taryfy przewozowej. Bariery finansowe, będą również występowały po stronie administracji lokalnej i rządowej. Scenariusz wymaga zwiększenia zasobów przeznaczonych na działania związane z mobilnością miejską.

3.3. Scenariusz III - scenariusz ekorozwoju

MOF Płocka po początkowych trudnościach organizacyjno-legislacyjnych ukształtowany zostaje w oparciu o główne jednostki osadnicze, które przygotowują dotychczas niezagospodarowane obszary w kierunku kompaktowych obszarów zabudowy. Działania w zakresie planowania przestrzennego chronią już obszary rolne i cenne przyrodniczo przed suburbanizacją i rozproszoną zabudową. Obszary zurbanizowane rozwijają się z zachowaniem przyjaznych do zamieszkania wskaźników zabudowy wielorodzinnej i jednorodzinnej. Obszary zurbanizowane zwiększają swoją wielofunkcyjność, przez co lokalne podróże transportowe skróciły swój dystans pokonywanych kilometrów w zakresie zaspokajania codziennych potrzeb.

Perturbacje związane z pandemią nie występują już z takimi efektami jakie miały miejsce na początku lat 20-tych. Szybsze badania nad wirusami, efektywne wdrażanie szczepień i eliminacji szkodliwych wirusów sprawiły, że kontakty międzyludzkie nie są ograniczane przez cały rok.

Przez początkowy okres związany z trudnościami z dostępem do kopalnych źródeł energii i ich cenami, nowe technologie i nośniki energii oraz inwestycje w ekologiczne źródła produkcji energii, w tym bezpieczna energia atomowa, pozwoliły ustabilizować ceny energii i paliw. Pojazdy silnikowe zeroemisyjne zdominowały udział w rynku użytkowanych pojazdów, pojazdy w ruchu miejskim należące do przedsiębiorców to już w 90% pojazdy zeroemisyjne.

Aktywność podmiotów gospodarczych na terenie miasta wpływa pozytywnie na rozwój miasta. Szczególnie istotne mają znaczenie przekształcenia branżowe w przemyśle, które zmniejszyły ilość emisji szkodliwych substancji do powietrza, przy jednoczesnym zwiększeniu produktywności i

rozwoju firm i podmiotów kooperujących. Pracodawcy wprowadzają, również w zakresie funkcjonowania swoich przedsiębiorstw, pracę zdalną dla chętnych pracowników. Dzięki temu zaobserwowano spadek liczby samochodów spalinowych w obszarach najbardziej zurbanizowanych.

Trasa S10 włączyła obszar miejski w sieć dróg szybkiego ruchu i odciążała lokalne drogi od nadmiernego ruchu pojazdów indywidualnych. Wybudowana ulica Wyszogrodzka przy osiedlu Imielnica usprawniła komunikację pomiędzy osiedlami miasta a gminą Słupno, a także umożliwiła wprowadzenie priorytetowej komunikacji autobusowej. Popularność parkingów P&R jest na optymalnym poziomie, dzięki m.in. kampaniom informacyjnym prowadzonym przez gminy sąsiednie.

Wzrosła świadomość społeczna związana ze szkodliwym oddziaływaniem transportu spalinowego. Mieszkańcy MOF chętnie korzystają z rozbudowanej i spójnej podstawowej sieci rowerowej na terenie całego obszaru. Drogi rowerowe w założonym horyzoncie czasowym zostały wykonane zgodnie ze standardami dla infrastruktury rowerowej i są wyposażone we wszelkie udogodnienia w tym miejsca obsługi rowerzystów.

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

Transport autobusowy, po wprowadzeniu wyłącznie autobusów zeroemisyjnych, w 2035 roku uzyskał najwyższy priorytet przejazdu, co skłoniło wielu mieszkańców regionu do podróżowania codziennie komunikacją autobusową, również z uwagi na szybszy dojazd do miejsc docelowych. Trend związany z popularnością transportu zbiorowego zapoczątkował zintegrowany rozkład jazdy udostępniony mieszkańcom. Okazało się, że wielu mieszkańców przyzwyczajonych w 2022 roku do podróżowania własnym samochodem nie znalazło oferty przewozowej. Gminy podejmują działania w celu likwidacji wykluczenia komunikacyjnego na swoim terenie. Negocjowane są nowe warunki umów zawartych na bazie porozumienia Prezydenta Miasta Płocka z gminami MOF. Częstotliwość kursów, trasy przejazdów oraz ceny są dostosowywane do zmieniających się warunków i potrzeb mieszkańców. Zintegrowana informacja o transporcie publicznym, MaaS oraz powszechna możliwość wypożyczania pojazdów przekonała część mieszkańców do rezygnacji z własnego samochodu.

Dzięki wprowadzeniu rozwiązań związanych z logistyką miejską, zmniejszyła się ilość dużych pojazdów dostawczych na terenie miasta. Hurtownice i centra logistyczne umożliwiają dostarczenie produktów i usług zoptymalizowanymi pojazdami, a dodatkowo na etapie ostatniej mili wykorzystywane są rowery cargo w centrum miasta.

Świadomość ekologiczna mieszkańców wraz ze zmianami w zakresie zagospodarowania centrum miasta przyniosła zwiększenie liczby mieszkańców na terenie śródmiejskim. Zmiany te wpłynęły na realizację tzw. „Wizji Zero”, czyli zwiększenie bezpieczeństwa w transporcie i brak ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych.

Scenariusz ten jest jak najbardziej pożądanym dla wszystkich mieszkańców MOF Płocka oraz wpływa pozytywnie na jakość ich życia. Jednak jest on bardzo trudny do osiągnięcia z uwagi na mogące zaistnieć bariery finansowe, ale również szereg działań związanych ze złożonością procesów związanych z rezygnacją z indywidualnych zachowań komunikacyjnych, skupionych przede wszystkim na prywatnych samochodach osobowych. Scenariusz wymaga koncentracji zasobów na działaniach związanych z mobilnością miejską.

3.4. Wybór ścieżki działania - scenariusza

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

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

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

| Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

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

WSPÓLNA WIZJA ROZWOJU



4. WSPÓLNA WIZJA ROZWOJU

Na podstawie wybranego scenariusza II - równomiernego rozwoju określona została wizja rozwoju. Realizacja wybranego scenariusza będzie miała pozytywny wpływ na jakość życia mieszkańców MOF Płocka. Pozytywnym zmianom będą natomiast towarzyszyły podwyższone koszty zakupu energii i paliw, a co za tym idzie również taryfy przewozowej. Bariery finansowe, będą również występowały po stronie administracji lokalnej i rządowej. Scenariusz wymaga zwiększenia zasobów przeznaczonych na działania związane z mobilnością miejską.

Wykreowanie wspólnej wizji MOF Płocka wiąże się z odpowiedzią na pytanie jakich zmian w naszym otoczeniu potrzebujemy, żeby podróżować bezpieczniej, wygodniej i zdrowo. Przeprowadzone warsztaty scopingowo - diagnostyczne SUMP oraz ankieta mobilnościowa pozwoliły na stworzenie spójnego i sprawnie funkcjonującego obrazu miasta i MOF Płocka zapewniającego oczekiwany przez mieszkańców poziom mobilności. Wizja Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Płocka brzmi:

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

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



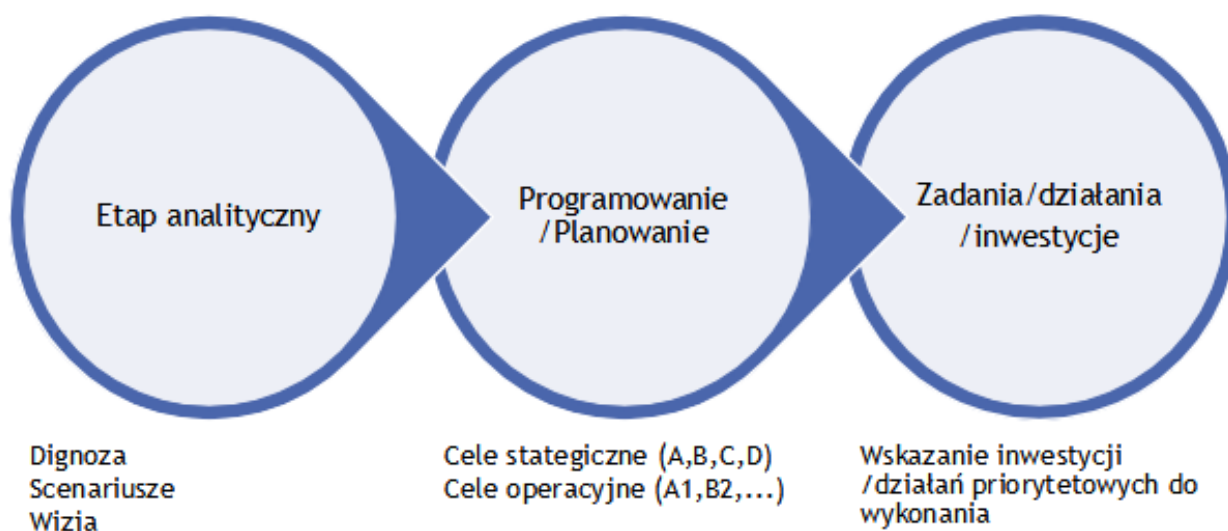
JAK
BĘDZIEMY
DZIAŁAĆ?

5. JAK BĘDZIEMY DZIAŁAĆ?

5.1. Cele strategiczne i operacyjne

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

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



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

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

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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Rysunek 16: Cele strategiczne i operacyjne SUMP dla MOF Płocka



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

5.1.1. Cel Strategiczny A - Wsparcie dla mikromobilności

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



Tabela 9: Główne zadania w ramach celu strategicznego A

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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

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

5.1.2. Cel Strategiczny B - Rozwój transportu zbiorowego

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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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



Tabela 10: Główne zadania w ramach celu strategicznego B

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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

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

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

5.1.3. Cel Strategiczny C - Wysoka jakość zamieszkania

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



Tabela 11: Główne zadania w ramach celu strategicznego C

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

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

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

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

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



Tabela 12: Główne zadania w ramach celu strategicznego D

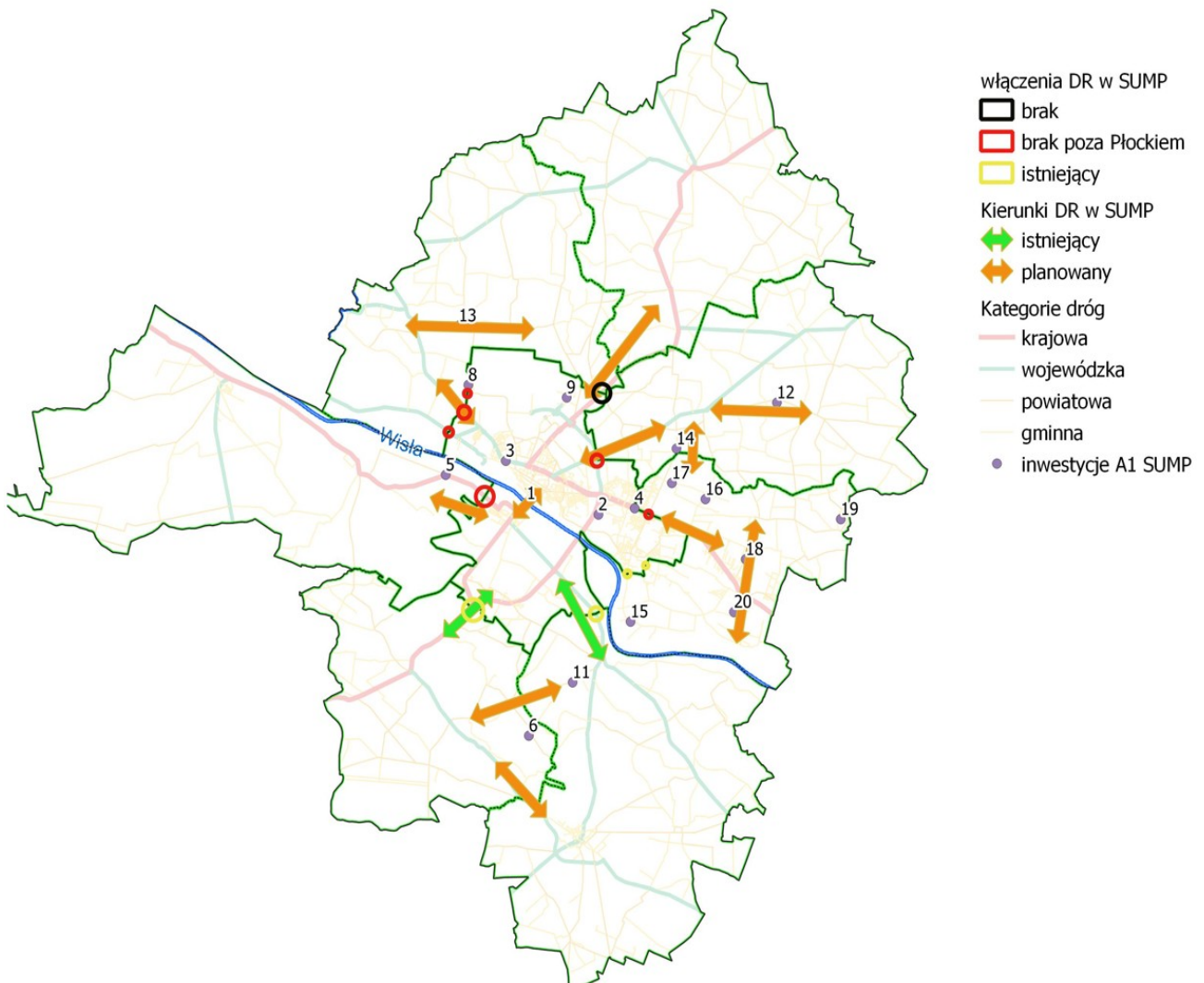
D.	Efektywna organizacja i współpraca na rzecz mobilności miejskiej w MOF
D1.	Trwała współpraca samorządowa na rzecz aktywnej mobilności miejskiej
D1.1.	Organizowanie współpracy samorządowej
D1.2.	Bieżące informowanie się o wzajemnych działaniach
D2.	Edukacja mieszkańców w zakresie podróżowania po MOF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

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

5.2. Obszary realizacji zadań

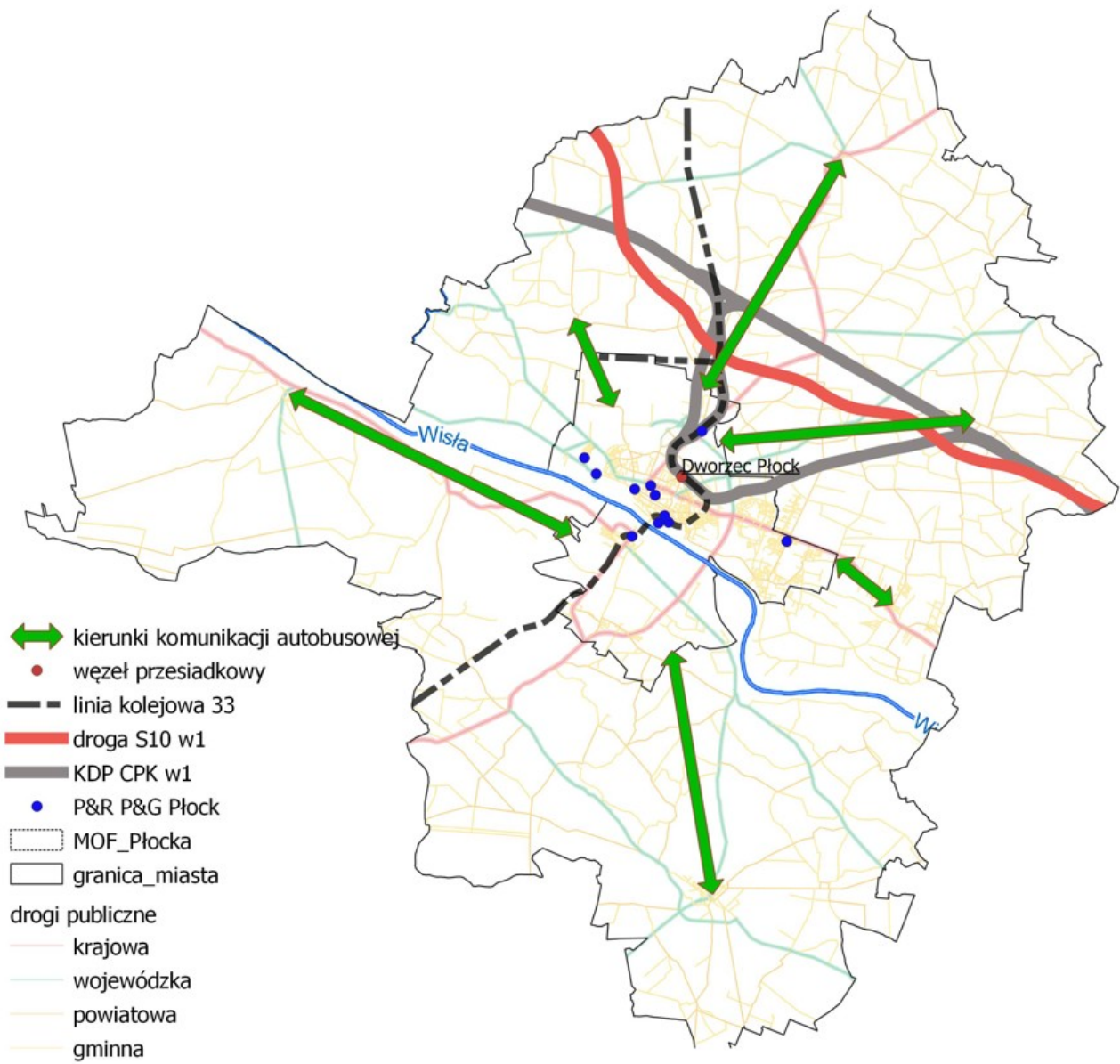
Dla zaprezentowanych zadań związanych z realizacją dróg rowerowych, kreowaniem spójnej polityki transportowej oraz rozwojem przestrzeni dla pieszych na terenie MOF Płocka opracowane zostały obszary inwestycji w ramach SUMP.

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



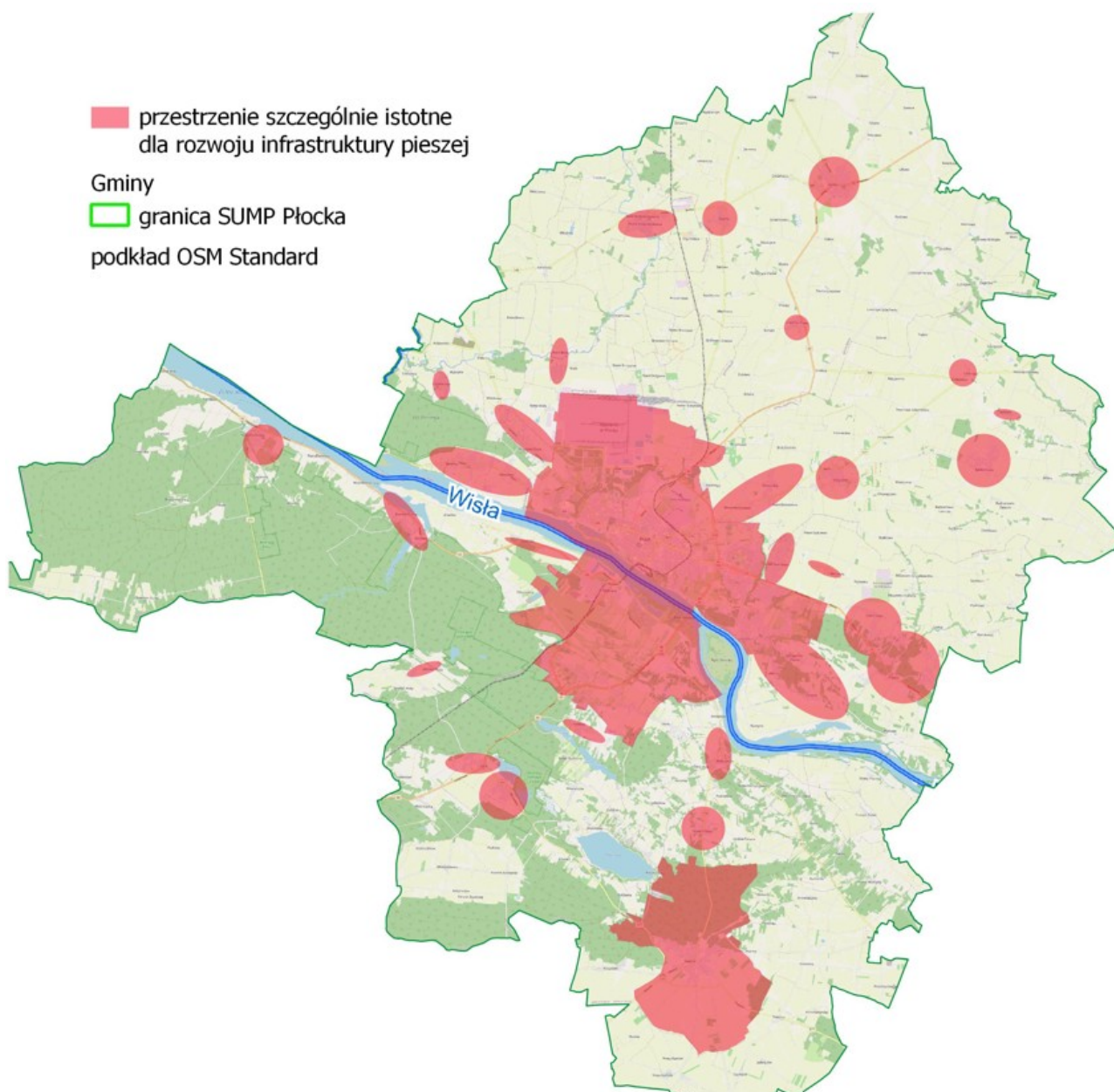
Źródło: Opracowanie Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka

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



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

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



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



REALIZACJA PLANU

6. REALIZACJA PLANU

6.1. Kto odpowiada za realizację tego Planu?

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

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

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

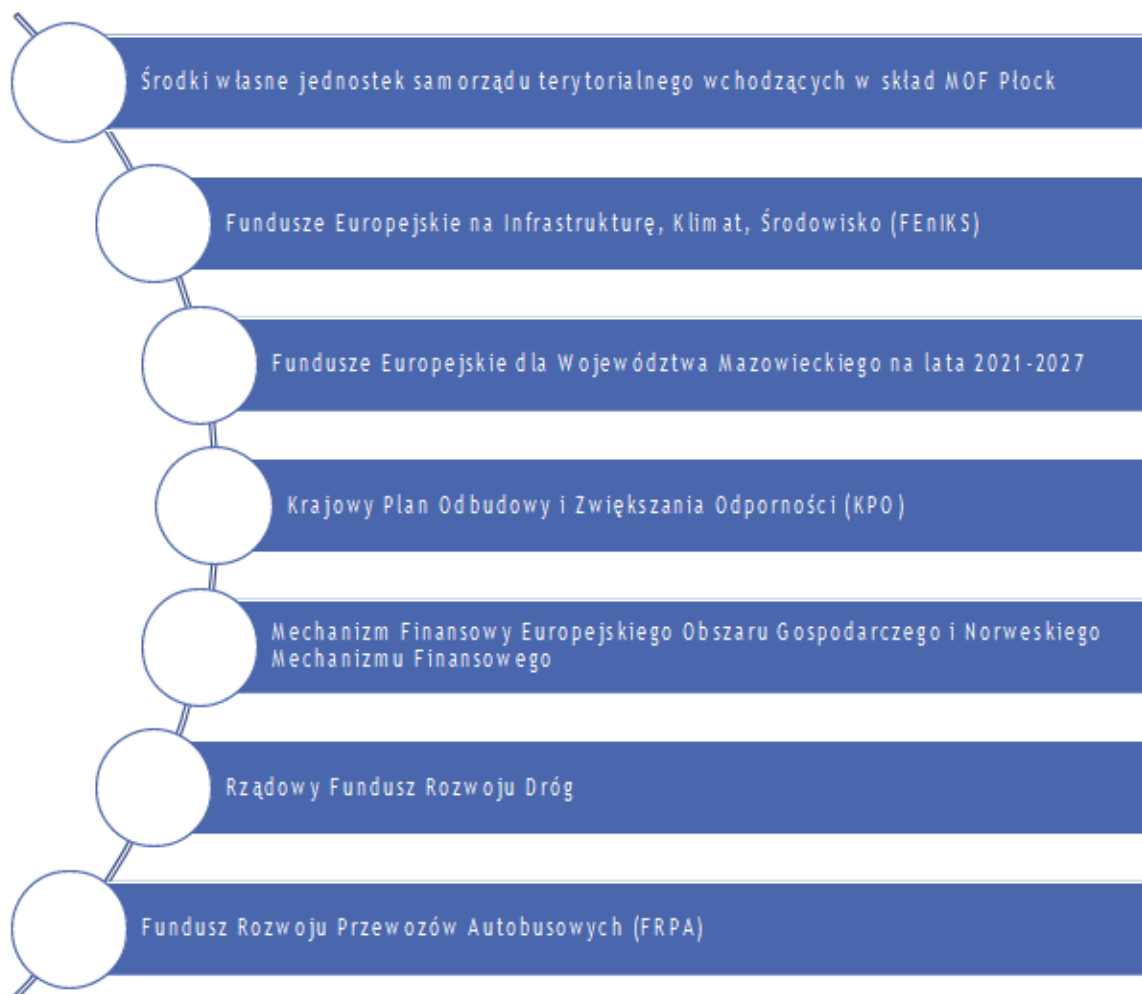
6.2. Źródła finansowania

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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

Poniżej przedstawiono potencjalne źródła finansowania inwestycji.



6.3. Finansowanie poszczególnych zadań

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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

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

6.4. Integracja działań

Powyższy harmonogram stanowi pewną bazę do utworzenia w ramach realizacji poszczególnych celów operacyjnych określonych pakietów działań. Każdy pakiet składa się z konkretnych, uzupełniających się zadań przyporządkowanych do danych celów operacyjnych. Takie pogrupowanie pozwala osiągnąć efekt synergii, co przyczynia się do osiągnięcia lepszego efektu przy wprowadzeniu konkretnej zmiany diagnozowanego problemu.

Przedstawiona integracja działań pozwoli na urzeczywistnienie osiągnięcia celów i umożliwi realizację celów obranych w dokumentach wyższego rzędu (międzynarodowych, krajowych i regionalnych).

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

Tabela 14: Pakiety działań w ramach SUMP

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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

publicznych przyjazne dla osób z ograniczoną mobilnością, odpowiednie zarządzanie polityką parkingową, wsparcie logistyki miejskiej, opracowanie ZMR

2023-2030	Wzrost świadomości na temat zrównoważonej mobilności miejskiej	rozwój systemu MaaS, współpraca wszystkich JST, edukacja mieszkańców, spójna polityka transportowa
2027-2030	Działania związane z ograniczeniem emisji spalin	zeroemisyjność pojazdów, lepsza jakość powietrza
2024-2028	Działania związane z ochroną środowiska przyrodniczego	ograniczenie hałasu komunikacyjnego, racjonalne planowanie przestrzenne, błękitno-zielona infrastruktura

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

JAK BĘDZIEMY MONITOROWAĆ POSTĘPY?



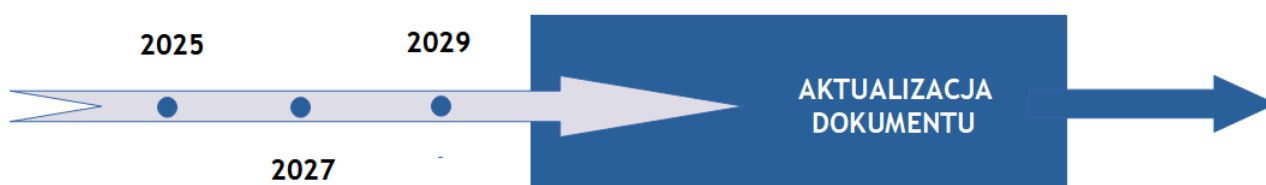
7. JAK BĘDZIEMY MONITOROWAĆ POSTĘPY?

7.1. Monitoring i ewaluacja

Opracowanie SUMP pociąga za sobą konieczność jego okresowego przeglądu i aktualizacji ze względu na zmieniające się uwarunkowania społeczne, gospodarcze czy przyrodnicze. W związku z tym zmianie ulegają działania i zadania zawarte w dokumencie oraz harmonogram wykonania poszczególnych zadań. Dlatego też założenia SUMP dla MOF Płocka będą monitorowane przy udziale wszystkich JST i zatwierdzone na posiedzeniu Zespołu do wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Płocka i jego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Powołany Zespół powinien być rozwijany w oparciu o istniejący Wydział Strategii, Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Płocka i składać się z przedstawicieli innych wydziałów merytorycznych odpowiedzialnych za organizację transportu publicznego, urbanistyki i planowania przestrzennego, współpracę z kolejną, transport rowerowy i ruch pieszcy, zarządzanie infrastrukturą drogową i przystankową, politykę parkingową, bezpieczeństwo ruchu drogowego i organizację ruchu, partycypację, promocję i edukację. Zespół powinien ściśle współpracować z wydziałami merytorycznymi odpowiedzialnymi za powyższe zadania w poszczególnych gminach MOF Płocka. Ponadto powinna zostać ustalona częstotliwość spotkań, np. raz na kwartał. Zespół powinien posiadać umocowanie w strukturach Urzędu Miasta. Gminy MOF Płock będą partycypowały merytorycznie w monitorowaniu postępów realizacji Planu. W przypadku powołania związku lub innej struktury integrującej działania na obszarze MOF Płock, zadanie z zakresu monitorowania i wdrażania zrównoważonej mobilności, powinno zostać przejęte przez powołaną strukturę.

Efekty realizacji celów szczegółowych będą monitorowane co dwa lata. Poniżej przedstawiono częstotliwość monitorowania celów szczegółowych SUMP dla MOF Płocka oraz kompleksową aktualizację dokumentu.



7.2. Aktualizacja dokumentu

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

W przypadku zmiany ustaleń dokumentów strategicznych i planistycznych wyższego rzędu (np. zasięg obszaru funkcjonalnego w strategii województwa), powinno dokonać się kompleksowej aktualizacji dokumentu zgodnie z pełnym procesem sporządzenia SUMP, opisanym powyżej.

Dopuszcza się doraźne zmiany dokumentu SUMP w zakresie zadań, które będą wpisywały się w cele strategiczne i operacyjne, według konieczności wskazanej przez partnerów porozumienia SUMP. Niedopuszczalne jest zmiana celów strategicznych oraz operacyjnych w ramach doraźnych aktualizacji/zmian.

7.3. Wskaźniki

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

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

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



7.3.1. Wskaźniki rezultatu - wskaźniki SUMI³

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

- Wskaźnik dostępności
- Wskaźnik bezpieczeństwa



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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Wskaźnik emisji gazów cieplarnianych oraz wskaźnik zanieczyszczenia powietrza nie został wyliczony z powodu fragmentaryzacji danych. Do oszacowania tych wartości niezbędne jest opracowanie Zintegrowanego Modelu Ruchu dla MOF Płocka, co stanowi jedno z zadań do realizacji w ramach tego dokumentu.

W tabeli poniżej przedstawiono wartości bazowe wskaźników rezultatu oraz pożądane wartości docelowe dla okresu operacyjnego (2030 rok) oraz horyzontalnego (2035 rok).

Tabela 15: Wskaźniki rezultatu

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

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

Wskaźnik dostępności do publicznego transportu zbiorowego dla całego obszaru wynosi 57%, najwyższy sięgający ponad 80% jest w Płocku, gdzie 76% mieszkańców ma przystanek autobusowy w odległości 5 minut od miejsca zamieszkania z liczbą połączeń powyżej 10 na godzinę. W pozostałych gminach mieszkańcy mają zróżnicowany dostęp do przystanków, a połączenia autobusowe z danego przystanku realizowane są rzadziej niż 4 razy na godzinę. Tylko w gminie Łąck są dwa przystanki z autobusami kursującymi częściej. Najniższy wskaźnik dostępności jest w Gminie Bielsk i Radzanowo, w pozostałych gminach oscyluje wokół 25-32%. Tylko niewielki odsetek mieszkańców ma dostęp do przystanków kolejowych w odległości mniejszej niż 10 minut drogi, ze względu na istnienie tylko 4 stacji kolejowych i 1 przystanku kolejowego na terenie MOF Płocka oraz słabe połączenia z innymi miastami. Dlatego też ten rodzaj transportu nie stanowi żadnej alternatywy dla samochodu czy przejazdów autobusowych. Oznacza to, że gminy MOF są słabo skomunikowane i konieczne jest podjęcie konkretnych działań na określonych obszarach.

Plany MOF Płocka odnośnie kształtowania się wskaźnika dostępności do publicznego transportu zbiorowego skupiają się na utrzymaniu obecnej wartości. Spowodowane jest to wzrostem cen nośników energii i paliw, które mają wpływ na ilość wozokilometrów wykonywanych w ramach pracy przewozowej. Kluczową wartością organizowania transportu publicznego jest utrzymanie obsługi komunikacją autobusową w sposób trwały i czytelny dla użytkownika. Na korzystanie z transportu publicznego negatywnie wpływają ciągłe zmiany operatorów, firm przewozowych czy likwidowanie istniejących linii pozamiejskich. Przykładem takich działań może być dofinansowanie z poziomu rządowego przewozów autobusowych, które uniemożliwiło świadczenie usług dla komunikacji miejskiej. To wszystko natomiast stanowi zagrożenie dla dalszego funkcjonowania i rozwoju komunikacji autobusowej.

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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

mieszkańców MOF Płocka i kształtuje się na poziomie 2,84. Świadczy to o bardzo wysokim poziomie bezpieczeństwa drogowego na terenie MOF Płocka. Dla porównania ten sam parametr dla powiatu płockiego wynosi 11,78, dla województwa mazowieckiego 6,92, a dla Polski 5,94.

Na terenie MOF Płocka będzie wdrażana polityka w zakresie "Wizji Zero", czyli braku ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych, co będzie miało odzwierciedlenie w poziomie wskaźnika bezpieczeństwa drogowego. Będzie to możliwe do osiągnięcia poprzez realizację zadań zapisanych w niniejszym dokumencie.

7.3.2. Wskaźniki produktu

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

Tabela 16: Wskaźniki produktu

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

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

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

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

7.3.3. Wskaźniki trendu

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

Tabela 17: Wskaźniki trendu

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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

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

SPIS TABEL, RYSUNKÓW

Spis tabel

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

Spis rysunków

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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

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

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik nr A - Raport Strategiczno-Diagnostyczny dla MOF Płocka

Załącznik nr B - Podsumowanie ankiety mobilnościowej „Aktywne i ekologiczne środki transportu”

Załącznik Nr 2 do uchwały Nr 455/XLIX/23
Rady Gminy Stara Biała
z dnia 28 grudnia 2023 r.



Mobilność w Płocku i okolicy

Wyniki ankiety z czerwca 2022 – Aktywne i ekologiczne środki transportu

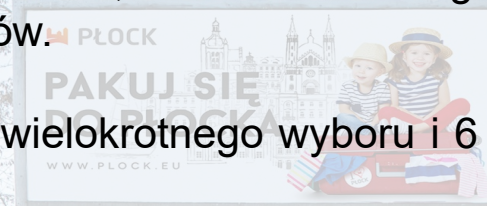
Wstęp do ankiety mobilnościowej

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

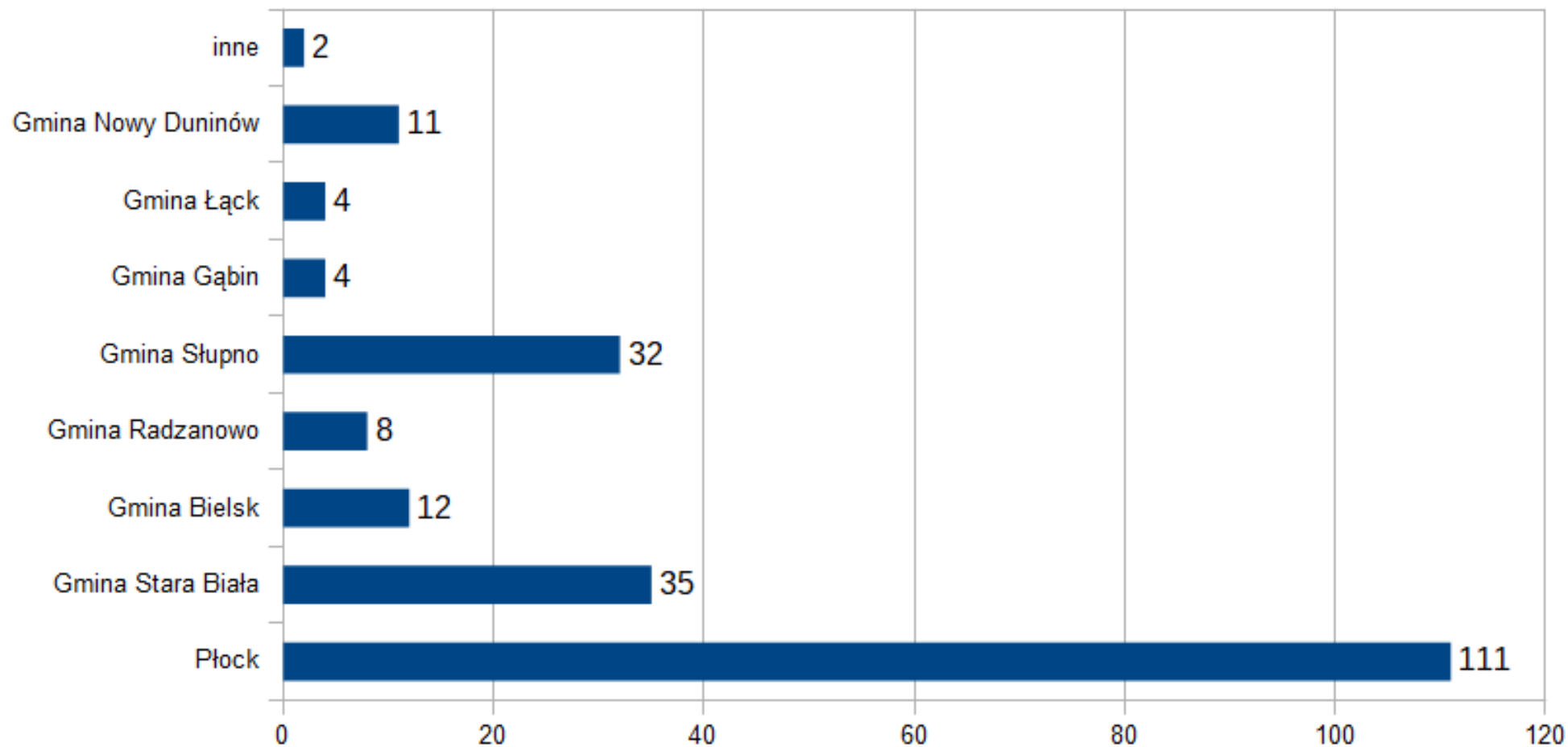
Ankieta zawierała 11 pytań, w tym 5 obowiązkowych pytań zamkniętych wielokrotnego wyboru i 6 pytań otwartych.

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

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



Jakie jest Twoje miejsce zamieszkania?



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.

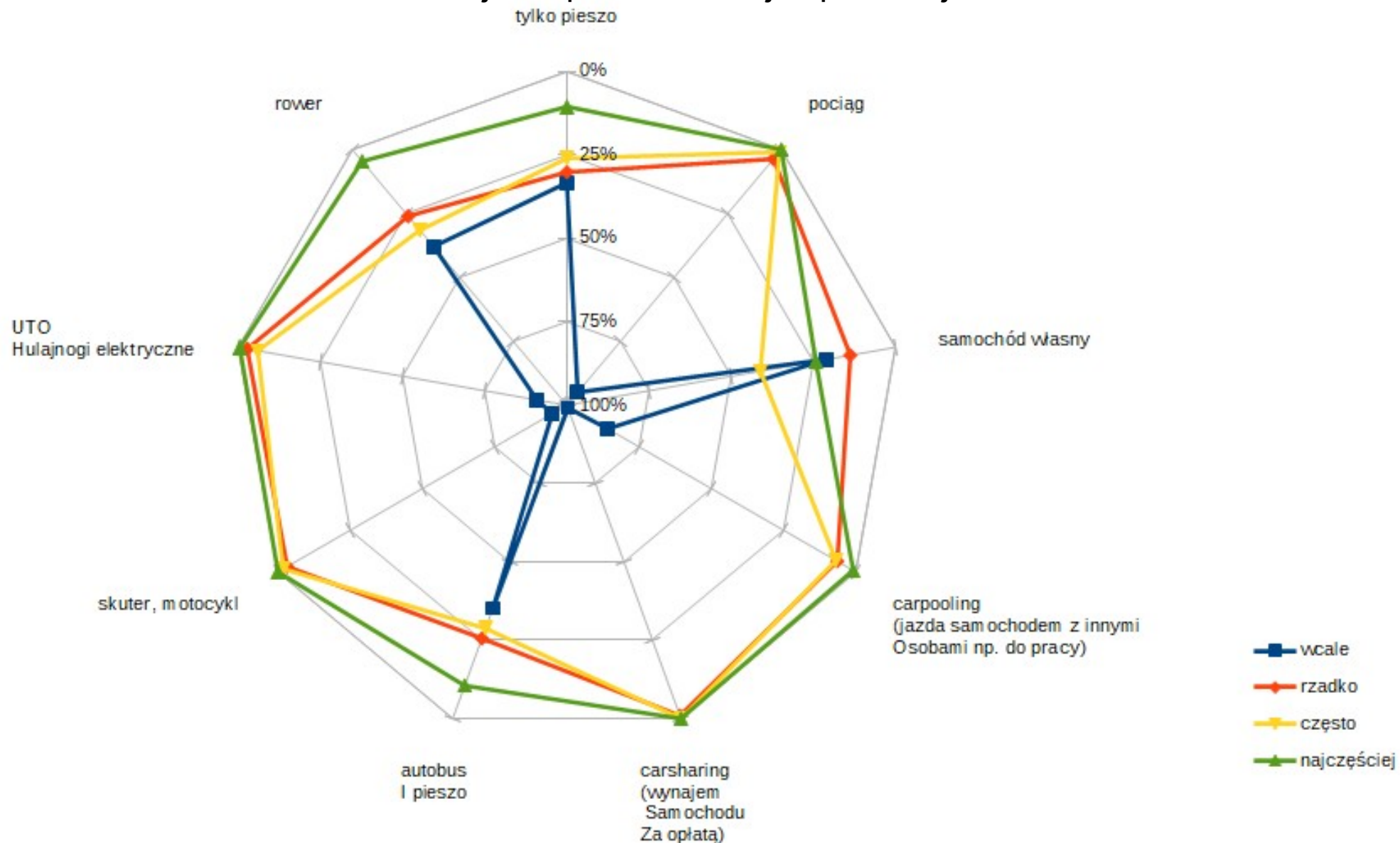
Podróże **autobusem oraz pieszo** kształtują się podobnie jak same podróże piesze: 11% przemieszcza się tak najczęściej, 29% często, 26% tylko 1 lub 2 razy w tygodniu, a 35% korzysta z innych środków transportu.

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.

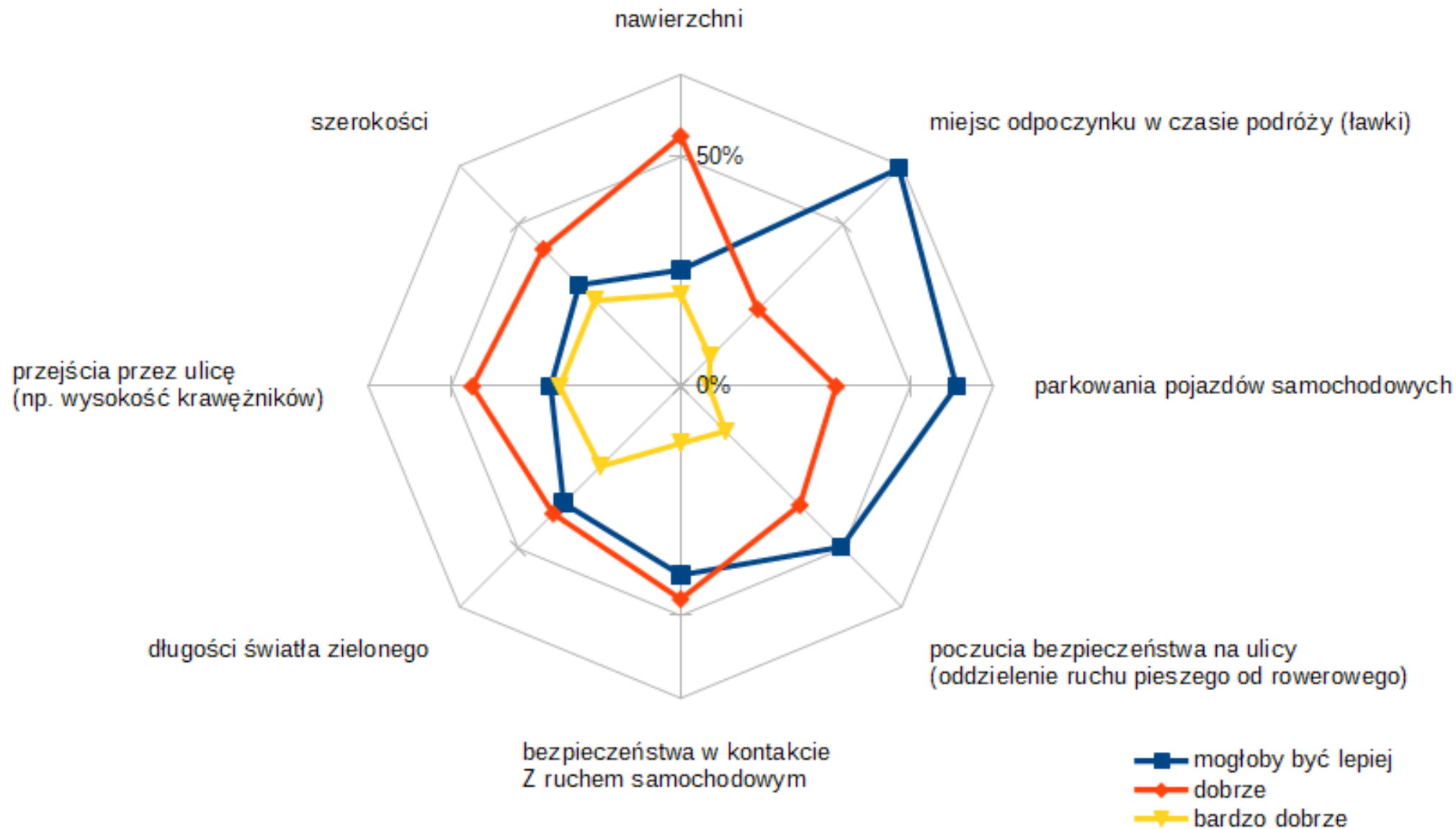
42% osób uważa, że aktywne podróżowanie pieszo mogłoby być dużo przyjemniejsze po zwiększeniu ilości miejsc do odpoczynku w czasie podróży (67% głosów) oraz ograniczenia i zmiany sposobu parkowania pojazdów samochodowych (60%).

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?

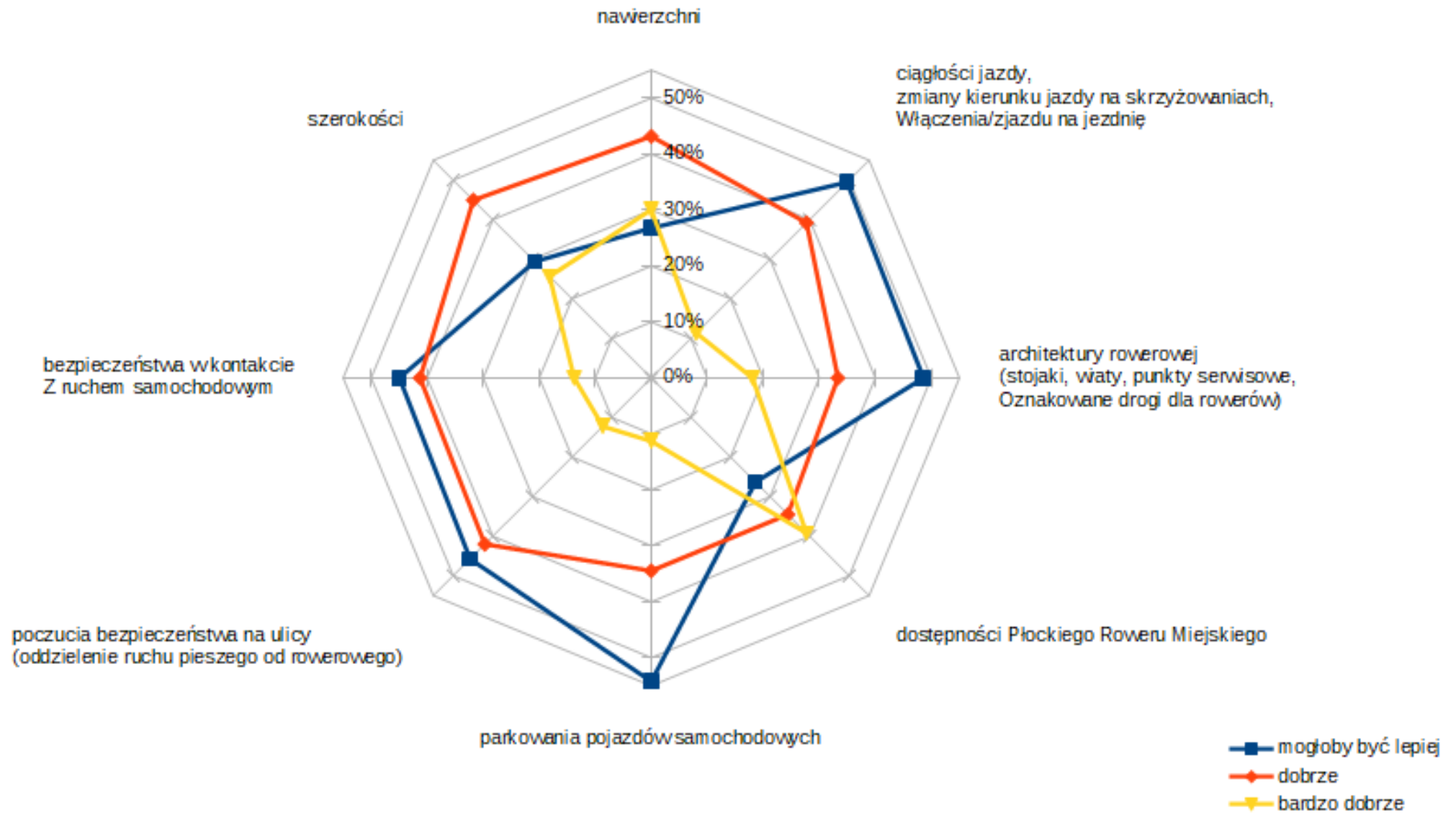
20% badanych jest bardzo zadowolona z jakości obecnej infrastruktury rowerowej. Ankietowani najlepiej oceniają dostępność Płockiego Roweru Miejskiego (39% głosów), nawierzchnię (30%) oraz szerokość ścieżek rowerowych (26%).

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:



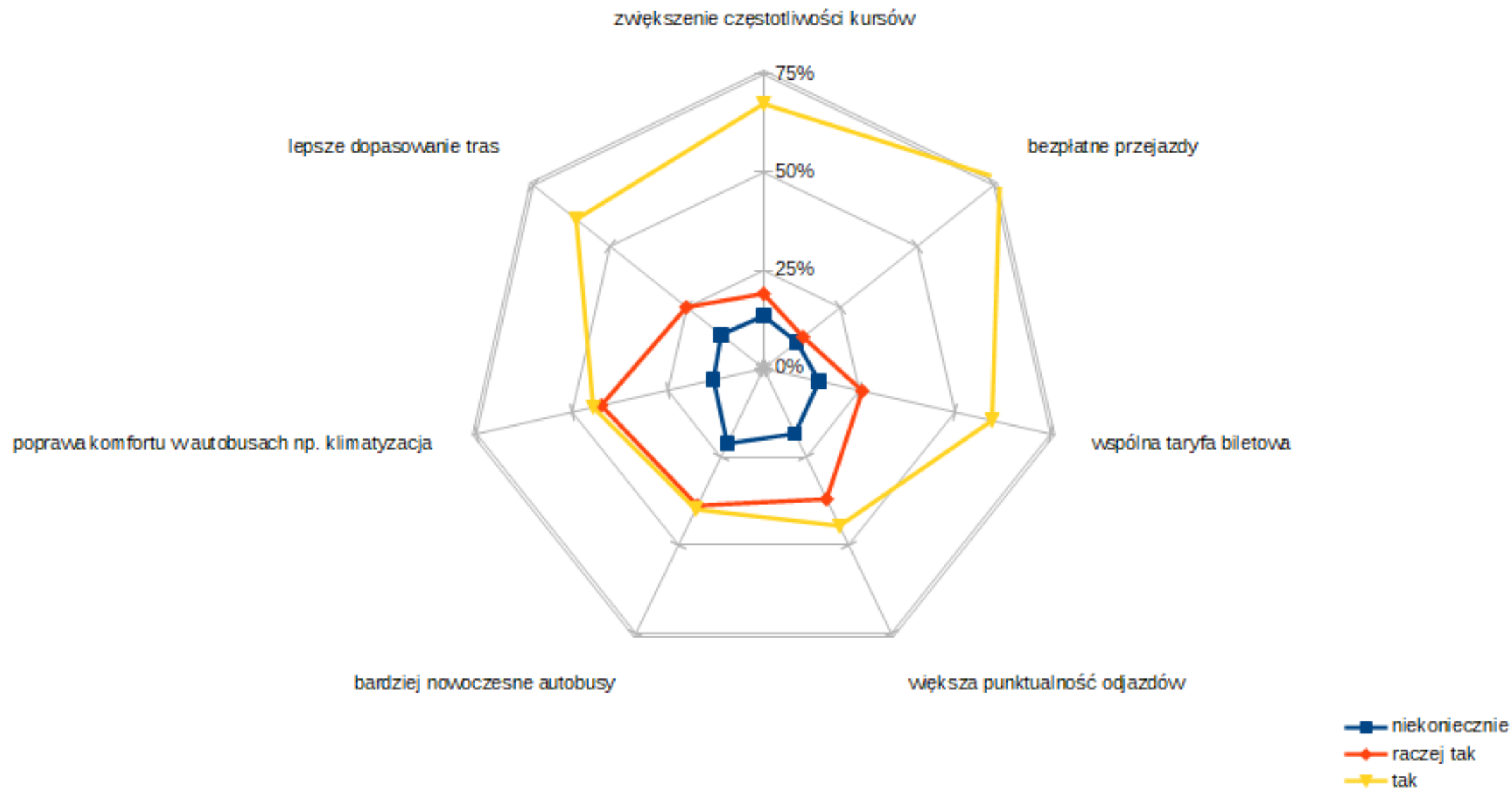
Co i w jakim stopniu zachęciłoby Ciebie do skorzystania z autobusu Komunikacji Miejskiej?

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 najwięcej głosów zyskała ul. Wyszogrodzka w kierunku Imielnicy, gdzie brak zarówno ścieżki rowerowej jak i odpowiednich chodników. Również w centrum Płocka oraz przy drodze do PKN Orlen brak jest ścieżek rowerowych. Jako następne 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.

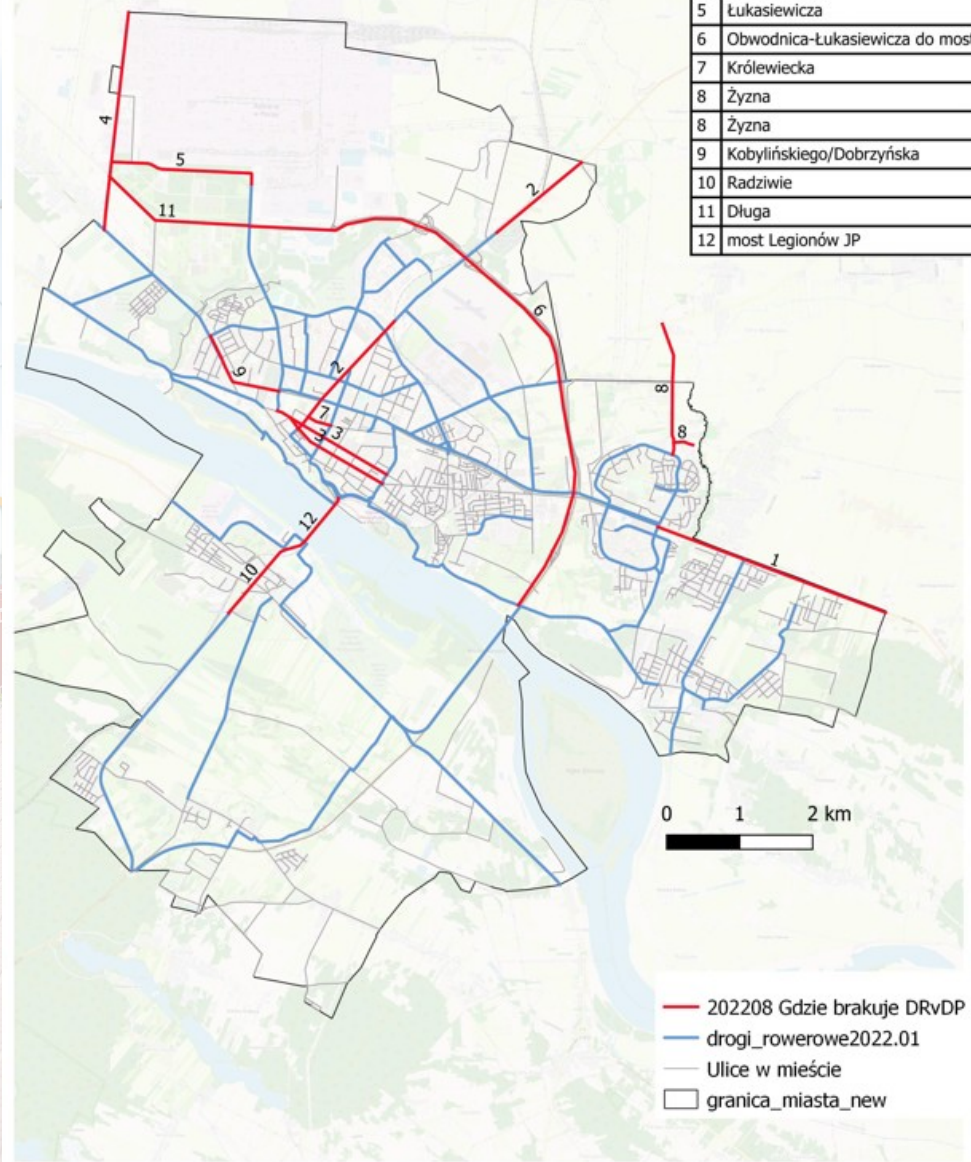
Ankietowani są zgodni, że trzeba realizować dalszą rozbudowę dróg rowerowych i chodników. Tylko 3,2% badanych ma inne zdanie.

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%

Gdzie brakuje dróg rowerowych i przestrzeni dla pieszych

id	nazwa
1	Wyszogrodzka-Imielnica
2	Bielska/DK60
2	Bielska/DK60
3	Sienkiewicz/Kolegiarna
3	Sienkiewicz/Kolegiarna
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 chciałaby wygodniejszego dostępu do okolicznych gmin, 52% uważa, że w samym Płocku też są miejsca, do których dotarcie mogłoby być dogodniejsze.

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

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

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

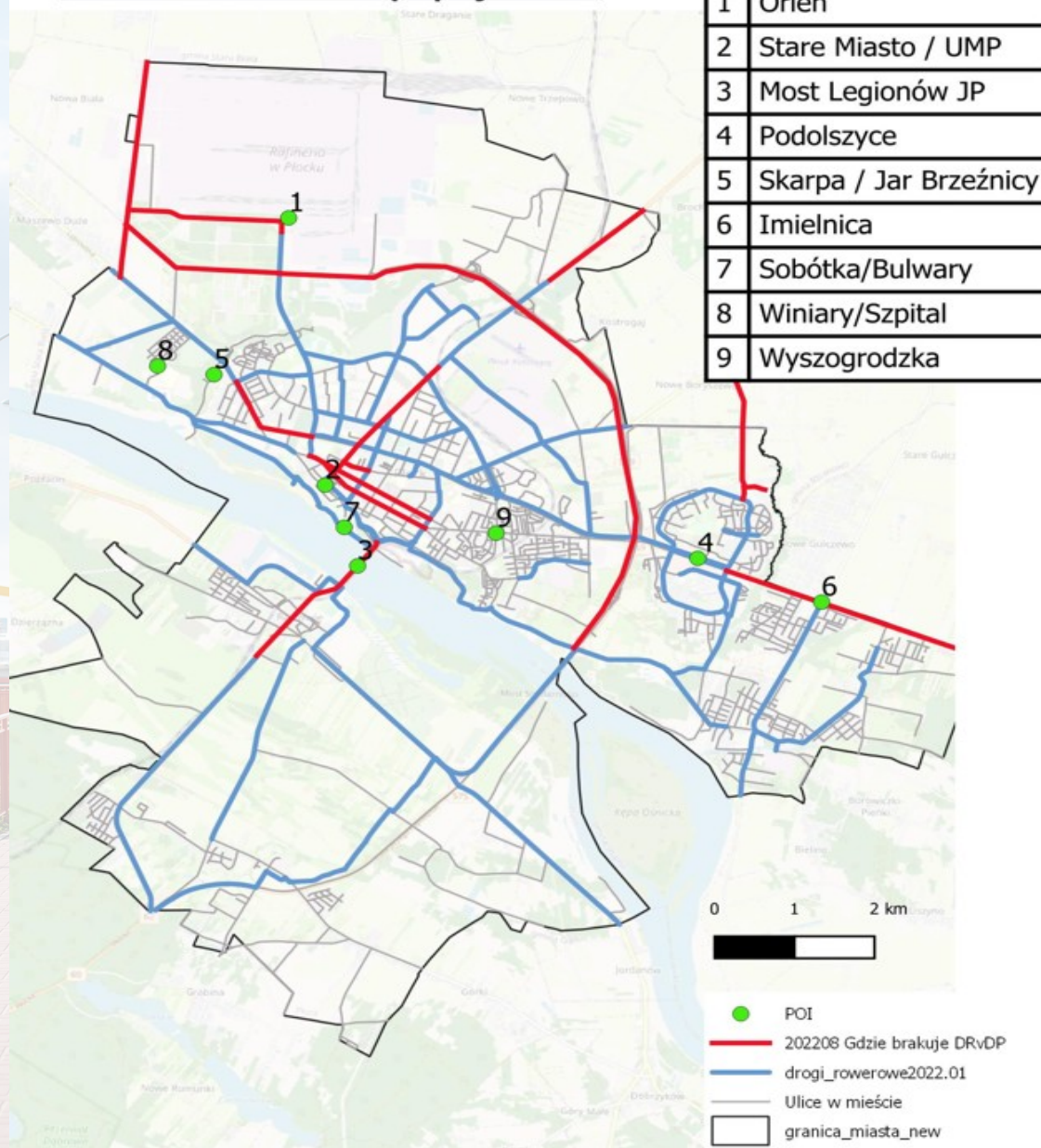
Prawie niespełna 2% ankietowanych nie ma problemu dostania się w konkretne miejsce w Płocku i okolicach, a prawie 40% nie wypowiedziało się.

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

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

*Pogrupowane odpowiedzi z pytania otwartego

Gdzie ankietowani chcą lepiej dotrzeć



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

*Pogrupowane odpowiedzi z pytania otwartego

Uwagi dotyczące jakości obecnej infrastruktury pieszej i rowerowej

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

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

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

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

Uwagi odnośnie konieczności lepszego skoordynowania sygnalizacji świetlnej (długość zielonego światła nie jest dostosowana do wielkości przejścia dla pieszych, problemy przy prawoskrętach), wydzielenia pasów dla rowerów oraz 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 szlaków 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)