



STRATEGIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU AGLOMERACJI PŁOCKIEJ



Warszawa, kwiecień 2015



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



ECORYS



sztuka konsultingu

Zespół autorski:
dr Paweł Kretowicz
Anna Łobodzińska



Spis treści

Streszczenie	7
I. Założenia Strategii	8
1. Podstawa prawna.....	8
2. Czasowy i terytorialny wymiar wsparcia.....	8
2.1. Okres obowiązywania strategii	8
2.2. Obszar Strategii	9
3. Metodologia.....	11
4. Zgodność Strategii z dokumentami strategicznymi i planistycznymi na poziomie europejskim, krajowym i regionalnym	13
5. Obszar wsparcia	17
II. Analiza wewnętrznych potrzeb transportowych obszaru funkcjonalnego	18
1. Dostępność komunikacyjna siedzib powiatów i gmin	18
2. Stan lokalnej infrastruktury transportowej	20
2.1. Potrzeby w zakresie budowy i przebudowy dróg	20
2.2. Potrzeby w zakresie lokalnej infrastruktury kolejowej	33
2.3. Potrzeby w zakresie transportu rowerowego, w tym zapotrzebowanie i kierunki rozwoju TRAS rowerowych	35
3. Wewnętrzne potrzeby transportowe w kontekście lokalnej polityki przestrzennej	40
III. Analiza zewnętrznych potrzeb transportowych obszaru funkcjonalnego	45
1. Dostępność komunikacyjna ośrodków wojewódzkich i ważnych ciągów komunikacyjnych.....	45
2. Stan regionalnej i krajowej infrastruktury transportowej	50
2.1. Potrzeby w zakresie budowy i przebudowy dróg	50
2.2. Potrzeby w zakresie rewitalizacji linii kolejowych	51
2.3. Potrzeby w zakresie przepustowości i ruchu tranzytowego.....	52
2.4. Potrzeby w zakresie transportu wodnego śródlądowego	58
3. Zewnętrzne potrzeby transportowe w kontekście polityki przestrzennej kraju i województwa	59
IV. Analiza funkcjonowania transportu publicznego	61
1. Lokalny transport publiczny	61
1.1. Publiczny transport zbiorowy w granicach Płocka.....	61
1.2. Transport podmiejski organizowany przez KM Płock	63
2. Transport prywatny.....	67
2.1. Transport lokalny	67
2.2. Transport regionalny.....	68



3. Transport kolejowy	72
V. Komunikacyjna analiza SWOT.....	75
1. Hierarchizacja potencjałów i problemów rozwoju systemu transportu.....	75
2. Analiza SWOT systemu transportu obszaru funkcjonalnego.....	78
2.1. Infrastruktura drogowa.....	79
2.2. Infrastruktura kolejowa	80
2.3. Transport publiczny	81
3. Optymalne rozwiązania w skali całego OFAP.....	82
4. Misja i wizja rozwoju zrównoważonego transportu w OFAP.....	88
5. Cele i priorytety rozwojowe Strategii	89
6. Planowane działania	94
VI. Inwestycje infrastrukturalne	102
1. Propozycje inwestycji infrastrukturalnych.....	102
1.1. Transport drogowy.....	102
1.2. Transport kolejowy	110
1.3. Transport zbiorowy.....	111
1.4. Kolejność realizacji inwestycji	116
3. Lista strategicznych projektów o charakterze komplementarnym możliwych do realizacji	118
4. Powiązania inwestycji infrastrukturalnych z obowiązującymi planami oraz strategiami na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym	121
5. Efekty realizacji inwestycji, szczególnie pod kątem wzmocnienia powiązań funkcjonalnych ...	129
5.1. Efekty ogólne	129
5.2. Efekty realizacji poszczególnych inwestycji	130
6. Lista rankingowa inwestycji	133
VII. System wdrażania strategii i plan działań.....	136
VIII. Plan finansowy	138
IX. System monitorowania i ewaluacji	140
1. Odbiorcy i korzyści monitoringu	140
2. Produkty monitoringu.....	141
3. Jawność wyników monitoringu.....	144
Spis tabel.....	146
Spis rysunków.....	147
Załącznik 1. Opisy Projektów	149



Załącznik 2. Raport z przeprowadzonych konsultacji społecznych, w tym sposób zaangażowania lokalnych aktorów w realizację Strategii	158
2.1 Cel konsultacji społecznych.....	158
2.2 Przebieg konsultacji społecznych.....	158
2.3 Podsumowanie uwag z konsultacji społecznych.....	160
2.4 Uzgodnienia na etapie Prognozy oddziaływania na środowisko	160
Słownik pojęć	162



WYKAZ STOSOWANYCH SKRÓTÓW

CO – cel operacyjny

CS – cel strategiczny

CSz – cel szczegółowy

DSRK – Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności

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

KPM – Krajowa Polityka Miejska

KPZK 2030 – Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju

KSRR – Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010–2020. Miasta, regiony, obszary wiejskie

MPZP – miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

OFAP – Obszar Funkcjonalny Aglomeracji Płockiej

OP – oś priorytetowa

OS – obszar strategiczny

Partnerstwo – Partnerzy projektu pn. „Współpraca w ramach Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej kluczem do zintegrowanego rozwoju subregionu”

PI – priorytet inwestycyjny

ŚSRK 2020 – Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju 2020

SRWM – Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r. Innowacyjne Mazowsze

SR ZGRP – Strategia Rozwoju Związku Gmin Regionu Płockiego do 2020 r.

Strategia – Strategia Zrównoważonego Transportu Aglomeracji Płockiej

SWOT – metoda identyfikacji silnych i słabych stron, szans oraz zagrożeń

UP – Umowa Partnerstwa

RPO WM – Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Mazowieckiego na lata 2014–2020

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

PZP WM – Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego

RIT – Plan Działań RIT Obszaru Funkcjonalnego Miasta Płocka



Streszczenie

Strategia Zrównoważonego Transportu Aglomeracji Płockiej dotyczy terytorium 24 gmin współtworzących obszar funkcjonalny Aglomeracji Płockiej wyznaczony w dokumencie pt. „Diagnoza i Badania Społeczne na Potrzeby Wyznaczenia Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej”. **Głównym celem** dokumentu jest integracja sieci połączeń komunikacyjnych w Obszarze Funkcjonalnym Aglomeracji Płockiej w jeden spójny model skorelowany z kreowaną polityką przestrzenną w celu stworzenia podstaw spójnego transportu publicznego i rozwoju rynku pracy w subregionie. W ramach Strategii oceniono stan techniczny i potrzeby inwestycyjne w zakresie infrastruktury transportowej obszaru, jego dostępność komunikacyjną w skali regionalnej i lokalnej oraz funkcjonowanie lokalnego i regionalnego transportu zbiorowego i potrzeby mieszkańców w tym zakresie. Strategia zawiera propozycje projektów inwestycyjnych, które przyczynią się do wzrostu spójności oraz wewnętrznej i zewnętrznej dostępności komunikacyjnej obszaru. Oceniono stopień zbieżności proponowanych inwestycji infrastrukturalnych z dokumentami strategicznymi i planistycznymi na poziomie lokalnym i regionalnym oraz zaproponowano sposób ustalenia kolejności ich realizacji wraz z wyszczególnieniem inwestycji komplementarnych.

Zdiagnozowane mocne i słabe strony systemu transportowego OFAP wskazują, iż najistotniejsze **wyzwania** dla całego obszaru to:

- dążenie do wzmocnienia spójności sieci dróg lokalnych z infrastrukturą transportową w sieci TEN-T;
- dalsze wzmocnienie funkcji Płocka jako regionalnego węzła komunikacyjnego;
- wyprowadzanie ruchu ciężarowego i samochodowego poza obszary zabudowane;
- rozwój infrastruktury transportu rowerowego i wzmocnienie jego roli w podziale zadań przewozowych;
- integracja i podniesienie konkurencyjności transportu zbiorowego (w tym kolejowego).
- wzrost wykorzystania i promocji transportu multimodalnego w transporcie zbiorowym, w tym w szczególności rozwój systemu przesiadkowego (z samochodu na pociąg, autobus lub rower).

Wyzwaniom tym odpowiadają **cele strategiczne**:

- I. Wzrost wewnętrznych i zewnętrznych powiązań transportowych obszaru funkcjonalnego,
- II. Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przyrodnicze i społeczne,
- III. Wzrost wykorzystania transportu zbiorowego, w tym kolejowego w lokalnych i regionalnych podróżach mieszkańców.

W swym **docelowym** kształcie system transportowy OFAP będzie: spójny wewnętrznie, odpowiadać na potrzeby mieszkańców, uwzględniać istniejące ciężenia, zapewniać łatwy, szybki i bezpośredni dostęp do ponadregionalnej sieci transportowej oraz bezpieczny i przyjazny dla środowiska.

Realizacja proponowanych inwestycji infrastrukturalnych na terenie obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej istotnie wpłynie na stopień powiązań funkcjonalnych gmin OFAP zarówno w sferze gospodarczej, jak i społecznej, a tym samym – na poprawę jakości życia mieszkańców.



I. Założenia Strategii

1. PODSTAWA PRAWNA

Podejście terytorialne jest obecnie wyróżniającą się koncepcją w systemie zarządzania rozwojem Polski, jak i wielu innych krajów Europy. W krajowej polityce rozwoju regionalnego dokumentami planistycznymi i strategicznymi definiującymi to podejście są: Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030¹ i Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego². Zgodnie z podejściem zintegrowanym do rozwoju na poziomie subregionalnym planowanie i prowadzenie działań rozwojowych na obszarach funkcjonalnych musi być oparte na współpracy różnych jednostek i poziomów zarządzania. Współpraca wielu partnerów działających na terenie obszarów funkcjonalnych jest niezbędna dla kompleksowego, spójnego, bardziej skoordynowanego i skoncentrowanego działania prorozwojowego oraz rozwiązywania konfliktów. Osiąga się to przez kreowanie rozwoju z punktu widzenia wzmocnienia powiązań funkcjonalnych, dzięki czemu cele i instrumenty polityki na poziomie lokalnym i subregionalnym mogą być bardziej zróżnicowane i lepiej dostosowane do specyfiki obszarów. Przedstawiony układ i odwołania do dokumentów krajowych są deklaracją współpracy na poziomie lokalnym samorządów skupionych w Związku Gmin Regionu Płockiego.

W ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007–2013 realizowany jest „Konkurs dotacji na działania wspierające jednostki samorządu”, który umożliwia jednostkom samorządu terytorialnego, ich związkom i stowarzyszeniom jednostek samorządu terytorialnego ubiegać się o finansowanie m.in. strategii i planów obejmujących najważniejsze działania dla rozwoju danego obszaru funkcjonalnego oraz studiów/strategii rozwoju/planu zagospodarowania przestrzennego oraz innych dokumentów strategicznych dla obszaru funkcjonalnego. Strategia Zrównoważonego Transportu Aglomeracji Płockiej jest jednym z dokumentów strategicznych planowanych do realizacji przez wszystkich Partnerów w ramach projektu pn. „Współpraca w ramach Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej kluczem do zintegrowanego rozwoju subregionu” współfinansowanego z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007–2013.

2. CZASOWY I TERYTORIALNY WYMIAR WSPARCIA

2.1. OKRES OBOWIĄZYWANIA STRATEGII

Niniejsza Strategia Zrównoważonego Transportu obejmuje swym zasięgiem czasowym kierunki rozwoju OFAP na lata 2015-2025. Należy przy tym pamiętać, że ze względu na silne powiązanie proponowanych działań z możliwością ubiegania się o finansowanie ze środków unijnych, szczególny nacisk został położony na inwestycje planowane do realizacji w perspektywie finansowej 2014-2020. Tym niemniej wszystkie zawarte w dokumencie cele strategiczne należy traktować jako obowiązujące do roku 2025.

¹ Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 13 grudnia 2011 r.

² Krajowa strategia rozwoju regionalnego 2010-2020: Regiony, miasta, obszary wiejskie, dokument przyjęty przez radę ministrów dnia 13 lipca 2010 r.



2.2 OBSZAR STRATEGII

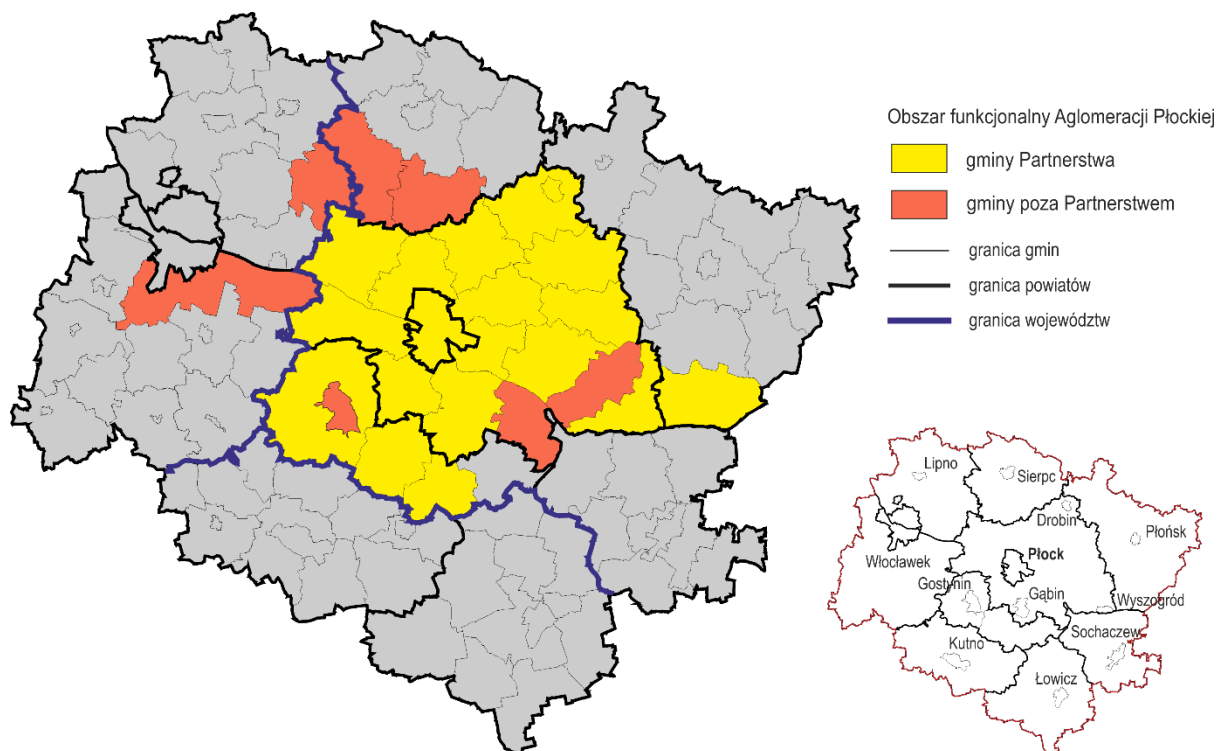
Strategia Zrównoważonego Transportu Aglomeracji Płockiej dotyczy terytorium 24 gmin współtworzących obszar funkcjonalny Aglomeracji Płockiej wyznaczony w dokumencie pt. „Diagnoza i Badania Społeczne na Potrzeby Wyznaczenia Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej”. W 2013 r. na tym terenie zamieszkiwało łącznie 182 920 osób, a powierzchnia tego obszaru wynosiła 3 049 km². W tym układzie przestrzennym przeprowadzona zostanie diagnoza systemu transportowego oraz wyznaczone zostaną cele i priorytety rozwoju transportu drogowego, kolejowego i zbiorowego. Obszar terytorialny Strategii obejmuje następujące jednostki:

- a) powiat grodzki miasto Płock;
- b) z powiatu ziemskiego płockiego: Drobin, Gąbin, Wyszogród (gminy miejsko-wiejskie), Bielsk, Bodzanów, Brudzeń Duży, Bulkowo, Mała Wieś, Łąck, Nowy Duninów, Radzanowo, Słubice, Słupno, Stara Biała, Staroźreby (gminy wiejskie);
- c) z powiatu płońskiego: Czerwińsk nad Wisłą (gmina wiejska);
- d) z powiatu gostynińskiego – Gostynin (gmina miejska), Gostynin, Szczawin Kościelny, Pacyna (gminy wiejskie);
- e) z powiatu sierpeckiego – Gozdowo, Mochowo (gminy wiejskie);
- f) z powiatu lipnowskiego – Tłuchowo (gmina wiejska);
- g) z powiatu włocławskiego – Włocławek (gmina wiejska).

W Strategii Zrównoważonego Transportu Aglomeracji Płockiej wyróżniono trzy podziały terytorialne wynikające z układu terytorialnego powstałego w rezultacie utworzonego Partnerstwa:

- 1) **Miasto Płock** – jako największe miasto posiada szczególnie znaczenie jako biegun rozwoju obszaru. Samorząd miasta Płocka będzie docelowo pełnił najważniejszą rolę opiniodawczą wśród wszystkich gmin należących do Partnerstwa;
- 2) Gminy partnerstwa projektu „Współpraca w ramach Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej kluczem do zintegrowanego rozwoju subregionu” – gminy tworzące partnerstwo będą wspólnie realizować projekty strategiczne wynikające z celów, priorytetów i działań Strategii. Liderem partnerstwa jest Związek Gmin Regionu Płockiego;
- 3) **Pozostałe gminy** – będące obszarem realizacji strategii, dzięki przynależności do obszaru funkcjonalnego na gminy te oddziaływać będą projekty strategiczne realizowane przez partnerstwo, nie wyklucza się możliwości ich przystąpienia do Partnerstwa w przyszłości.

Rysunek 1. Zakres przestrzenny Strategii Zrównoważonego Transportu Aglomeracji Płockiej w odniesieniu do granic Partnerstwa.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Diagnoza i Badania Społeczne Na Potrzeby Wyznaczenia Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej, Ecorys Polska 2014 r.

W Strategii Zrównoważonego Transportu Aglomeracji Płockiej wyróżnia się także cztery podziały terytorialne wynikające z przeprowadzonej delimitacji obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej w dokumencie pt. „Diagnoza i Badania Społeczne na potrzeby Wyznaczenia Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej” opracowanej przez Ecorys Polska w 2014 r. Okres realizacji Strategii wyznaczony został na lata 2015-2025.

1) **Miasto Płock** – jako rdzeń obszaru funkcjonalnego i aglomeracji płockiej posiada szczególnie znaczenie jako miejsce docelowe podróży, w tym w szczególności codziennych dojazdów do pracy, szkół i usług. Płock jest również miastem o szczególnej specyfice – dzięki wysokiej liczbie mieszkańców i gęstości zaludnienia wymaga odrębnego potraktowania w kontekście rozwoju i organizacji sieci drogowej (drogi miejskie) i transportu zbiorowego (miejski transport zbiorowy). W 2013 r. w Płocku zamieszkiwało 122 815 osób, a powierzchnia miasta wynosiła 88 km².

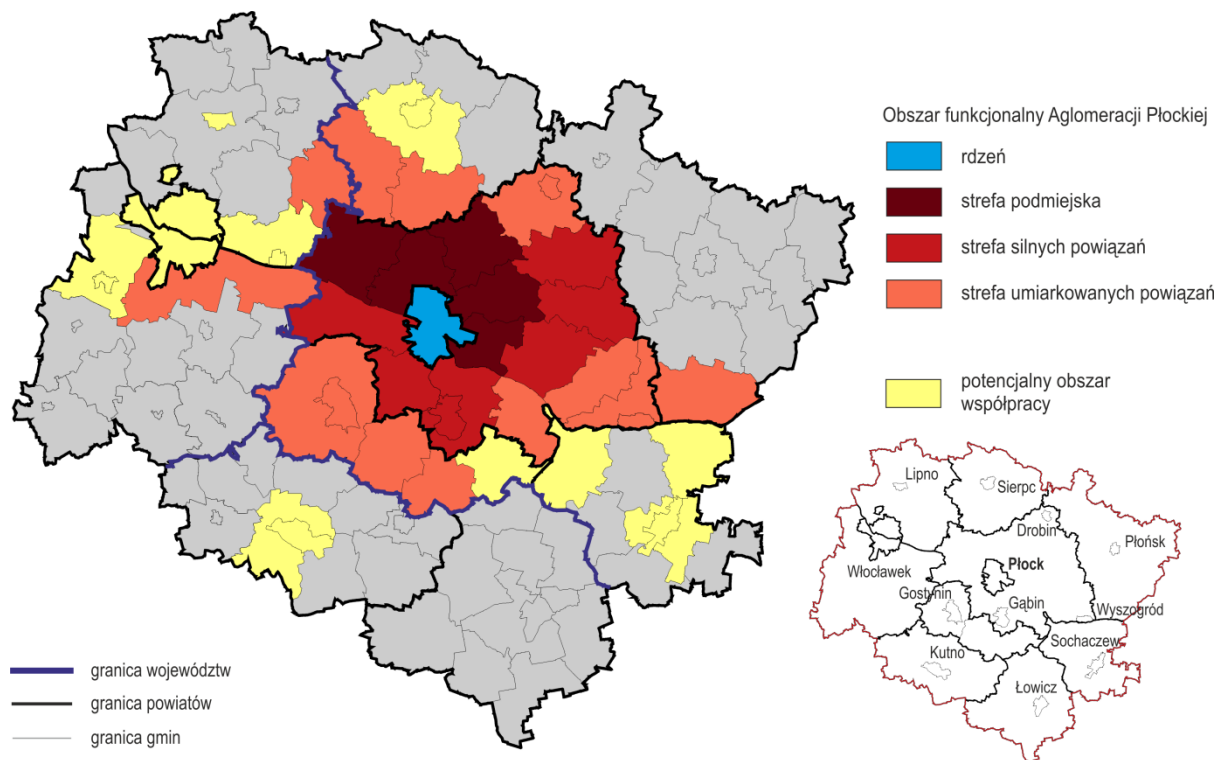
2) **Gminy strefy podmiejskiej** – o szczególnych i zbliżonych do Płocka uwarunkowaniach rozwoju transportu. Są to gminy, w których rozwój sieci drogowej i transportu zbiorowego powinien zachodzić najszybciej ze względu na intensywne zasiedlanie i dojazdy do Płocka ich mieszkańców. W tym układzie niezbędna jest współpraca z rdzeniem obszaru funkcjonalnego.

3) **Gminy strefy silnych powiązań** - gminy, które ze względu na swoje położenie i silne powiązania z Płockiem są predysponowane do włączenia do strefy podmiejskiej Płocka w przypadku rozwoju powiązań z tym miastem, m. in. dzięki rozwojowi powiązań drogowych i połączeń transportu zbiorowego.

4) **Gminy strefy umiarkowanych powiązań** – gminy, które posiadają słabe powiązania z miastem Płock – znajdujące się w strefach oddziaływania innych miast. W celu wzmacniania integralności i spójności wewnętrznej obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej należy uwzględnić te obszary w

planowanych działaniach strategii zrównoważonego rozwoju transportu. Wzrost powiązań z tymi gminami może stać się podstawą do nawiązania przez Aglomerację Płocką współpracy z sąsiednimi powiatami.

Rysunek 2. Zakres przestrzenny Strategii Zrównoważonego Transportu Aglomeracji Płockiej w odniesieniu do granic obszaru funkcjonalnego



Źródło: Diagnoza i Badania Społeczne Na Potrzeby Wyznaczenia Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej, Ecorys Polska 2014 r.

3. METODOLOGIA

W trakcie opracowywania Strategii Zrównoważonego Transportu Aglomeracji Płockiej zastosowano szereg metod badawczych opartych zarówno na analizie danych zastanych, jak i na ilościowych i jakościowych badaniach terenowych przeprowadzonych we wszystkich gminach obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej. Badania przeprowadzone zostały w związku z realizacją projektu pn. „Wykonanie diagnozy i badań społecznych na potrzeby wyznaczenia Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej oraz opracowanie programów sektorowych” przez firmę Ecorys Polska. Metody badawcze wykorzystane w niniejszej strategii obejmują:

Desk research

Technika badawcza, która była wykorzystywana od początku trwania projektu to analiza danych zastanych (desk research). Polega ona na wyborze i pogłębionej analizie wszystkich materiałów istotnych z punktu widzenia transportu w obszarze badań. Wśród dokumentów, które poddano analizie znalazły się:

1) Dane statystyczne - udostępnione przez GUS dane dotyczące liczby i struktury mieszkańców oraz długości dróg lokalnych, ścieżek rowerowych i bezpieczeństwa na drogach. Dane ze statystyk publicznych zostały uzupełnione o dane gromadzone z poziomu gmin i powiatów (stan dróg lokalnych).



2) Publikacje naukowe dotyczące transportu.

3) Dostępne raporty, publikacje dotyczące obszarów funkcjonalnych oraz terenu aglomeracji płockiej.

4) Dokumenty strategiczne i planistyczne, w tym:

- Założenia Umowy Partnerstwa 2014–2020,
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030,
- Strategia Rozwoju Kraju 2020,
- Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności. Długookresowa strategia rozwoju kraju,
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010–2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie,
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku),
- Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku,
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego przyjęty 7 lipca 2014r.,
- Plan Działań RIT Obszaru Funkcjonalnego Miasta Płocka,
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta Płocka do 2022 roku przyjęta Uchwałą Nr 411/XXIX/08 z dnia 25 listopada 2008 roku,
- Projekt Strategii Rozwoju ZGRP z 2013 r.,
- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Płockiego
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Płocka i gmin, z którymi zawarto porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na lata 2014–2023,
- Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz plany zagospodarowania przestrzennego gmin,
- Badania i ekspertyzy Starostwa Płockiego np. diagnozy stanu realizacji prorozwojowych usług publicznych dotyczące w szczególności uwarunkowań rozwoju społeczno-gospodarczego z uwzględnieniem powiązań funkcjonalno-przestrzennych, w szczególności systemu obsługi komunikacyjnej, wypracowane w ramach projektu pn. „Usługi publiczne w powiecie płockim zmiany dla teraźniejszości i przyszłości”.

Kwerenda telefoniczna

Technika badawcza polegająca na przeprowadzeniu wywiadów (rozmowy telefonicznej) z przedstawicielami instytucji odpowiedzialnych za poszczególne dziedziny życia społeczno-gospodarczego. Wywiady te miały na celu uzyskanie krótkich informacji znajdujących się w posiadaniu tych instytucji, które następnie umieszczone zostały w bazie danych. Metoda ta została wykorzystana w przypadku gromadzenia informacji o sieci drogowej i kolejowej.

Badanie ilościowe mieszkańców - CAWI

W celu identyfikacji potrzeb transportowych i pożądanych inwestycji w obszarze funkcjonalnym przeprowadzono badanie ilościowe wśród mieszkańców wszystkich gmin Partnerstwa oraz



pozostałych gmin należących do powiatu płockiego i gostyńskiego. Realizacja badania pozwoliła na aktywną partycypację mieszkańców w diagnozie przez włączenie do niej ich oczekiwań i problemów związanych z transportem. Diagnoza ta będzie stanowić podstawę do ustalenia celów, priorytetów i działań podejmowanych przez gminy obszaru.

W ramach badania przeprowadzono łącznie 1115 wywiadów kwestionariuszowych z mieszkańcami. Wykorzystana została technika CAWI (ang. Computer-Assisted Web Interview – wywiad wspomagany komputerowo), która ze względu na swoje zalety pozwala w stosunkowo szybkim czasie zrealizować wystarczającą liczbę wywiadów, by móc wnioskować na poziomie całego badanego obszaru i prezentować wyniki w podziale na poszczególne gminy.

Zgodnie z założeniami metodologicznymi w badaniu udział wzięło minimum 50 respondentów z każdej gminy partnerskiej.

Indywidualne wywiady pogłębione/diady/triady

W ramach badań terenowych przeprowadzono szereg wywiadów pogłębionych/diad/triad, z czego w Strategii Zrównoważonego Transportu Aglomeracji Płockiej wykorzystano następujące z nich:

- 18 wywiadów w Urzędach Gmin/Miast Partnerów projektu,
- 7 wywiadów w pozostałych gminach niewchodzących w skład OFAP,
- 1 wywiad w Starostwie Powiatowym w Płocku,
- 1 wywiad z ekspertem branżowym w zakresie transportu.

Warsztat

W trakcie przygotowywania Strategii Zrównoważonego Transportu Aglomeracji Płockiej przeprowadzono warsztat z przedstawicielami gmin Partnerstwa, który dotyczył pożądanych i możliwych do zrealizowania inwestycji infrastrukturalnych w ramach Strategii i potencjalnych źródeł finansowania. W trakcie spotkania przedstawiono zebrany propozycje celów i priorytetów Strategii poddając pod dyskusję ich konstrukcję i stopień istotności dla realizacji potrzeb transportowych mieszkańców. Zaproponowano i przedyskutowano strategiczne inwestycje infrastrukturalne z dziedziny transportu w OFAP.

4. ZGODNOŚĆ STRATEGII Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI I PLANISTYCZNYMI NA POZIOMIE EUROPEJSKIM, KRAJOWYM I REGIONALNYM

Cele Strategii Zrównoważonego Transportu Aglomeracji Płockiej na lata 2015-2025 wpisują się w założenia i kierunki rozwoju, które zostały wyznaczone w dokumentach strategicznych i dotyczących polityk wspólnotowych na poziomie Unii Europejskiej, kraju i regionu. Zadania, których realizację przewiduje się w Strategii będą się tym samym przyczyniać do realizacji priorytetów rozwojowych zaplanowanych w większych skalach.

Cele Strategii wpisują się w priorytety **Strategii Europa 2020**³, a przede wszystkim w priorytet: rozwój zrównoważony (wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej

³ Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego, Komitetu Regionów oraz Europejskiego Banku Inwestycyjnego, Komisja Europejska, Bruksela, KOM(2010)2020 wersja ostateczna, 3



przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej) i założenia realizowanego w jego ramach projektu „Europa efektywnie korzystająca z zasobów”. Projekt zakłada podjęcie działań zmierzających do modernizacji transportu, rozwoju infrastruktury i tworzenia inteligentnej infrastruktury transportowej, ukierunkowanych na transport w miastach oraz osadzenie inicjatyw z zakresu transportu w kontekście systemów europejskich.

Inwestycje w infrastrukturę transportową są również zbieżne z założeniami **Umowy Partnerstwa**⁴. Cel operacyjny 1.1 *Poprawa dostępności komunikacyjnej gminnych terenów inwestycyjnych* jest zgodny z PI 3a *Rozwój efektywnego otoczenia inwestycyjnego, infrastrukturalnego, finansowego, doradczego i szkoleniowego*, który zakłada między innymi zwiększenie dostępności terenów przeznaczonych do prowadzenia działalności gospodarczej przez inwestycje w wewnętrzną infrastrukturę transportową będące elementem kompleksowego uzbrojenia terenów inwestycyjnych. W ramach CT 4 *Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach* dofinansowane będą inwestycje w poprawę warunków funkcjonowania transportu zbiorowego i transportu niezmotoryzowanego w miastach, realizowane również przez CS 2 i CS 3 Strategii. Zbieżność założeń Strategii i UP osiągnięta jest także w ramach CT 7 *Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej*.

Jednym z celów polityki regionalnej do 2020 r., zawartych w **KSRR**⁵, jest *Wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów („konkurencyjność”)*, w ramach którego nacisk ma zostać położony m.in. na zwiększenie dostępności transportowej między głównymi ośrodkami miejskimi w regionach oraz między miastami i obszarami wiejskimi (poprzez działania 1.2 Tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania procesów rozwojowych i zwiększania ich absorpcji poza miastami wojewódzkimi – 1.2.1 Zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów). W celu 2 – *Budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych („spójność”)* – przewidziano natomiast działania ukierunkowane na *Wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe* (2.2) oraz *Zwiększanie dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich w obszarach o najniższej dostępności* (2.5) (zgodne m.in. z CS 1 Strategii).

Cele Strategii wpisują się także w obszar *Równoważenie potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzji) DSRK*⁶. Poprawa dostępności transportowej (w tym jakości dróg lokalnych i ich połączeń z drogami wyższego rzędu) jest warunkiem realizacji celów w tym obszarze. Nacisk położony zostanie m.in. na wzmacnianie połączeń obszarów miejskich i wiejskich (cel 8 *Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych*), modernizację, budowę i rozbudowę zintegrowanego systemu transportowego oraz udrożnienie obszarów miejskich (cel 9 *Zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego*). Z

III 2010 roku.

⁴ *Programowanie Perspektywy Finansowej 2014–2020. Umowa Partnerstwa*, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, dokument przyjęty przez Komisję Europejską 24 maja 2014 roku.

⁵ *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010–2020. Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie*, 2010, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 13 lipca 2010 roku.

⁶ *Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności. Długookresowa strategia rozwoju kraju*, 2013, Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, Warszawa, dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 5 lutego 2013 roku.



kolei zgodność Strategii z założeniami **ŚSRK**⁷ zostaje osiągnięta w ramach celu II.7 *Zwiększenie efektywności transportu*, ukierunkowanego na rozwój wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej przez rozwój spójnego systemu transportowego.

Kierunki wsparcia rozwoju systemów transportowych w **KPZK 2030**⁸ wyznaczone są w ramach celów: Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów oraz Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej. Spójność Strategii z założeniami KPZK 2030 osiągnięta zostaje przede wszystkim w zakresie modernizacji infrastruktury transportowej, rozwoju infrastruktury i transportu zbiorowego (przede wszystkim na obszarach wiejskich), wspierania powiązań lokalnej sieci drogowej z sieciami wyższego rzędu.

Cele Strategii wpisują się w realizację celu głównego **SRT**⁹: Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym, a przede wszystkim w CSz Stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej w ramach CS 1 tego dokumentu – Stworzenie zintegrowanego systemu transportowego. Przewidziane w dokumencie priorytetowe kierunki interwencji dotyczyć mają m.in. rozwoju połączeń transportowych między miastami wojewódzkimi a innymi ważnymi ośrodkami miejskimi, integracji i rozwoju systemów transportowych w obszarach funkcjonalnych miast, poprawy połączeń lokalnych czy rozwoju i integracji systemów transportu publicznego.

Cele Strategii wpisują się także w **SRWM**¹⁰, a przede wszystkim w realizację jej drugiego celu strategicznego – *Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego*, ukierunkowanego na zapewnienie spójności (szczególnie w odniesieniu do obszarów wiejskich) i zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu, rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców oraz udrożnienie systemu tranzytowego (w obszarach miejskich). Przewidziane w SRWM kierunki działań zbieżne z założeniami Strategii to m.in.: zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego, integracja systemów transportowych, dopasowanie parametrów technicznych i przebiegu dróg do ich funkcji, rozbudowa multimodalnego transportu zbiorowego, zwiększenie udziału ruchu rowerowego w ogóle podróży, rozbudowa infrastruktury dostosowanej do ruchu tranzytowego i działania ograniczające go w obszarach miejskich, a także poprawa dostępności Płocka i połączenia z Obszarem Metropolitalnym Warszawy (wskazane jako działania do realizacji w Płocko-ciechanowskim OSI).

⁷ *Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo (ŚRKK)*, 2012, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 25 września 2012 roku.

⁸ *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2030*, przyjęta Uchwałą Nr 239/2011 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 roku.

⁹ *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, 2013, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa.

¹⁰ *Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku. Innowacyjne Mazowsze*, Załącznik do Uchwały nr 158/13 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 28 października 2013 r., Warszawa.



Zadania przewidziane w Strategii wpisują się również w osie priorytetowe **RPO WM na lata 2014–2020**¹¹. Wspieranie zrównoważonego transportu miejskiego (w zakresie wsparcia transportu zbiorowego

i niezmotoryzowanego) odbywać się będzie w ramach PI 4.5. *Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu w OP III Przejście na gospodarkę niskoemisyjną*. Interwencja publiczna w zakresie zwiększania wewnętrznej i zewnętrznej dostępności oraz spójności sieci drogowej z siecią TEN-T przewidziane są w OP V *Rozwój regionalnego systemu transportowego*, jednakże w tym wypadku wsparciem objęte będą inwestycje zgodne z *Planem Działań RIT Obszaru Funkcjonalnego Miasta Płock*.

Cele Strategii są również zbieżne z wyznaczonym w **SR ZGRP**¹² CO 1.1 Wsparcie rozwoju infrastruktury drogowej oraz transportu publicznego (w ramach CS 1 Inicjowanie projektów infrastrukturalnych wraz z zapewnianiem finansowania zewnętrznego), który będzie realizowany m.in. poprzez poprawę funkcjonalności i parametrów technicznych układu kluczowych elementów sieci drogowej i kolejowej, sieci uzupełniającej, poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności komunikacyjnej terenów inwestycyjnych gmin, a także poprawę jakości i funkcjonalności zbiorowego transportu publicznego.

Cele Strategii odpowiadają również na potrzeby w zakresie transportu zdiagnozowane w ramach dwóch dokumentów: Diagnozy i badania społecznego na potrzeby wyznaczenia Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej¹³ oraz Diagnozy stanu realizacji prorozwojowych usług publicznych dla powiatu płockiego¹⁴. W pierwszym z nich wskazano, że działania w zakresie infrastruktury transportowej to najbardziej pożądane przez mieszkańców i przedstawicieli Urzędów Miast i Gmin OFAP inwestycje, w drugim natomiast szczegółowo zdiagnozowano główne bariery związane z korzystaniem z usług komunikacji publicznej w powiecie płockim. Działania przewidziane w Strategii mają się przyczynić do wzrostu udziału wykorzystania transportu zbiorowego.

Dokument jest bardzo dużym stopniu zbieżny z celami i zadaniami, jakie wyznaczono w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Płockiego¹⁵ oraz z Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Płocka i gmin, z którymi zawarto porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na lata 2014–2023¹⁶, przede wszystkim w zakresie zwiększania dostępności, jakości, konkurencyjności i integracji transportu zbiorowego. Kierunki rozwoju transportu w tych

¹¹ *Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego na lata 2014–2020* (projekt), wersja 1.3, Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego, 8 kwietnia 2014 r.

¹² *Strategia Rozwoju Związku Gmin Regionu Płockiego do 2020 roku*, 2013, Stowarzyszenie Wspierania Inicjatyw Gospodarczych DELTA PARTNER, Płock-Cieszyn.

¹³ *Diagnoza i badanie społeczne na potrzeby wyznaczenia Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej*, 2014, Ecorys Polska Sp. z o.o., Warszawa.

¹⁴ *Diagnoza stanu realizacji prorozwojowych usług publicznych dla powiatu płockiego*, 2013, Ecorys Polska Sp. z o.o., Warszawa.

¹⁵ *Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Płockiego* (projekt), 2014, Wydział Komunikacji, Płock.

¹⁶ *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Płocka i gmin, z którymi zawarto porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na lata 2014–2023*, 2014, PTC, Reda-Płock (6.01.2014).



dokumentach zakładają wprowadzanie różnego rodzaju zachęt i priorytetów dla transportu publicznego oraz przemyślanych ograniczeń dla transportu indywidualnego, aby jak największa liczba podróżnych decydowała się na korzystanie z komunikacji miejskiej. Ten kierunek jest bezpośrednio realizowany przez cele niniejszej Strategii - przez cel strategiczny 3 „Wzrost wykorzystania transportu zbiorowego, w tym kolejowego, w lokalnych i regionalnych podróżach mieszkańców”, gdzie zakłada się szereg działań wspierających rozwój transportu publicznego w OFAP. W Strategii oraz planach transportowych bardzo podkreślana integracja różnych systemów transportu publicznego - łączenie ich w jeden system funkcjonalny, w tym także w ramach spójnego systemu taryfowego. Plany transportowe zakładają także popularyzację w Płocku i okolicznych gminach komunikacji miejskiej i rowerowej oraz promocji ruchu pieszego – odnosi się do nich bezpośrednio niniejsza Strategia przez cel strategiczny 2 – „Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przyrodnicze i społeczne”.

5. OBSZAR WSPARCIA

Głównym celem Strategii Zrównoważonego Transportu Aglomeracji Płockiej w latach 2015-2025 jest integracja sieci połączeń komunikacyjnych w Obszarze Funkcjonalnym Aglomeracji Płockiej w jeden spójny model skorelowany z kreowaną polityką przestrzenną w celu stworzenia podstaw spójnego transportu publicznego i rozwoju rynku pracy w subregionie. **Cele szczegółowe** Strategii Zrównoważonego Transportu są następujące:

- a) ocena stanu technicznego i potrzeb inwestycyjnych w zakresie infrastruktury transportowej obszaru;
- b) ocena dostępności komunikacyjnej obszaru w skali regionalnej i lokalnej;
- c) ocena funkcjonowania lokalnego i regionalnego transportu zbiorowego oraz potrzeb mieszkańców w tym zakresie;
- d) ocena możliwości rozwoju systemu transportowego obszaru w kontekście lokalnej i regionalnej polityki przestrzennej;
- e) propozycja projektów inwestycyjnych przyczyniających się do wzrostu spójności, wewnętrznej i zewnętrznej dostępności komunikacyjnej obszaru oraz opis ich spodziewanych efektów;
- f) określenie sposobu ustalenia kolejności (hierarchizacja) realizacji inwestycji infrastrukturalnych obszaru wraz ze wskazaniem inwestycji komplementarnych;
- g) ocena stopnia zbieżności zaproponowanych inwestycji z dokumentami strategicznymi i planistycznymi na poziomie lokalnym i regionalnym.

Cele Strategii realizowane będą przez szereg podporządkowanych im działań. Z uwagi na zakres terytorialny Strategii wsparciem objęte zostaną zadania, których wykonanie leży w gestii gmin i powiatów. Tym samym ze wsparcia wyłączone zostaną autostrady, drogi krajowe i wojewódzkie. Zaplanowane w Strategii działania powinny być jednak zgodne z inwestycjami wyższego rzędu. Nierzadko powinny być to również zadania o charakterze komplementarnym (np. wykorzystanie inwestycji w zakresie dróg lokalnych do zwiększenia spójności sieci TEN-T).

W Strategii Zrównoważonego Transportu Aglomeracji Płockiej wsparciem objęte zostaną inwestycje związane z siecią dróg powiatowych i gminnych – w zakresie ich budowy, przebudowy, modernizacji, tworzenia połączeń z siecią TEN-T czy udrażniania i dążenia do wykorzystywania ich zgodnie z ich funkcją (np. przez ograniczanie ruchu ciężarowego wzdłuż nich). W gestii gmin leżeć będzie wskazywanie i realizowanie inwestycji związanych z budową dróg dojazdowych do SAG. Wsparcie



przewiduje się także dla zadań gmin i powiatu związanych z rozwojem transportu rowerowego (budowa dróg rowerowych, miejsc postojowych i pozostałej infrastruktury towarzyszącej).

Szczególne miejsce poświęcone będzie zadaniom z zakresu transportu zbiorowego – związanym z podnoszeniem jego jakości, spójności, budową i modernizacją towarzyszącej mu infrastruktury. Wsparciem objęte zostaną działania służące zwiększeniu udziału transportu kolejowego w przewozach lokalnych i regionalnych, jednakże nie bezpośrednio związane z budową czy modernizacją linii kolejowych (za realizację tych zadań odpowiada PKP PLK). W zakres działań wymienionych w Strategii wchodzi natomiast inwestycje w zakup i modernizację taboru obsługującego połączenia pozamiejskie oraz budowa i modernizacja przystanków, stacji i dworców. Ponadto, wśród przewidzianych zadań znalazły się: budowa zintegrowanych węzłów transportowych oraz stworzenie systemu informacji pasażerskiej.

II. Analiza wewnętrznych potrzeb transportowych obszaru funkcjonalnego

1. DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA SIEDZIB POWIATÓW I GMIN

Dostępność komunikacyjna głównych ośrodków życia społeczno-gospodarczego obszaru funkcjonalnego – siedzib gmin i powiatów, określona może być za pomocą kilku podstawowych mierników. Pierwszy dotyczy możliwości pokonania odległości rozumianej jako obecność i stopień rozwoju sieci transportowej w gminach w postaci dróg i linii kolejowych. Możliwość tę można badać także w kontekście jakości podróżowania uwarunkowanej parametrami i stanem technicznym sieci transportowych, które będą analizowane w następnym rozdziale. Powyższe rodzaje dostępności znajdują odzwierciedlenie w czasie przejazdu samochodem do ośrodków wyższego rzędu, który niejako integruje dostępność związaną z obecnością i jakością infrastruktury. Dostępność komunikacyjną wyrazić można także przez obecność i liczbę połączeń transportu zbiorowego, co będzie przedmiotem rozważań kolejnych części Strategii.

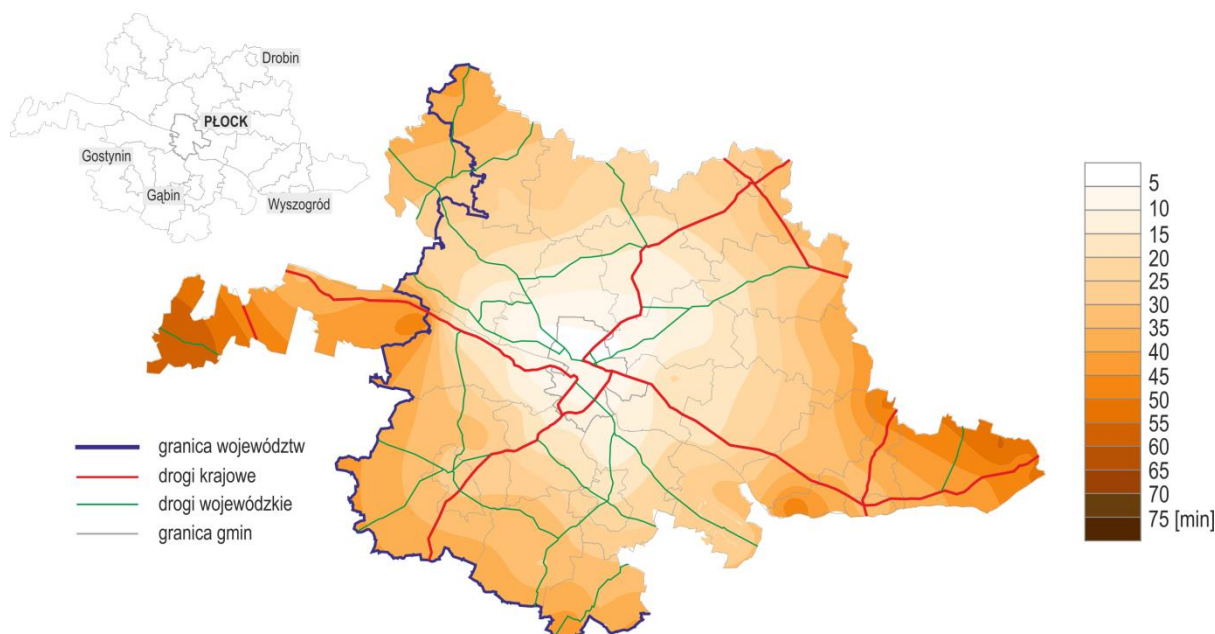
Dostępność komunikacyjna gmin Aglomeracji Płockiej względem rdzenia tego obszaru mierzona była obecnością dróg wyższego rzędu i linii kolejowych prowadzących bezpośrednio do Płocka. Wykorzystano ją jako miarę powiązań gmin z Płockiem w opracowaniu „Diagnoza i Badania Społeczne na potrzeby wyznaczenia obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej”. Wykazano, że zdecydowanie najlepsze połączenie z Płockiem posiadają gminy Łąck oraz gmina i miasto Gostynin, przez które przebiega droga krajowa nr 60 i w których znajdują się przystanki na linii kolejowej nr 33 Kutno-Brodnica. Znacznie lepsze możliwości dojazdu do Płocka posiadały obszary położone przy drogach krajowych w gminach Słupno, Wyszogród i Czerwińsk nad Wisłą oraz Nowy Duninów, Bielsk i Drobin. Mniejsze powiązania z Płockiem w tym zakresie posiada gmina Radzanowo położona przy drodze wojewódzkiej 567, lecz nieprzebiegającej przez miejscowość gminną. Drogi prowadzącej bezpośrednio do Płocka nie posiadał także Szczawin Kościelny, natomiast gmina Bulkowo była jedyną bez jakichkolwiek dróg krajowych i wojewódzkich.

Głównym miernikiem dostępności komunikacyjnej jest czas przejazdu do ośrodków wyższego rzędu – Płocka oraz siedzib powiatów. Aby zmierzyć dostępność komunikacyjną siedzib powiatów i Płocka dla gmin należących do OFAP w każdej z nich wybrano po 5 największych miejscowości pod względem liczby mieszkańców. Za pomocą serwisu targeo.pl określony został czas, jaki jest

potrzebny na dojazd samochodem z danej miejscowości do istotnego dla mieszkańców tych gmin ośrodka - siedziby własnego powiatu oraz rdzenia obszaru funkcjonalnego – Płocka. Każdy przejazd był określany dla tego samego dnia i tej samej godziny (12:00).

Mapa przedstawiająca czas dojazdu do Płocka wskazuje jego wyraźny wzrost wraz z oddalaniem się od miasta, przy czym najkrócej podróżować muszą mieszkańcy gmin Słupno, Radzanowo, Bielsk i Stara Biała, którzy zamieszkują przy drogach krajowych nr 62 i 60. W bardzo krótkim czasie do Płocka dostać się można z miejscowości położonych w gminie Stara Biała – z Maszewa i Maszewa Dużego podróż nie przekracza 10 minut, a z Brwilna i Białej – 15 minut. Podobny czas przejazdu posiadają miejscowości Stróżewko, Nowe Boryszewo i Rogozino z gminy Radzanowo oraz Goślice z gminy Bielsk. W ciągu 20 minut do Płocka dojechać można także z Brudzenia Dużego, a ze Starej Białej nawet w mniej niż 15 minut. Wśród miejscowości położonych na lewym brzegu Wisły najlepszą dostępnością wyróżniają się Popłacin i Soczewka z gminy Nowy Duninów (14–16 minut). Czas przejazdu do Płocka wyraźnie szybciej wzrasta w kierunku zachodnim – mieszkańcy gminy Włocławek potrzebują na dotarcie do rdzenia OFAP już ok. 30–40 minut, podczas gdy znacznie krótszy czas dojazdu występuje z gminy Tłuchowo (30–35 minut) położonej w powiecie lipnowskim i Mochowo (ok. 25 minut) oraz Gozdowo (ok. 20 minut) położonych w powiecie sierpeckim. Najwięcej czasu na dojazd do Płocka potrzebują poświęcić mieszkańcy gminy Czerwińsk nad Wisłą oddalonej od tego miasta o 47 km. Z samego Czerwińska nad Wisłą czas dojazdu wynosi 45 minut, ale już z położonego w tej gminie Nowego Przybojewa – niemal godzinę. Miejscowości południowej części badanego obszaru, która znajduje się po lewobrzeżnej stronie Wisły, mają stosunkowo większe czasy przejazdu, aczkolwiek widać pozytywne oddziaływanie drogi wojewódzkiej nr 574, dzięki której czas dojazdu do Płocka z miejscowości gminy Gąbin nie przekracza 25 minut (z Dobrzykowa wynosi poniżej 20 minut), podczas gdy w peryferyjnych częściach gminy Gostynin wynosi do 40 minut, a w gminie Pacyna (np. Luszyn Skrzyszewy) przekracza 45 minut.

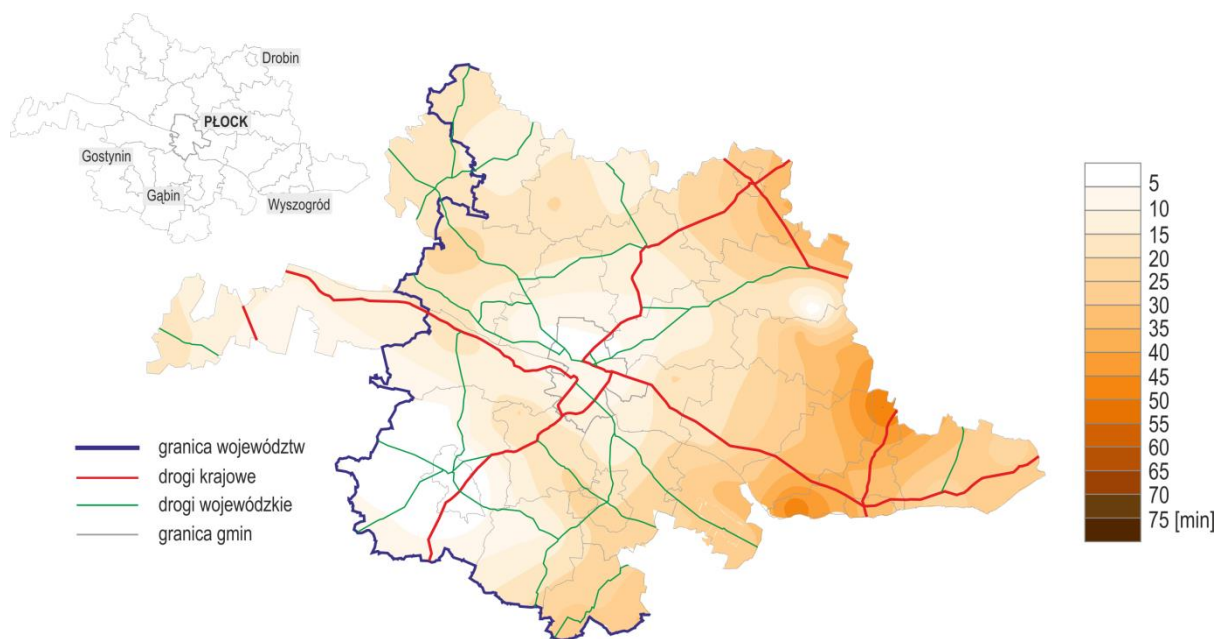
Rysunek 3. Czas dojazdu do Płocka z gmin i miejscowości obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej w 2014 r.



Źródło: opracowanie własne.

W całej zachodniej i centralnej części OFAP siedziby powiatów są dobrze dostępne dla gmin – czasy dojazdu nie przekraczają tam z reguły 20–25 minut. Niemniej jednak, we wschodniej części obszaru obserwuje się wyraźnie niższą dostępność siedzib powiatów. W niektórych miejscowościach gminy Wyszogród czas przejazdu do Płocka przekracza 50 minut (np. Słomin, Rakowo), a w innych wynosi ponad 40 minut (Rębowo, Kobylniki). Podobny czas przejazdu posiadają miejscowości znajdujące się w innych, peryferyjnie położonych miejscowościach powiatu płockiego. Podróż z Dzierżanowa z gminy Mała Wieś przekracza 45 minut, a z Nadgórek Dobrskich w gminie Drobin – 40 minut. Brak dróg wyższego rzędu w gminie Bulkowo skutkuje wydłużonym czasem przejazdu do Płocka – mieszkańcy większości miejscowości podróżują tam w czasie ponad 30 minut, a Pilichowa – ponad 40 minut. Ponad 30-minutową podróż do Płocka odbyć muszą także mieszkańcy niektórych miejscowości gmin Mała Wieś i Słubice. Czas dojazdu do siedziby powiatu nie przekracza z reguły 30 minut w gminach powiatu gostynińskiego, włocławskiego, lipnowskiego i sierpeckiego zaliczonych do OFAP (wyjątkiem są niektóre miejscowości gminy Pacyna). Jedynie w gminie Czerwińsk nad Wisłą część wsi notują niższą dostępność komunikacyjną do Płońska. Czas przejazdu do tego miasta z Wólki Przybójewskiej czy Chociszewa wynosi blisko 35 minut.

Rysunek 4. Czas dojazdu do siedzib własnego powiatu z gmin i miejscowości obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej w 2014 r.



Źródło: opracowanie własne.

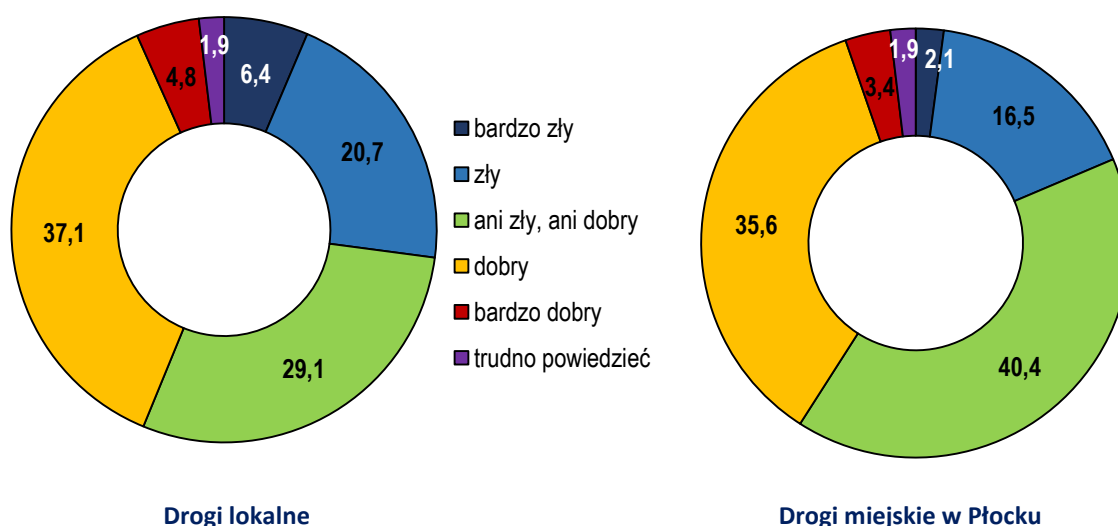
2. STAN LOKALNEJ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ

2.1. POTRZEBY W ZAKRESIE BUDOWY I PRZEBUDOWY DRÓG

W ramach badania ankietowanego przeprowadzonego wśród mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej poproszono respondentów o ocenę systemu transportowego pod względem stanu dróg lokalnych (gminnych i powiatowych) oraz dróg miejskich w Płocku. Ocena stanu infrastruktury drogowej przez mieszkańców traktowana jest jako subiektywna opinia użytkowników tej infrastruktury i powinna stanowić główną motywację decyzji inwestycyjnych dla władz. Dla oceny sieci drogowej zastosowano skalę 5-stopniową od stanu bardzo dobrego, który oznacza pełne zadowolenie mieszkańców z tego typu infrastruktury do stanu bardzo złego, która oznacza całkowity

brak zadowolenia. Część badanych nie posiadała wiedzy lub opinii na ten temat – osoby te miały do dyspozycji odpowiedź „nie wiem/trudno powiedzieć”. W odniesieniu do dróg lokalnych (powiatowych i gminnych) niemal 4 na 10 ankietowanych stwierdziło, że stan dróg jest dobry lub bardzo dobry. Jest to zdecydowanie więcej niż osób niezadowolonych ze stanu dróg lokalnych, których było tylko 27%. Prawie co trzecia osoba uważa te drogi za przeciętne, a tylko 1,9% osób nie potrafiło się odnieść do tego pytania. Stan dróg miejskich w Płocku oceniono natomiast nieco lepiej, ponieważ tylko niespełna jeden na pięciu respondentów wskazał sytuację negatywną. Większość pytanym uznała, że jakość dróg w Płocku jest dobra albo przeciętna (ponad ¾ pytanym). Oznacza to, że mieszkańcy dostrzegają inwestycje współfinansowane ze środków unijnych i doceniają ich realizację na terenie całego OFAP, natomiast wciąż istnieje wiele ciągów wymagających remontów lub przebudowy.

Rysunek 5. Ogólna ocena systemu transportowego Aglomeracji Płockiej pod względem stanu dróg lokalnych (gminnych i powiatowych) w opinii mieszkańców OFAP w 2014 r. (n=1120)



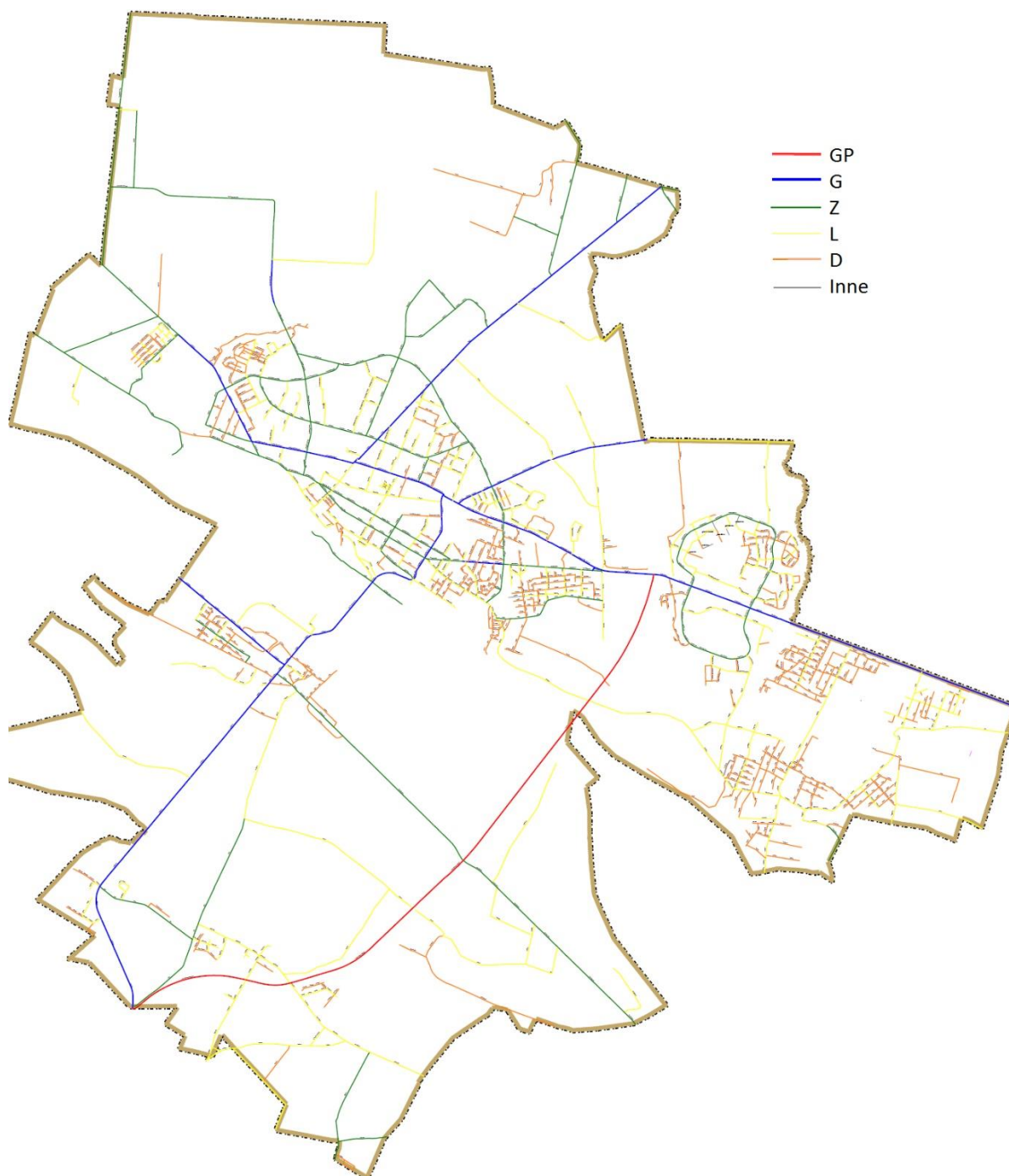
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych (n=1120 – drogi lokalne, n=1088 – drogi miejskie)

W mieście Płocku w 2013 r. znajdowały się 443 ulice (z czego 7 nie posiadało nazwy), wśród których 10 znajdowało się w ciągach dróg krajowych nr 60 i 62 (Wyszogrodzka, Wyszogrodzka do granicy miasta, Trasa Ks. Jerzego Popiełuszki, Popłacińska, Piłsudskiego, Kutnowska, Kolejowa, Portowa, Jachowicza i Bielska) i 9 w ciągach dróg wojewódzkich nr 564, 562, 575 i 559 (Szpitalna, Szpitalna do granicy miasta, Parowa, Otolińska, Medyczna, Kościelna, Kobylińskiego, Dobrzyńska, Dobrzykowska). Łączna długość dróg krajowych na terenie miasta wynosi 29,4 km, a dróg wojewódzkich 15,6 km. O stanie dróg informuje klasa, która jest odzwierciedleniem parametrów technicznych oraz stan techniczny dróg monitorowany przez odpowiednich gminnych i powiatowych zarządców infrastruktury. W mieście Płocku występowały drogi klasy drogi głównej ruchu przyspieszonego (GP), drogi główne (G), drogi zbiorcze (Z) i drogi lokalne (L) oraz drogi dojazdowe (D). Jedyną drogą klasy GP to Trasa Ks. J. Popiełuszki. Klasę G posiadało w sumie 8 ulic, a kolejnych 5 jedynie częściowo. Większość miejskich dróg w Płocku stanowią drogi dojazdowe klasy D, których jest aż 216, a kolejnych 31 częściowo. Stanowi to łącznie 56% wszystkich ulic w tym mieście. Do klasy drogi zbiorczej należały 43 ulice, a 10 innych częściowo. Pozostałe stanowiły drogi lokalne.



Stan techniczny dróg wojewódzkich nie podlega oficjalnemu monitoringowi, natomiast nawierzchnia tych dróg oceniana jest na bieżąco przez użytkowników portalu internetowego skyscrapercity.com w ramach systematycznie opracowywanej mapy stanu technicznego dróg. Parametry stanu nawierzchni są wyznaczone za pomocą 6-stopniowej skali od stanu bardzo dobrego lub dobrego do drogi brukowanej lub gruntowej. Na podstawie wersji mapy z listopada 2014 r. można stwierdzić, że stan techniczny większości dróg miejskich na terenie Płocka był bardzo dobry lub dobry (pierwszy stopień skali), aczkolwiek na niektórych ulicach ocena użytkowników była bardzo negatywna. Stan drogi zły, krytyczny (IV stopień skali, najniższy wyłączając drogi w remoncie i brukowane lub gruntowe) przyznany został odcinkowi ulicy Dobrzyńskiej (droga wojewódzka nr 559) od skrzyżowania z ul. Gałczyńskiego do granic miasta. Nieznacznie lepiej oceniony został odcinek ulicy Szpitalnej (droga wojewódzka nr 562) do granic miasta, a także niewielki odcinek ul. Bielskiej na Trzepowie, również w okolicach granicy Płocka (stan drogi mocno pogorszony, III stopień skali). Tego typu opinii dotyczyły odcinków ul. Wyszogrodzkiej i Al. Piłsudskiego (droga krajowa nr 62) oraz ul. Kutnowskiej na wysokości skrzyżowania z ul. Dobrzykowską (droga krajowa nr 60).

Rysunek 6. Klasy dróg miejskich w Płocku w 2013 r.

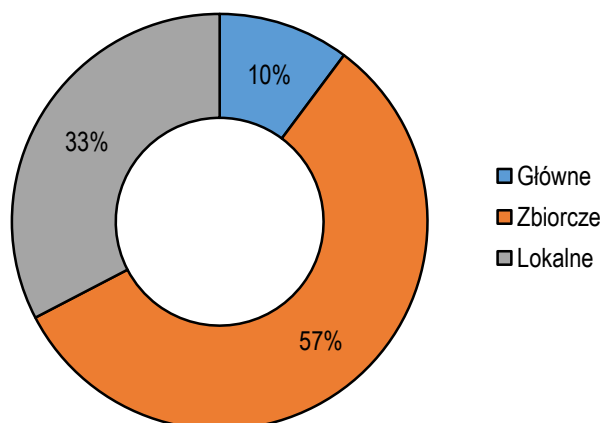


Źródło: MZD w Płocku.

W obszarze badań udało się pozyskać informacje o klasach dróg z Zarządu Dróg Powiatowych w Płocku. Zgodnie z przekazanymi informacjami przez tę instytucję w powiecie płockim istniały odcinki o trzech klasach dróg powiatowych: drogi główne (G), drogi zbiorcze (Z) i drogi lokalne (L). Ponadto, instytucja ta oceniła potrzeby remontu poszczególnych odcinków na całej długości lub w części. Wśród dróg powiatowych w powiecie płockim dominują drogi zbiorcze. Są to drogi, po których nie można się poruszać z prędkością większą niż 60 km/h¹⁷.

¹⁷ Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 r. Nr 43, poz. 430 z późn. zm.) dla klasy Z dopuszcza

Rysunek 7. Udział dróg powiatowych w powiecie płońskim według klasy drogowej w 2014 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDP w Płońku.

Tabela 1. Długość dróg administrowanych przez Zarząd Dróg Powiatowych w Płońku w 2014 r.

Klasa drogi	Stan techniczny drogi	Suma (km)
Głównie	Dobry	8,1
	dobry / do remontu	36,0
Głównie		44,1
Zbiorcze	do remontu	45,3
	do remontu / gruntowa	3,2
	dobry	83,6
	dobry / do remontu	201,4
	dobry / do remontu / gruntowa	16,4
	dobry / gruntowa	6,0

się trzy prędkości projektowe na terenie zabudowanym: 40, 50 i 60 km/h oraz trzy prędkości projektowe poza terenem zabudowanym: 40, 50 i 60 km/h



Zbiorcze		355,8
Lokalne	do remontu	25,9
	do remontu / gruntowa	29,4
	Dobry	39,6
	dobry / do remontu	84,1
	dobry / do remontu / gruntowa	70,4
	dobry / do remontu / tłuczniowa	2,6
	dobry / gruntowa	24,3
	gruntowa	46,6
Lokalne		322,8
Drogi powiatowe ogółem		722,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDP w Płocku.

Drogi powiatowe lokalne (max. prędkość projektowa 50 km/h) stanowią $\frac{1}{3}$ wszystkich dróg powiatowych w powiecie płockim, natomiast drogi główne jedynie 10% (max. prędkość projektowa 70 km/h).

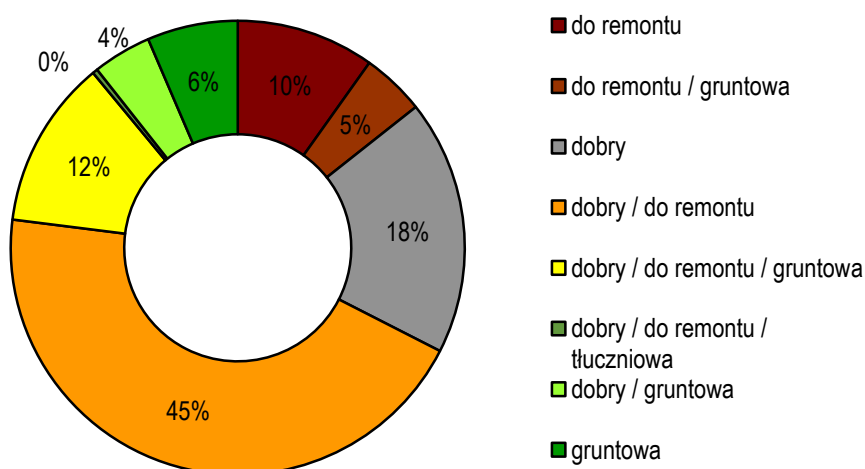
Zarząd Dróg Powiatowych w Płocku administruje prawie 723 km dróg na terenie powiatu. Najwięcej, bo 355,8 km jest dróg zbiorczych, kolejne są drogi lokalne o łącznej długości 322,8 km, najmniej jest dróg głównych – tylko 44,1 km. Drogi te w przeważającej większości wymagają mniejszych bądź większych remontów – jest to ponad 70% wszystkich zarządzanych dróg, w tym aż 82% zarządzanych dróg głównych, 75% dróg zbiorczych i 66% dróg lokalnych. Stan dróg głównych określony został jako dobry, aczkolwiek część odcinków wymaga poprawy. Wśród dróg zbiorczych remontu na niektórych odcinkach wymaga 57% z nich, a do całkowitej przebudowy zakwalifikowano 45,3 km (12,8%). Warto zauważyć, że 6 km dróg zbiorczych stanowią odcinki o nawierzchni nieutwardzonej, a na kolejnych 16,5 km występują tego typu odcinki. Największe potrzeby inwestycyjne dotyczą jednak dróg lokalnych, wśród których nawierzchnię gruntową posiada 46,6 km (14,5%), a do całkowitego remontu kwalifikuje się 55 km (17,1%).

W badanym obszarze najwięcej dróg powiatowych znajduje się w gminie Bodzanów – aż 10% wśród wszystkich gmin powiatu. Jednocześnie na jej terenie znajduje się najwięcej dróg o klasie droga główna i wymagających modernizacji (15 km). Ogólnie, w gminie tej znajduje się prawie 68 km dróg, które w pewnym zakresie wymagają remontów i stanowi to aż 94% wszystkich dróg powiatowych w

tej

gminie.

Rysunek 8. Udział dróg powiatowych w powiecie płockim w 2014 r. według stanu technicznego



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych dostarczonych z ZDP w Płocku.

Kolejną gminą, w której znajduje się względnie dużo dróg powiatowych, jest Bulkowo, gdzie z 65 km aż 55 potrzebuje modernizacji, co stanowi 85% wszystkich dróg powiatowych w tej gminie. Poza tym w Brudzeniu Dużym, Starej Białej i Nowym Duninowie wszystkie drogi będące pod zarządem Zarządu Dróg Powiatowych w Płocku są zakwalifikowane jako wymagające przynajmniej częściowej modernizacji, przy czym w Brudzeniu i Nowym Duninowie są to przede wszystkim drogi lokalne, natomiast w Starej Białej najbardziej potrzebują tego drogi zbiorcze, z czego wyjątkowo ważnych jest prawie 5 km dróg głównych. Ogólnie na obszarze, którego dotyczą dane status jedynie 30% dróg jest określany jako dobry, w kwestii dróg lokalnych jest jeszcze gorzej, bo tylko dla 10% określony został jako dobry, a aż $\frac{1}{3}$ wymaga pilnej modernizacji.

Tabela 2. Stan dróg powiatowych na terenie badanych gmin w obrębie powiatu płockiego w 2014 r.

Gmina	Modernizacja lub nie	Główne	Zbiorcze	Lokalne	Suma (km)	Udział
Bielsk	do modernizacji		4,6	3,5	8,1	1,1%
	częściowo do modernizacji		20,0	7,5	27,5	3,8%
	dobry	8,1	0,5	1,6	10,2	1,4%
Bielsk		8,1	25,1	12,7	45,9	6,3%
Bodzanów	do modernizacji			6,2	6,2	0,9%
	częściowo do modernizacji	15,0	27,1	19,6	61,7	8,5%
	dobry		4,2		4,2	0,6%
Bodzanów		15,0	31,3	25,8	72,1	10,0%
Brudzeń Duży	do modernizacji			9,3	9,3	1,3%
	częściowo do	5,3	26,3		31,5	4,4%

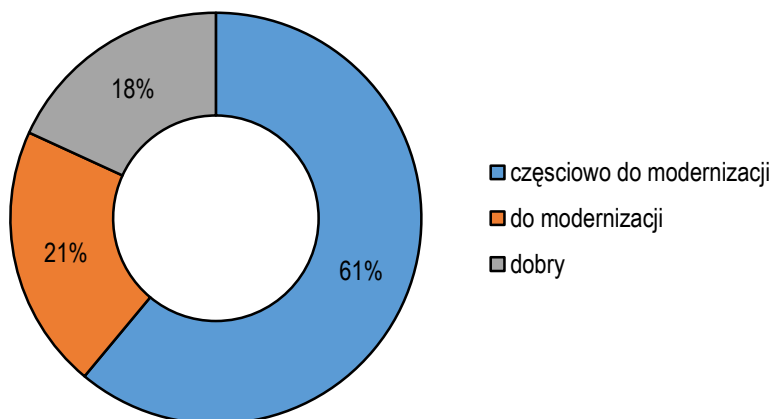


	modernizacji					
Brudzeń Duży		5,3	26,3	9,3	40,8	5,7%
Bulkowo	do modernizacji			11,4	11,4	1,6%
	częściowo do modernizacji		32,8	10,9	43,7	6,1%
	dobry		9,8		9,8	1,4%
Bulkowo			42,6	22,3	64,9	9,0%
Drobin	do modernizacji		6,4		6,4	0,9%
	częściowo do modernizacji		9,1	31,3	40,4	5,6%
	dobry		1,3		1,3	0,2%
Drobin			16,9	31,3	48,1	6,7%
Gąbin	do modernizacji		3,8	12,8	16,7	2,3%
	częściowo do modernizacji		9,1	18,0	27,2	3,8%
	dobry		12,5	5,1	17,6	2,4%
Gąbin			25,5	35,9	61,5	8,5%
Łąck	do modernizacji		1,1	6,1	7,3	1,0%
	częściowo do modernizacji		19,9	13,2	33,0	4,6%
	dobry			4,2	4,2	0,6%
Łąck			21,0	23,5	44,5	6,2%
Mała Wieś	do modernizacji		12,4	8,8	21,2	2,9%
	częściowo do modernizacji	6,4	5,8	13,2	25,4	3,5%
	dobry		6,2	5,0	11,2	1,5%
Mała Wieś		6,4	24,4	26,9	57,8	8,0%
Nowy Duninów	do modernizacji			17,0	17,0	2,3%
	częściowo do modernizacji		5,0	13,9	18,8	2,6%
Nowy Duninów			5,0	30,8	35,8	5,0%
Radzanowo	do modernizacji		7,3	16,6	23,8	3,3%
	częściowo do modernizacji		20,6	14,5	35,1	4,9%
Radzanowo			27,9	31,1	59,0	8,2%
Słubice	do modernizacji		2,8		2,8	0,4%
	częściowo do modernizacji		3,1		3,1	0,4%
	dobry		18,9	9,3	28,2	3,9%
Słubice			24,7	9,3	34,0	4,7%
Słupno	do modernizacji		2,8		2,8	0,4%
	częściowo do modernizacji	1,7	4,8	7,8	14,4	2,0%
	dobry		8,7	3,9	12,6	1,7%

Słupno		1,7	16,4	11,7	29,9	4,1%
Stara Biała	do modernizacji		2,1		2,1	0,3%
	częściowo do modernizacji	4,7	29,6	9,0	43,3	6,0%
Stara Biała		4,7	31,7	9,0	45,4	6,3%
Staroźreby	do modernizacji		3,3	10,2	13,5	1,9%
	częściowo do modernizacji		8,7	16,4	25,1	3,5%
	dobry		11,6	6,0	17,6	2,4%
Staroźreby			23,6	32,5	56,2	7,8%
Wyszogród	do modernizacji		1,9		1,9	0,3%
	częściowo do modernizacji	2,8	1,9	6,2	10,9	1,5%
	dobry		9,8	4,5	14,3	2,0%
Wyszogród		2,8	12,1	10,7	25,7	3,6%
łącznie powiat		44,1	355,8	322,8	722,7	100%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez ZDP w Płocku.

Rysunek 9. Stan dróg powiatowych w badanych gminach powiatu płockiego w 2014 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez ZDP w Płocku.

W ramach realizacji projektu przeprowadzone zostały wywiady pogłębione z przedstawicielami gmin wchodzących w skład Związku Gmin Regionu Płockiego i gmin leżących w obrębie oddziaływania Aglomeracji Płockiej. Problemy związane z transportem i komunikacją były jedną z poruszanych kwestii, a na podstawie wypowiedzi stworzone zostało poniższe zestawienie prezentujące potrzeby w zakresie budowy/modernizacji dróg przebiegających przez obszar gmin wraz z proponowanymi rozwiązaniami najistotniejszych problemów.

Większość postulatów gmin dotyczących rozwoju sieci drogowej koncentrowało się na budowie lub przebudowie dróg gminnych. Część z tego typu przedsięwzięć nie posiada oddziaływania ponadlokalnego, a w konsekwencji nie są to istotne działania z punktu widzenia całego obszaru funkcjonalnego. Do typowo lokalnych zamierzeń należą np. doprowadzenie dojazdu do oddalonych posesji czy budowa dróg osiedlowych, a także przebudowa pojedynczych skrzyżowań i budowa rond.



Z punktu widzenia dróg gminnych łączących miejscowości różnych gmin, oddziaływanie potencjalnych inwestycji polepszających jakość tych dróg uzależnione jest od ich roli w układzie komunikacyjnym OFAP. I tak postulowana przez gminę Stara Biała budowa i modernizacja dróg gminnych otwierających tereny inwestycyjne wymienione w RIT jest uzasadniona, gdyż nie tylko wpisuje się (uzupełnia) w istniejący dokument (Plan działań RIT), ale także podnosi dostępność tych terenów, które mogą w przyszłości być bardzo istotne dla rozwoju całego obszaru funkcjonalnego. Wzmacnianie powiązań funkcjonalnych następować może przez usprawnianie połączeń zewnętrznych OFAP – taka sytuacja występuje w przypadku drogi powiatowej Bulkowo-Kucice – droga ta łączy miejscowości położone w różnych powiatach (płocki i płoński) i jej poprawa może przyczynić się do zwiększenia oddziaływania Płocka na tereny gminy Dzierżążnia. Analogiczna sytuacja występuje w południowej części OFAP związana z budową odcinka drogi między Rumunkami (gmina Łąck) a Zadzierzem (gmina Łąck) – wzmocnieniu ulegnie powiązanie tych gmin z Gostyninem i Płockiem przez zapewnienie lepszego połączenia z drogami krajowymi i wojewódzkimi. Połączenie gminy Sanniki z gminą Słubice dzięki poprawie połączenia od drogi wojewódzkiej 575 do 577 pozytywnie oddziaływać będzie na powiązania tej pierwszej z Płockiem. Powiązań funkcjonalnych w obrębie całego OFAP nie wzmacniają proponowane inwestycje, które dublują istniejące połączenia drogami wyższego rzędu. W gminie Brudzeń Duży droga między Siecieniem i Uniejewem nie poprawia dostępu do Płocka lub sieci TEN-T, ale jedynie łączy dwie miejscowości. Podobna sytuacja występuje z drogą łączącą Parzeń i Suchodół w tej gminie, lecz tutaj znacznej poprawie ulega dostępność do Płocka tej drugiej miejscowości. Podobne rozwiązania pożądane są przez gminy Nowy Duninów i Czerwińsk nad Wisłą.



Tabela 3. Potrzeby gmin w zakresie budowy i modernizacji dróg przebiegających przez ich obszar w oparciu o wywiady pogłębione przeprowadzone z władzami lokalnymi w 2014 r. w porównaniu z przedsięwzięciami wpisanymi do Wieloletniej Prognozy Finansowej gmin uchwał

Gminy	Potrzeby w zakresie budowy/modernizacji dróg przebiegających przez obszar gminy:			Proponowane rozwiązania
	gminnych	powiatowych	wojewódzkich	
Drobin	+			poprawa sieci drogowej na potrzeby transportu zbiorowego
				poprawa stanu technicznego dróg powiatowych
				poprawa połączeń między dużymi skupiskami ludności
				doprowadzenie dróg do oddalonych posesji
Gąbin	+	+	+	renowacja dróg powiatowych na zasadzie współinwestowania ze starostwem powiatowym
				poprawa jakości dróg gminnych na potrzeby mieszkańców
				budowa małej obwodnicy Gąbina dla odciążenia z ruchu ciężarowego
Bielsk	+	+		utwardzenie nawierzchni dróg łączących największe miejscowości w gminie
				renowacja drogi od Leszczyna do drogi krajowej nr 60
				budowa małej obwodnicy Bielska dla odciążenia z ruchu ciężarowego
Bodzanów	+	+		utwardzenie nawierzchni dróg gminnych



				utwardzenie nawierzchni dróg powiatowych na terenie gminy dla po prawy dostępności terenów gminy
Brudzeń Duży	+	+		uzbrojenie i budowa dróg osiedlowych
				poprawienie jakości drogi między Siecieniem a Uniejewem
				poprawienie jakości drogi między Parzeniem a Suchodołem
Bulkowo	+	+		dokończenie budowy drogi powiatowej Bulkowo-Kobylniki
				dokończenie budowy drogi powiatowej Bulkowo-Kucice
Czerwińsk nad Wisłą	+	+		utwardzanie dróg gminnych
Gostynin	+			budowa dróg dojazdowych do posesji w miejscowościach zlokalizowanych w całej gminie
Nowy Duninów	+	+		budowa dróg lokalnych, łączących wioski na terenie Nowego Duninowa, Karolewa, Brwilna Dolnego
Łąck	+	+		budowa odcinka drogi między Rumunkami a Zaździerzem
				budowa odcinka drogi między Sendeniem a Gostyninem
				budowa odcinka drogi między Koszelówką a Zofijówką
Radzanowo	+	+		renowacja i utwardzenie 170 km dróg na terenie gminy
Pacyna				renowacja i utwardzenie dróg na terenie gminy
Słupno				budowa i renowacja dróg w południowej części gminy



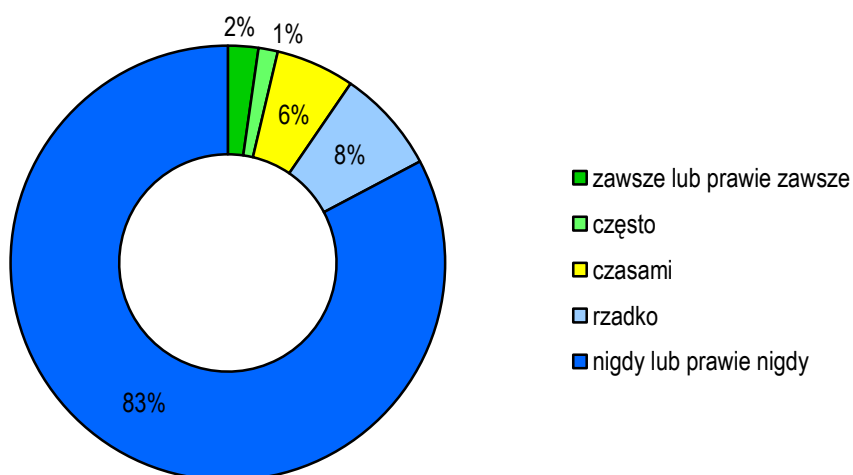
	+	+		renowacja dróg zniszczonych przy okazji budowania instalacji sanitarnej
				budowa dróg osiedlowych w największych skupiskach mieszkańców
Stara Biała				zakończenie modernizacji drogi wojewódzkiej 559
				modernizacja drogi wojewódzkiej 540
				budowa i modernizacja dróg gminnych otwierających tereny inwestycyjne wymienione w RIT
	+	+	+	budowa dróg osiedlowych w największych skupiskach mieszkańców
				zwiększenie bezpieczeństwa komunikacyjnego poprzez przebudowę skrzyżowań i budowę rond
Staroźreby	+	+		realizacja projektów stworzonych dla 30 km dróg
Szczawin Kościelny				utwardzenie dróg gminnych
	+	+		remont dróg powiatowych na terenie gminy
Gozdowo	+	+		przybliżenie drogi nr 10 do gminy
Mała Wieś	+	+		dokończenie modernizacji dróg gminnych
Mochowo	+	+	+	modernizacja dróg wojewódzkich
				modernizacja dróg powiatowych w kierunku Płocka
Sanniki	+			poprawienie jakości dróg dojazdowych do posesji oddalonych od dróg
Słubice	+	+	+	przebudowa drogi wojewódzkiej 575
				przebudowa drogi powiatowej do gminy Sanniki (od drogi 575 do drogi 577)

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów i WPF gmin.

2.2. POTRZEBY W ZAKRESIE LOKALNEJ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

Od początku lat 90-tych ubiegłego wieku w całej Polsce obserwuje się dynamiczny wzrost liczby użytkowanych samochodów osobowych, większą częstotliwość korzystania z tych pojazdów i postępujący wzrost natężenia ruchu na drogach (szczególnie w obszarach miejskich). Zjawiskom tym towarzyszy równie dynamiczny spadek liczby połączeń kolejowych i zmniejszające się wykorzystanie tego rodzaju transportu w podróży mieszkańców. Regres sieci pasażerskiego transportu kolejowego objął w szczególności linie lokalne, przede wszystkim drugorzędne i znaczenia miejscowego. Likwidacja linii kolejowych ominęła jednak obszar funkcjonalny Aglomeracji Płockiej, przez który przebiega linia kolejowa nr 33 Kutno-Brodnica posiadająca kategorię linii pierwszorzędnej. Mimo wysokiej kategorii linia ta nie posiada większego znaczenia dla codziennych przejazdów do Płocka, gdyż często lub zawsze z tego środka transportu korzysta tylko 3% mieszkańców badanych gmin. Zdecydowana większość mieszkańców tego obszaru (83%) zadeklarowała w badaniu ankietowym, że w ogóle nie korzysta z transportu kolejowego. Tylko 6% mieszkańców wykorzystuje kolej czasami, a 8% zadeklarowało rzadkie korzystanie.

Rysunek 10. Częstotliwość korzystania z transportu kolejowego w podróży do Płocka mieszkańców Aglomeracji Płockiej w 2014 r.



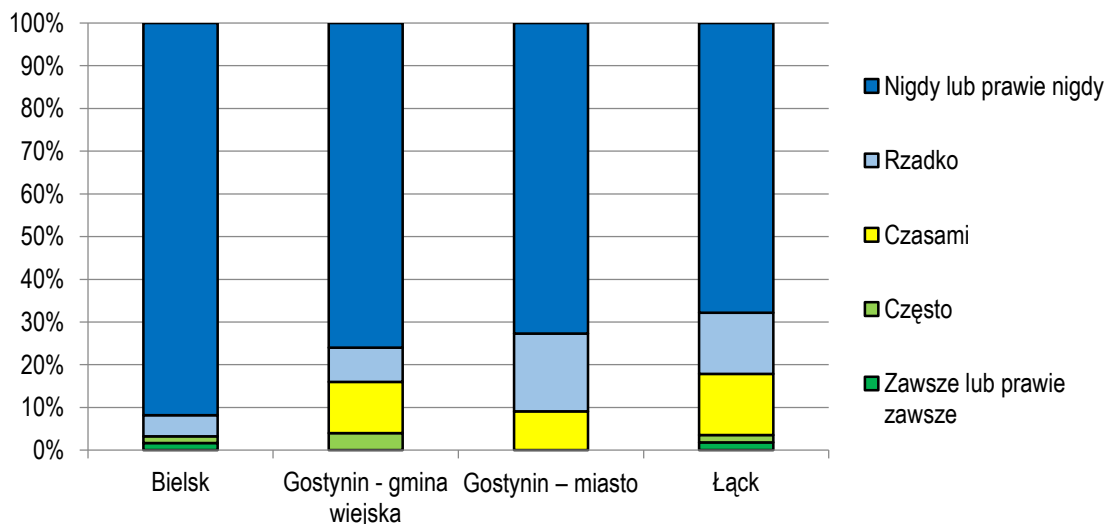
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych (n=973).

W obszarze znajduje się 6 stacji kolejowych - Płock Trzepowo, Płock, Płock Radziwie, Łąck, Gostynin i Sierakówek (gmina Gostynin), oraz 3 przystanki kolejowe - Proboszczowice Płockie w gminie Bielsk, Rogożew w gminie Gostynin i Gozdowo w gminie Gozdowo. W celu oceny częstotliwości korzystania z transportu kolejowego przez mieszkańców gmin, w których znajdują się stacje i przystanki kolejowe zaprezentowano wyniki badania ankietowego tylko dla tych gmin. Okazuje się, że w gminach tych transport kolejowy jest wykorzystywany w większym stopniu niż dla całego OFAP, co dotyczy jednak tylko gminy Łąck.

Wobec niskiej skłonności mieszkańców Aglomeracji Płockiej do podróżowania koleją, przekładającej się na niewielką rolę tego środka transportu w skali lokalnej i subregionalnej obszaru funkcjonalnego, zapytano mieszkańców o elementy, których zmiana skłoniłaby do częstszego wykorzystywania pociągu w codziennych podróży do pracy, szkoły i usług w Płocku. Niemal 40% mieszkańców badanych gmin nie skorzystałoby z transportu kolejowego bez względu na usprawnienia i poprawę jego funkcjonowania, a kolejne ponad 20% (odpowiedzi „w innej sytuacji”)

wskazywało na niską gęstość sieci kolejowej w regionie i zbyt dużą odległość od przystanków i stacji kolejowych.

Rysunek 11. Częstotliwość korzystania z transportu kolejowego w podróżach do Płocka mieszkańców gmin, w których znajdują się stacje i przystanki kolejowe w 2014 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych (n=178).

Oznacza to, że wszelkie działania związane z poprawą funkcjonowania transportu kolejowego dotyczyć będą jedynie 39,7% mieszkańców, którzy zgłosili konieczność usprawnień, natomiast szansa na przyciągnięcie do kolei pozostałych 60% populacji pojawi się tylko w przypadku budowy nowych linii kolejowych. Wśród najważniejszych propozycji usprawnień, które zwiększą częstotliwość korzystania z transportu kolejowego przez mieszkańców, znalazły się krótszy czas przejazdu, obecność autobusu dowozowego do stacji lub przystanku kolejowego z miejscowości oraz większa częstotliwość kursowania pociągów. Usprawnienia w tych elementach pozwolą przyciągnąć do kolei zdecydowaną większość (niemal 83%) ze wspomnianych wcześniej 39,7% mieszkańców skłonnych do korzystania z tego środka transportu. Kolejne 13% da się przekonać do kolei, jeżeli ceny biletów za przejazd będą niższe, natomiast tylko niewielka liczba osób zdecyduje się na kolej w przypadku poprawy stanu infrastruktury i otoczenia dworców i przystanków.

Tabela 4. Opinie i postulaty mieszkańców Aglomeracji Płockiej na temat skłonności podróżowania transportem kolejowym do Płocka w 2014 r.

Opinia	Udział
Nie podróżował(a)bym pociągiem, nawet gdyby poniższe elementy uległy poprawie	39,1%
W innej sytuacji	21,1%
Propozycje usprawnień	39,7%
łącznie	100%



Propozycje usprawnień	
Czas dojazdu do Płocka był krótszy	28,8%
Był w mojej miejscowości darmowy autobus dowożący do stacji/przystanku kolejowego	28,0%
Pociągi jeździły częściej	25,4%
Bilety były tańsze	13,0%
Stan dworców i przystanków kolejowych się poprawił	4,0%
W okolicy dworca/przystanku kolejowego był parking lub stojaki na rowery	0,8%
łącznie propozycje usprawnień	100%

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych (n=951).

2.3. POTRZEBY W ZAKRESIE TRANSPORTU ROWEROWEGO, W TYM ZAPOTRZEBOWANIE I KIERUNKI ROZWOJU TRAS ROWEROWYCH

Zgodnie z metodologią CROW¹⁸ prawidłowo zaplanowana i wybudowana sieć ścieżek rowerowych powinna spełniać 5 założeń: spójności, bezpośredniości, atrakcyjności, bezpieczeństwa oraz wygody i komfortu¹⁹. Planowanie i rozbudowa sieci dróg rowerowych powinny uwzględniać przede wszystkim potrzeby mieszkańców w zakresie przemieszczania się z użyciem tego środka transportu, ale również wychodzić naprzeciw ewentualnym szansom rozwoju obszaru, jakie tworzy dobrze rozwinięta infrastruktura rowerowa (m.in. w zakresie turystyki i rekreacji). Należy zatem wziąć pod uwagę istniejące przepływy i potencjalne możliwości wykorzystania danych tras przez rowerzystów (zarówno w podróży „codziennych” – do pracy, na zakupy itd., jak i rekreacyjnych), tworzenie tras atrakcyjnych krajobrazowo, jak również uzupełnianie już istniejącej sieci oraz tworzenie połączeń między rozproszonymi odcinkami. Działania mające na celu zwiększenie spójności komunikacyjnej danego obszaru oraz wzrost udziału transportu rowerowego w podziale zadań przewozowych powinny również uwzględniać zapewnienie bezpieczeństwa przez wyznaczenie ścieżek rowerowych wzdłuż dróg o zwiększonym natężeniu ruchu (na obszarach poza miastami szczególnie wzdłuż dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych).

¹⁸ CROW – holenderska organizacja techniczna, która opracowała metodologię projektowania infrastruktury rowerowej opublikowaną w podręczniku *Sign up for bike*.

¹⁹ *Sign up for the bike. Design Manual for a Cycle-Friendly Infrastructure*, 1993, CROW, Ede.



Tabela 5. Ścieżki rowerowe w granicach OFAP w 2013 r.

	Długość ścieżek rowerowych* [km]				Gęstość sieci ścieżek rowerowych [km/1000 km ²]	Długość ścieżek rowerowych na 1000 mieszkańców
	ogółem	pod zarządkiem gminy	pod zarządkiem starostwa powiatowego	pod zarządkiem urzędu marszałkowskiego		
Drobin	1,0	1,0	0,0	0,0	6,94	0,12
Gąbin	2,0	0,0	0,0	2,0	13,70	0,18
Gostynin - miasto	10,8	3,2	0,0	7,6	337,50	0,57
Łąck	11,4	0,0	3,5	7,9	121,28	2,14
Płock	26,4	26,4	0,0	0,0	300,00	0,21
Słupno	1,5	0,0	1,5	0,0	20,00	0,21
Włocławek – gm. wiejska	2,6	0,0	2,6	0,0	11,82	0,38
Razem	55,7	30,6	7,6	17,5	-	-

* wg definicji przyjętej przez GUS – bez szlaków rowerowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS 2013.

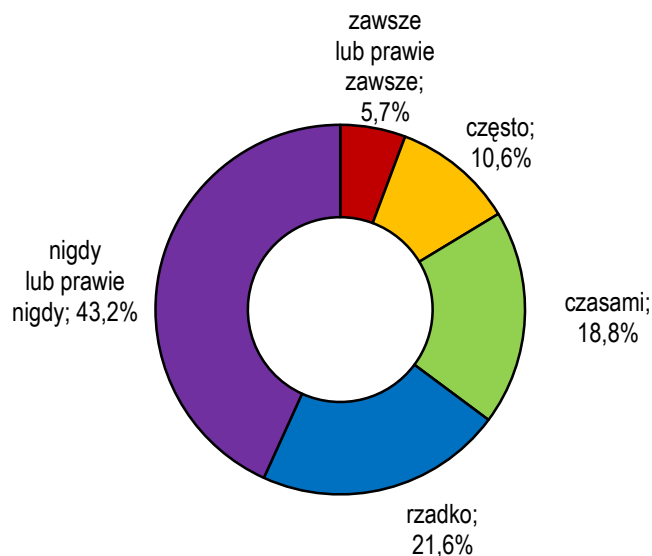
Według danych GUS w 2013 roku na terenie 7 z 25 gmin OFAP istniały ścieżki rowerowe²⁰ o łącznej długości 55,7 km. Na terenie Płocka znajdowało się 26,4 km²¹ ścieżek rowerowych (w całości znajdujących się pod zarządkiem gminy), na obszarze miasta Gostynin – 10,8 km (z czego 7,6 km pod zarządkiem urzędu marszałkowskiego), a na obszarze gminy Łąck łącznie 11,4 km zarządzanych przez

²⁰ Zgodnie z przyjętą przez GUS definicją za ścieżkę rowerową uznaje się „drogę lub jej część przeznaczoną do ruchu rowerów jednośladowych, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi (ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137). Począwszy od roku 2013 dane uwzględniają długość ścieżek rowerowych będących odpowiednio w obszarze właściwości gminy, starostwa i urzędu marszałkowskiego (bez długości szlaków rowerowych), czyli: samodzielnych dróg dla rowerów (położonych w pasie drogi); dróg wydzielonych z jezdni; dróg wydzielonych z chodnika; dróg zawartych w ciągach pieszo-rowerowych. Za długość ścieżek rowerowych należy uważać długość dróg dla rowerów przebiegających w jednym kierunku. Długość ścieżek położonych po dwóch stronach drogi jest liczona odrębnie. Ujęto ścieżki rowerowe służące głównie do celów komunikacyjnych, a nie turystycznych, tzw. szlaków rowerowych (np. położonych w lesie)”.
²¹ Według danych ZDM w Płocku łączna długość ścieżek rowerowych w mieście wynosi 36,6 km, z czego 7,7 km to szlaki rowerowe. Do końca 2014 r. łączna długość ścieżek ma wzrosnąć do 41,1 km.

urząd marszałkowski i starostwo powiatowe. Pozostałe gminy – Włocławek, Drobin, Gąbin oraz Słupno – posiadały krótkie, kilkukilometrowe odcinki ścieżek rowerowych.

O rozwoju infrastruktury rowerowej i jej dopasowaniu do potrzeb mieszkańców w pewnym stopniu świadczy częstotliwość korzystania z roweru jako środka transportu. W celach komunikacyjnych z roweru zawsze lub często korzysta 16,3% mieszkańców badanych gmin, natomiast aż 43,2% - nigdy lub prawie nigdy.

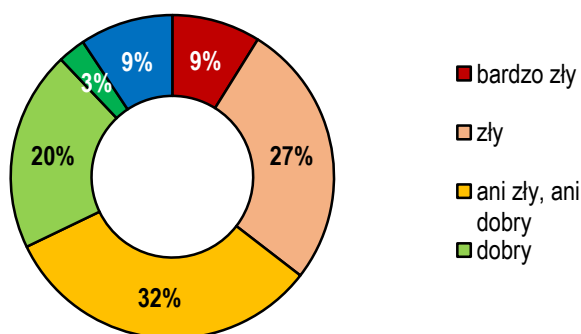
Rysunek 12. Częstotliwość korzystania z transportu rowerowego w podróżach do Płocka mieszkańców Aglomeracji Płockiej w 2014 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych, n=1120.

Jedynie 23% respondentów ocenia stan infrastruktury rowerowej Aglomeracji Płockiej jako dobry lub bardzo dobry, a co trzeci jako zły lub bardzo zły. Budowa chodników i ścieżek dla rowerów jest najczęściej wskazywanym, po remoncie dróg, zadaniem inwestycyjnym, które powinno być zrealizowane w pierwszej kolejności w gminie zamieszkania respondenta.

Rysunek 13. Ogólna ocena systemu transportowego Aglomeracji Płockiej pod względem infrastruktury rowerowej w opinii mieszkańców OFAP w 2014 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych, n=1120.



Jednocześnie, przy niemal połowie respondentów niekorzystających z roweru w celach komunikacyjnych, aż 57% deklaruje, że jeździłoby rowerem do pracy, szkoły lub punktów usługowych z większą częstotliwością, gdyby w okolicy wybudowano więcej ścieżek rowerowych (rozwiązanie to stanowiło 78% wskazanych usprawnień infrastruktury rowerowej). Co więcej, w grupie tej znalazła się co druga osoba, która z roweru jako środka transportu korzysta rzadko lub nie korzysta w ogóle. Co dziesiąty ankietowany jeździłby częściej na rowerze, gdyby zwiększono liczbę miejsc postojowych dla rowerów (15% wskazywanych usprawnień), a co dwudziesty, gdyby mógł bez problemu przewozić rower autobusami (niemal 7% proponowanych usprawnień). Wśród innych działań, które w opinii respondentów wpłynęłyby na lepszą jakość i funkcjonalność infrastruktury rowerowej w OFAP znalazło się przede wszystkim uruchomienie systemu rowerów miejskich.

Tabela 6. Opinie i postulaty mieszkańców Aglomeracji Płockiej na temat skłonności podróżowania rowerem

Opinia	Udział
Nie podróżował(a)bym rowerem nawet, gdyby poniższe elementy uległy zmianie	23,3%
W innej sytuacji	4,4%
Propozycje usprawnień	72,3%
łącznie	100%
Propozycje usprawnień	
W mojej okolicy było więcej ścieżek rowerowych	78,2%
Było więcej miejsc, gdzie można zostawić rower	15,1%
Można było bez problemów przewozić rower w autobusach	6,7%
łącznie propozycje usprawnień	100%

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych; n=1055.

Skłonność do dojazdów do pracy, szkoły lub punktów usługowych zmniejsza się wraz ze wzrostem odległości dzielącej te miejsca od miejsca zamieszkania. Według badań dotyczących korzystania z roweru jako środka komunikacji prowadzonych w Polsce i za granicą, zdecydowana większość podróży rowerowych odbywa się do 5 km²². Oszacowano również, że średni dystans dojazdu do pracy to około 3,9 km²³. Ankietowani mieszkańcy gmin, którzy deklarują, że nie podróżowaliby rowerem nawet w wypadku rozbudowy i podniesienia jakości infrastruktury rowerowej, jako główne

²² Larsen J., El-Geneidy A., Yasmin F., Beyond the quarter mile: Re-examining travel distances by active transportation, Canadian Journal of Urban Research: Canadian Planning and Policy (suplement), 2010, 19 (1), dostępny pod adresem: http://tram.mcgill.ca/Research/Publications/Travel_distances_CJUR.pdf. Iacono M., Krizek K., El-Geneidy A. M., Access to Destinations: How Close is Close Enough? Estimating Accurate Distance Decay Functions for Different Purposes and Multiple Modes, 2008, raport z badań nr Mn/DOT 2008–11, Serias: Access to Destinations Study, dostępny pod adresem: <http://www.cts.umn.edu/Adjei>. E., Multimodal urban transport: integrating non–motorised and bus transport, 2010, dostępny pod adresem: www.itc.nl/library. Raport z badań ilościowych odnośnie rowerzystów wykonany dla Polskiego Klubu Ekologicznego przez BBS Obserwator, 2003, dostępny pod adresem: <http://www.rowery.org.pl/rowery2002.pdf>
Program rozwoju ruchu rowerowego w Warszawie, 2009, Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji, dostępny pod adresem: <http://siskom.waw.pl>. Wolek Cz., Kształtowanie systemu ruchu rowerowego na przykładzie Wrocławia, „Transport Miejski i Regionalny”, 2010, nr 11.

²³ Larsen J., El-Geneidy A., Yasmin F., Beyond the quarter mile: Re-examining travel distances by active transportation, Canadian Journal of Urban Research: Canadian Planning and Policy (suplement), 2010, 19 (1), dostępny pod adresem: <http://tram>.



przyczyny podają przede wszystkim swój wiek, kondycję i niechęć do korzystania z tego środka transportu, zbyt dużą odległość do miejsca pracy lub szkoły oraz preferowanie samochodu (głównie ze względu na oszczędność czasu).

Koncepcja rozbudowy infrastruktury rowerowej dla Płocka zawarta została w *Programie zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka do 2033 roku* w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym. W ramach priorytetów programu zakłada się realizację działań związanych z budową tras rowerowych komunikacyjnych i rekreacyjnych, infrastruktury do parkowania i wypożyczania rowerów, tworzeniem stref uspokojonego ruchu, a także zarządzania i systemu organizacyjnego, promocji i edukacji. Docelowo, w 2033 roku, długość tras rowerowych w Płocku powinna wynosić 130,64 km.

Przez gminy OFAP przebiega odcinek międzynarodowego szlaku EuroVelo R2 – *Szlaku Stolic* oraz Ponadregionalny Szlak VeloMazovia nr 20, o łącznej długości 105 km, który wraz z 21 Kampinoskim Szlakiem Rowerowym łączy Warszawę i Włocławek. Regionalny Rowerowy Szlak Wisły biegnie wzdłuż wału przeciwpowodziowego na lewym brzegu rzeki. Ponadto, na obszarze istnieje system lokalnych tras rowerowych. Wiele gmin badanego obszaru z racji swoich funkcji (rolniczo-turystyczne) w planach rozwoju uwzględnia rozbudowę szlaków rowerowych, które mają zwiększać dostępność terenów potencjalnie atrakcyjnych pod względem walorów krajobrazowych. Kierunek ten przede wszystkim mocno zaznacza się w gminach położonych wzdłuż Wisły – szczególnie istotna staje się możliwość wykorzystania wałów przeciwpowodziowych w tej kwestii. Drugim kierunkiem, który szczególnie mocno stawia na ten typ promocji turystyki, są gminy położone w południowej części obszaru (Gostynin, Łąck, Szczawin Kościelny, Gostynin, Sanniki), gdzie znajdują się tereny atrakcyjne pod względem historycznym i naturalnym.

Tabela 7. Szlaki rowerowe w planach rozwoju gmin OFAP²⁴

Gmina	Proponowane rozwiązanie
Gąbin	Wyznaczonych jest kilkadziesiąt kilometrów tras rowerowych na terenach atrakcyjnych turystycznie – jest projekt dla całej sieci, który trzeba zrealizować.
Bodzanów	Ścieżka wzdłuż wału przeciwpowodziowego na Wiśle.
Brudzeń Duży	Ścieżki rowerowe od Płocka, poprzez Starą Białą aż do mostu w Cierszewie.
Gostynin	Ścieżki rowerowe łączące Gostynin z gminą Szczawin i Gąbin.
Nowy Duninów	Ciąg pieszo-rowerowy od Płocka do Soczewki.
Łąck	Do zrealizowania około 20 km ścieżek w różnych miejscach na terenie gminy.
Szczawin Kościelny	Ścieżki łączące Szczawin Kościelny z sąsiednimi gminami wykorzystując już istniejące trasy.
Mała Wieś	Inwestycje w ścieżki rowerowe, dla których są już stworzone projekty dla terenów w obrębie gminy
Sanniki	Trasy powiązane z europejskim projektem tras rowerowych EuroVelo.
Słubice	Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi 575.
Tłuchowo	Sieć ścieżek rowerowych wzdłuż uczęszczanych dróg by zmniejszyć na nich ruch.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wywiadów pogłębionych z przedstawicielami gmin OFAP.

²⁴ Nazewnictwo: ścieżka rowerowa, trasa rowerowa, ciąg pieszo-rowerowy przyjęto zgodnie z wypowiedziami uczestników wywiadów.



Planując inwestycje związane z rozwojem infrastruktury rowerowej do celów komunikacyjnych w ramach OFAP w pierwszej kolejności powinno się zatem uwzględnić zwiększenie spójności obszaru, czyli budowanie tras łączących poszczególne gminy z Płockiem oraz stanowiących połączenia pomiędzy gminami, szczególnie wzdłuż dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych, charakteryzujących się zwiększonym natężeniem ruchu samochodowego. Postulaty spójności oraz bezpieczeństwa w równym stopniu powinny być także realizowane w planowaniu rozwoju tras rowerowych o charakterze sportowo-rekreacyjnym.

3. WEWNĘTRZNE POTRZEBY TRANSPORTOWE W KONTEKŚCIE LOKALNEJ POLITYKI PRZESTRZENNEJ

System transportowy każdego obszaru stanowi integralną część zagospodarowania przestrzennego. Najważniejszym elementem wiążącym transport z planowaniem przestrzennym jest integracja polityki przestrzennej i transportowej przez zaplanowanie sieci połączeń komunikacyjnych między perspektywicznymi obszarami koncentracji miejsc zamieszkania, miejsc pracy i miejsc świadczenia usług. Integracja ta musi dotyczyć zarówno infrastruktury transportowej, jak i przewozów transportu publicznego. Ze strategicznego punktu widzenia polityka transportowa powinna być zgodna z polityką przestrzenną, eliminując przypadki opóźnień w rozwoju infrastruktury i połączeń komunikacyjnych w stosunku do rozwoju zabudowy mieszkaniowej i usługowo-przemysłowej. Dlatego wszelkie planowane w dokumentach planistycznych tereny mieszkaniowe, usługowe lub przemysłowe powinny posiadać spójną koncepcję ich skomunikowania z istniejącą siecią transportową.

Wewnętrzne potrzeby transportowe gmin OFAP przeanalizowano przede wszystkim w oparciu o zapisy studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin. Przeanalizowano SUIKZP dla gmin, które zamieściły je na swoich stronach internetowych lub w Biuletynach Informacji Publicznej. Inwestowanie w infrastrukturę transportową jako cel strategiczny pojawia się w strategiach rozwoju gmin: Stara Biała, Drobin, Bulkowo, Gąbin, Pacyna, Szczawin Kościelny oraz Nowy Duninów.

Wśród kierunków zagospodarowania przestrzennego wyznaczonych w SUIKZP gmin OFAP dotyczących transportu często uwzględniane są **remonty i modernizacje dróg**. Nierzadko mają się one przyczynić do podwyższenia parametrów technicznych i standardu, a tym samym rangi dróg w systemie transportowym. Remonty i modernizacje dróg różnych klas znalazły się w kierunkach zagospodarowania m.in. gmin: Bielsk, Bodzanów, Bulkowo, Łąck, Płock, Słubice, Radzanowo, Gostynin (gm. wiejska). Jednocześnie kierunki zagospodarowania części gmin uwzględniają konieczność **zmniejszenia natężenia ruchu** oraz wyprowadzenia ruchu samochodowego i ciężarowego (wraz z przewozem substancji niebezpiecznych) poza granice obszarów zabudowanych. Zapisy takie znajdują się w studiach gmin Bielsk, Drobin, Gostynin (gm. wiejska) i Płock.

Gminy uwzględniają również w kierunkach zagospodarowania ewentualną konieczność inwestycji w infrastrukturę transportową **na obszarach przeznaczonych pod zabudowę** (przeważnie mieszkaniową). Wzrost zapotrzebowania na inwestycje drogowe w obszarach (potencjalnej) zabudowy zakładają m.in. gminy: Bielsk, Bodzanów, Bulkowo, Brudzeń Duży, Drobin, Gąbin, Łąck, Słubice, Słupno. Wśród kierunków zagospodarowania przestrzennego dla gmin Bodzanów i Bulkowo znalazła się rozbudowa układów komunikacyjnych w obrębie wielofunkcyjnych terenów rozwojowych. W dokumencie „Diagnoza i Badania Społeczne na potrzeby wyznaczenia Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej” oszacowano, że ponad 10% powierzchni gmin Radzanowo,



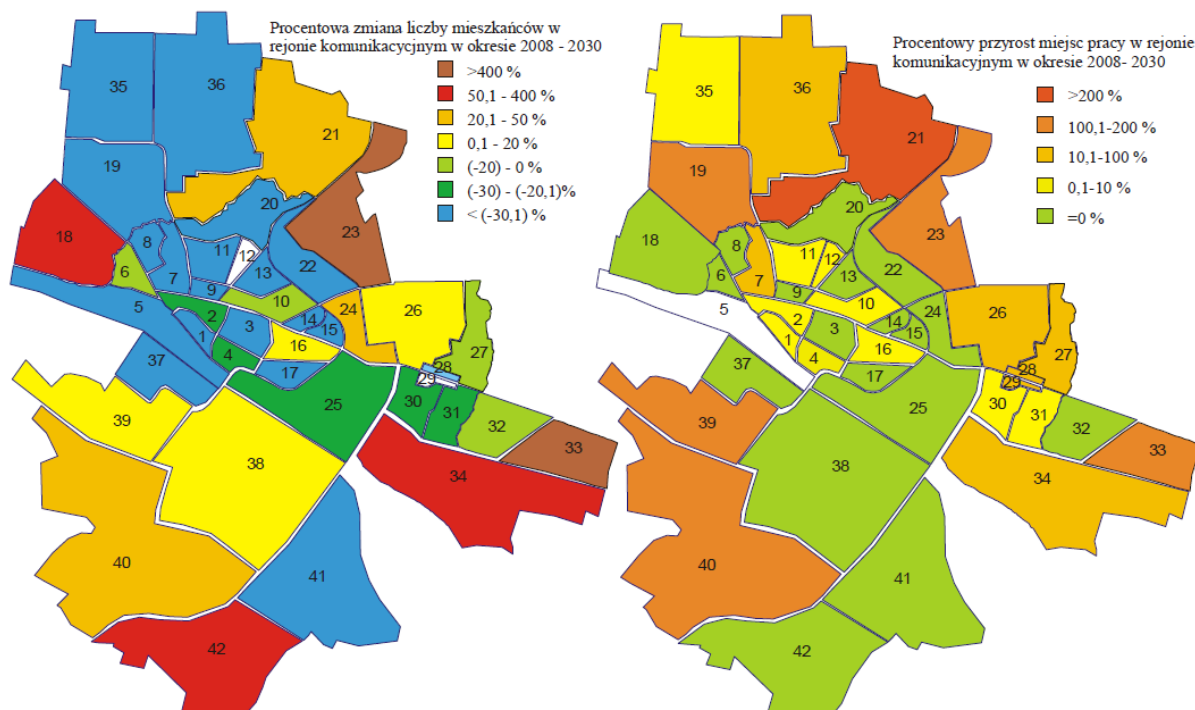
Stara Biała, Słupno, Płock oraz Gąbin zostało w obowiązujących studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego tych gmin przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową.

Potrzebę **budowy ścieżek rowerowych** wskazują w swoich SUIKZP gminy Bielsk, Bodzanów, Bulkowo, Gostynin (gm. wiejska), Łąck, Płock i Słupno.

Kierunki zagospodarowania uwzględniają również realizację zadań w zakresie **transportu zbiorowego**. Gminy, które uwzględniły w SUIKZP działania związane z transportem kolejowym to: Bielsk, Gostynin (gm. wiejska), Płock, Radzanowo (utrzymanie rezerwy terenowej dla linii kolejowej). Rozwój i modernizację komunikacji autobusowej uwzględniły w swoich politykach rozwoju gminy: Bielsk i Gostynin (gm. wiejska). Miasto Płock jako jeden z kierunków wyznaczyło integrację transportu zbiorowego i wdrażanie rozwiązań związanych z transportem multimodalnym.

W obszarze funkcjonalnym Aglomeracji Płockiej miejsca pracy koncentrują się na terenie miasta Płocka. Do największych generatorów ruchu w tym mieście zalicza się obszar dzielnic północnych i wschodnich, co potwierdzają kompleksowe badania ruchu przeprowadzone w 2008 r. i opisane w dokumencie „Studium transportowe i bezpieczeństwa transportu w mieście Płocku”. Wyniki badań pokazują, że największy ruch generowany przez mieszkańców wyjeżdżających do pracy występuje z osiedli wschodnich, ale w 2030 r. poważnych wzrostów będzie można spodziewać się głównie w dzielnicach Trzepowo, Ciechomice i Borowiczki. Z kolei przyrost miejsc pracy w Płocku spodziewany jest w całej północnej i wschodniej części miasta oraz dzielnicy Góry na lewym brzegu Wisły. Widoczny jest więc proces dekoncentracji osadnictwa oraz miejsc pracy, aczkolwiek ich liczba w ścisłym centrum miasta utrzyma się na mniej więcej stałym poziomie. Założenia te są zgodne z istniejącym Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Płocka, które zakłada rozwój funkcji produkcyjno-usługowej w północnej części miasta (sąsiedztwo rafinerii PKN Orlen) oraz w Trzepowie (funkcja usługowa). Obszary rozwoju zabudowy mieszkaniowej to Winiary, Podolszyce, Góra i Borowiczki. Ogółem, w ciągu najbliższych lat prognozowany jest wzrost znaczenia dzielnic prawobrzeżnych, zwłaszcza terenów wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych. Przeprowadzone kompleksowe badania ruchu jednoznacznie wskazują na wzrost ruchu w mieście, który zdaniem autorów nie będzie zachodził na skutek np. spadku zatrudnienia w zakładach Orlen, ale wzrostu liczby dojeżdżających spoza miasta i jego dzielnic przygranicznych.

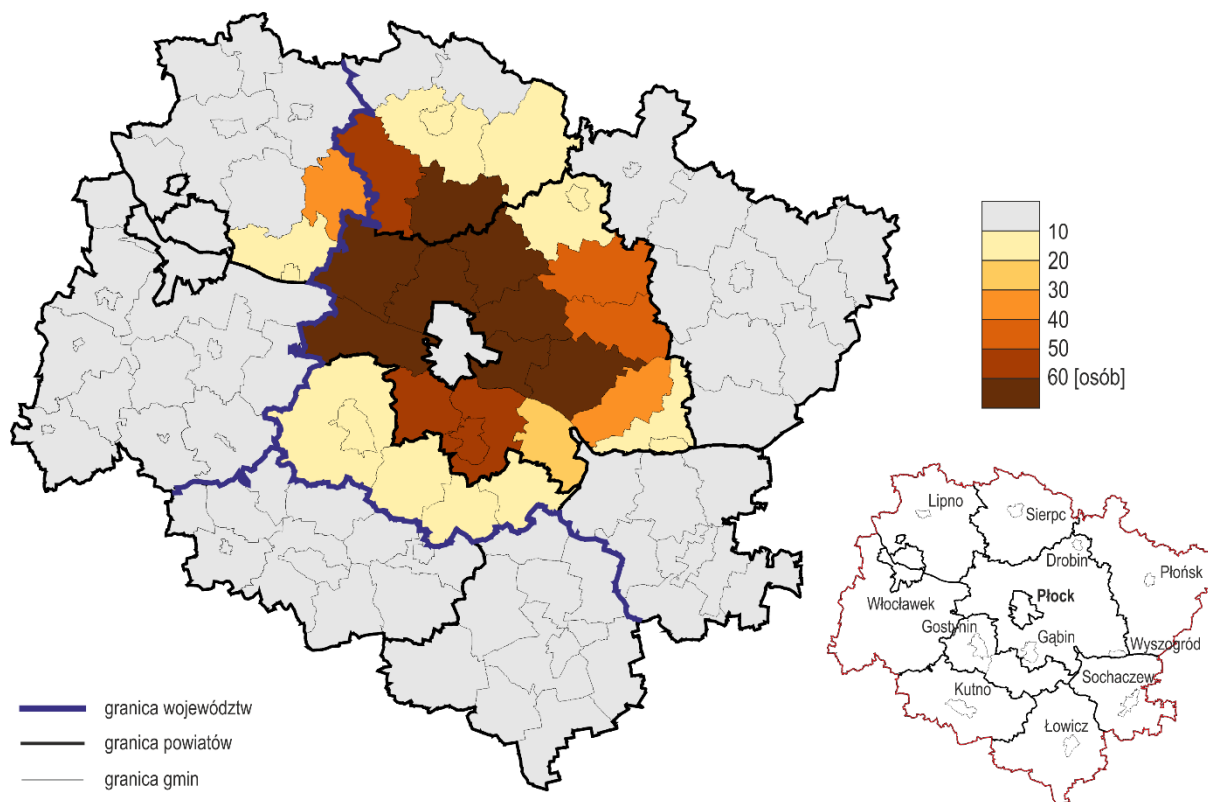
Rysunek 14. Prognozowana zmiana liczby mieszkańców i miejsc pracy w rejonach komunikacyjnych Płocka



Źródło: Koncepcja zintegrowanego programu rozwoju systemu transportowego miasta Płocka, Studium Transportowe i Bezpieczeństwa Transportu w Mieście Płocku, Etap II, Zeszyt 5, Biuro Inżynierii Transportu Cejrowski&Krych sp.j., Poznań 2008.

Wzrost liczby dojeżdżających z gmin podmiejskich jest bardzo dobrze widoczny ze względu na intensywny rozwój zabudowy mieszkaniowej w ostatnich latach – efektem jest bardzo duże natężenie dojazdów do pracy z tych gmin. W 2011 r. najwięcej płockich pracowników zamieszkiwało w gminach Stara Biała (982 osoby/1 tys. mieszkańców w wieku 15–64 lata), Radzanowo (583 osoby), Bielsk (581 osób) oraz Brudzeń Duży (559 osób). Na dalszych miejscach pod względem liczby pracowników plasowały się gminy Słupno (466 osób), Gąbin (393 osoby) oraz Bodzanów (369 osób). Strefa intensywnych dojazdów jest wyraźnie szersza w gminach północnej części OFAP, o czym świadczą wysokie natężenia dojazdów do pracy w gminach Gozdowo (259 osób) oraz Mochowo (230 osób), a także z powiatu lipnowskiego położonego w województwie kujawsko-pomorskim – Tłuchowo (111 osób).

Rysunek 15. Liczba dojeżdżających do pracy do Płocka na 1 tys. mieszkańców w wieku 15-64 lata w powiatach sąsiadujących z powiatem płockim i gostynińskim w 2011 r.



Źródło: „Diagnoza i Badania Społeczne na potrzeby wyznaczenia Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej”, Ecorys Polska, 2014.

Procesy zachodzące w obszarach podmiejskich Płocka mają charakter suburbanizacji, czego najbardziej wyraźnym przykładem jest gmina Słupno. Wzrost natężenia tego procesu będzie generował dodatkowe potrzeby transportowe w przyszłości. Rozwój zabudowy mieszkaniowej na terenach podmiejskich przyczyni się do wzrostu natężenia dojazdów do pracy i usług, w tym natężenia ruchu samochodowego w kierunku do miasta (szczyt poranny) oraz z miasta (szczyt popołudniowy). Z tego powodu spodziewany jest także wzrost zapotrzebowania na publiczny transport zbiorowy. Wynika z tego konieczność innego typu rozwiązań komunikacyjnych dla obszarów podmiejskich, a dokładniej – dla określonych w dokumencie „Diagnoza i Badania Społeczne na potrzeby wyznaczenia Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej” strefy podmiejskiej i strefy silnych powiązań (por. Rys. 2). Dla obszarów tych przewiduje się następujące założenia, które realizować będzie niniejsza Strategia.

Tabela 8. Założenia strategiczne dla stref funkcjonalnych obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej

Strefa	Infrastruktura transportowa	Transport publiczny
Rdzeń	doprowadzenie infrastruktury drogowej do nowych osiedli mieszkaniowych budowa chodników i ścieżek rowerowych	dogęszczanie zabudowy w obszarach intensywnej obsługi przez transport zbiorowy preferencja i priorytet dla transportu zbiorowego obsługującego ruch



	<p>tworzenie punktów przesiadkowych</p> <p>poprawa i estetyzacja infrastruktury przystankowej</p>	<p>wewnętrzny</p> <p>ograniczenia dla transportu samochodowego w centrum Płocka</p> <p>doprowadzenie transportu publicznego do obszarów rozwoju zabudowy mieszkaniowej oraz przestrzeni usługowych i produkcyjnych</p>
Podmiejska	<p>doprowadzenie infrastruktury drogowej do nowych osiedli mieszkaniowych</p> <p>budowa chodników i ścieżek rowerowych</p> <p>tworzenie punktów przesiadkowych</p> <p>poprawa i estetyzacja infrastruktury przystankowej</p>	<p>doprowadzenie transportu publicznego do obszarów rozwoju zabudowy mieszkaniowej i przestrzeni usługowych i produkcyjnych</p> <p>„kanalizowanie” przepływów transportowych</p> <p>tworzenie specjalnych linii autobusowych na potrzeby „pracownicze” i „szkolne”</p> <p>tworzenie punktów przesiadkowych</p>
Silnych powiązań	<p>doprowadzenie infrastruktury drogowej do nowych osiedli mieszkaniowych</p> <p>tworzenie punktów przesiadkowych</p> <p>budowa chodników i ścieżek rowerowych</p> <p>poprawa i estetyzacja infrastruktury przystankowej</p>	<p>rozszerzanie obszaru obsługiwanego przez miejskiego przewoźnika autobusowego</p> <p>tworzenie specjalnych linii autobusowych na potrzeby „pracownicze” i „szkolne”</p> <p>uruchamianie kursów ważnych z punktu widzenia społecznego, przeciwdziałających wykluczeniu komunikacyjnemu (niedziela, godziny wieczorne itp.)</p>
Umiarkowanych powiązań	<p>tworzenie połączeń drogowych z miejscowością gminną i drogami krajowymi/wojewódzkimi</p>	<p>rozszerzanie obszaru obsługiwanego przez miejskiego przewoźnika autobusowego</p> <p>tworzenie specjalnych linii autobusowych na potrzeby „pracownicze” i „szkolne”</p> <p>uruchamianie kursów ważnych z punktu widzenia społecznego przeciwdziałających wykluczeniu komunikacyjnemu (niedziela, godziny wieczorne itp.)</p>
Potencjalny obszar współpracy	<p>brak</p>	<p>badania popytowe i analizy dojazdów do Płocka, pilotażowe uruchamianie połączeń komunikacyjnych</p>

Źródło: opracowanie własne.



III. Analiza zewnętrznych potrzeb transportowych obszaru funkcjonalnego

1. DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA OŚRODKÓW WOJEWÓDZKICH I WAŻNYCH CIĄGÓW KOMUNIKACYJNYCH

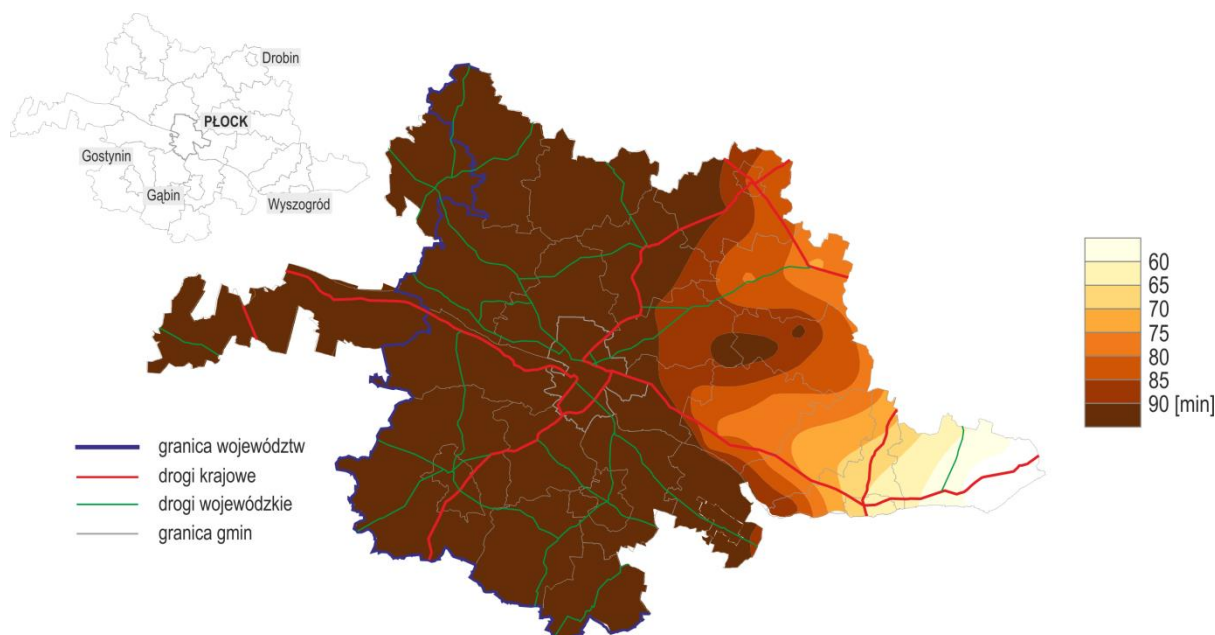
Dostępność komunikacyjna głównych ośrodków życia społeczno-gospodarczego zlokalizowanych poza obszarem funkcjonalnym – największych miast będących centrami życia społeczno-gospodarczego województw – określona może być za pomocą kilku podstawowych mierników. Pierwszy dotyczy możliwości pokonania odległości rozumianej jako obecność i stopień rozwoju sieci transportowej w gminach w postaci dróg i linii kolejowych. Możliwość tę można badać także w kontekście jakości podróżowania uwarunkowanej parametrami i stanem technicznym sieci transportowych, które będą analizowane w następnym rozdziale. Powyższe rodzaje dostępności znajdują odzwierciedlenie w czasie przejazdu samochodem do stolic województw, która niejako integruje dostępność związaną z obecnością i jakością infrastruktury – dróg krajowych i wojewódzkich, a także pierwszorzędnych i magistralnych linii kolejowych. W końcu dostępność komunikacyjną wyrazić można także przez obecność i liczbę połączeń regionalnego transportu zbiorowego, co także będzie przedmiotem rozważań kolejnych rozdziałów.

Głównym miernikiem dostępności komunikacyjnej jest czas przejazdu samochodem do ośrodków wyższego rzędu będących głównymi ośrodkami województwa i kraju – Warszawy, Łodzi oraz Torunia. Aby zmierzyć dostępność komunikacyjną tych miast dla gmin należących do OFAP każdej z nich wybrano po 5 największych miejscowości pod względem liczby mieszkańców. Za pomocą serwisu targeo.pl określony został czas, jaki jest potrzebny na dojazd z danej miejscowości do istotnego dla mieszkańców tych gmin ośrodka – największego miasta i stolicy województwa – Warszawy oraz stolic województw sąsiadujących – Łodzi i Torunia. Każdy przejazd był określany dla tego samego dnia i tej samej godziny (12:00).

Zdecydowaną przewagę pod względem dojazdu do Warszawy posiada peryferyjnie położona w OFAP gmina Czerwińsk nad Wisłą, skąd czas podróży do stolicy jest porównywalny z czasem dojazdu do Płocka i wynosi ok. 50 minut – najmniejszy cechuje miejscowości Goławin (49 minut), Chociszewo (52 minuty) i Wólkę Przybójewską (52 minuty). W miejscowościach tych czas przejazdu do Płocka i Warszawy jest niemal identyczny. Nieco krócej do Płocka niż do stolicy podróżują mieszkańcy Czerwińska nad Wisłą (58 minut). Oznacza to, że dostępność komunikacyjna Warszawy jest porównywalna z dostępnością komunikacyjną Płocka, co stanowi podstawowe zagrożenie dla utrzymania powiązań z obszarem funkcjonalnym Aglomeracji Płockiej. W pozostałych obszarach czas przejazdu do Warszawy przekracza 1h, przy czym w gminie Wyszogród jest to między 60–70 minut, a w gminie Mała Wieś i Staroźreby nieznacznie ponad 70 minut. W czasie poniżej 1,5h do Warszawy dotrzeć można jeszcze ze wschodniej części gmin Bulkowo, Bodzanów i Drobin. Wyraźny wpływ na dostępność ma niewielka odległość od stolicy, ale także drogi krajowe, które prowadzą do Warszawy i przebiegają przez wyżej wymienione gminy. Z żadnej miejscowości gmin powiatu gostyńskiego ani sierpeckiego zaliczonych do OFAP nie można dojechać do Warszawy w czasie krótszym niż 100 minut (najkrócej 104 minuty z Bonisławia w gminie Gozdowo). Co istotne, czas dojazdu do Warszawy skróci się po budowie kolejnych odcinków drogi ekspresowej S7, co dotyczy głównie północnej części OFAP (możliwość włączenia się w S7 w Płońsku). W największym stopniu czas dojazdu do Warszawy skrócić może natomiast planowana droga ekspresowa S10, jednak realizacja tej inwestycji została odłożona

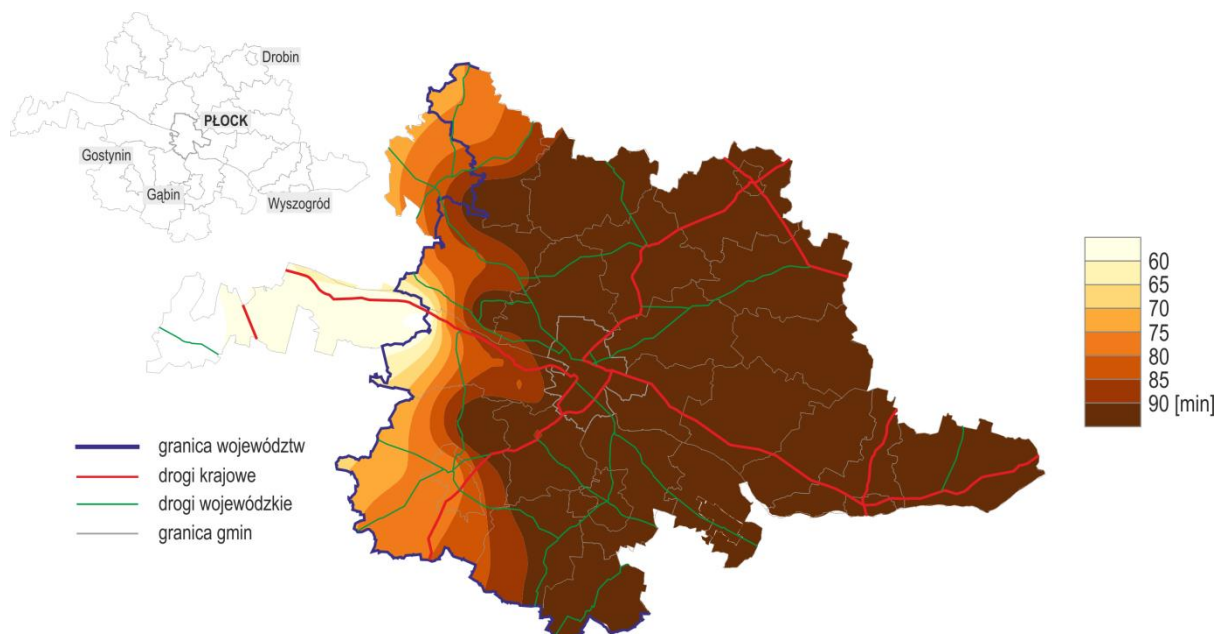
w czasie. Nie ma jeszcze decyzji co do jej przebiegu – proponuje się, aby przebiegała w pobliżu lub po śladzie drogi krajowej nr 10 (północna część OFAP wg Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku z perspektywą do 2030 roku), aczkolwiek najnowszy Plan Przestrzennego Zagospodarowania Województwa Mazowieckiego zakłada odgałęzienie tej drogi w gminie Staroźreby w kierunku Płocka. Istniały także pomysły przeprowadzenia jej przez gminy Bielsk, Stara Biała i Brudzeń Duży w kierunku Włocławka. Miasto Płock intensywnie zabiega o taki przebieg drogi, który możliwie maksymalnie zbliżyłby ją do miasta. Istnieją ku temu także przesłanki merytoryczne m. in. trudności w uzyskaniu parametrów dla drogi ekspresowej na istniejącej drodze krajowej nr 10 i niewielka jej odległość od centrum Drobin i Sierpca.

Rysunek 16. Czas dojazdu do Warszawy z gmin i miejscowości obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej w 2014 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie targeo.pl.

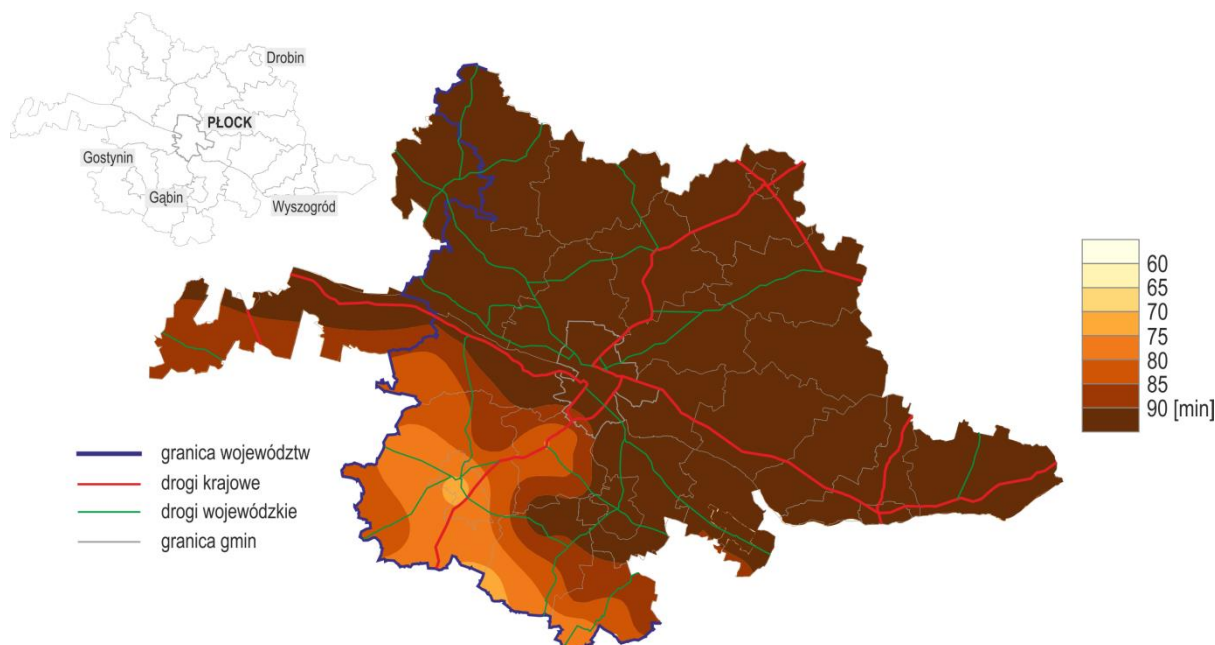
Rysunek 17. Czas dojazdu do Torunia z gmin i miejscowości obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej w 2014 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie targeo.pl.

Jak można się spodziewać najkrótszy czas dojazdu do Torunia z terenu OFAP ma gmina Włocławek, skąd podróż do stolicy województwa kujawsko-pomorskiego nie przekracza godziny. Około 1h podróż do Torunia zajmuje mieszkańcom zachodniej części gminy Nowy Duninów i Brudzeń nad Wisłą, a w czasie do 75 minut dojechać do tego miasta można także z większej części gmin Tłuchowo i Mochowo. W całej wschodniej i centralnej części OFAP czas dojazdu do Torunia przekracza 1,5h. Natomiast dzięki obecności autostrady A1 tuż za południową granicą OFAP w powiecie kutnowskim czas dojazdu do Torunia znacznie skraca się w gminie i mieście Gostynin, gdzie też mieści się w granicach 70-75 minut. Z tego powodu obszary te „narażone” są na utratę części powiązań z Płockiem, mając do dyspozycji dogodne powiązanie komunikacyjne z Toruniem, ale przede wszystkim z Łodzią.

Rysunek 18. Czas dojazdu do Łodzi z gmin i miejscowości obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej w 2014 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie targeo.pl.

Czas dojazdu do stolicy województwa łódzkiego z praktycznie wszystkich gmin powiatu gostynińskiego nie przekracza 90 minut, a z jego południowej części 75 minut. Co więcej, jest to połączenie bardzo dogodne, ponieważ mieszkańcy tego powiatu, zwłaszcza z miejscowości położonych przy drodze krajowej nr 60 mają możliwość przejazdu tą drogą prosto do węzła Kutno-Północ znajdującego się w miejscowości Sójki i stamtąd autostradą A1 węzła Łódź Północ, skąd do Łodzi prowadzi odcinek autostrady A2 i droga krajowa nr 1. Po oddaniu do użytkowania będącego w realizacji odcinka A1 do węzła Łódź Południe (wschodnia obwodnica Łodzi), czas dojazdu do tego miasta skróci się o kolejne minuty.

Analizując układ dróg wyższego rzędu w obszarze funkcjonalnym Aglomeracji Płockiej należy stwierdzić korzystne położenie w stosunku do przebiegu autostrad i dróg ekspresowych (bliska odległość do A2, S7, planowanej S10), aczkolwiek żadna z tych dróg nie przebiega (A2, S7) lub prawdopodobnie nie będzie przebiegać (S10) przez rdzeń OFAP. Oznacza to, że największy priorytet powinien zostać położony na skomunikowanie Płocka z istniejącymi węzłami dróg wyższego rzędu, co pozwoli w pewnym stopniu skompensować brak tych dróg na terenie samego OFAP.

Pomimo że przez OFAP nie przebiega żadna droga szybkiego ruchu (nie licząc odcinka autostrady A1 w gminie Włocławek), czas dojazdu do węzłów tych dróg z Płocka nie trwa dłużej niż godzinę. W najkrótszym czasie mieszkańcy tego miasta mają możliwość dotrzeć do węzła Kutno-Północ na autostradzie A1 wykorzystując drogę krajową nr 60. Z miasta Gostynin czas ten wynosi tylko 17 minut. Dojazd ten usprawnić mogłaby budowa obejścia Łącka i poprawa parametrów tej drogi. Do węzła Kowal na autostradzie A1 podróż z Płocka zajmuje 53 minuty, ale w tym przypadku czas dojazdu zarówno z Płocka, jak i z miasta i gminy Gostynin skróciłby się przez budowę północnej obwodnicy Gostynina od drogi wojewódzkiej nr 573 do drogi wojewódzkiej nr 265, a także poprawie parametrów technicznych tych dróg. Dojazd do A1 ułatwiłoby także podniesienie klasy drogi powiatowej 2920C z miejscowości Boruchowo (gmina Kowal) do węzła Kowal na A1. Czas dojazdu z Gostynina do tego węzła wynosi 23 minuty. Dotarcie do węzła A1 Włocławek Zachód z Płocka



zajmuje niecałą godzinę, natomiast z o wiele bliżej położonego Nowego Duninowa jest to tylko 35 minut. Poprawa dostępności komunikacyjnej do tego węzła wymaga poprawy parametrów drogi krajowej nr 62, ale największy wpływ na dojazd do tego węzła miałyby budowa trzeciego mostu na Wiśle w osi ulicy Zglenickiego w Płocku, która również znacznie ułatwiłaby dojazd do autostrady A1 mieszkańcom gmin Stara Biała i Brudzeń Duży bez konieczności przejeżdżania przez Płock.

Tabela 9. Odległość, czas dojazdu i propozycje poprawy dostępności Płocka do węzłów najważniejszych dróg szybkiego ruchu w 2014 r.

Węzeł	Gmina	Przez gminy	Droga szybkiego ruchu	Odległość drogowa (km)	Czas przejazdu (min)	Propozycje poprawy dostępności
Kutno-Północ	Kutno	Łąck, miasto Gostynin, Gostynin,	Autostrada A1	41	42	poprawa parametrów drogi krajowej nr 60, budowa obwodnicy Łącka
Kowal	Kowal	Łąck, Gostynin, miasto Gostynin	Autostrada A1	50	53	poprawa parametrów dróg wojewódzkich nr 573 i 265, budowa obwodnicy Gostynina
Włocławek - Zachód	Włocławek	Nowy Duninów, Włocławek	Autostrada A1	60	59	Budowa mostu na Wiśle w osi ulicy Zglenickiego w Płocku, rozbudowa krajowej nr 62
Zachodnia Obwodnica Nowego Dworu Maz.	Zakroczym	Słupno, Bodzanów, Mała Wieś, Wyszogród, Czerwińsk nad Wisłą	Droga ekspresowa S7	69	60	rozbudowa drogi krajowej nr 62 na odcinku od Płocka do drogi S7, budowa północnego obejścia miasta Wyszogród i obejścia Słupna
Obwodnica Płońska	Płoński	Radzanów, Staroźreby	Droga ekspresowa S7	53	49	Poprawa parametrów drogi wojewódzkiej nr 567, poprawa jakości drogi krajowej nr 10, budowa północnego obejścia miasta Wyszogród, rozbudowa drogi krajowej nr 50

Źródło: opracowanie własne na podstawie targeo.pl.

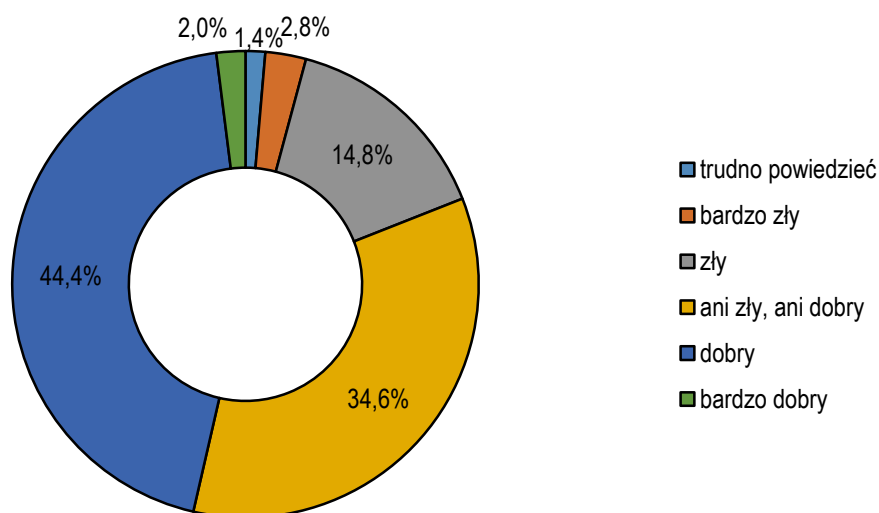
Ponieważ budowa drogi ekspresowej S10 wydaje się być kwestią dość odległą, w ciągu najbliższych lat istotny dla OFAP jest dojazd do drogi ekspresowej S7. Najbliższe węzły tej drogi znajdują się obecnie w Zakroczymiu oraz Płońsku. Do tego pierwszego dojazd z Płocka zajmuje godzinę i jest to jednocześnie najkrótsza trasa do Warszawy. Dostępność komunikacyjną do S7 poprawić może poprawa jakości drogi krajowej nr 62, a także budowa obwodnicy Wyszogrodu i Słupna. Dojazd do S7 z tego miasta zajmuje 26 minut. Dojazd do odcinka S7 stanowiącego obwodnicę Płońska zajmuje obecnie 49 minut, przy czym z gmin wschodniej części OFAP np. Wyszogrodu – 28 minut. Czas dojazdu z Płocka skróciłby się tylko dzięki poprawie parametrów drogi wojewódzkiej nr 567 prowadzącej do drogi krajowej nr 10 przez gminy Radzanowo i Staroźreby, natomiast ze wschodniej części OFAP – dzięki budowie północnego obejścia Wyszogrodu, który umożliwiłby łatwiejsze podróżowanie na północ drogą krajową nr 50. Rozbudowa tej ostatniej również w dużym stopniu przyczyniłaby się do skrócenia czasu dojazdu do węzła S7 w Płońsku.

2. STAN REGIONALNEJ I KRAJOWEJ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ

2.1. POTRZEBY W ZAKRESIE BUDOWY I PRZEBUDOWY DRÓG

Z przeprowadzonych badań ankietowych wśród mieszkańców obszaru funkcjonalnego wynika, że 46,4% z nich oceniło istniejące w tym obszarze drogi wyższego rzędu jako dobre lub bardzo dobre, przy czym obserwuje się znaczną przewagę tych pierwszych (aż 44%). Zdecydowanie mniej dróg zostało ocenionych jako złe lub bardzo złe (17,6%). Można stwierdzić, że mieszkańcy dobrze oceniają jakość dróg krajowych i wojewódzkich.

Rysunek 19. Ogólna ocena systemu transportowego Aglomeracji Płockiej pod względem stanu dróg głównych (wojewódzkich i krajowych) w opinii mieszkańców OFAP w 2014 r. n=1099



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Przez teren obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej przebiega południkowo droga krajowa nr 60 i droga krajowa numer 62, która przebiega przez ten obszar równoleżnikowo. Droga krajowa nr 50 należy do sieci uzupełniającej Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). W bezpośrednim sąsiedztwie obszaru przebiegają dwie drogi sieci bazowej TEN-T: krajowa nr 7 (przyszła droga ekspresowa S7) i autostrada A1. W planach jest również budowa drogi ekspresowej nr S10, jednak w



tej chwili nie prowadzi się żadnych działań związanych z przygotowaniem rozbudowy drogi krajowej nr 10 do parametrów drogi ekspresowej. Na ten moment nie ma oficjalnego stanowiska odnośnie przebiegu tego ciągu. Fragment drogi S7 obejmuje obwodnicę Płońską, który oddany do użytku został w 2009 roku.

Stan techniczny dróg krajowych podlega corocznemu monitoringowi i ocenie w ramach Systemu Oceny Stanu Nawierzchni (SOSN), który prowadzi Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Parametry stanu nawierzchni są wyznaczane na podstawie pomiarów automatycznych i półautomatycznej oceny wizualnej i odnoszone do czterostopniowej klasyfikacji (klasy: A, B, C, D). Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej stwierdza się bardzo dobry stan dróg krajowych. Odcinki, którym w 2013 r. przyznano klasę C (stan niezadowolający, nawierzchnie z uszkodzeniami wymagające remontów) lub klasę D (stan zły, nawierzchnie z uszkodzeniami wymagające natychmiastowych remontów) znajdowały się jedynie między Wyszogrodem i Płockiem (droga krajowa nr 62), a także między Wyszogrodem a Młodzieszynem (droga krajowa nr 50). Na tych odcinkach klasy C i D występują w zakresie występowania kolein. Natomiast stan równości, jak i właściwości przeciwpoślizgowych dla wszystkich dróg krajowych w OFAP zawierają się w klasach A i B.

Stan techniczny dróg wojewódzkich nie podlega oficjalnemu monitoringowi natomiast nawierzchnia tych dróg oceniana jest na bieżąco przez użytkowników portalu internetowego skyscrapercity.com w ramach systematycznie opracowywanej mapy stanu technicznego dróg. Parametry stanu nawierzchni są wyznaczane za pomocą 6-stopniowej skali od stanu bardzo dobrego lub dobrego do drogi brukowanej lub gruntowej. Na podstawie wersji mapy z dnia 18.11.2014 r. można stwierdzić, że stan techniczny większości dróg wojewódzkich na terenie OFAP był przeciętny lub lekko pogorszony (drugi stopień skali). W ten sposób użytkownicy ocenili drogę wojewódzką nr 562 na odcinku Dobrzyń nad Wisłą a miejscowością Rokicie w gminach Dobrzyń nad Wisłą i Brudzeń Duży, a także drogę wojewódzką nr 560 w gminach Bielsk na odcinku między Sierpcem a Lelicami. Odcinek drogi oceniony jako przeciętny dotyczy również drogi nr 541 między Sierpcem a Dobrzyniem nad Wisłą, a także łączący się z nim odcinek drogi wojewódzkiej nr 562 między Szpetalem Górnym a miejscowością Dobrzyń nad Wisłą, między gminą Fabianki a gminą Dobrzyń nad Wisłą. Odcinki określane jako „stan drogi mocno pogorszony” (trzeci stopień skali) występują na drodze nr 575 na odcinku w gminie Wyszogród i Gąbin, także na odcinku drogi nr 562 między Rokiciami a Murzynowem (gmina Brudzeń Duży). Stan pozostałych dróg wojewódzkich określony został jako bardzo dobry lub dobry (pierwszy stopień skali).

2.2. POTRZEBY W ZAKRESIE REWITALIZACJI LINII KOLEJOWYCH

Przez obszar funkcjonalny Aglomeracji Płockiej przebiega jedna linia kolejowa nr 33 Kutno-Brodnica przecinając ten obszar południkowo przez gminy Gostynin (miasto i gmina), Łąck, Płock, Bielsk i Gozdowo. W obszarze znajduje się 6 stacji kolejowych - Płock Trzepowo, Płock, Płock Radziwie, Łąck, Gostynin i Sierakówek (gmina Gostynin), oraz 3 przystanki kolejowe - Proboszczowice Płockie w gminie Bielsk, Rogożew w gminie Gostynin i Gozdowo w gminie Gozdowo. Linia ta posiada kategorię pierwszorzędą i jest jednotorowa, za wyjątkiem odcinka Płock Radziwie-Łąck, gdzie posiada dwa tory. Na większej części omawianego obszaru jest to linia zelektryfikowana (odcinek Płock Trzepowo-Kutno). Ten sam odcinek znajduje się pod zarządem oddziału PKP Polskie Linie Kolejowe z siedzibą w Warszawie, podczas gdy pozostały odcinek zarządzany jest przez oddział z siedzibą w Bydgoszczy.



O stanie technicznym linii kolejowych informują maksymalne dopuszczalne prędkości ruchu pociągów na poszczególnych odcinkach. Według regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w 2013/2014²⁵ dopuszczalna maksymalna prędkość na tej linii w obrębie obszaru funkcjonalnego wynosiła dla pociągów pasażerskich i autobusów szynowych od 60 do 80 km/h, a dla pociągów towarowych wynosi między 40 a 60 km/h. Na całej długości w obszarze funkcjonalnym Aglomeracji Płockiej linia ta posiada klasę C3 – o maksymalnym nacisku osi na odcinek = 196 kN/oś (20 t/oś) i nacisku liniowym = 71 kN/m (7,2 t/m). W celu zmniejszenia czasu podróży z obszaru funkcjonalnego do najważniejszych ośrodków życia społeczno-gospodarczego modernizacji wymagają odcinki, na których maksymalna prędkość wynosi poniżej 80 km/h, gdyż torry na liniach pierwszorzędowych przystosowane powinny być do prędkości w przedziale 80–120 km/h.

W Płocku istnieje dobrze rozbudowana infrastruktura bocznicowa. Tego typu infrastrukturę posiadają zakłady produkcyjne: CNH Polska, Hurtownia Materiałów Budowlanych "BUDMAT", Mostostal Płock, Skup i Sprzedaż Surowców Wtórnych Jolanta Włodarska (stacja Płock), Silopol (stacja Płock Radziwie), Polski Koncern Naftowy Orlen oraz PKP Energetyka S.A. (pogotowie sieciowe) (stacja Płock Trzepowo). W OFAP występują jeszcze bocznicie do zakładów HW Pietrzak Holding w Gostyninie oraz Elewarr Oddział Regionalny w Nowych Proboszczewicach. Najważniejsza z punktu widzenia transportu towarowego jest bocznicza zarządzana przez Orlen KolTrans Sp. z o.o., która odgałęzia się rozjazdem nr 68 od toru stacji PKP PLK Płock Trzepowo do wjazdu na stację zakładową.

2.3. POTRZEBY W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI I RUCHU TRANZYTOWEGO

W badaniu ankietowym przeprowadzonym wśród mieszkańców Aglomeracji Płockiej respondenci poproszeni zostali o wskazanie miejsc w Płocku, które według nich są szczególnie uciążliwe dla ruchu samochodowego i odznaczają się wysoką częstotliwością występowania korków. Na podstawie wskazań respondentów sporządzono mapę z zaznaczonymi problemowymi ulicami (aczkolwiek problemy z przepustowością najczęściej nie dotyczyły ulic na całej długości, ale jedynie w „newralgicznych” miejscach, takich jak skrzyżowania lub przejazdy kolejowe).

W opinii mieszkańców całego obszaru funkcjonalnego największe problemy z korkami ulicznymi pojawiają się na drogach dojazdowych do centrum miasta od strony wschodniej i północno-wschodniej. Wśród najczęściej wymienianych znalazły się ulice: Bielska (170 wskazań) prowadząca do Płocka z gmin Bielsk i Drobin (droga krajowa nr 60) oraz Wyszogrodzka (169 wskazań) prowadząca do Płocka od wschodu. Na problemy zatłoczenia tych ulic idealnym rozwiązaniem jest budowa obwodnicy Płocka, która po zrealizowaniu etapu II ma połączyć właśnie te ulice i prowadzić dalej na zachód. W pierwszym etapie zrealizowano fragment od ronda Wojska Polskiego do ul. Otolińskiej, w drugim wykonany zostanie odcinek do ul. Bielskiej, a w trzecim podłączenie do ul. Długiej. Pierwszy etap drogi do ul. Otolińskiej oddano do użytkowania w listopadzie 2014 r.

²⁵ Załącznik do uchwały Nr 79/2013 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 5 lutego 2013 r.

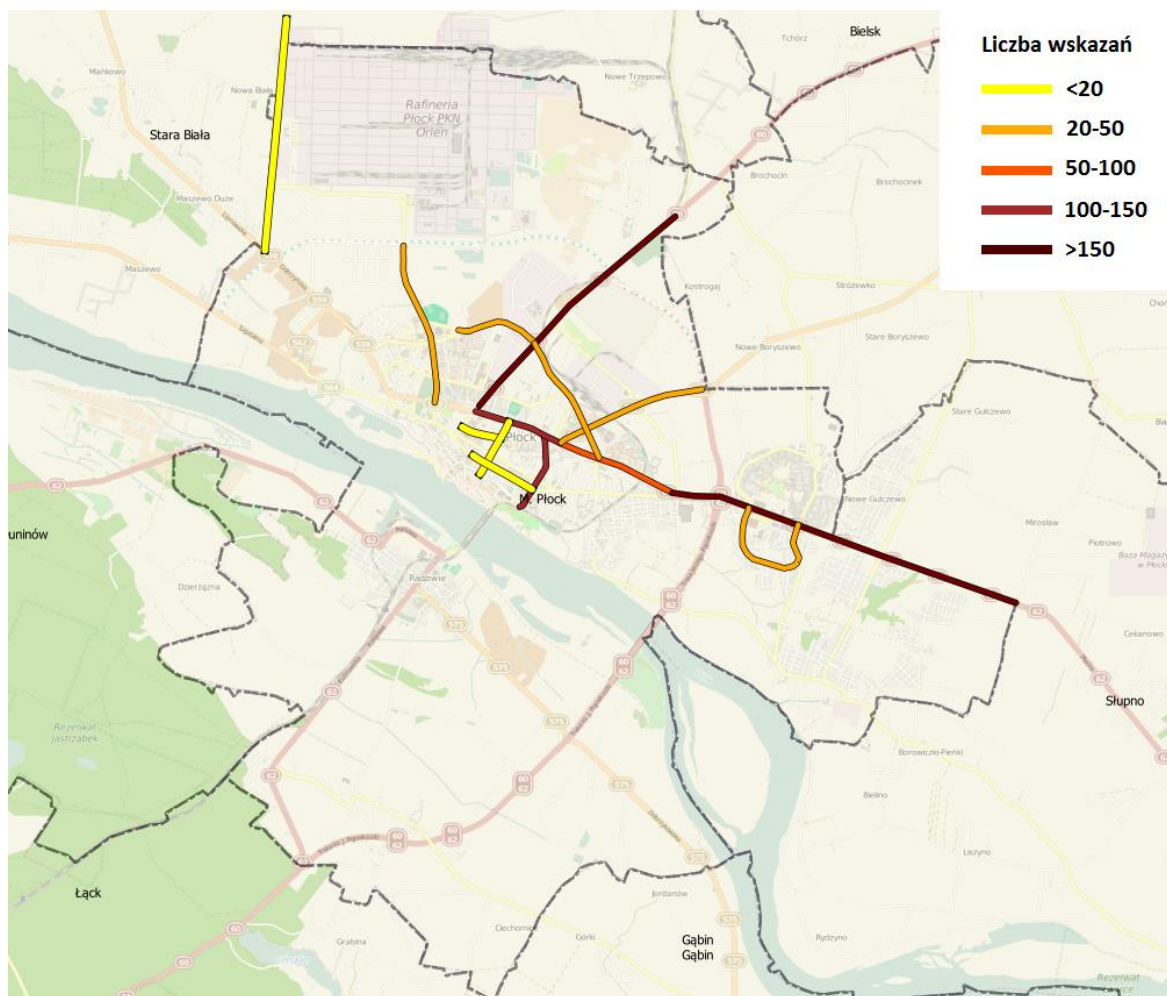
Rysunek 20. Przebieg planowanej obwodnicy północno-zachodniej Płocka.



Źródło: <http://inwestycje.plock.org.pl>.

Wskazywane przez mieszkańców zwiększone natężenie ruchu na ul. Wyszogrodzkiej i Bielskiej prowadzi do pojawiania się problemów z płynnością ruchu w centralnej części miasta. Pokazują to kolejne pozycje w zestawieniu ulic o największych korkach - Aleja Jachowicza i Kilińskiego (w obu przypadkach po 109 wskazań) wraz z Aleją Piłsudskiego (62 wskazania), których zatory są efektem wzmożonego ruchu z zewnątrz. Kolejnymi ulicami, gdzie mieszkańcy szczególnie mocno odczuwają skutki korków są ul. Jana Pawła II (47 wskazań), ul. Łukasiewicza (38 wskazań), ul. Otołńska (26 wskazań), ul. Gwardii Ludowej (22 wskazania) i ul. Chopina (22 wskazania). Pierwsza z wymienionych to ulica łącząca osiedle Podolszyce z ulicą Wyszogrodzką – mieszkańcy mają duży problem przy porannym wjeździe do miasta. Poza tym ponownie silnie zaznacza się problem w centralnej części miasta, gdzie ul. Otołńska najpierw korkuje się w miejscu, gdzie przecina się z torami, później tworzy zatory przy przecięciu się z ul. Chopina i na koniec przy połączeniu z Al. Piłsudskiego. Problemy podobnego typu występują przy ul. Gwardii Ludowej, która jest drogą wyjazdową dla mieszkańców osiedla Łukasiewicza. Prowadzi ona do zakorkowanej ul. Bielskiej i łączy się przez ul. F. Chopina z ulicą Dworcową, która biegnie do Al. Piłsudskiego. Badanie wskazało również na problem w zachodniej części wspomnianego osiedla – wyjazd od strony ul. Łukasiewicza również sprawia problemy, głównie na przecięciu z Al. Tysiąclecia i Al. Kobylińskiego. Kolejne 3 ulice wskazane przez ankietowanych to drogi w ścisłym centrum Płocka – ul. Kolegialna (19 wskazań), ul. 1-go Maja (17 wskazań), ul. Królewiecka (15 wskazań).

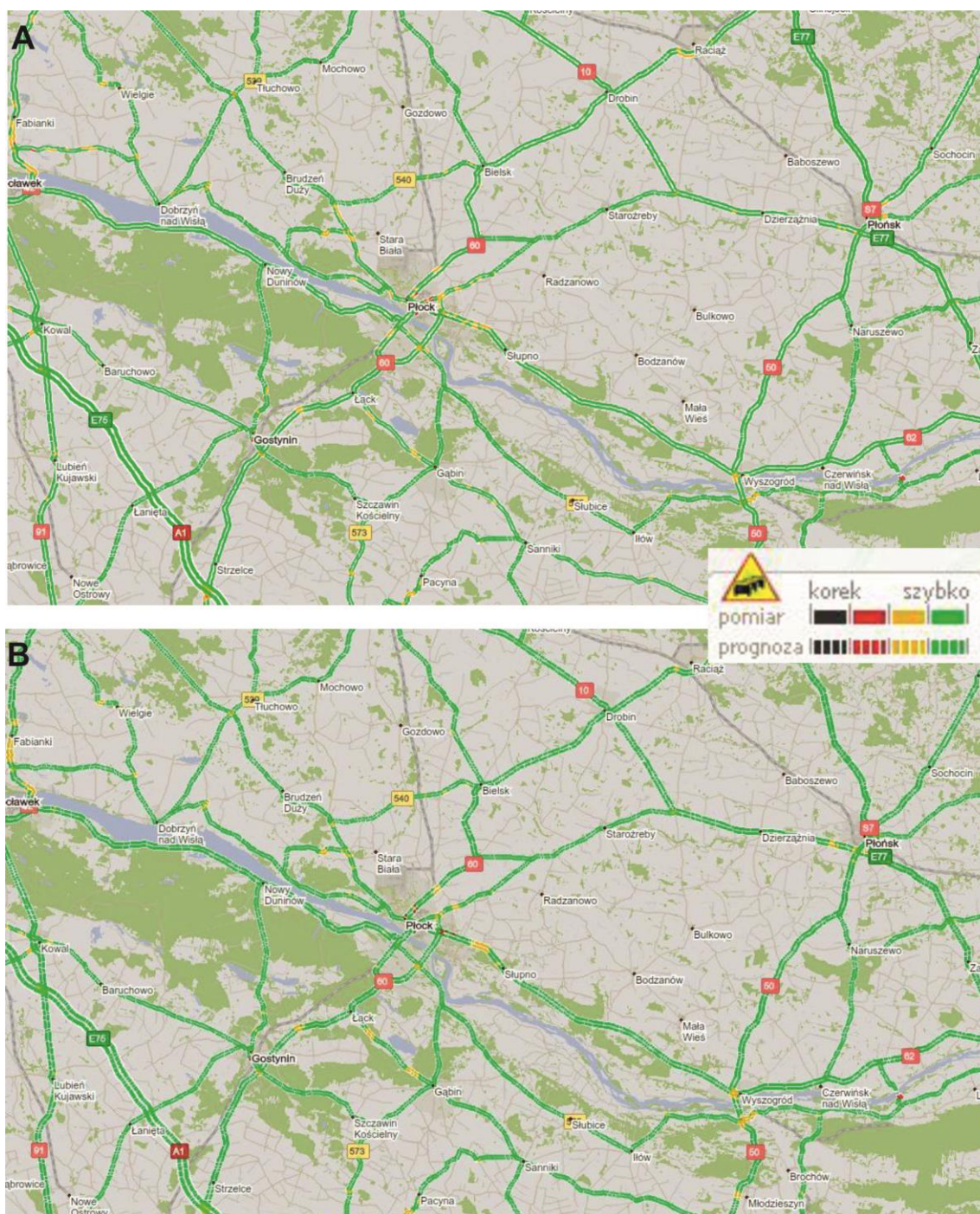
Rysunek 21. Ulice w Płocku, w których korki uliczne są szczególnie uciążliwe w opinii mieszkańców obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej w 2014 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych i openstreetmap.org, zaprezentowano tylko ulice o >15 wskazaniach.

Wszystkie one obsługują ruch z osiedla Kolegialna, a uciążliwe miejsca znajdują się tam, gdzie główna arteria tego układu łączy się z ul. Wyszogrodzką i Al. Kilińskiego. Ostatnim odcinkiem w większym stopniu wskazywanym przez mieszkańców jest ul. Zglenickiego, na której uciążliwości pojawiają się w obrębie skrzyżowania z ul. Łukasiewicza i ul. Dobrzyńskiej. Droga ta prowadzi do rafinerii PKN Orlen, a także stanowi główne połączenie dla mieszkańców gminy Stara Biała z Płockiem.

Rysunek 22. Sytuacja na drogach OFAP w porannym (A) i popołudniowym (B) szczycie komunikacyjnym



Źródło: targeo.pl.

Mieszkańcy Aglomeracji Płockiej raczej nie wskazywali innych poza Płockiem obszarów, w których z nadmierną częstotliwością występowałyby korki, które dotyczyły głównie problemów z przejazdem w kierunku miasta Płock. Wyjątek stanowi gmina Gostynin – 17 wskazań. Kilka wskazań otrzymało także miasto Gąbin.

Analiza sytuacji na drogach OFAP w porannym i popołudniowym szczycie komunikacyjnym na podstawie danych publikowanych w serwisie targeo.pl potwierdza informacje uzyskane od respondentów. Utrudnienia w ruchu drogowym mają miejsce przede wszystkim na drogach



łączących Płock z gminami położonymi na północ i północny wschód od miasta (ul. Bielska i Otolińska), wzdłuż drogi nr 559 (łączącej Brudzeń Duży z Płockiem) oraz wzdłuż ul. Wyszogrodzkiej (DK 62). Ostatni wspomniany odcinek, wraz z utrudnieniami na skrzyżowaniu DK 62 i DK 50 w Wyszogrodzie może wpływać na wydłużenie czasu dojazdu na trasie Płock-Warszawa. Uciążliwe miejsca znajdują się także na trasie Gąbin-Łąck (droga nr 577), w Gostyninie oraz między Gostyninem a Łąckiem na DK 60 (miejscowość Rogożewek), a także na wjeździe do Płocka od strony Łącka (na DK 60 i DK 62). Opisane utrudnienia na DK 60 mogą wpływać na czas przejazdu do/z Łodzi.

Newralgiczne, pod względem przepustowości i ruchu tranzytowego, punkty w sieci transportowej OFAP, to miejsca przebiegu dróg o dużym natężeniu ruchu (w tym ciężarowego) przez obszary zabudowane. Przykładem jest droga krajowa nr 60, która wprowadza ruch tranzytowy do centrów Bielska i Drobina. Przejazd przez obie miejscowości jest utrudniony. Ponadto, ruch tranzytowy odbywający się po tych drogach często stanowi zbyt duże obciążenie (biorąc pod uwagę ich parametry). Priorytetowymi zadaniami dla usprawnienia infrastruktury transportowej w tym obszarze są planowane budowy obwodnic: przebudowa DK 60 i zmiana jej przebiegu w taki sposób, aby omijała centra Drobina i Bielska (oraz przyczyniła się do zmniejszenia natężenia ruchu w miejscowościach Ciachcin i Goślice) oraz budowa obwodnicy dróg wojewódzkich nr 540 i 560 (droga wojewódzka, która pełniłaby funkcję północno-zachodniej obwodnicy Bielska i łączyła wspomniane drogi wojewódzkie z obwodnicą DK 60). Planowana jest również przebudowa odcinka DK 10, który pełni funkcję obwodnicy Drobina (dostosowanie parametrów do parametrów drogi ekspresowej).

W 2013 r. na drogach powiatu płockiego odnotowano 169 wypadków drogowych, w Płocku – 161, w powiecie gostynińskim – 32. Łącznie zginęło w nich 36 osób, a 451 zostało rannych. Pod względem liczby wypadków powiat płocki zajął 4 miejsce wśród wszystkich powiatów województwa mazowieckiego, miasto Płock – 5. Liczba wypadków w porównaniu z 2012 r. zmniejszyła się w powiatach płockim i gostynińskim, w samym Płocku była jednak wyższa niż w roku poprzednim. Wśród wspomnianych powiatów jedynie w gostynińskim wskaźnik liczby rannych wypadkach samochodowych na 100 tys. mieszkańców jest niższy niż dla całego województwa (71). Dla miasta Płock i powiatu płockiego wartości wskaźników w 2013 r. wynosiły odpowiednio 170 i 180, w porównaniu do 104 w całym województwie mazowieckim. Znacznie wyższa niż dla całego województwa jest również liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w powiecie płockim na 100 tys. mieszkańców. W latach 2011–2013 liczba śmiertelnych ofiar wypadków w powiecie płockim i mieście Płock oraz liczba rannych zmniejszyły się. Nadal jednak w 2013 r. powiat płocki był trzecim pod względem liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w województwie mazowieckim oraz czwartym (wraz z miastem Płock) pod względem liczby rannych.

Od wielu lat poważnym problemem w transporcie drogowym Płocka i gmin sąsiadujących jest nadmierny ruch pojazdów ciężarowych, w tym przede wszystkim transport materiałów niebezpiecznych z rafinerii i zakładów petrochemicznych PKN Orlen. W celu ograniczenia niebezpieczeństwa związanego z transportem (głównie paliw i gazu LPG) dla ludności zamieszkałej wzdłuż tras przejazdu cystern, na początku lat 2000. w Płocku podpisano porozumienie pomiędzy dziesięcioma firmami branży chemicznej a Państwową Strażą Pożarną, które zakłada udzielanie pomocy jednostkom Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego w likwidacji awarii, katastrof i nadzwyczajnych zagrożeń chemicznych związanych z transportem materiałów chemicznych na obszarze całego kraju. Wtedy też w Płocku utworzono System Pomocy w Transporcie Materiałów Niebezpiecznych SPOT.



Transport materiałów niebezpiecznych odbywa się głównie po drogach krajowych, niemniej jednak w 2011 r. Najwyższa Izba Kontroli opublikowała raport²⁶, w którym wskazuje się, że główne trasy przewozu materiałów niebezpiecznych, które w części przebiegają po drogach wojewódzkich to:

a) Płock Iłów–Sochaczew – droga nr 577 – przewóz rocznie 15 060 ton paliw silnikowych, 600 ton gazu płynnego;

b) Płock–Łąck–Sanniki–Łowicz – droga nr 584 – przewóz rocznie 10 260 ton paliw, 1976 ton gazu płynnego, 570 ton acetonu.

W przytaczanym raporcie zakład PKN Płock zaliczono do największych zakładów posiadających materiały niebezpieczne o dużym ryzyku wystąpienia awarii przemysłowej. W Płocku zakład ten posiadał m.in. w zbiornikach instalacjach: 654 tys. ton olejów, 183 tys. ton ropy naftowej; 203 tys. ton benzyn, 28,5 tys. ton skrajnie łatwopalnych gazów skroplonych, 6900 ton benzenu, 3700 ton siarki płynnej, 1820 ton ługu sodowego, 400 ton kwasu siarkowego.

Obecnie na płockich drogach istnieją ograniczenia zakazu wjazdu pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 16 ton (B-5 16t), zakazu wjazdu pojazdów z towarami wybuchowymi lub łatwo zapalnymi/zakaz wjazdu pojazdów z towarami, które mogą skazić wodę (B-13/B-14) oraz zakaz wjazdu pojazdów z towarami niebezpiecznymi przewożących towary niebezpieczne w ilościach, dla których wymagane jest oznakowanie pojazdu tablicami ostrzegawczymi barwy pomarańczowej (B-13a), które jednak nie do końca spełniają swoją funkcję ze względu na tabliczki przy znakach dopuszczające poruszanie się po mieście części tego typu pojazdów.

Stąd Miejski Zarząd Dróg w Płocku od 2011 r. prowadzi szerokie działania mające na celu ograniczenie i wyeliminowanie pojazdów ciężarowych, przeciążonych i wiozących materiały niebezpieczne przez centrum Płocka. Działania te dotyczą budowy wag preselekcyjnego systemu ważenia pojazdów, tworzenie zatok do ważenia TIR-ów, inwestycje w infrastrukturę drogową, plan wprowadzenia specjalnych zezwoleń na wjazd do Płocka dla pojazdów ciężarowych, stworzenie stref tonażowych czy czasowe ograniczenia wjazdu to elementy strategii wyprowadzenia tranzytu i ruchu ciężkiego poza centrum miasta i osiedla mieszkalne.

Zgodnie z informacjami Miejskiego Zarządu Dróg największa degradacja nawierzchni występuje na jezdni ulic Chopina, Spółdzielczej, które nie są przystosowane dla obciążeń powyżej 12t. Problemem są także cysterny przejeżdżające przez centrum miasta. Wobec tych problemów od 2011 r. realizowany jest projekt dotyczący ograniczenia wjazdu pojazdów ciężarowych do miasta, wyznaczenie tras przejazdu pojazdów przewożących materiały niebezpieczne oraz wyznaczenie tras tranzytowych dla pojazdów ciężarowych przejeżdżających przez Płock. Planuje się wprowadzenie tzw. stref tonażowych, do których wjazd pojazdów ciężarowych będzie limitowany lub zakazany (dozwolony za okazaniem specjalnego, indywidualnego zezwolenia). Od 2011 r. na ul. Wyszogrodzkiej w Płocku funkcjonuje pierwsze nowoczesne urządzenie do preselekcyjnego ważenia pojazdów, a od 2012 r. podobne działa na Trasie ks. J. Popiełuszki przed Mostem Solidarności (drogi krajowe nr 60 i 62).

²⁶ Informacja o wynikach kontroli „Wykonywanie zadań przez administrację publiczną w zakresie bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych”, NIK 2011



W 2013 r. miasto Płock realizuje zadanie w ramach Budżetu Obywatelskiego pod tytułem „Stop Tirom”, który ma na celu wprowadzenie ograniczeń w ruchu dla pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej > 16t i przewożących towary niebezpieczne w granicach administracyjnych Płocka.

Jednym ze sposobów na zmniejszenie intensywności ruchu towarowego w OFAP jest przejście części zadań przewozowych przez transport kolejowy. W tym celu konieczna jest nie tylko obecność bocznic kolejowych przystosowanych do przewozu ładunków, ale przede wszystkim wysoka jakość samej linii kolejowej. Okazuje się, że to nie brak bocznic jest największym ograniczeniem przewozów towarowych. Jak wynika z badania przeprowadzonego w 2012 r. wśród kolejowych przewoźników towarowych²⁷ najbardziej uciążliwe są dla nich punktowe ograniczenia prędkości na samych liniach, które nie tylko pogarszają czas przejazdu i tym samym jakość usługi świadczonej klientowi, ale wydatnie też podnoszą koszt przewozu. Drugim najczęściej zgłaszanym problemem jest ograniczona przepustowość, a dopiero na trzecim miejscu ograniczone naciski osiowe, które utrudniają realizację ciężkich przewozów. Linia kolejowa nr 33 Kutno-Brodnica posiada prędkość maksymalną między 40 a 60 km/h dla pociągów towarowych, która ogranicza opłacalność przewozów. W Europie standardem jest,

że inwestycje w infrastrukturę kolejową przewidują dopuszczalny nacisk na oś wagonu 22,5 tony i maksymalną długość pociągów 750 m. Na całej długości w obszarze funkcjonalnym Aglomeracji Płockiej linia ta posiada klasę C3 – o maksymalnym nacisku osi na odcinek = 196 kN/oś (20 t/oś) i nacisku liniowym = 71 kN/m (7,2 t/m).

2.4. POTRZEBY W ZAKRESIE TRANSPORTU WODNEGO ŚRÓDLĄDOWEGO

Wzdłuż Wisły (na odcinku w obrębie gmin OFAP) wyznaczono Międzynarodową Drogę Wodną E-40. Trasa łączy Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym, stanowiąc część europejskiego systemu dróg wodnych (Konwencja AGN – Europejskie porozumienie o głównych śródlądowych drogach wodnych o międzynarodowym znaczeniu). Droga o znaczeniu międzynarodowym powinna, według Konwencji, spełniać minimalne standardy od IV do VII (klasy żeglowności). Wisła powyżej Płocka (na terenie OFAP) posiada klasę Ib, a żeglowność na tym odcinku jest utrudniona, natomiast na odcinku od Płocka do stopnia wodnego Włocławek – Va (to jedyny fragment, który spełnia standardy międzynarodowej drogi wodnej). Odcinek pomiędzy Warszawą a Płockiem jest fragmentarycznie uregulowany lub uregulowany docelowo (w rejonie mostów). Ponadto, uwarunkowania naturalne nie sprzyjają osiągnięciu wysokiej klasy żeglowności – pomimo prac regulacyjnych na odcinku Niepołomice-Płock możliwe jest osiągnięcie najwyżej klasy Ia, miejscami – Ib²⁸. Wśród celów wieloletniego Programu Rozwoju Dróg Wodnych²⁹ znalazło się założenie, że wody Wisły na odcinku od Płocka do Nieszawy/Ciechocinka do 2027 r. uzyskają IV klasę żeglowności (pod warunkiem wybudowania przez inwestora prywatnego drugiego stopnia wodnego na Dolnej Wiśle). Zadanie ma zostać zrealizowane w I Etapie programu wieloletniego pod nazwą „Przywrócenie parametrów eksploatacyjnych określonych w klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych do roku 2027”. W II etapie

²⁷ *Wąskie gardła na polskiej sieci kolejowej - raport z badań*, Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych, maj 2012

²⁸ *Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce*, 2011, Ecorys Nederland BV, Ecorys Polska Sp. z o.o., Rotterdam, Warszawa.

²⁹ *Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce*, 2011, Ecorys Nederland BV, Ecorys Polska Sp. z o.o., Rotterdam, Warszawa.



realizacji planu (lata 2027–2047) proponuje się lokalizację terminalu intermodalnego w Płocku. Jednocześnie podkreśla się jednak, że bez wykonania stabilizacji zwierciadła wody odcinek Wisły na obszarze OFAP nie nadaje się do żeglugi. Odcinki traktowane priorytetowo w planie to Górna Wisła i Dolna Wisła poniżej Bydgoszczy.

Z drugiej strony, zapotrzebowanie na interwencję oraz rekomendacje w zakresie transportu śródlądowego znajdują swoje odzwierciedlenie w dokumentach strategicznych i planistycznych. Przywrócenie i utrzymanie żeglowności dróg wodnych w województwie mazowieckim to jedna z szans rozwoju transportu wskazanych w SRWM, a wzrost znaczenia transportu śródlądowego jest jednym z wyzwań w tej dziedzinie. Utrzymanie portu rzeczno- i stoczni w Płocku stanowi rekomendację SUIKZP Miasta Płock. Również PZP WM za kluczową kwestię uznaje „przywrócenie warunków nawigacyjnych i żeglowności Wisły jako międzynarodowej drogi wodnej E-40 wykorzystywanej do celów gospodarczych, tak w sensie przewozu towarów jak i zagospodarowania turystycznego oraz właściwego wykorzystania portów rzecznych”. W strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego (Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+) współpracy na rzecz rewitalizacji Międzynarodowych Dróg Wodnych (E-40 i E-70) przypisuje się rolę czynnika, który wpłynie na rozwój społeczno-gospodarczy oraz rozwój turystyki na terenach położonych wzdłuż szlaku.

W systemie transportowym OFAP poprawa warunków dróg wodnych mogłaby przyczynić się przede wszystkim do wykorzystania tej infrastruktury jako alternatywy dla towarowego transportu kołowego produktów rafinerii ropy naftowej i ropy z PKN Orlen³⁰.

3. ZEWNĘTRZNE POTRZEBY TRANSPORTOWE W KONTEKŚCIE POLITYKI PRZESTRZENNEJ KRAJU I WOJEWÓDZTWA

Jednym z nadrzędnych, przy ustalaniu kierunków inwestycji infrastrukturalnych w OFAP, dokumentów jest PZP Województwa Mazowieckiego wraz z zawartymi w nim inwestycjami celu publicznego.

W kierunkach zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego zagadnieniom transportu poświęcone jest szczególne miejsce. Zgodnie z celami wyznaczonymi w KPZK³¹ rozwój transportu w regionie odbywał się będzie w ramach zadań związanych z poprawą spójności terytorialnej województwa oraz dostępności Płocka jako ośrodka regionalnego. Zaproponowany w PZP WM³² model struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa w zakresie powiązań transportu będzie oparty na:

- położeniu na przecięciu europejskich korytarzy transportowych i wykorzystania tej szansy dla ukształtowania na Mazowszu silnego, multimodalnego obszaru węzłowego;

³⁰ Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce, 2011, Ecorys Nederland BV, Ecorys Polska Sp. z o.o., Rotterdam, Warszawa.

³¹ Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2030, przyjęta Uchwałą Nr 239/2011 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 roku.

³² Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, Uchwała nr 180/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 7 lipca 2014 roku.



- kształtowaniu koncentryczno-obwodowego układu sieci transportowej, m.in. ułatwiającego komunikację pomiędzy ośrodkami regionalnymi województwa mazowieckiego a ośrodkami województw sąsiednich i włączenia w sieć powiązań krajowych i międzynarodowych;
- współzależnym kształtowaniu pasm potencjalnie najwyższej aktywności społeczno-gospodarczej i innowacyjnej oraz systemu infrastruktury technicznej (w tym autostrad, dróg ekspresowych, linii kolejowych).

Według delimitacji obszarów problemowych przeprowadzonej w ramach PZP WM powiaty gostyński, płocki i sierpecki wchodzi w skład płockiego obszaru o najniższym poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego i o najniższym poziomie dostępu do dóbr i usług, charakteryzującego się m.in. słabą dostępnością do usług lokalnych. Obszar Płocka i jego otoczenia to także jeden z obszarów problemowych „występowania szczególnego zjawiska z zakresu gospodarki przestrzennej i występowania konfliktów przestrzennych”. Jednym ze zdiagnozowanych problemów jest ryzyko związane z transportem niebezpiecznych materiałów przez tereny zurbanizowane oraz niedostosowanie wydolności drogowego i kolejowego układu komunikacyjnego do potrzeb i zagrożeń związanych z funkcjonowaniem przemysłu petrochemicznego. Zasady zagospodarowania przestrzennego wyznaczone dla tego obszaru w PZP WM obejmują m.in.:

- zasadę bezpieczeństwa dla mieszkańców Płocka i okolic;
- zwiększanie spójności poprzez poprawę połączeń komunikacyjnych z Warszawą i systemem autostrad oraz dróg ekspresowych;
- zasadę wyeliminowania ruchu tranzytowego z centrum miasta.

Odpowiedzią na wyzwania w zakresie transportu w województwie mazowieckim mają być Polityka poprawy struktury przestrzennej i funkcjonalnej województwa oraz – przede wszystkim – Polityka poprawy dostępności i efektywności transportowej województwa. W ramach Polityki poprawy struktury przestrzennej i funkcjonalnej województwa, ukierunkowanej na poprawę efektywności struktur przestrzennych czy kształtowanie zwartych jednostek osadniczych, uwzględnione zostaną m.in. działania w zakresie systemu transportowego, kształtujące promienisto-obwodnicowy układ komunikacyjny, łączący pasma rozwoju między sobą, bez konieczności przemieszczania się do centrum. Celami polityki poprawy dostępności i efektywności transportowej województwa będą: zwiększanie dostępności transportowej województwa mazowieckiego, poprawa spójności wewnętrznej i konkurencyjności regionu oraz integracja różnych systemów transportowych w oparciu o zasadę zrównoważonego rozwoju.



IV. Analiza funkcjonowania transportu publicznego

1. LOKALNY TRANSPORT PUBLICZNY

1.1. PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY W GRANICACH PŁOCKA

Jedynym przewoźnikiem prowadzącym regularny miejski transport zbiorowy na terenie OFAP jest spółka Komunikacja Miejska Płock, która powstała w 1998 r. w wyniku przekształcenia Zakładu Komunikacji Miejskiej w jednoosobową spółkę należącą w 100% do miasta Płocka. Przedsiębiorstwo to zajmuje się obsługą lokalnego transportu zbiorowego obsługując obecnie 39 linii autobusowych dziennych oraz 3 nocne i 2 sezonowe. 23 z tych linii to linie miejskie kursujące w granicach Płocka oraz w niektórych miejscowościach sąsiadujących, natomiast pozostałe 16 łączy Płock z gminami, które podpisały porozumienia z miastem w sprawie realizacji transportu zbiorowego. Zgodnie z informacjami udostępnianymi przez tę spółkę, posiada ona obecnie 110 autobusów miejskich, z czego 85% to pojazdy niskopodłogowe, przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych. Poza działalnością przewozową firma świadczy również inne usługi (m. in. sprzedaż paliw wynajem autobusów, usługi reklamowe i naprawcze oraz wynajem pomieszczeń). W 2013 r. Komunikacja Miejska Płock Sp. z o.o. odnotowało stratę netto w wysokości 1,063 mln zł, wobec 844,6 tys. zysku w 2012 r.³³. Przychody ze sprzedaży wyniosły 28,87 mln zł, a koszty działalności operacyjnej 51,69 mln zł. Przedsiębiorstwo uzyskało 20,95 mln dotacji z budżetu miasta (rekompensata).

Transport miejski w Płocku obsługują 23 linie autobusoweienne oraz 3 nocne. Linie dienne podzielone są na zwykłe (15), szczytowe (6) i przyspieszone (1). Aż 5 z linii szczytowych oraz linia przyspieszona posiadają przystanek końcowy u bram PKN Orlen – pełnią więc funkcję dowozu pracowników do pracy w tym zakładzie. Pozostałe natomiast łączą poszczególne dzielnice z centrum miasta. Linie miejskie posiadają w sumie około 320 przystanków, których gęstość najwyższa jest w dzielnicach Stare Miasto, Kostrogaj i Podolszyce Północ, natomiast najrzadziej rozmieszczone są one w dzielnicach południowych (Ciechomice, Góry). Zgodnie z aktualnym planem transportowym miasta Płocka³⁴ w 2013 r. 115 przystanków wyposażonych było w wiaty, a na 72 przystankach wiaty są zabudowane. Nowe wiaty przystankowe z dynamiczną informacją pasażerską są systematycznie instalowane w mieście w ramach projektu pn. "Poprawa funkcjonowania systemu transportu publicznego w Płocku" dofinansowanego ze środków unijnych. W planie stwierdzono także, że autobusy komunikacji miejskiej nie są w żaden sposób uprzywilejowane na drogach.

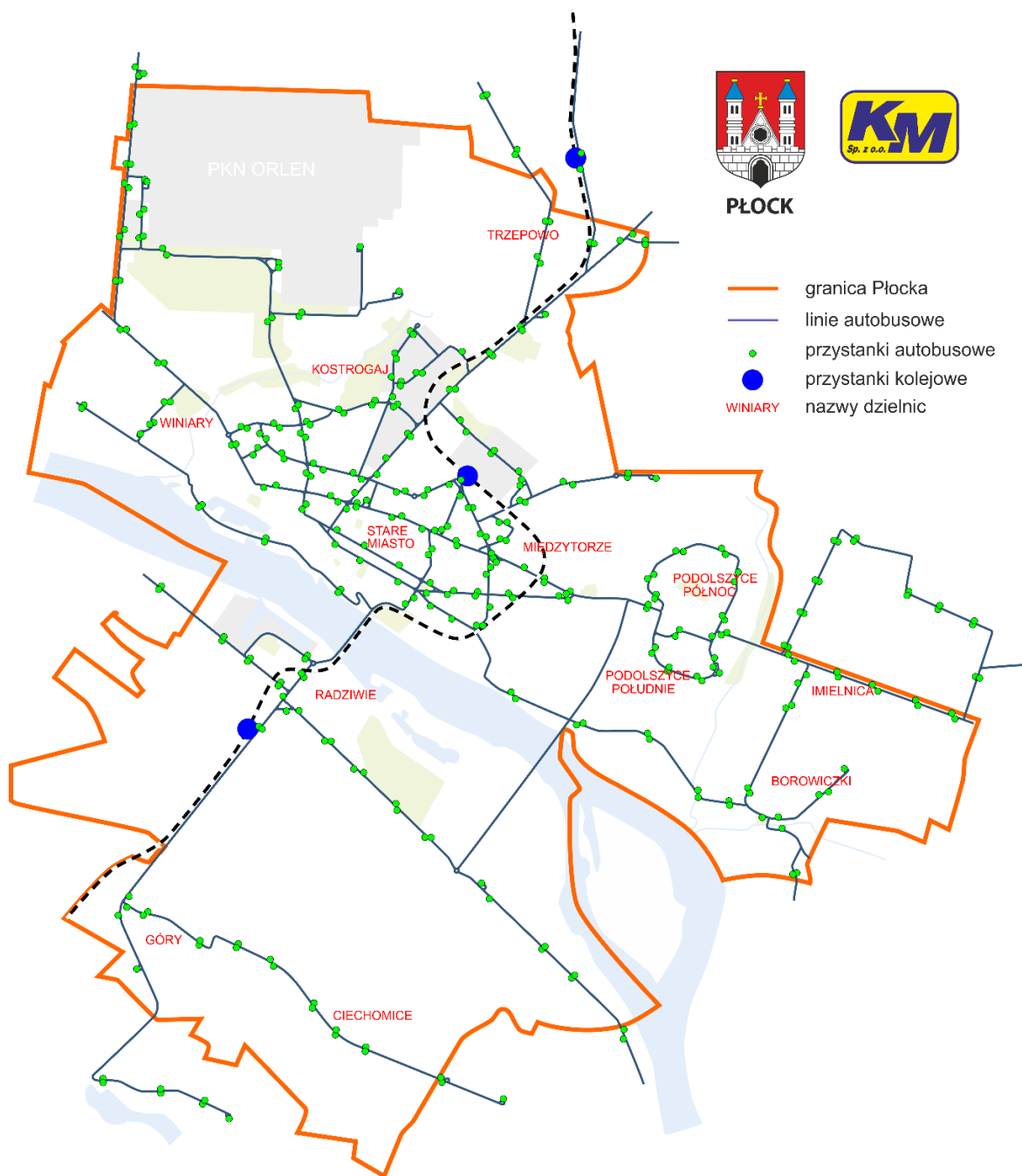
Niektóre z linii posiadają przystanek końcowy z pętlą zlokalizowany w miejscowościach gmin sąsiadujących. Do nich należą Brochocin w gminie Radzanowo (przystanki na linii nr 24), Naftobudowa (przystanek w gminie Stara Biała na linii nr 35) i Górki w gminie Gąbin (ostatni przystanek na linii nr 7). Od listopada 2014 r. nowy przystanek powstał także przy Płockim Parku Przemysłowo-Technologicznym w gminie Stara Biała.

³³ Rachunek zysków i strat z 2013 r., Komunikacja Miejska Płock.

³⁴ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Płocka i gmin z którymi zawarto porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na lata 2014-2023, załącznik do uchwały nr 761/XLV/2014 Rady Miasta Płocka z dnia 25 marca 2014 roku.



Rysunek 23. Miejskie linie autobusowe i przystanki obsługiwane przez Komunikację Miejską Płock w 2012 r.



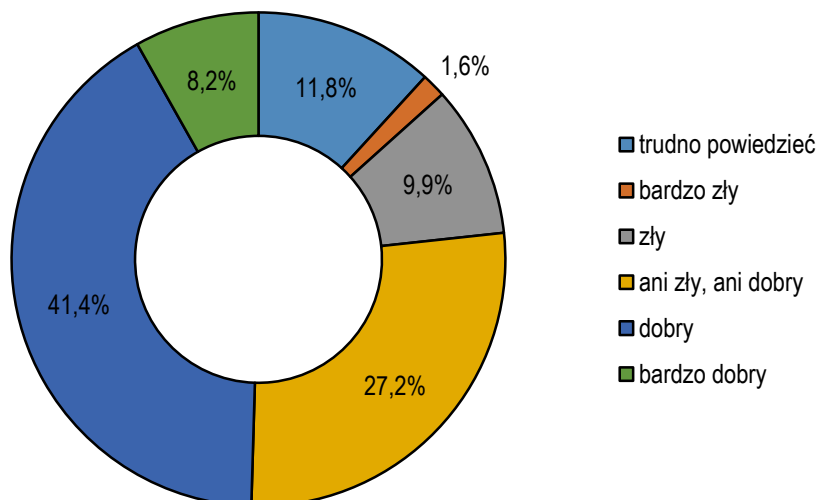
Źródło: Plan Komunikacyjny Miasta Płock dostępny na www.kmplock.eu.

System taryfowy w KM Płock zorganizowany jest w oparciu o podział obszaru obsługi spółki na cztery strefy. Obszar miasta znajduje się w całości w strefie A. Zgodnie z taryfą opłat za przejazdy ważną od sierpnia 2013 r. cena biletu jednorazowego normalnego w tej strefie wynosi 2,80 zł³⁵. Spółka ofertuje ponadto karnet 11-przejazdowy, bilety czasowe (60-minutowy i 24-godzinny) oraz długookresowe (15-, 30- i 90-dniowe, a także 30 i 90 dniowy od poniedziałku do piątku). Pasażerowie

³⁵ Załącznik Nr 1 do uchwały Nr 398/XXV/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 26 czerwca 2012 roku określający wysokość opłat za usługi przewozowe środkami lokalnego transportu zbiorowego świadczone przez Komunikację Miejską Płock Sp. z o. o. z późniejszymi zmianami.

mogą nabywać bilety także za pośrednictwem elektronicznych biletomatów w pojazdach, Karty Komunikacji Miejskiej i telefonu komórkowego.

Rysunek 24. Ogólna ocena systemu transportowego Aglomeracji Płockiej pod względem funkcjonowania komunikacji miejskiej w Płocku w opinii mieszkańców OFAP w 2014 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych (n=1078).

Z przeprowadzonych badań ankietowych wśród mieszkańców OFAP wynika, że większość osób (49,6%) uważa, że transport miejski w Płocku funkcjonuje dobrze lub bardzo dobrze. Zdecydowana mniejszość (zaledwie 10,5%) wypowiada się negatywnie na temat Komunikacji Miejskiej Płock. Można zauważyć dużą przewagę (39,1%) osób zadowolonych z tego sposobu przemieszczania się. Co 4 badany nie potrafił dokładnie ocenić, czy komunikacja w Płocku jest dobra, czy też zła, natomiast 11,8% osób nie miało na ten temat zdania.

1.2. TRANSPORT PODMIEJSKI ORGANIZOWANY PRZEZ KM PŁOCK

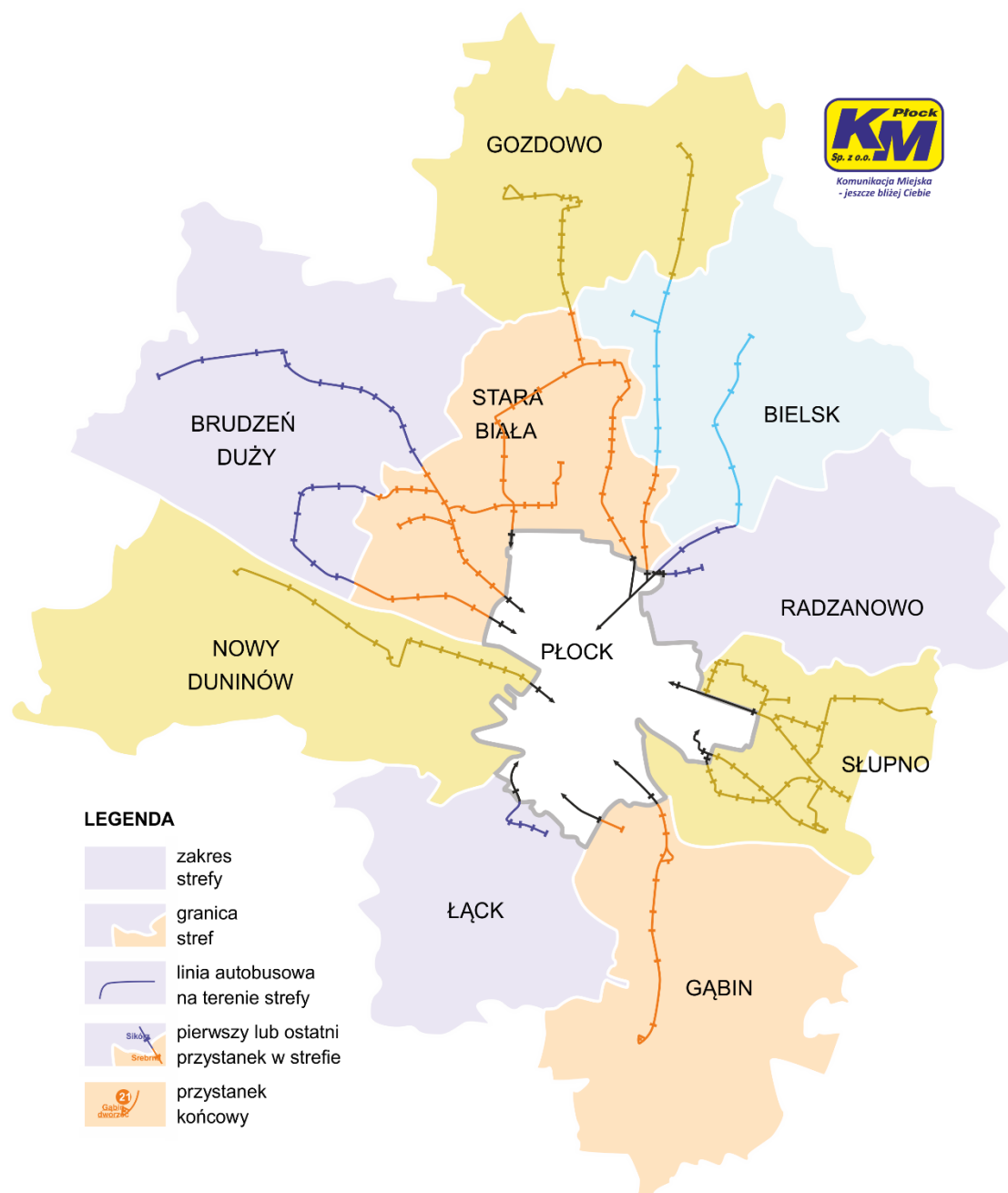
Komunikacja Miejska Płock prowadzi również przewozy pasażerskie na terenie gmin sąsiednich, z którymi miasto Płock zawarło porozumienia międzygminne w sprawie realizacji publicznego transportu zbiorowego. Do gmin, które w drodze uchwały przyjęły takie porozumienia należą: Bielsk, Brudzeń Duży, Gąbin, Nowy Duninów, Radzanowo, Słupno i Stara Biała powiatu płockiego oraz gmina Gozdowo z powiatu sierpeckiego. Umową na okres sezonowy (wakacyjny) z miastem Płock związana jest gmina Łąck.

Przewozy podmiejskie obsługiwane są przez 16 linii autobusowych, które wyjeżdżają poza granice administracyjne Płocka. Każda z nich posiada przystanek początkowy na starym dworcu autobusowym przy ul. Jachowicza. Najwięcej z nich prowadzi do lub przez gminy Stara Biała i Słupno. W tej pierwszej przystanki końcowe posiada aż 6 linii, a w drugiej 5, co pozwala stwierdzić, że gminy te są w pełni obsługiwane przez miejski transport zbiorowy. W pozostałych gminach autobusy dojeżdżają tylko do największych miejscowości. Poza wyżej wymienionymi najwięcej przystanków posiada gmina Brudzeń Duży, dokąd z Płocka można dojechać trzema liniami, a jedna z nich przystanek końcowy posiada w miejscowości Sobowo – ostatniej przed granicą województwa. Stosunkowo dobrze z Płockiem skomunikowana jest gmina Gozdowo znajdująca się w powiecie sierpeckim – dojeżdżają tam dwie linie autobusowe obsługując całą centralną i południową część gminy. Płocka komunikacja obsługuje także zachodnią część gminy Bielsk, w tym siedzibę gminy.



Pozostałe gminy, z którymi Płock zawarł umowy o świadczenie przewozów, są raczej słabo obsługiwane przez miejski transport zbiorowy. W gminie Nowy Duninów kursują autobusy jednej linii do Nowego Duninowa, natomiast gmina Gąbin posiada również jedną linię do Gąbina, nie licząc przedłużenia linii miejskiej nr 7 do przystanku Górki.

Rysunek 25. Podmiejskie linie autobusowe i przystanki obsługiwane przez Komunikację Miejską Płock w 2012 r.



Źródło: Plan Komunikacyjny Miasta Płock dostępny na www.kmplock.eu.

W najmniejszym stopniu obsługiwana jest gmina Radzanowo, gdzie dwie linie KM Płock obsługują tylko trzy miejscowości oraz gmina Łąck, dokąd w wakacje kursuje linia nr 43 (obsługiwana jest tylko miejscowość Grabina).

System taryfowy w KM Płock zorganizowany jest w oparciu o podział obszaru obsługi spółki na cztery strefy. Obszar podmiejski znajduje się w całości w strefach B, C i G. Strefa B obejmuje gminy Stara



Biała, Słupno, Gąbin, Łąck i Nowy Duninów. Zgodnie z taryfą opłat za przejazdy ważną od sierpnia 2013 r. cena biletu jednorazowego normalnego na przejazdy z/do tej strefy wynosi 6,0 zł³⁶. Strefa C obejmuje gminy Brudzeń Duży, Gozdowo i Bielsk. Cena jednorazowego biletu normalnego na przejazdy z/do tej strefy wynosi 8,0 zł. Strefa G dotyczy przejazdów wyłącznie w granicach administracyjnych jednej z obsługiwanych gmin (Bielsk, Brudzeń Duży, Gąbin, Gozdowo, Nowy Duninów, Radzanowo, Słupno, Stara Biała), a cena jednorazowego biletu normalnego na ich terenie wynosi 4,40 zł.

Podobnie jak w przypadku przejazdów miejskich, spółka ofertuje ponadto karnet 11-przejazdowy, bilety czasowe (60-minutowy i 24-godzinny) oraz długookresowe (15-, 30- i 90-dniowe, a także oraz 30- i 90- dniowy od poniedziałku do piątku). Pasażerowie mogą nabywać bilety także za pośrednictwem elektronicznych biletomatów w pojazdach, Karty Komunikacji Miejskiej i telefonu komórkowego.

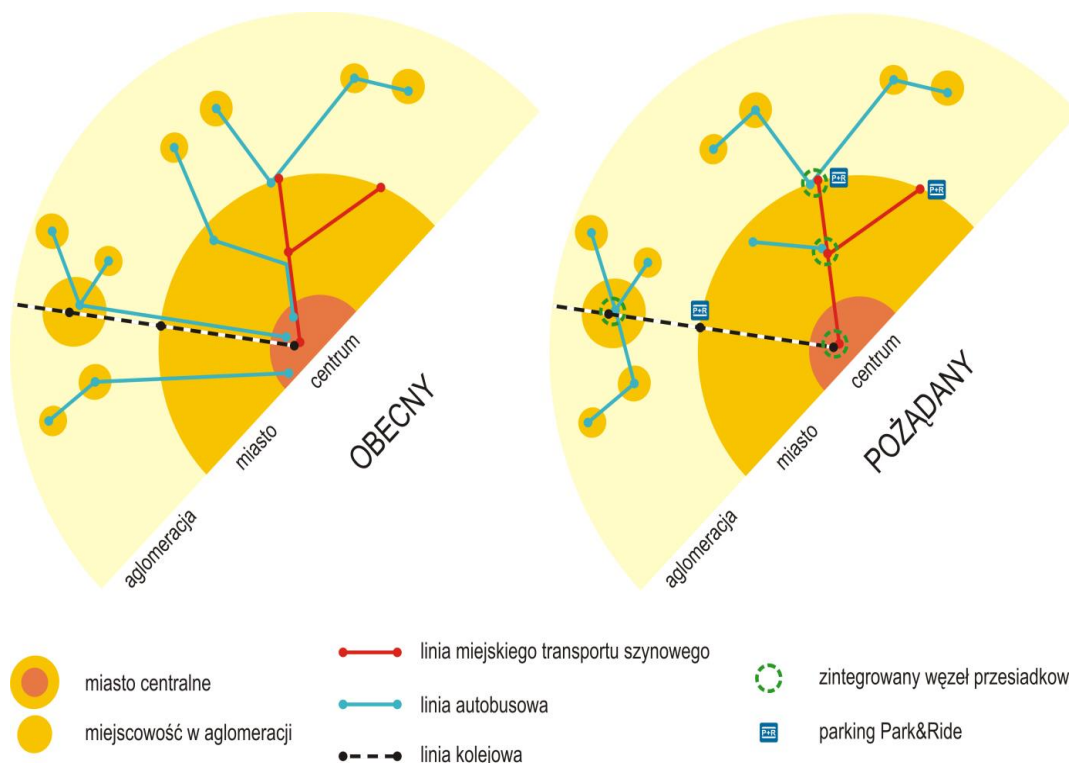
W opracowaniu dotyczącym transportu w obszarach miejskich i metropolitalnych³⁷ przedstawiono obecny i pożądany model rozwoju sieci transportowej w regionach miejskich. Model obecnie występujący w OFAP jest zbieżny z obecnym w wielu miastach Polski - transport z okolicznych gmin do miasta zapewnia publiczny miejski przewoźnik autobusowy, wytyczając tzw. linie strefowe albo aglomeracyjne. Linie aglomeracyjne docierają do miejscowości na terenie gmin, które przystąpiły do porozumień międzygminnych z miastem w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Model istniejący cechuje słaby stopień integracji przestrzennej, czasowej i taryfowej przewozów w transporcie zbiorowym.

W większości dokumentów przygotowywanych dla województw lub regionów miejskich zwraca się uwagę na konieczność rozwoju zintegrowanego systemu transportu publicznego i zagrożenia marginalizacją peryferyjnych obszarów ze względu na niską dostępność komunikacyjną. Wśród celów tych dokumentów wskazać można koordynację różnych środków transportu, a szczególnie transportu miejskiego z kolejowym. Potwierdzeniem realizacji planowanych działań są udane próby wprowadzania wspólnego biletu aglomeracyjnego, strefowej organizacji opłat, tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

³⁶ Załącznik Nr 1 do uchwały Nr 398/XXV/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 26 czerwca 2012 roku określający wysokość opłat za usługi przewozowe środkami lokalnego transportu zbiorowego świadczone przez Komunikację Miejską Płock Sp. z o. o. z późniejszymi zmianami.

³⁷ Chaberko T. Kretowicz P., Transport zbiorowy w erze metropolii, Wspólnota 43/2011

Rysunek 26. Organizacja systemu transportu zbiorowego w regionach miejskich – ujęcie modelowe



Źródło: Chaberko T., Kretowicz P., Transport zbiorowy w erze metropolii, Wspólnota 43/2011

Najważniejszą cechą przewozów podmiejskich i ich integracji z miejskim systemem transportu zbiorowego jest przesiadanie się. Sytuacją idealną jest stosowanie tzw. przesiadki „od drzwi do drzwi”, co jednak nie zawsze jest możliwe. Można jednak zapewnić bezkolizyjne dojście, zadane przejścia i perony. Dla obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej rekomenduje się rozwiązania sprzyjające większej integracji w lokalnym transporcie zbiorowym. W ramach integracji przestrzennej sugeruje się utworzenie punktów lub węzłów przesiadkowych w obrzeżnych częściach miasta lub w miejscowościach sąsiadujących (tzw. zintegrowane węzły przesiadkowe). W węzłach przesiadkowych o większym znaczeniu i dużej liczbie pasażerów preferowane są poczekalnie, punkty sprzedaży biletów i informacji, natomiast jeżeli węzeł przesiadkowy znajduje się przy drogach o największym zatłoczeniu i kongestii należy rozważyć budowę parkingów lub miejsc postojowych, w tym w szczególności uzasadnionych przypadkach Park&Ride. Zintegrowany węzeł przesiadkowy ma sens tylko wtedy, gdy korzystają z niego wszyscy przewoźnicy lokalni, a nie tylko wybrani. W ramach integracji z transportem kolejowym ważne jest także przystosowanie lokalnej infrastruktury kolejowej do potrzeb pasażerów (estetyzacja, infrastruktura przystankowa, parkingi, stojaki na rowery) wraz z równoczesnym uruchamianiem połączeń kolejowych o odjazdach do i z Płocka w najbardziej dogodnych porach dnia dla osób pracujących i uczących się (integracja czasowa). Działaniom tym powinna towarzyszyć intensywna promocja, gdyż budowa i modernizacja samej infrastruktury nie wystarczy do odbudowy zaufania do transportu kolejowego. W ramach integracji taryfowej rekomendowane jest uruchomienie wspólnego biletu dla wszystkich przejazdów odbywających się na terenie OFAP – nie tylko w ramach komunikacji organizowanej przez miejskiego przewoźnika, ale obejmującej także przewoźników prywatnych i kolejowych. W idealnym modelu rozwoju transportu zbiorowego występuje jeden wspólny bilet i strefowy system zróżnicowania taryf.



2. TRANSPORT PRYWATNY

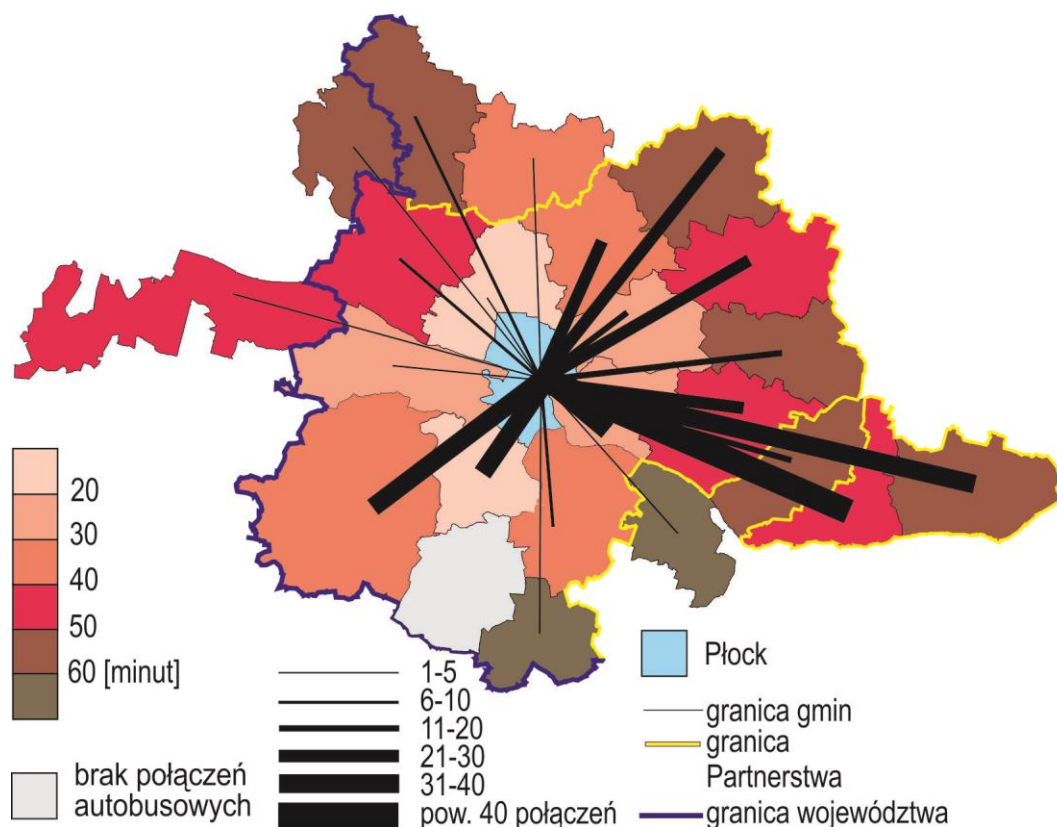
Analizę funkcjonowania transportu prywatnego w obrębie OFAP przeprowadzono na poziomie lokalnym i regionalnym. Lokalną dostępność transportową mierzono liczbą połączeń miast-siedzib gmin z rdzeniem OFAP – Płockiem. W ramach regionalnej dostępności komunikacyjnej oceniono natomiast połączenia głównych miejscowości obszaru z Warszawą, Łodzią i Toruniem.

2.1. TRANSPORT LOKALNY

Ponad 80% respondentów wskazuje Płock jako miasto, z którym najbardziej powiązana jest gmina, w której mieszkają. Co trzeci z respondentów niezamieszkałych w Płocku dojeżdża do tego miasta codziennie lub kilka razy w tygodniu, kolejnych 34% – kilka razy w miesiącu. Codziennie lub kilka razy w tygodniu dojeżdża do Płocka ponad połowa respondentów z gminy Słupno i ponad 40% z gmin Bielsk, Stara Biała i Łąck. Silne, ale i zróżnicowane przestrzennie powiązania gmin OFAP z jego rdzeniem zadecydowały, że za kluczowe w analizie funkcjonowania lokalnego transportu przyjęto połączenia siedzib gmin z Płockiem.

Przewozy na trasach między siedzibami gmin OFAP a Płockiem świadczy przede wszystkim PKS w Płocku S.A. Połączenia realizowane są również przez PKS mające siedziby w innych miastach: Gostyninie, Grodzisku Mazowieckim, Ciechanowie, Olsztynie, Przasnyszu, Kutnie, Ostrołęce, Bydgoszczy, Białymstoku, Turku oraz przez Kujawsko-Pomorski TS – oddziały w Lipnie i Włocławku. Ponadto, przewozy na trasach z Bielska i Mochowa oferuje prywatny przewoźnik F.U. „Jantar”, z Czerwińska n/Wisłą, Słupna i Wyszogrodu – EkoBus PW Meritum, a z Łącka i Gostynina – firma Marqs. Średni czas dojazdu z poszczególnych miejscowości (siedzib gmin) do rdzenia OFAP oraz liczbę połączeń wyznaczono za pomocą rozkładów jazdy przewoźników. Pod uwagę wzięto połączenia bezpośrednie w dni robocze. Najkorzystniejszą dostępnością czasową charakteryzują się miejscowości Łąck i Stara Biała (do 20 minut), a także Radzanowo, Słupno i Nowy Duninów (do 30 minut). Najmniej korzystną dostępnością czasową odznaczają się gminy położone na peryferiach OFAP – Pacyna i Słubice (ze średnim czasem przejazdu do Płocka przekraczającym 60 minut) oraz Bulkowo, Czerwińsk nad Wisłą, Drobin, Mała Wieś, Mochowo i Tłuchowo (50–60 minut). Pod względem liczby połączeń zdecydowanie lepiej skomunikowane z Płockiem są gminy położone we wschodniej części OFAP oraz Gostynin i Łąck (ponad 30 kursów w dni robocze). Najkorzystniej usytuowany jest Wyszogród (46 połączeń na dobę w dni powszednie i po 31 w soboty i niedziele), cechujący się również niższym średnim czasem dojazdu do Płocka niż siedziby sąsiednich gmin (przede wszystkim ze względu na funkcjonowanie 8 kursów pośpiesznych). Ze Szczawina Kościelnego nie kursuje żaden bezpośredni autobus do Płocka, a z miejscowości Pacyna, Słubice, Stara Biała i Gozdowo przejazdy realizowane są tylko w dni powszednie (dwa kursy z Pacyny, Słubic i Starej Białej oraz 4 kursy z Gozdowa). Pod względem średniego czasu dojazdu do Płocka połączenia realizowane w ramach komunikacji publicznej nie stanowią niestety konkurencji dla samochodu, a niejednokrotnie czas dojazdu autobusem/busem jest przynajmniej dwukrotnie wyższy od przeciętnego czasu dojazdu samochodem.

Rysunek 27. Liczba bezpośrednich połączeń oraz średni czas dojazdu z siedzib gmin OFAP do Płocka*



* dla gminy Włocławek policzono średni czas dojazdu i liczbę połączeń bezpośrednich z miejscowości tej gminy do Płocka

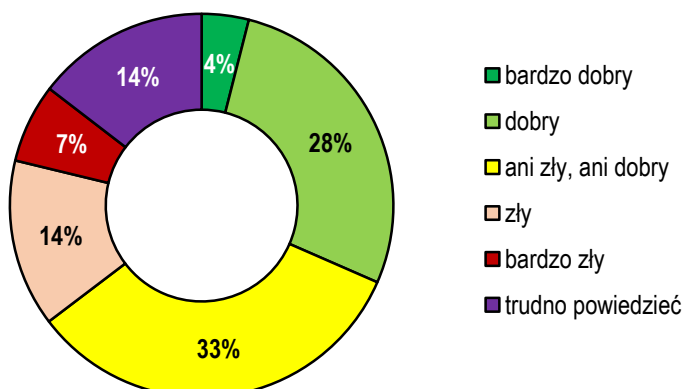
Źródło: opracowanie własne na podstawie e-podróżnik.pl oraz rozkładów jazdy przewoźników.

2.2. TRANSPORT REGIONALNY

Rdzeń OFAP – Płock posiada bezpośrednie połączenia autobusowe ze wszystkimi ośrodkami wojewódzkimi poza Gorzowem Wielkopolskim, Zieloną Górą, Opolem, Katowicami, Rzeszowem i Kielcami. Kursy dalekobieżne realizowane są m.in. przez PKS w Płocku S.A. (Grupa Mobilis), PKS w Gostyninie Sp. z o.o., PKS z siedzibami w innym miastach (Kutno, Przasnysz, Bydgoszcz, Mława, Ciechanów, Grudziądz, Ostróda, Białystok, Zamość, Tomaszów Mazowiecki, Ostrołęka, Konin, Gdańsk, Turek, Słupsk, Ostrowiec Świętokrzyski, Łódź), PKS „Polonus” w Warszawie, Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy (oddziały w Lipnie, Włocławku, Inowrocławiu, Brodnicy), Arriva Sp. z o.o. (oddziały w Kołobrzegu, Sanoku, Toruniu), NKA Kruszwica oraz obsługujących kursy na trasie Płock-Warszawa przewoźników Barracuda Bus i EkoBus PW Meritum.

Według około 30% respondentów zamieszkujących OFAP stan funkcjonowania komunikacji dalekobieżnej jest dobry lub bardzo dobry, zdaniem co piątego respondenta jest on natomiast zły lub bardzo zły. Niemal 1/3 ocenia go jako przeciętny – ani zły, ani dobry.

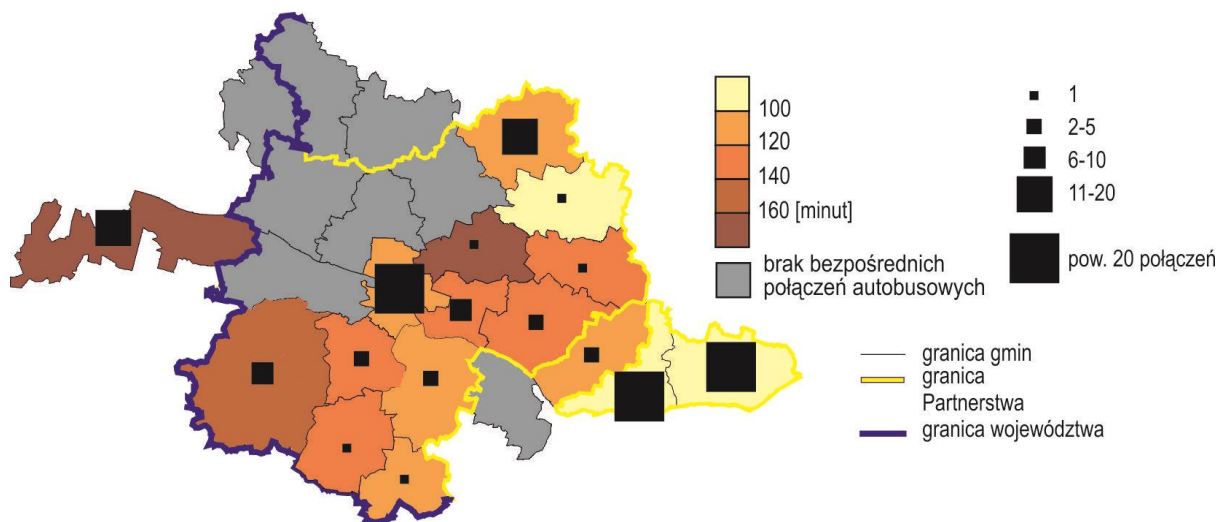
Rysunek 28. Ogólna ocena systemu transportowego Aglomeracji Płockiej pod względem funkcjonowania komunikacji dalekobieżnej w opinii mieszkańców OFAP w 2014 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych; n=1084.

Do Warszawy codziennie lub kilka razy w tygodniu dojeżdża 2% respondentów, ale już ponad 30% – kilka razy lub raz w miesiącu. Niespełna 18% tych podróży odbywa się autobusem PKS, autokarem, minibusem lub mikrobusem. Co dziesiąty respondent wśród głównych problemów związanych z dojazdem do stolicy wskazał te związane z komunikacją publiczną. Najczęściej pojawiające się odpowiedzi dotyczyły zbyt małej liczby połączeń (problem ten zgłaszali zarówno mieszkańcy Płocka, jak i innych gmin) lub braku połączenia bezpośredniego, a także wysokiej ceny i długiego czasu przejazdu.

Rysunek 29. Liczba bezpośrednich połączeń między siedzibami gmin OFAP a Warszawą oraz średni czas dojazdu komunikacją publiczną w 2014 r.



* w przypadku gminy wiejskiej Włocławek przyjęto liczby kursów i średnie czasy dojazdu dla miasta Włocławek

Źródło: opracowanie własne na podstawie e-podroznik.pl oraz rozkładów jazdy przewoźników.

Bezpośredniego połączenia autobusowego z Warszawą nie posiadają siedziby 8 z 25 gmin wchodzących w skład OFAP (Tłuchowo, Mochowo, Gozdowo, Nowy Duninów, Brudzeń Duży, Stara Biała, Bielsk oraz Słubice). Pod względem liczby bezpośrednich połączeń najlepszą dostępność do stolicy posiadają Płock, Wyszogród oraz Czerwińsk nad Wisłą (ponad 30 kursów w ciągu doby w dni powszednie). Część kursów realizowanych na trasie Płock-Warszawa łączy ze stolicą także Słupno,



Bodzanów i Małą Wieś. 12 bezpośrednich kursów autobusowych łączy z Warszawą Drobin (autobusy kursują przez Płońsk) oraz miasto Włocławek. Na trasie Gostynin-Warszawa kursuje dziennie 6 bezpośrednich autobusów, z których część łączy również z Warszawą Łąck i Gąbin. Pojedyncze bezpośrednie połączenia z Warszawą posiadają Staroźreby, Pacyna i Szczawin Kościelny (kursy poranne) oraz Bulkowo i Radzanowo (kursy popołudniowe).

Średni czas dotarcia bezpośrednim autobusem z Płocka do Warszawy to 115 minut, jednak czas ten różni się w zależności od przewoźnika i rodzaju kursu (od 85 minut dla busów/mikrobusów, przez około 120 minut przy kursach pospiesznych do ponad 160 minut normalnymi połączeniami autobusowymi). Najkrótszy czas dotarcia do Warszawy (do 100 minut) mają Wyszogród, Czerwińsk nad Wisłą i Staroźreby (na trasie Staroźreby-Warszawa kursuje jednak tylko 1 bezpośredni autobus). Ponad 140 minut trwa średnio przejazd z Gostynina do Warszawy, a niemal 3 godziny – z Włocławka.

Równie istotny, co czas przejazdu i liczba kursów, jest dostosowany do potrzeb podróżujących rozkład połączeń w ciągu doby. Pod kątem dojazdów do pracy/szkoły szczególnie ważne wydają się połączenia umożliwiające dojazd do Warszawy rano – do godziny 8:00. Najwięcej kursów w godzinach porannych łączy Warszawę i Płock, Czerwińsk nad Wisłą oraz Wyszogród. Połowa gmin, które posiadają bezpośrednie połączenie z Warszawą, nie ma żadnego kursu realizowanego w godzinach porannych. W przypadku większości ośrodków gmin, które posiadają bezpośrednie połączenia z Warszawą, przeważająca część połączeń realizowana jest w godzinach popołudniowych. Uwzględniając kryterium dojazdów do pracy/szkół istotne wydają się również połączenia powrotne – z Warszawy, realizowane w godzinach popołudniowych (po godzinie 16:00). Ponownie, największą liczbą połączeń odznaczają się Płock, Czerwińsk nad Wisłą oraz Wyszogród. Do siedzib gmin Staroźreby, Pacyna i Szczawin Kościelny nie kursują w godzinach popołudniowych żadne autobusy z Warszawy.

Tabela 10. Rozkład bezpośrednich połączeń do Warszawy i z Warszawy w ciągu doby (dzień powszedni)

Miejscowość	Liczba połączeń (wg godziny przyjazdu do Warszawy)				Liczba połączeń (wg godziny odjazdu z Warszawy)			
	do godziny 8:00	8:00- 10:00	10:00- 14:00	po godzinie 14:00	do godziny 8:00	8:00- 12:00	12:00- 16:00	po godzinie 16:00
Bodzanów	1	1	1	1	1	1	1	2
Czerwińsk nad Wisłą	6	5	7	13	3	7	9	11
Drobin	1	1	6	4	1	1	5	4
Gąbin	0	0	2	3	1	1	2	2
Gostynin	0	1	2	3	0	1	3	2
Łąck	0	0	2	3	1	1	2	2



Mała Wieś	1	1	1	1	0	2	1	2
Płock	9	8	11	24	7	13	12	19
Słupno	2	2	2	4	1	3	3	4
Włocławek	2	0	2	8	3	3	3	4
Wyszogród	5	5	8	15	4	8	9	11
Staroźreby	0	1	0	0	0	1	0	0
Pacyna	0	1	0	0	0	0	1	0
Szczawin Kościelny	0	1	0	0	0	0	1	0
Bulkowo	0	0	0	1	0	0	0	1
Radzanowo	0	0	0	1	0	0	0	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie e-podroznik.pl oraz rozkładów jazdy przewoźników.

Z przeprowadzonego wśród mieszkańców OFAP badania ankietowego wynika, że z komunikacji publicznej w dojazdach do Warszawy najczęściej korzystali respondenci mieszkający w gminach: Radzanowo (ponad 60% podróży do Warszawy, zdecydowana większość realizowana minibusami/mikrobusami), Słupno (ponad 40% podróży, wszystkie realizowane autobusami PKS/autokarami), Wyszogród (wszystkie podróże minibusami lub mikrobusami) oraz w Płocku (większość przejazdów – mini- i mikrobusy).

Bezpośrednie połączenia z Łodzią ma 5 siedzib gmin wchodzących w skład OFAP: Płock, Włocławek, Gostynin, Łąck i Gąbin. Z Płocka i Włocławka (miasto)³⁸ dziennie kursuje po 10 bezpośrednich autobusów, przy czym średni czas dojazdu z Włocławka jest o 35 minut krótszy niż dla Płocka (158 minut). Gostynin i Łąck mają odpowiednio 9 i 8 bezpośrednich połączeń z Łodzią w ciągu doby (przy średnich czasach podróży 103 i 147 minut). Z miasta Gąbin odjeżdżają do Łodzi dwa autobusy dziennie, a średni czas podróży to nieco ponad 2h 10 minut. We wszystkich wypadkach średni czas przejazdu do Łodzi samochodem jest krótszy.

Do Torunia bezpośrednim autobusem można się dostać z Bielska, Czerwińska nad Wisłą, Tłuchowa, Brudzenia Dużego, Drobina, Wyszogrodu, Płocka i Włocławka³⁹. Najkorzystniejszą dostępnością, zarówno czasową, jak i mierzoną liczbą połączeń, cechuje się Włocławek – podróż do Torunia trwa średnio 68 minut, przy 22 bezpośrednich kursach w ciągu doby. Dla siedzib gmin Tłuchowo, Brudzeń Duży oraz dla Płocka czas dojazdu do Torunia nie przekracza 140 minut, dla pozostałych ośrodków

³⁸ Na potrzeby analizy komunikacji publicznej w przypadku gminy wiejskiej Włocławek przyjęto liczby kursów i średnie czasy dojazdów dla miasta Włocławek.

³⁹ J.w.



mieści się w granicach 160–185 minut. Podobnie, jak w przypadku Łodzi, średnie czasy przejazdu samochodem są niższe niż komunikacją publiczną.

W grudniu 2014 r. oddano do użytkowania nowy dworzec kolejowo-autobusowy w Płocku. Obiekt posiada m.in. poczekalnię, kasy, bar, część handlową oraz hotel. Nowy dworzec posiada większą niż stary obiekt powierzchnię, nowy parking, zmodernizowany plac ze stanowiskami dla autobusów (w tym zadaszone perony autobusowe) oraz odnowiony jeden z peronów⁴⁰. Dworzec obsługuje lokalne i dalekobieżne (także międzynarodowe) połączenia autobusowe. Docelowo ma się tam przenieść pętla autobusów podmiejskich.

Zarówno niejednoznaczna ocena funkcjonowania komunikacji dalekobieżnej, jak i udział podróży samochodowych w deklarowanych dojazdach do Warszawy oraz zgłaszane przez respondentów problemy (zbyt mała liczba połączeń lub ich brak, zbyt długi czas dojazdu, zbyt wysokie ceny biletów) sugerują potrzebę usprawnienia i dostosowania do potrzeb mieszkańców systemu komunikacji publicznej łączącego OFAP z Warszawą i innymi ośrodkami regionalnymi.

3. TRANSPORT KOLEJOWY

Przez obszar funkcjonalny Aglomeracji Płockiej przebiega jedna linia kolejowa nr 33 Kutno-Brodnica, przecinając ten obszar południkowo przez gminy Gostynin (miasto i gmina), Łąck, Płock, Bielsk i Gozdowo. W obszarze znajduje się 6 stacji kolejowych - Płock Trzepowo, Płock, Płock Radziwie, Łąck, Gostynin i Sierakówek (gmina Gostynin), oraz 3 przystanki kolejowe - Proboszczewice Płockie w gminie Bielsk, Rogożew w gminie Gostynin i Gozdowo w gminie Gozdowo. W miejscowościach tych istnieje znaczny potencjał do wykorzystania kolei w codziennych dojazdach do pracy w Płocku (dzienna liczba od 5 do 7 par połączeń spółki Koleje Mazowieckie w rozkładzie jazdy 2014/2015). Zgodnie z obecnym rozkładem jazdy pociągów znaczne lepsze możliwości do podróżowania koleją w kontekście dojazdów do pracy i szkół w Płocku posiadają mieszkańcy gmin położonych na północ od tego miasta – Gozdowo i Bielsk. Czas przejazdu do Płocka jest raczej krótki, a godziny przyjazdu pociągów umożliwiają przybycie do pracy i szkoły na godzinę 06:00, 08:00 oraz 10:00. Również godziny odjazdów pociągów są atrakcyjne z punktu widzenia powrotów, szczególnie dla osób kończących pracę lub zajęcia o 16:00 oraz 18:00, a także o 20:00. Z kolei godziny przyjazdów do Płocka z gminy Łąck i powiatu gostynińskiego raczej nie są dogodne dla pasażerów – przed południem pasażerowie mają do dyspozycji tylko dwa połączenia, korzystne dla osób rozpoczynających pracę lub szkołę o 07:30 lub po 10:00. Możliwość szybkiego powrotu mają tylko osoby kończące pracę o 16:00 lub 20:00.

Wykorzystanie transportu kolejowego w lokalnych przewozach pasażerskich raczej nie jest utrudnione z powodu odległości stacji i przystanków kolejowych od centrów miejscowości. Jedynie od przystanków Łąck i Rogożew odległości te dochodzą do 2,5 km do centrum Łącka i 1,5 km do centrum miejscowości Rogożewek. W pozostałych miejscowościach odległości te nie przekraczają 1 km.

⁴⁰ <http://www.plock.eu/pl/aktualnosci/details/article,6284,1,1.html>



Tabela 11. Funkcjonowanie pasażerskiego transportu kolejowego w Aglomeracji Płockiej w kontekście dojazdów do pracy i szkół w 2015 r.

Gmina	Stacja/przystanek początkowy	Odległość od centrum miejscowości (m)	Czas przejazdu (min.)	Godziny przyjazdu do Płocka (do południa)	Godziny odjazdu z Płocka (po południu)
gmina Gostynin	Sierakówek	700	41	06:52, 10:03	13:26, 16:16, 20:17
miasto Gostynin	Gostynin	900	32		
gmina Gostynin	Rogożew	1500	24		
Łąck	Łąck	2500	17		
Bielsk	Proboszczewice Płockie	1000	16	05:35, 07:07, 08:56	13:49, 16:39, 18:58, 20:56
Gozdowo	Gozdowo	800	23		

Źródło: rozkład jazdy pociągów PKP 2014/2015

Z Sierakówka i Rogożewa dziennie kursuje 5 pociągów do Płocka, z Gostynina i Łącka – 6, a z Gozdowa i Proboszczewic Płockich – 7. Czasy przejazdu kolejną i samochodem z tych miejscowości do Płocka są zbliżone, natomiast średnie czasy przejazdu autobusami i busami są przeważnie od kilku do kilkunastu (Proboszczewice Płockie, Gozdowo) minut wyższe.

Tabela 12. Czas przejazdu do Płocka i Warszawy ze stacji i przystanków kolejowych w OFAP w 2015 r.

Stacja/przystanek początkowy	Czas przejazdu w min.			
	Płock		Warszawa	
	Pociąg	Samochód	Pociąg	Samochód
Sierakówek	41	33	x	x
Gostynin	32	30	117	129
Rogożew	24	26	x	x
Łąck	17	18	132	107
Proboszczewice Płockie	16	18	x	x
Gozdowo	23	24	x	x
Płock	x	x	165	101

Źródło: rozkład jazdy pociągów PKP 2014/2015 oraz targeo.pl.



Z Płocka do Warszawy istnieje zaledwie jedno bezpośrednie połączenie (łącznie również Łąck i Gostynin ze stolicą). Pociąg kursuje w godzinach porannych, umożliwiając dotarcie do Warszawy na godzinę 7:40, a jedyny bezpośredni kurs powrotny odjeżdża z Warszawy o godzinie 18:05. Czas przejazdu koleją z Płocka do Warszawy jest o ponad godzinę dłuższy niż średni czas dojazdu samochodem. Zdecydowanie krótszy jest również średni czas przejazdu autobusami i busami na trasie Płock-Warszawa. Brak jest bezpośrednich połączeń kolejowych między Płockiem a Łodzią oraz między Płockiem i Toruniem. Najkrótszy (z jedną przesiadką) czas dojazdu koleją do Łodzi to 166 minut, do Torunia – 151 minut (przy średnich czasach dojazdu samochodem około 100 minut).

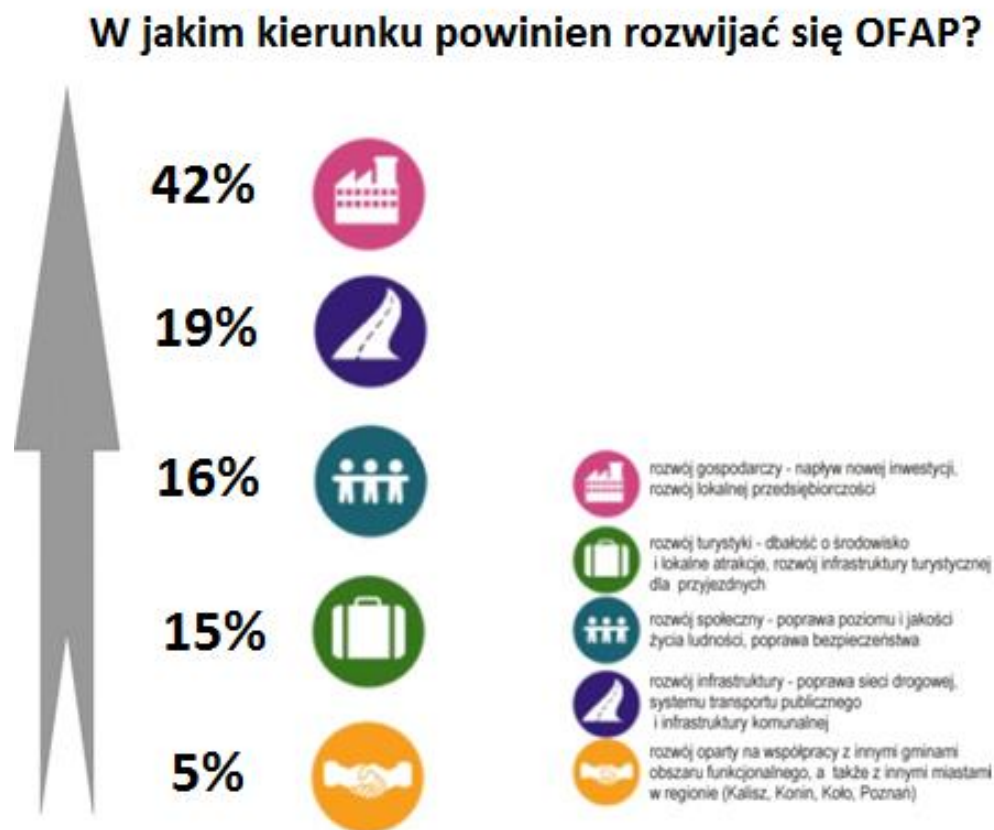


V. Komunikacyjna analiza SWOT

1. HIERARCHIZACJA POTENCJAŁÓW I PROBLEMÓW ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTU

W hierarchii potrzeb społeczności lokalnych jako pierwszorzędne uznaje się te związane z zapewnieniem szeroko rozumianej wysokiej jakości życia. Niemniej jednak, gdy mowa o zaniedbaniach i działaniach do zrealizowania przez lokalne władze często na pierwszym planie poprawa jakości infrastruktury drogowej i kolejowej, które często uznawane są za najważniejsze elementy wymagające usprawnień. Możliwość przemieszczania się w przestrzeni we współczesnym świecie uznaje się za potrzeby podstawowe, które nie mogą zachodzić bez odpowiedniej jakości dróg i transportu publicznego. Dlatego właśnie inwestycje w budowę i remonty dróg stanowią realizację jednej z podstawowych potrzeb lokalnych społeczności. W obszarze funkcjonalnym Aglomeracji Płockiej przeprowadzono badanie ankietowe mające na celu m.in. ocenę stopnia ważności poszczególnych dziedzin życia społeczno-gospodarczego oraz pożądane inwestycje, które miałyby poprawić istniejącą sytuację. Wykorzystując wyniki tego badania możliwe jest wskazanie roli potencjałów i problemów transportowych wśród kierunków rozwoju gminy oraz problemów, z którymi lokalne władze muszą się zmierzyć w kolejnych latach. W celu umiejscowienia zagadnienia transportu w hierarchii celów i kierunków rozwoju OFAP zadano mieszkańcom pytanie o dominujący kierunek rozwoju całego obszaru funkcjonalnego, umożliwiając wybór tylko jednej opcji. Okazuje się, że rozwój infrastruktury rozumiany jako poprawa sieci drogowej, systemu transportu publicznego i infrastruktury komunalnej jest drugim najważniejszym priorytetem rozwojowym obszaru, aczkolwiek kierunek ten wskazany został tylko przez niespełna 20% mieszkańców. Mimo iż w OFAP za najważniejszy uznano rozwój gospodarczy, w tym miejsca pracy i inwestycje, to rozwój infrastruktury jest tylko nieznacznie ważniejszy niż inne kierunki takie jak turystyka lub rozwój społeczny.

Rysunek 30. Priorytety rozwojowe obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej w opinii mieszkańców gmin obszaru funkcjonalnego w 2014 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych, na powyższym rysunku nie zaprezentowano odpowiedzi „nie mam zdania”, n=1120.

Mimo że dominującym kierunkiem rozwoju w opinii mieszkańców jest rozwój gospodarczy, to jako podstawowe działania inwestycyjne do zrealizowania na terenie swoich gmin wskazywali oni budowę lub remont infrastruktury drogowej i rowerowej. Działania te są tylko częściowo zbieżne z rozwojem gospodarczym (poprawa dostępności komunikacyjnej np. dla inwestorów), natomiast te bezpośrednio związane z tym zagadnieniem zajmowały dalsze miejsca w hierarchii (tworzenie i uzbrajanie stref inwestycyjnych). W przeprowadzonym badaniu dano respondentom możliwość wskazania do 5 najważniejszych działań inwestycyjnych wśród zaproponowanych 15. Zdecydowanie największa liczba wskazań w próbie 1120 respondentów dotyczyła remontu dróg, budowy chodników i ścieżek rowerowych oraz budowy dróg. Wszystkie te działania otrzymały ponad 560 wskazań, co świadczy o dominacji infrastruktury transportowej w hierarchii potrzeb mieszkańców OFAP. Co ciekawe, na kolejnym miejscu znalazła się budowa parków, placów i skwerów, które również w niektórych przypadkach stanowią przestrzeń poruszania się. W mniejszym stopniu mieszkańcy wskazywali na budowę pozostałej infrastruktury technicznej, a najmniej palącą potrzebą jest odnowa budynków mieszkalnictwa wielorodzinnego i budowa/remont wodociągów.



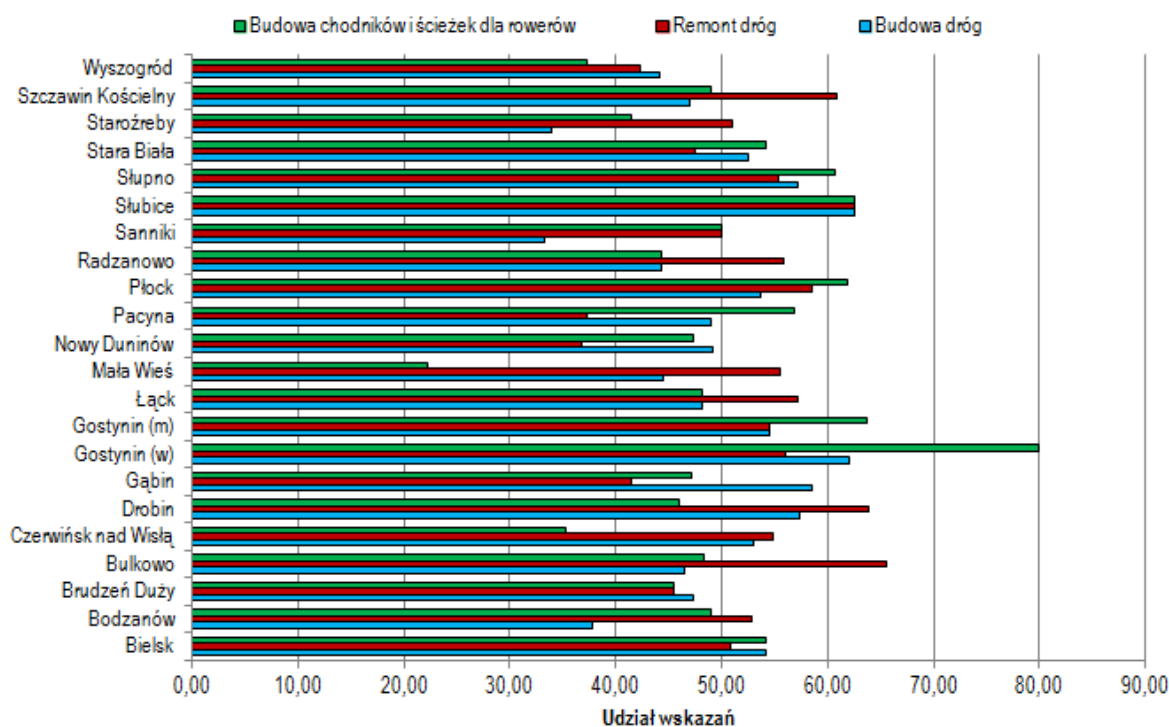
Tabela 13. Najważniejsze działania inwestycyjne do zrealizowania na terenie gmin OFAP w opinii mieszkańców

Inwestycja		Liczba wskazań
1	Remont dróg	588
2	Budowa chodników i ścieżek dla rowerów	574
3	Budowa dróg	562
4	Budowa placów/parków/skwerów	346
5	Tworzenie nowych stref inwestycyjnych	343
6	Rewitalizacja/odnowa przestrzeni publicznych	318
7	Budowa lub remont kanalizacji/oczyszczalni ścieków	306
8	Budowa mieszkań komunalnych/socjalnych	278
9	Budowa/remont obiektów sportowych i rekreacyjnych	272
10	Doprowadzenie sieci gazowej do mieszkań	242
11	Odnowa/termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej	237
12	Budowa oświetlenia ulicznego	237
13	Uzbrajanie stref inwestycyjnych	214
14	Budowa lub remont wodociągów	168
15	Odnowa/termomodernizacja budynków mieszkalnictwa wielorodzinnego	104

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych, każdy respondent miał możliwość wskazania max. 5 odpowiedzi, n=1120).

Przekładając powyższe zestawienie na poziom badanych gmin, należy zauważyć, że w większości z nich zagadnienia transportowe zostały wskazane przez ponad połowę respondentów, a przeważnie dotyczyły remontu dróg. Największy odsetek mieszkańców domagał się tego w gminach Bulkowo (65% zgłosiło taką potrzebę), Drobin (63%), Słubice (61%) oraz Szczawin Kościelny (60,5%). Z kolei najmniejszy odsetek osób wskazał taką konieczność w gminie Nowy Duninów, ale i tak dotyczyło to ponad 1/3 mieszkańców. Potrzebę budowy nowych dróg wskazywano nieco rzadziej, aczkolwiek oczekuje tego ponad 60% ludności gmin Słubice i miasta Gostynin. Podobnie jak w przypadku remontów, zapotrzebowanie na budowę nowych dróg zgłaszane było przez nie mniej niż 30% mieszkańców. Budowa chodników i ścieżek rowerowych była szczególnie istotna dla ludności gminy Gostynin (80% wskazań) oraz miasta Gostynin (63%), Płocka (61,5%), Słubic (61%) i Słupna (60,5%). Problem braku tych ciągów w mniejszym stopniu odczuwają mieszkańcy gmin Mała Wieś i Czerwińsk nad Wisłą.

Rysunek 31. Udział działań związanych z transportem wśród najważniejszych działań inwestycyjnych



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych, każdy respondent miał możliwość wskazania max. 5 odpowiedzi, n=1120).

2. ANALIZA SWOT SYSTEMU TRANSPORTU OBSZARU FUNKCJONALNEGO

Analiza SWOT to technika analizy strategicznej szeroko stosowana w naukach o zarządzaniu. Polega na zidentyfikowaniu najważniejszych mocnych i słabych stron danej jednostki oraz szans i zagrożeń, jakie przed nią stoją na drodze do sukcesu społeczno-gospodarczego. Na potrzeby niniejszego opracowania, którego przedmiotem jest system transportowy obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej, mocne i słabe strony definiuje się jako zasoby lub procesy w danej chwili obecne, natomiast szanse i zagrożenia jako możliwe zjawiska przyszłe. Analiza SWOT przeprowadzona została dla trzech analizowanych dziedzin transportu: drogowego (infrastruktura), kolejowego (infrastruktura) i zbiorowego (funkcjonowanie). W celu jak najbardziej syntetycznego ujęcia potencjałów i problemów w każdej sferze w analizie SWOT wskazano tylko po 4–5 najważniejszych elementów, a dodatkowo przeprowadzono ocenę stopnia strategiczności każdego elementu przypisując wagę. Waga nadana została za pomocą następującej skali: A – element kluczowy (obecnie i w przyszłości), B1 – kluczowy w przyszłości (obecnie nie aż tak ważny), B2 – kluczowy obecnie (w przyszłości nie będzie aż tak ważny), C – perspektywiczny (bardzo istotny pod warunkiem zajścia określonych czynników zewnętrznych).



2.1. INFRASTRUKTURA DROGOWA

Mocne strony	waga	Słabe strony	waga
Bliska odległość do sieci TEN-T/dróg szybkiego ruchu (autostrada A1, S7, DK-10)	A	Istniejący przewóz niebezpiecznych materiałów przez Płock i obszary gęsto zaludnione (do/z PKN Orlen)	A
Dobry stan techniczny dróg krajowych i wojewódzkich	A	Słabe skomunikowanie z węzłami dróg wyższego rzędu (brak przebiegu sieci TEN-T przez OFAP)	A
Rdzeń obszaru jako regionalny węzeł komunikacyjny (drogi krajowe nr 60 i 62)	B2	„Konkurencyjny” czas dojazdu do innych dużych miast w stosunku do Płocka (Warszawa, Łódź)	B1
Pozytywne efekty inwestycji drogowych w latach 2007–2013 dostrzegane przez mieszkańców	B2	Obecność wielu miejsc o znacznym natężeniu ruchu (korki) w Płocku	B2
Duże zainteresowanie mieszkańców i władz lokalnych budową tras rowerowych i korzystaniem z rowerów	B1	Słaby stan techniczny dróg lokalnych (powiatowych i gminnych)	A
		Słabo rozbudowana sieć ścieżek i szlaków rowerowych	B2
Szanse	waga	Zagrożenia	waga
Budowa drogi ekspresowej S10 przez obszar OFAP	A	Wzrost liczby pojazdów i ruchu samochodowego w obszarach miejskich i podmiejskich	B1
Dokończenie budowy północno-zachodniej obwodnicy Płocka	A	Niedoinwestowanie infrastruktury drogowej peryferyjnych części OFAP	C
Dostępność środków finansowych na budowę obwodnic mniejszych miast i miejscowości gminnych	B2	Ograniczone możliwości finansowania dróg lokalnych z funduszy unijnych	A
Możliwości pozyskania środków finansowych na projekty związane z transportem rowerowym	B2	Marginalizacja regionu płockiego w polityce inwestycyjnej państwa i województwa	B2



		Ograniczone budżety samorządów lokalnych (rosnące wydatki, utrzymanie infrastruktury) i zadłużenie	B1
--	--	--	----

2.2. INFRASTRUKTURA KOLEJOWA

Mocne strony	waga	Słabe strony	waga
Obecność linii kolejowej nr 33 o kategorii linii pierwszorzędnej (połączenie z linią kolejową nr 2)	A	Niska gęstość sieci kolejowej i znaczna odległość do stacji i przystanków kolejowych z centrów miejscowości	A
Zelektryfikowany odcinek linii kolejowej nr 33 (Kutno-Płock Trzepowo)	B1	Brak węzła kolejowego w OFAP	B2
Rozwinięta infrastruktura bocznicowa	C	Niskie prędkości maksymalne na linii kolejowej nr 33	C
Dogodne położenie stacji i przystanków kolejowych w Płocku	B2	Słabo rozwinięta infrastruktura dworcowa i przystankowa poza Płockiem	B1
Szanse	waga	Zagrożenia	waga
Wyższy priorytet dla inwestycji w linię kolejową nr 33 ze względu na zapewnienie transportu towarów z PKN Orlen	B1	Preferencja obszarów metropolitalnych i linii magistralnych w inwestycjach kolejowych	B2
Deklarowane przez mieszkańców większe wykorzystanie kolei w przypadku budowy nowych linii	A	Bardzo wysoki koszt budowy linii kolejowej Modlin-Płock (1,8 mld zł)	B1
Uwzględnienie w Kontrakcie Terytorialnym WM linii Modlin-Płock i jej budowa do 2020 r.	A	Wyższy niż dla kolei priorytet dla budowy dróg, w tym dróg wyższego rzędu	A
Priorytet dla transportu kolejowego i publicznego w polityce regionalnej UE	B1	Wysoki koszt i niskie zainteresowanie mieszkańców remontem infrastruktury kolejowej	A
		Pogarszanie się wizerunku kolei w Polsce	C



2.3. TRANSPORT PUBLICZNY

Mocne strony	waga	Słabe strony	waga
Wysoka jakość usług oferowanych przez KM Płock (tabor, system taryfowy, karta miejska, mobilne rozkłady jazdy)	A	Ograniczona liczba tras i miejscowości obsługiwanych przez transport podmiejski KM Płock	A
Zainteresowanie mieszkańców systemem rowerów miejskich	B1	Nieskoordynowana działalność prywatnych przewoźników w przewozach lokalnych i regionalnych (brak integracji, wspólnego biletu itp.)	A
Porozumienia o świadczeniu usług przewozowych przez KM Płock na terenie gmin ościennych	B2	Niskie wykorzystanie transportu kolejowego (83% mieszkańców OFAP nie korzysta z tego transportu)	B1
Obecność połączeń kolejowych z Płockiem	C	Brak integracji systemu transportu drogowego, kolejowego i publicznego	A
Wysoki standard dworca kolejowego i jego integracja z dworcem autobusowym (po modernizacji)	C		
Szanse	waga	Zagrożenia	waga
Możliwość pozyskania środków finansowych na projekty związane z ekologicznym transportem	C	Spadek atrakcyjności terenu OFAP jako miejsca związanego z np. turystyką rowerową	B1
Priorytet dla transportu kolejowego i publicznego w polityce regionalnej UE	A	Preferencja samochodu jako głównego środka transportu (spadek cen paliwa)	A
Upowszechnienie systemowych rozwiązań w transporcie zbiorowym, w tym transportu multimodalnego (rower+transport zbiorowy) oraz rozwój związanej z nimi infrastruktury (m.in. obiekty w systemach B&R i P&R)	B1	Wyższa konkurencyjność czasowa i cenowa transportu prywatnego w stosunku do publicznego	A
Uruchamianie nowych połączeń do obszarów peryferyjnych związanych ze świadczeniem przewozów użyteczności publicznej	B1	Spadek zainteresowania transportem zbiorowym dzięki dużym inwestycjom w infrastrukturę drogową	B1
Poprawa wizerunku i konkurencyjności	B2		



transportu zbiorowego (nowy tabor, bilety zintegrowane)			
Wzrost wykorzystania transportu rowerowego przez mieszkańców	B1		

3. OPTYMALNE ROZWIĄZANIA W SKALI CAŁEGO OFAP

Analiza SWOT przeprowadzona dla systemu transportowego dla całego OFAP pozwala wyłonić pewne pożądane kierunki interwencji w tym zakresie. W świetle zdiagnozowanych mocnych i słabych stron systemu transportowego OFAP najistotniejszymi kierunkami działań dla całego obszaru wydają się:

- dążenie do wzmacniania spójności sieci dróg lokalnych z infrastrukturą transportową w sieci TEN-T;
- dalsze wzmacnianie funkcji Płocka jako regionalnego węzła komunikacyjnego;
- wyprowadzanie ruchu ciężarowego i samochodowego poza obszary zabudowane;
- rozwój infrastruktury transportu rowerowego i wzmacnianie jego roli w podziale zadań przewozowych;
- integracja i podniesienie konkurencyjności transportu zbiorowego (w tym kolejowego).
- wzrost wykorzystania i promocji transportu multimodalnego w transporcie zbiorowym, w tym w szczególności rozwój systemu przesiadkowego (z samochodu na pociąg, autobus lub rower).

System transportowy OFAP w swym docelowym kształcie będzie: spójny wewnątrz, odpowiadać na potrzeby mieszkańców, uwzględniać istniejące ciążenia, zapewniać łatwy, szybki i bezpośredni dostęp do ponadregionalnej sieci transportowej oraz bezpieczny i przyjazny dla środowiska. Realizacja takiej wizji spójnego systemu transportowego wymaga zarówno podejścia zintegrowanego, ukierunkowanego na wzajemną komplementarność poszczególnych elementów systemu, jak i sektorowego, opartego na kierunkach działań usprawniających poszczególne formy transportu, będące podstawą systemu zintegrowanego. Kierunki i działań i inwestycje realizowane w OFAP wpisują się w regionalny system transportowy nakreślony w PZP WM⁴¹.

Przewidziana w PZP WM Polityka poprawy dostępności i efektywności transportowej, poza systemami o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i wojewódzkim, będzie również realizowana przez odniesienia do ogólnych działań ukierunkowanych na rozwój i poprawę układu powiatowego i lokalnego. W świetle kierunków tej polityki najważniejszymi wyzwaniem dla OFAP będą: rozwój systemu transportowego, który przyczyni się do wzrostu dostępności transportowej, spójności wewnętrznej i konkurencyjności całego regionu oraz integracja różnych systemów transportowych.

Jednym z kierunków Polityki poprawy dostępności i efektywności transportowej jest wzmacnianie systemu powiązań drogowych poprzez budowę, przebudowę i modernizację dróg ekspresowych,

⁴¹ Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, Uchwała nr 180/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 7 lipca 2014 roku.



krajowych i wojewódzkich. Część zadań w tym zakresie, określonych jako inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnych, zlokalizowana została na terenie OFAP. Wśród nich ważne miejsce zajmuje planowana budowa drogi ekspresowej S10, która będzie miała istotne znaczenie dla spójności oraz zewnętrznej dostępności transportowej OFAP – ma stanowić jedną z osi układu transportowego obszaru. Zgodnie z KPZK S10 będzie przebiegać przez gminy Brudzeń Duży, Stara Biała, Bielsk, Radzanowo i Staroźreby. Będzie ona również generować lokalne zadania inwestycyjne w zakresie budowy dróg dojazdowych (a tym samym – przyłączy do sieci TEN-T). Nowe lub przebudowane drogi łączące gminy OFAP z węzłami trasy S10 będą uzupełnieniem tej sieci. Funkcję takiego połączenia pełnić mają m.in. północna obwodnica Płocka i zbiorczo-obwodowa trasa północno-zachodnia (również odciążająca płocki system transportowy).

Analiza potrzeb w zakresie transportu w OFAP oraz analiza innych dokumentów diagnostyczno-strategicznych i planistycznych wykazała, że jednym z priorytetowych zadań powinno być wyprowadzanie ruchu ciężarowego, w tym transportu substancji szkodliwych, poza granice obszarów zurbanizowanych. Część inwestycji związanych z budową obwodnic miast OFAP znalazła się wśród inwestycji celu publicznego zawartych w PZP WM.

Przewidziane zadania częściowo rozwiążą problem związany z uciążliwością ruchu samochodowego w obszarach zabudowanych (dzięki planom budowy lub przebudowy obwodnic i obejść). Gminy OFAP znalazły się również w zasięgu planowanych inwestycji podnoszących standard dróg mających odciążyć ukształtowany promieniście układ drogowy w województwie:

- *Wielka Pętla Mazowska* – Płock – w przebiegu trasy znajdzie się fragment DK 60;
- *Duża Obwodnica Warszawy* – Wyszogród – w przebiegu trasy znajdą się fragmenty DK 50 i DK 62.
- Drogi szybkiego ruchu i krajowe stanowią osie układu komunikacyjnego OFAP. Ich rolą jest przede wszystkim zwiększanie zewnętrznej dostępności terenu. Dla pełnej realizacji wizji zintegrowanego transportu OFAP równie istotne są inwestycje dotyczące budowy lub przebudowy dróg mających łączyć gminy OFAP z nadrzędnym systemem transportowym, a tym samym zwiększające dostępność i spójność regionalnego i wewnętrznego systemu transportowego. To samo dotyczy budowy planowanych obwodnic, które mają szczególne znaczenie w zakresie zwiększania przepustowości już istniejącego systemu transportowego, jak i podnoszenia jego bezpieczeństwa przez wyprowadzanie z obszarów zabudowanych ruchu tranzytowego i transportu towarów (w tym ładunków szkodliwych). Ruch odbywający się po drogach OFAP powinien być dostosowany do ich parametrów. Pozostałe inwestycje drogowe celu publicznego w OFAP przyczynią się do integracji i usprawnienia układu dróg wojewódzkich. PZP WM postuluje również działania ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa ruchu na drogach, które powinny być uwzględnione przy formułowaniu celów i priorytetów inwestycyjnych Strategii.



Tabela 14. Inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym z zakresu infrastruktury transportowej

Nazwa inwestycji	Lokalizacja	Źródło	Status	
DROGI KRAJOWE				
<i>Droga Krajowa nr 10 / Droga Ekspresowa nr 10 (Szczecin – Płock – Płońsk) w przebiegu wg KPZK</i>				
1	Budowa drogi S 10 od A6 (Szczecin)-Piła-Bydgoszcz-Toruń-Płońsk (S7)	Brudzeń Duży, Stara Biała, Bielsk, Radzanowo, Staroźreby, Dzierżążnia, Płońsk	Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 – zał. 2; POiIŚ 2014–2020	Droga nieuwzględniona w projekcie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020
<i>Droga Krajowa nr 50 Ciechanów – Płońsk – Sochaczew – Mszczonów – Grójec – Góra Kalwaria – Mińsk Mazowiecki – Ostrów Mazowiecka</i>				
2	Rozbudowa drogi krajowej nr 50 na odc. Płońsk - Wyszogród	Płońsk, Naruszewo, Wyszogród	Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015 – zał. 1a	Rezygnacja z budowy ze względu na oddziaływanie inwestycji na środowisko
3	Przebudowa DK 50 na odcinku Płońsk-Wyszogród z obejściem Rębowa	Płońsk, Naruszewo, Wyszogród	Wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA-O/WAP.5.1-0400/4/2012	Rezygnacja z budowy ze względu na oddziaływanie inwestycji na środowisko
<i>Droga Krajowa nr 60 Łęczyca – Kutno – Gostynin – Płock – Ciechanów – Ostrów Mazowiecka</i>				
4	Uwzględnienie planowanej rozbudowy DK 60 Goślice - Raciąż z obwodnicami Drobina i Bielska	Bielsk, Drobin, Raciąż	Wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA-O/WAP.5.1-0400/4/2012	Rezygnacja z budowy ze względu na oddziaływanie inwestycji na środowisko
<i>Droga Krajowa nr 62 Strzelno – Włocławek – Płock – Wyszogród – Serock – Wyszaków – Łochów – Węgrów – Drohiczyn – Anusin</i>				
5	Uwzględnienie planowanej rozbudowy DK 62 granica województwa-Płock	Nowy Duninów, Płock	Wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA-O/WAP.5.1-0400/4/2012	Rezygnacja z budowy ze względu na oddziaływanie inwestycji na środowisko
6	Uwzględnienie planowanej rozbudowy DK 62 Wyszogród-inne	Wyszogród, Czerwińsk n. Wisłą, Zakroczym, Nowy Dwór Mazowiecki, Pomiechówek,	Wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad	Budowa planowana po 2020 r.



	miejsowości	Serock	GDDKiA-O/WAP.5.1-0400/4/2012	
DROGI WOJEWÓDZKIE				
Droga Wojewódzka nr 559 gr. województwa – Brudzeń Duży – Sikórz – Płock				
7	559 – obejście m. Maszewo Duże, Sikórz i Brudzeń	Brudzeń Duży, Stara Biała	Wniosek Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich MZDW.PP.7323-1/2012	Nieuwzględniona w Wieloletniej Prognozie Finansowej MZDW na lata 2011-2033
8	Rozbudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 559 z drogą powiatową 2907W w kierunku m. Wyszyna w m. Mańkowo od km 42+300 do km 42+700 dł. 0,4 km	-	WPF Województwa Mazowieckiego 2014–2039	Nieuwzględniona w Wieloletniej Prognozie Finansowej MZDW na lata 2011-2033,
Droga Wojewódzka nr 560 gr. województwa – Sierpc – Bielsk				
9	Sierpc – obejście dla dróg 541 i 560	Sierpc	Wniosek Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich MZDW.PP.7323-1/2012	Uwzględniona w Wieloletniej Prognozie Finansowej MZDW na lata 2011-2033
10	Opracowanie dokumentacji projektowej dotyczącej zadania o nazwie: rozbudowa drogi woj. nr 560 relacji Sierpc-Bielsk, na odcinku Bonisław-Bielsk km 69+800 do km 76+105 na terenie gminy Gozdowo powiat sierpecki i gminy Bielsk powiat płocki	Gozdowo, Bielsk	WPF Województwa Mazowieckiego 2014–2039	Nieuwzględniona w Wieloletniej Prognozie Finansowej MZDW na lata 2011-2033
Droga Wojewódzka nr 575 Płock – Dobrzyków – Słubice – Iłów – Kamion – Śladów – Secymin Polski – Nowy Kazuń				
11	Droga wojewódzka nr 575 Płock-Kazuń Nowy	Płock, Gąbin, Słubice, Iłów, Młodzieszyn, Brochów, Leoncin, Czosnów	WPF Województwa Mazowieckiego 2014–2039	Uwzględniona w Wieloletniej Prognozie Finansowej MZDW na lata 2011-2033
12	do Płocka (DW 575) Sochaczew (DK 50) - Iłów -	577 – Młodzieszyn, Sanniki, Gąbin, Łąck	Wniosek Mazowieckiego Zarządu	Nieuwzględniona w Wieloletniej



	Dobrzyków (DK 60) - wykorzystanie istniejącego przebiegu 575 z lokalnymi obejściami, nowy przebieg Iłów- Giżyce (577) oraz 577 Giżyce - DK 50	575 – Młodzieszyn, Iłów, Słubice, Słupno	Dróg Wojewódzkich MZDW.PP.7323-1/2012	Prognozie Finansowej MZDW na lata 2011-2033
Druga Wojewódzka nr 577 Łąck – Gąbin – Sanniki – Ruszki				
13	do Płocka (DW 575) Sochaczew (DK 50) - Iłów - Dobrzyków (DK 60) - wykorzystanie istniejącego przebiegu 575 z lokalnymi obejściami, nowy przebieg Iłów-Giżyce (577) oraz 577 Giżyce - DK 50	577 – Młodzieszyn, Sanniki, Gąbin, Łąck 575 – Młodzieszyn, Iłów, Słubice, Słupno	Wniosek Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich MZDW.PP.7323-1/2012	Nieuwzględniona w Wieloletniej Prognozie Finansowej MZDW na lata 2011-2033
14	577 – obejście m. Gąbin	Gąbin	Wniosek Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich MZDW.PP.7323-1/2012; WPF Województwa Mazowieckiego 2014–2039	Uwzględniona w Wieloletniej Prognozie Finansowej MZDW na lata 2011-2033
ROZWÓJ TRANSPORTU KOLEJOWEGO				
15	Budowa nowej linii kolejowej w relacji Modlin-Płock	Nowy Dwór Mazowiecki, Zakroczym, Załuski, Czerwińsk nad Wisłą, Wyszogród, Mała Wieś, Bodzanów, Słupno, Płock	POIiŚ 2014–2020	Inwestycja uwzględniona w Kontrakcie Terytorialnym Województwa Mazowieckiego

Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, Warszawa 2014.

Według PZP WM optymalnymi dla całego województwa, a zatem również dla OFAP, rozwiązaniami będą te, które zapewnią szybkie i efektywne połączenia kolejowe ośrodków regionalnych i subregionalnych z Warszawą i stolicami sąsiednich regionów. W PZP WM oraz w Kontrakcie Terytorialnym dla województwa mazowieckiego uwzględniono budowę linii kolejowej Modlin-Płock, która ma w przyszłości zapewnić szybkie połączenie Płocka z Warszawą.

W ustaleniach planu dotyczących transportu zbiorowego znalazły się m.in.:

- dostosowanie linii kolejowych węzła płockiego do obsługi ruchu aglomeracyjnego;
- budowa węzłów przesiadkowych dla połączeń miejskich, aglomeracyjnych oraz drogowych i szynowych;
- powiązanie węzłów multimodalnych z systemem parkingów „P+R”;



- lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury szynowej poprzez tworzenie nowych połączeń;
- przywracanie ruchu pasażerskiego na liniach kolejowych;
- zakup nowoczesnego taboru autobusowego i kolejowego;
- rozwój systemu roweru publicznego w miastach;
- nadanie priorytetu komunikacji zbiorowej.

W zakresie integracji systemów transportowych PZP WM jako niezbędne ustala działania (wyznaczające również optymalne rozwiązania dla OFAP) ingerujące w:

UKŁAD TRANSPORTOWY

- budowę węzłów przesiadkowych;
- budowę parkingów dla samochodów i rowerów przy przystankach autobusowych i kolejowych;
- budowę zintegrowanej sieci połączeń i ułatwień dowozowych w układach autobus-kolej-port lotniczy, autobus-kolej, samochód-kolej/autobus;
- wprowadzenie ułatwień dla transportu publicznego w formie zintegrowanych rozkładów jazdy i rozwiązań taryfowych;
- rozbudowę systemu ścieżek rowerowych i jego integrację z pozostałymi środkami transportu zbiorowego;

INTEGRACJĘ SYSTEMÓW TRANSPORTU ZBIOROWEGO

- rozwój pasażerskich przewozów regionalnych poprzez zwiększenie częstotliwości i prędkości kursowania pociągów na wszystkich liniach obsługiwanych w ruchu regionalnym;
- poprawę standardów podróżowania poprzez dostosowanie wielkości składów do liczby podróżnych, zwiększenie bezpieczeństwa, poprawę stanu technicznego i sanitarnego taboru;
- integrację rozkładów jazdy różnych przewoźników, umożliwiającą dogodne przesiadki;
- wprowadzanie nowych ofert przewozowych (np. szybkie pociągi regionalne, autobusy szynowe);
- integrowanie transportu zbiorowego Warszawy, miast regionalnych i subregionalnych z lokalnymi przewoźnikami obsługującymi miasta powiatowe;
- dostosowanie sieci przystanków kolejowych do potrzeb wynikających z kształtu i struktury sieci osadniczej;
- zwiększanie efektywności istniejących i nowo powstających sieci publicznego transportu zbiorowego poprzez uprzywilejowanie w ruchu miejskim w formie buspasów, priorytetów na skrzyżowaniach dla autobusów;
- rozbudowę systemu zintegrowanej informacji dla wszystkich gałęzi komunikacji



publicznej;

- budowę zintegrowanej sieci połączeń i ułatwień dowozowych w układach autobus-kolej-port lotniczy, autobus-kolej, samochód-kolej/autobus;
- uruchomienie bezpośrednich połączeń portów lotniczych z miastami regionalnymi i subregionalnymi.

Powyższe rozwiązania odpowiadają na potrzeby w zakresie rozwoju systemu transportowego OFAP, a tym samym powinny być uwzględnione przy budowie założeń Strategii i wyznaczaniu kierunków działań w ramach planowanych inwestycji.

Kierunek kształtowania polityki transportu zbiorowego OFAP powinien uwzględniać przede wszystkim ciążenia do głównych ośrodków lokalnych, regionalnych i ponadregionalnych oraz potrzeby mieszkańców w tym zakresie. Transport publiczny powinien być szybki, bezpośredni i w wygodny sposób umożliwiać dotarcie do celu. W zakresie połączeń wewnątrz OFAP szczególny nacisk położony będzie na wzmacnianie powiązań z Płockiem (rdzeniem obszaru). Kształtowanie lub usprawnianie powiązań komunikacyjnych opierać się powinno na dostosowywaniu rozkładów jazdy i częstotliwości połączeń do potrzeb mieszkańców. Drugim kierunkiem polityce dotyczącej transportu publicznego jest wzmacnianie powiązań z Warszawą – przez czasową i cenową konkurencyjność połączeń, częstotliwość odpowiadającą potrzebom podróżnych oraz rozkłady jazdy zintegrowane z komunikacją wewnątrz OFAP. Kolejnym kierunkiem powinna być natomiast integracja transportu zbiorowego z indywidualnym (przede wszystkim rowerowym).

4. MISJA I WIZJA ROZWOJU ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU W OFAP

Określenie **wizji rozwoju** systemu transportowego obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej jest niezbędnym elementem do budowy spójnej i kompletnej strategii rozwoju. Wizja określa stan i funkcjonowanie systemu transportu w dającej się przewidzieć przyszłości – po zrealizowaniu wszystkich założeń Strategii. Uwzględnia zarazem obecne jak i przyszłe potrzeby uczestników ruchu, w tym przede wszystkim mieszkańców OFAP. Wizja to dążenie obszaru do wskazanego przez siebie stanu i celu w założonej perspektywie czasowej czyli do roku 2025.

**OBSZAR FUNKCJONALNY AGLOMERACJI PŁOCKIEJ REGIONEM O WYSOKIEJ DOSTĘPNOŚCI
ORAZ SPÓJNOŚCI TRANSPORTU INDYWIDUALNEGO I ZBIOROWEGO**

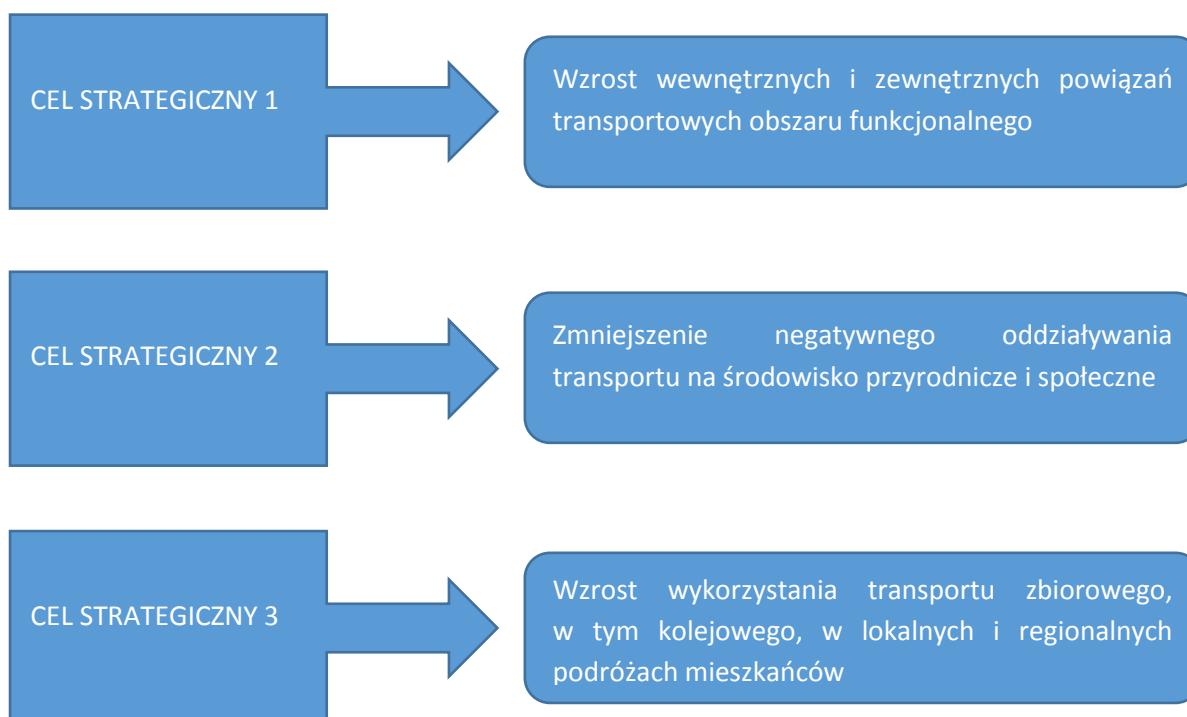
Misja rozwoju systemu transportowego obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej wskazuje główny kierunek, w jakim powinien się on rozwijać, oraz sposób, w jaki rozwój ten będzie zapewniony przez wdrażających Strategię. Misja jest syntetycznym opisem wizji i przedstawia dziedziny, w których obszar funkcjonalny będzie spełniał swoją rolę w zakresie rozwijania systemu transportowego sformułowana w formie deklaracji do adresatów działań strategicznych w latach 2015-2025.



OBSZAR FUNKCJONALNY AGLOMERACJI PŁOCKIEJ PIONIEREM WDRAŻANIA ZINTEGROWANYCH, INTEROPERACYJNYCH I PRZYJAZNYCH DLA ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO ROZWIĄZAŃ TRANSPORTOWYCH NA MAZOWSZU

5. CELE I PRIORYTETY ROZWOJOWE STRATEGII

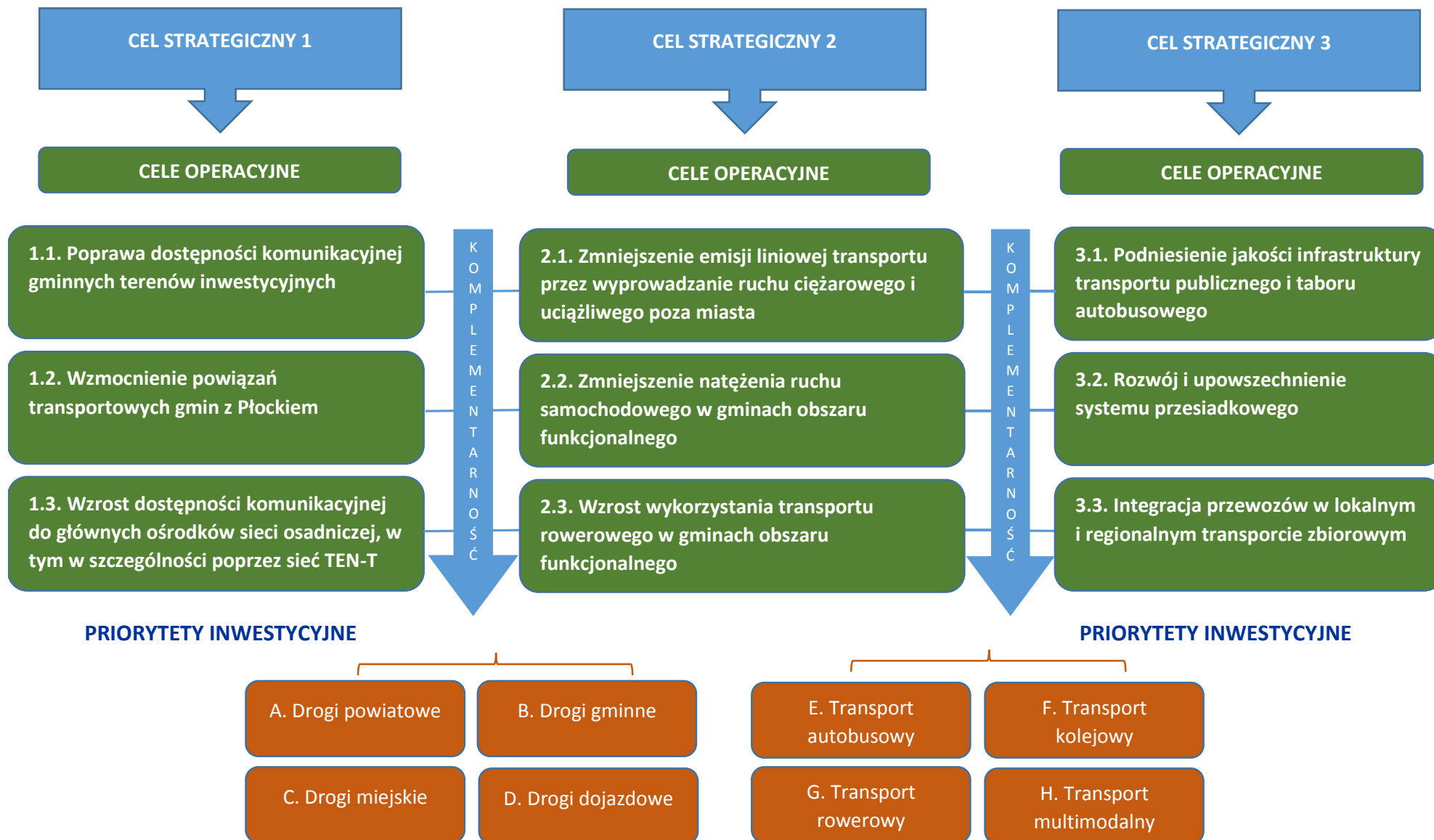
Cele strategiczne Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu Aglomeracji Płockiej określają ogólny kierunek rozwoju transportu obszaru funkcjonalnego i obejmują tylko najważniejsze elementy tego systemu na lata 2015-2025. Z tego punktu widzenia nadrzędnym celem powinna być ogólna poprawa stanu i funkcjonowania całego systemu transportowego obszaru funkcjonalnego tj. transportu drogowego, kolejowego i zbiorowego. Cele strategiczne muszą odpowiadać na zdiagnozowane potrzeby i istniejące w obszarze funkcjonalnym problemy rozwojowe zgłaszane zarówno przez władze lokalne, mieszkańców, jak również obiektywnie stwierdzone przez zespół ekspertów przygotowujących dokumenty strategiczne oraz zgodne z innymi dokumentami strategicznymi i planistycznymi odnoszącymi się do transportu na poziomie lokalnym i regionalnym. Cel strategiczny jest długookresowy i jego zrealizowanie obejmuje cały okres obowiązywania strategii. Cele strategiczne powinny bezpośrednio realizować misję strategii i dotyczyć rozwoju transportu całego obszaru funkcjonalnego.



Cele operacyjne Strategii Zrównoważonego Rozwoju Aglomeracji Płockiej w szczegółowy sposób określają pożądaną zmianę konkretnego elementu systemu transportowego. Każdy cel operacyjny powinien bezpośrednio przyczyniać się do realizacji jednego lub kilku celów strategicznych. Cel operacyjny musi odpowiadać na jeden lub kilka zdiagnozowanych problemów i musi dotyczyć rozwoju transportu całego obszaru. Niniejszy dokument określa łącznie 9 celów operacyjnych – po trzy dla każdego celu strategicznego. Warto zauważyć wysoki stopień komplementarności celów realizowanych w ramach celu strategicznego 1 i 2 oraz celu strategicznego 2 i 3. Oznacza to, że działania realizowane dla osiągnięcia tych celów będą się wzajemnie uzupełniać, a ich łączna



realizacja przyczyni się do powstania efektu synergii, który umożliwi pełną realizację celów strategicznych.





CEL STRATEGICZNY 1 - WZROST WEWNĘTRZNYCH I ZEWNĘTRZNYCH POWIĄZAŃ TRANSPORTOWYCH OBSZARU FUNKCJONALNEGO

Cel operacyjny 1.1 Poprawa dostępności gminnych terenów inwestycyjnych koncentruje się na obszarach, w których planuje się utworzenie stref aktywności gospodarczej (SAG), a także tych przeznaczonych w dokumentach strategicznych i planistycznych pod działalność gospodarczą, w których istnieją realne szanse na pozyskanie inwestorów (np. uregulowane kwestie własnościowe, obecność MPZP, możliwość uzbrojenia). Obszary te powinny być traktowane strategicznie przez wszystkie gminy obszaru funkcjonalnego, gdyż są ważnym ogniwem rozwoju gospodarczego obszaru funkcjonalnego, a także zapewniają miejsca pracy jego mieszkańcom. Rozwój gospodarczy i napływ nowych inwestycji był dominującym kierunkiem rozwojowym wskazywanym przez mieszkańców OFAP.

Cel operacyjny 1.2. Wzmocnienie powiązań transportowych gmin z Płockiem wpisuje się w krajową politykę rozwoju obszarów funkcjonalnych opartą na wzmacnianiu powiązań funkcjonalnych między rdzeniem obszaru a gminami do niego należącymi. Rozwój w obszarze funkcjonalnym polega na współpracy w celu wspólnego rozwiązywania problemów rozwojowych. Polityka ta nie ogranicza się wyłącznie do pojedynczej lub kilku jednostek samorządu terytorialnego, ale rozpatruje obszar zarówno jako całość, jak i jako zbiór jednostek administracyjnych i społeczności lokalnych, między którymi występuje szereg powiązań. Jednym z tych powiązań są powiązania transportowe wyrażające się dostępnością dobrej jakości ciągów komunikacyjnych, które umożliwiają swobodne podróżowanie do rdzenia obszaru. Dzięki tego typu działaniom wzmocnieniu ulega spójność obszaru – jest to szczególnie istotne w OFAP, w którym istnieją realne szanse na osłabienie powiązań w wyniku wzrostu znaczenia Warszawy w regionalnym systemie osadniczym⁴²

Cel operacyjny 1.3. Wzrost dostępności komunikacyjnej do głównych ośrodków sieci osadniczej, w tym w szczególności poprzez sieć TEN-T wpisuje się w politykę przestrzenną województwa mazowieckiego opartą na wzmacnianiu wewnętrznych powiązań transportowych w województwie i zapobieganiu marginalizacji obszarów peryferyjnych i odpowiada na niską dostępność zewnętrzną OFAP, stanowiącą barierę dla jego rozwoju. Działania te przyczynią się do spełnienia warunku zapewnienia spójności, interoperacyjności i integracji środków transportu w ramach modelu europejskiej sieci transportowej, wzmacniając pozycję OFAP, a także przyczyniając się do wzmocnienia roli całego województwa i kraju. Zwiększenie spójności lokalnej sieci drogowej z drogami wyższego rzędu, szczególnie w ramach TEN-T, zwiększą zewnętrzną dostępność transportową OFAP, rangę Płocka w hierarchii osadniczej, a tym samym konkurencyjność obszaru.

CEL STRATEGICZNY 2 - ZMNIEJSZENIE NEGATYWNEGO ODDZIAŁYWANIA TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE I SPOŁECZNE

Cel operacyjny 2.1 Zmniejszenie emisji liniowej transportu przez wyprowadzanie ruchu ciężarowego i uciążliwego poza miasta odpowiada na problemy związane ze wskazywanymi w Strategii RIT dla transportu materiałów niebezpiecznych. Zgodnie z tym dokumentem w ciągu roku przez Płock przejeżdża około 47 290 samochodów przewożących łącznie około 626 430 ton różnego

⁴² więcej informacji w opracowaniu: Diagnoza i Badania Społeczne Na Potrzeby Wyznaczenia Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej, Ecorys Polska 2014 r.



rodzaju substancji niebezpiecznych. Drogi tranzytowe, którymi odbywa się m.in. transport materiałów niebezpiecznych⁴³, prowadzą przez tereny silnie zurbanizowane.

Cel operacyjny 2.2 Zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego w gminach obszaru funkcjonalnego odpowiada na problemy mieszkańców dotyczące uciążliwości w ruchu ulicznym w Płocku, w tym związane z korkami na głównych ulicach. Realizacja tego celu obejmie także pozostałe miasta w obszarze funkcjonalnym. Należy zauważyć, że w ramach tego i poprzedniego celu operacyjnego znajdą się działania związane z poprawą bezpieczeństwa na drogach, a także wdrożeniu inteligentnych rozwiązań zarządzania ruchem miejskim.

Cel operacyjny 2.3 Wzrost wykorzystania transportu rowerowego w gminach obszaru funkcjonalnego odpowiada na problemy mieszkańców dotyczące niedostatków infrastruktury transportu rowerowego, w tym braku ścieżek rowerowych i stojaków na rowery. W przeprowadzonym wśród mieszkańców badaniu ankietowym aż 57% osób zadeklarowało, że częściej jeździłoby rowerem do pracy, szkoły lub punktów usługowych, gdyby w okolicy wybudowano więcej ścieżek rowerowych, a zdecydowałaby się na to co dziesiąta osoba, gdyby zwiększono liczbę miejsc postojowych dla rowerów. Budowa ścieżek rowerowych była ponadto trzecią w kolejności najczęściej zgłaszaną przez przedstawicieli samorządów potrzebą inwestycyjną.

CEL STRATEGICZNY 3 - WZROST WYKORZYSTANIA TRANSPORTU ZBIOROWEGO, W TYM KOLEJOWEGO W LOKALNYCH I REGIONALNYCH PODRÓŻACH MIESZKAŃCÓW

Cel operacyjny 3.1 Podniesienie jakości infrastruktury transportu publicznego i taboru autobusowego jest kontynuacją konsekwentnie realizowanego przez miasto Płock w ostatnich latach zakupu taboru autobusowego oraz inwestycji w infrastrukturę dworcową i przystankową. W przeprowadzonym badaniu ankietowym większość mieszkańców OFAP oceniła komunikację miejską i regionalną jako dobrą lub przeciętną. W ramach tego celu na poziomie obszaru funkcjonalnego preferowane będą tylko działania polegające na zakupie i modernizacji taboru obsługującego obszar pozamiejski, a także budowie i modernizacji przystanków/stacji/dworców służących mieszkańcom całego OFAP. Realizacja celu spowoduje większą skłonność mieszkańców do korzystania z usług transportu zbiorowego.

Cel operacyjny 3.2 Rozwój i upowszechnienie systemu przesiadkowego jest wysoce komplementarny z celem operacyjnym 3.1. i odpowiada na problemy niskiego wykorzystania przede wszystkim transportu kolejowego, a także realizuje zapisy planu transportowego dla miasta Płocka⁴⁴ oraz planu transportowego województwa (projekt)⁴⁵. W planie transportowym miasta Płocka stwierdza się, że minimalizować należy uciążliwość przesiadki z pociągu do autobusu (i odwrotnie), gdyż brak dogodnych połączeń publicznego transportu zbiorowego w sąsiedztwie przystanków lub stacji kolejowych, względnie brak pełnej koordynacji rozkładów jazdy, odbiją się negatywnie na obydwu tych rodzajach transportu. Plan transportowy województwa wskazuje na konieczność

⁴³ Plan Działań RIT obszaru funkcjonalnego miasta Płocka, Płock 2014

⁴⁴ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Płocka i gmin, z którymi zawarto porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na lata 2014-2023, załącznik do uchwały nr 761/XLV/2014 Rady Miasta Płocka z dnia 25 marca 2014 roku, Reda – Płock, październik 2013 r. – marzec 2014 r.

⁴⁵ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego, projekt – wersja do konsultacji, sierpień 2014.



integracji systemu regionalnego transportu zbiorowego z systemami lokalnego transportu poprzez tworzenie zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych, jak również zintegrowanych węzłów przesiadkowych, w tym w uzasadnionych przypadkach z systemami parkingów typu P+R, B+R, K+R. Mimo, że w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Miasta Płocka do 2022 r. zakłada się budowę linii tramwajowej wraz z infrastrukturą, to obecnie miasto nie planuje jej budowy. W razie powrócenia do tego typu zamierzeń w ramach tego celu operacyjnego można umożliwić powstanie punktów przesiadkowych z podmiejskiego transportu autobusowego na transport szynowy. Cel ten odpowiada na potrzeby związane z promocją i rozwojem transportu multimodalnego na terenie OFAP.

Cel operacyjny 3.3 Integracja przewozów w lokalnym i regionalnym transporcie zbiorowym jest wysoce komplementarny z celem operacyjnym 3.2. i odpowiada na problemy niskiego wykorzystania przede wszystkim transportu kolejowego (oraz możliwość jego poprawy wskazywaną przez mieszkańców w badaniu ankietowym), a także realizuje zapisy planu transportowego dla miasta Płocka oraz planu transportowego województwa (projekt). Mimo że plan transportowy dla miasta Płocka nie zakłada do 2023 r. integracji taryfowo-biletowej transportu miejskiego i regionalnego, to proponuje rozpoczęcie działań przygotowawczych (np. nowa karta biletu elektronicznego). Sugeruje się także podjęcie prac w zakresie integracji rozkładów jazdy i integracji taryfowej z lokalną komunikacją autobusową oraz z operatorami kolejowych przewozów użyteczności publicznej. Mimo że w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Miasta Płocka do 2022 r. zakłada się budowę linii tramwajowej wraz z infrastrukturą, to obecnie miasto nie planuje jej budowy. W razie powrócenia do tego typu zamierzeń w ramach tego celu operacyjnego można przygotować autobusowy transport podmiejski do integracji z transportem szynowym. Cel ten odpowiada na potrzeby związane z promocją i rozwojem transportu multimodalnego na terenie OFAP.

Priorytety inwestycyjne są sposobami osiągnięcia celów i pośredniczą między celami a działaniami do zrealizowania. W tym przypadku priorytety inwestycyjne stanowią dziedziny transportu, w które należy inwestować, aby zapewnić realizację celów operacyjnych. W Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej zaliczono do nich działania polegające na inwestowaniu w: drogi powiatowe, drogi gminne, drogi miejskie oraz drogi dojazdowe. Priorytety te będą realizować dwa cele strategiczne (1 i 2) oraz sześć celów operacyjnych (1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3). Priorytety obejmujące działania polegające na inwestowaniu w transport autobusowy, kolejowy, rowerowy i multimodalny będą z kolei realizować cele strategiczne 2 i 3 oraz sześć celów operacyjnych (2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3).

6. PLANOWANE DZIAŁANIA

Przewidziane do realizacji celów działania powinny być konkretne, realne i mierzalne. Działanie zaplanowane w ramach danego celu operacyjnego nie może wykluczać ani ograniczać realizacji innego działania lub celu operacyjnego, natomiast może się przyczyniać do realizacji innego celu. Działania są podzielone na zintegrowane (każda jednostka musi zrealizować dane działanie, aby w pełni zrealizować dany cel) lub indywidualne (wystarczy, że jedna lub kilka jednostek zrealizuje dane działanie, aby w pełni zrealizować cel). Zgodnie z okresem obowiązywania Strategii działania będą realizowane w latach 2015-2025.



CEL STRATEGICZNY 1 – WZROST WEWNĘTRZNYCH I ZEWNĘTRZNYCH POWIĄZAŃ TRANSPORTOWYCH OBSZARU FUNKCJONALNEGO

Cel operacyjny	
Priorytet inwestycyjny	Działania
Poprawa dostępności gminnych terenów inwestycyjnych	
A. Drogi powiatowe	<p>Działania zintegrowane:</p> <p>Budowa, przebudowa i modernizacja dróg prowadzących do terenów inwestycyjnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.</p>
B. Drogi gminne	
C. Drogi miejskie	
D. Drogi dojazdowe	
1.2. Wzmocnienie powiązań transportowych gmin z Płockiem	
A. Drogi powiatowe	<p>Działania zintegrowane:</p> <p>Budowa, przebudowa, modernizacja dróg gminnych i powiatowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą;</p> <p>Lobbing na rzecz inwestycji zmierzających do poprawy parametrów i stanu technicznego dróg krajowych i wojewódzkich;</p>
B. Drogi gminne	
1.3. Wzrost dostępności komunikacyjnej do głównych ośrodków sieci osadniczej, w tym w szczególności poprzez sieć TEN-T	
A. Drogi powiatowe	<p>Działania zintegrowane:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Budowa, przebudowa i modernizacja dróg prowadzących z terenów gmin do dróg krajowych i wojewódzkich wraz z infrastrukturą towarzyszącą (droga krajowa nr 10); • Budowa, przebudowa i modernizacja dróg prowadzących z terenów gmin do autostrad wraz z infrastrukturą towarzyszącą (autostrada A1); • Lobbing na rzecz przebiegu planowanej drogi ekspresowej S10
B. Drogi gminne	
C. Drogi miejskie	



Działania indywidualne:

- Budowa obwodnic miast i miejscowości gminnych (np. Wyszogród, Łąck, Gostynin, Słupno)
- Budowa trzeciego mostu na Wiśle na zachód od Płocka

Działania przewidziane w CS 1 dotyczą dróg powiatowych, gminnych, miejskich oraz dojazdowych. W ramach realizacji **CO 1.1** przewiduje się działania związane z poprawą dostępności transportowej terenów inwestycyjnych, SAG i obszarów przeznaczonych w dokumentach strategicznych i planistycznych pod działalność gospodarczą. Dostępność transportowa to jeden z najistotniejszych czynników kształtujących klimat inwestycyjny obszaru, a często decydujących w procesach lokalizacyjnych zewnętrznych inwestorów. Dlatego też wsparciem objęte zostaną: budowa, przebudowa oraz rozbudowa dróg prowadzących do terenów inwestycyjnych wraz z wyposażeniem w infrastrukturę towarzyszącą.

Wzmocnienie powiązań transportowych z Płockiem (**CO 1.2**) osiągnięte zostanie dzięki spójnej, wysokiej jakości i umożliwiającej swobodne przemieszczanie się do rdzenia obszaru infrastrukturze transportowej. Dla realizacji tego celu przewidziane zostały działania ukierunkowane na budowę, przebudowę i modernizację dróg gminnych i powiatowych oraz lobbing w celu poprawy jakości dróg krajowych i wojewódzkich łączących obszary gmin OFAP z Płockiem. Poprawa parametrów i stanu technicznego dróg przyniesie korzyści również w obszarze czasowej dostępności Płocka, przyczyniając się do wzmocnienia powiązań wewnątrz OFAP.

Zgodnie z założeniami wspólnotowych, krajowych i regionalnych polityk, planów i strategii rozwoju powinno się dążyć do integracji sieci transportowej OFAP z siecią TEN-T. Działania przewidziane w **CO 1.3** ukierunkowane będą zatem na integrację lokalnej sieci transportowej z drogami krajowymi i wojewódzkimi, zapewniającymi połączenie z siecią TEN-T. Do zadań indywidualnych zaliczono z kolei budowę obwodnic miast i miejscowości gminnych oraz budowę mostu na Wiśle. Realizacja projektów w tym zakresie przyczyni się do poprawy zewnętrznej i wewnętrznej dostępności regionu (w tym dostępności czasowej).

Działania przewidziane w ramach CS 1 to działania zintegrowane, bowiem wzmocnienie wewnętrznych i zewnętrznych powiązań OFAP dotyczy wszystkich gmin wchodzących w jego skład.



CEL STRATEGICZNY 2 – ZMNIĘSIENIE NEGATYWNEGO ODDZIAŁYWANIA TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE I SPOŁECZNE

Cel operacyjny	
Priorytet inwestycyjny	Działania
2.1 Zmniejszenie emisji liniowej transportu przez wyprowadzanie ruchu ciężarowego i uciążliwego poza miasta	
A. Drogi powiatowe	<p>Działania zintegrowane:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Budowa, przebudowa, modernizacja dróg o charakterze obwodnic; • Budowa, przebudowa, modernizacja dróg dojazdowych do obwodnic; <p>Działania indywidualne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strefowe uspokojenie ruchu w obszarach zabudowanych; • Wdrażanie rozwiązań organizacyjnych z zakresu uspokajania ruchu (progi zwalniające, wyniesione przejścia dla pieszych itp.) • Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań inteligentnego zarządzania ruchem • Kontrola wagi pojazdów na wjazdach do miast.
B. Drogi gminne	
C. Drogi miejskie	
2.2 Zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego w gminach obszaru funkcjonalnego	
A. Drogi gminne	<p>Działania indywidualne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strefowe uspokojenie ruchu w obszarach zabudowanych; • Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań inteligentnego zarządzania ruchem • Budowa i modernizacja elementów infrastruktury służących poprawie bezpieczeństwa na drogach;
C. Drogi miejskie	
G. Transport rowerowy	



2.3 Wzrost wykorzystania transportu rowerowego w gminach obszaru funkcjonalnego

G. Transport rowerowy

Działania zintegrowane:

- Budowa komunikacyjnych ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą;
- Budowa rekreacyjnych ścieżek rowerowych o znaczeniu lokalnym i regionalnym wraz z infrastrukturą towarzyszącą;
- Budowa ścieżek pieszo-rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą;
- Budowa parkingów dla rowerów, w tym w systemie Bike&Ride;

Działania indywidualne:

- Lokalizacja stojaków na rowery i miejsc parkingowych;
- Strefowe uspokojenie ruchu w obszarach zabudowanych;
- Stworzenie systemu rowerów miejskich.

Priorytety inwestycyjne przyporządkowane drugiemu celowi strategicznemu to drogi powiatowe, gminne, miejskie oraz transport rowerowy. W ramach **CO 2.1** realizowane będą działania zmierzające do wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza obszary zabudowane i miejskie. Służyć temu będą: budowa, przebudowa i modernizacja obwodnic oraz dróg prowadzących do nich. Wśród działań indywidualnych, przyczyniających się do osiągnięcia zamierzonych efektów, znalazły się takie rozwiązania, jak strefowe uspokajanie ruchu w obszarach zabudowanych czy wprowadzenie kontroli wagi pojazdów na wjazdach do miast. Działania przyczynią się do zmniejszenia uciążliwości transportu drogowego i poprawy bezpieczeństwa (dzięki ograniczeniu natężenia ruchu samochodowego i ciężarowego, ale i wyprowadzeniu poza obszary mieszkalne transportu substancji szkodliwych).

Strefowe uspokajanie ruchu w obszarach zabudowanych przyczyni się również do realizacji **CO 2.2**. W ramach tego celu realizowane będą również działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, głównie przez budowę i modernizację sprzyjających temu elementów infrastruktury drogowej (bezpiecznych skrzyżowań czy ciągów pieszych i rowerowych). Do poprawy bezpieczeństwa i zwiększenia estetyki przestrzeni miast przyczynią się także działania związane z uspokajaniem ruchu np. polityka parkingowa, budowa progów zwalniających, skrzyżowania z wyniesioną powierzchnią, wyniesione przejścia dla pieszych, zwężenia pasów ruchu czy np. wprowadzanie zakazów wjazdów i ulic jednokierunkowych. W końcu zmniejszenie uciążliwości ruchu drogowego w miastach zapewni optymalizacja zarządzania ruchem z wykorzystaniem nowoczesnych technologii, w tym systemów sterowania ruchem i zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego.



Technologie te zapewnią także wzrost bezpieczeństwa użytkowników transportu przez kontrolę ruchu pojazdów, informowanie o zdarzeniach drogowych (kolizjach i innych niebezpieczeństwach), a także przekraczania przez poszczególne pojazdy wyznaczonych norm.

Zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego może zostać osiągnięte przez zmiany w podziale zadań przewozowych – na korzyść transportu zbiorowego oraz, szczególnie przyjaznego środowisku, transportu rowerowego. Aby tak się stało, należy inwestować w tworzenie bezpiecznej, spójnej, bezpośredniej i komfortowej infrastruktury rowerowej. Działania w **CO 2.3** dotyczyć będą przede wszystkim rozbudowy sieci ścieżek rowerowych i pieszo-rowerowych, zarówno o charakterze komunikacyjnym, jak i rekreacyjnym. Szczególnie preferowane powinny być inwestycje lokalizowane wzdłuż dróg o dużym natężeniu ruchu, łączące ośrodki gminne z Płockiem, uzupełniające już istniejącą sieć, a także „dojazdowe” do lokalnych, regionalnych i ponadregionalnych szlaków rowerowych. Przewiduje się również wspieranie działań związanych z tworzeniem nowych stojaków na rowery i miejsc parkingowych, uspokajaniem ruchu samochodowego oraz sprzyjającym rozwojowi systemu Bike&Ride (parkingi w węzłach przesiadkowych, rowery miejskie). Realizacja działań przypisanych CO 2.3 przyczyni się również do realizacji CO 2.2.

CEL STRATEGICZNY 3 – WZROST WYKORZYSTANIA TRANSPORTU ZBIOROWEGO, W TYM KOLEJOWEGO W PRZEWOZACH LOKALNYCH I REGIONALNYCH

Cel operacyjny	
Priorytet inwestycyjny	Działania
3.1 Podniesienie jakości infrastruktury transportu publicznego i taboru	
E. Transport autobusowy	Działania zintegrowane: <ul style="list-style-type: none"> • Modernizacja i zakup nowego taboru; • Dostosowanie sieci drogowej do potrzeb transportu zbiorowego; Działania indywidualne: <ul style="list-style-type: none"> • Budowa i modernizacja przystanków/stacji/dworców.
F. Transport kolejowy	
H. Transport multimodalny	
3.2 Rozwój i upowszechnienie systemu przesiadkowego	
E. Transport autobusowy	Działania zintegrowane: <ul style="list-style-type: none"> • Synchronizacja rozkładów jazdy;
F. Transport kolejowy	



G. Transport rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> • Tworzenie punktów przesiadkowych; • Budowa obiektów parkingowych, w tym w systemie Park&Ride; • Budowa obiektów infrastruktury dla rowerów, w tym w systemie Bike&Ride.
H. Transport multimodalny	
3.3 Integracja organizacyjna i taryfowo-przestrzenna transportu zbiorowego	
E. Transport autobusowy	<p>Działania zintegrowane:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Integracja biletowo-taryfowa; • Koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu; • Synchronizacja rozkładów jazdy; • Systemy informacji pasażerskiej.
F. Transport kolejowy	
H. Transport multimodalny	

Realizacja trzeciego celu strategicznego będzie możliwa przede wszystkim dzięki działaniom ukierunkowanym na poprawę jakości, spójności i komfortu podróżowania transportem zbiorowym, a także rozwoju transportu multimodalnego polegającego na wykorzystaniu więcej niż jednego środka transportu w podróżach do miejsca docelowego. Niezbędna jest więc możliwość dogodnych przesiadek.

W ramach **CO 3.1** przewidziane są działania z zakresu zakupu i modernizacji taboru, budowy i modernizacji przystanków, stacji i dworców oraz dostosowywania infrastruktury drogowej do potrzeb transportu publicznego. Działania modernizacyjne powinny również uwzględniać potrzebę przełamania barier, na jakie napotykają osoby niepełnosprawne w korzystaniu z transportu publicznego. Na jakość połączeń pozytywnie wpłynęłoby skrócenie czasu dojazdu do Płocka czy Warszawy, które może zostać osiągnięte za sprawą podnoszenia jakości dróg, ale i wprowadzania rozwiązań faworyzujących transport zbiorowy w ruchu ulicznym (np. wydzielanie pasów dla autobusów, dostosowywanie sygnalizacji świetlnej).

Dla zwiększenia udziału transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych niezbędne będzie również wprowadzenie rozwiązań integrujących różne rodzaje transportu oraz tworzenie sprawnych systemów przesiadkowych. Dlatego też w **CO 3.2** przewidziano działania dotyczące budowy węzłów przesiadkowych wraz z synchronizacją rozkładów jazdy (oraz systemem linii „dojazdowych” do tych węzłów), rekompensujące niedostatki bezpośrednich połączeń. Tworzeniu węzłów przesiadkowych powinna towarzyszyć budowa obiektów parkingowych, a w miejscach o bardzo dużym natężeniu ruchu samochodowego także w systemach Bike&Ride i Park&Ride.

Spójność, efektywność i konkurencyjność transportu zbiorowego względem indywidualnych przewozów samochodowych zapewnią również działania podporządkowane **CO 3.3** – koordynacja połączeń i synchronizacja rozkładów jazdy, stworzenie i promocja systemu informacji pasażerskiej



oraz integracja biletowo-taryfowa. Wszystkie te działania mają na celu wzrost popularności, a w efekcie wykorzystania w podróżach transportu multimodalnego.



VI. Inwestycje infrastrukturalne

1. PROPOZYCJE INWESTYCJI INFRASTRUKTURALNYCH

W Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu Aglomeracji Płockiej proponuje się dwa rodzaje inwestycji infrastrukturalnych:

Inwestycje strategiczne, które w bezpośredni sposób realizują jeden cel strategiczny oraz jeden lub więcej celów operacyjnych przez szereg działań zintegrowanych i indywidualnych, przez co mają kluczowy wpływ na realizację celu strategicznego, a jednocześnie rozwiązują najważniejsze problemy i zaspokajają pilne potrzeby mieszkańców i władz wszystkich gmin należących do obszaru funkcjonalnego. Inwestycja strategiczna to wiązka zadań o kluczowym znaczeniu dla wszystkich gmin obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej, odpowiadająca na wspólne problemy rozwojowe oraz dająca możliwość wykorzystania wspólnego potencjału w ramach całego obszaru funkcjonalnego.

Inwestycje towarzyszące, które w bezpośredni sposób realizują jeden cel strategiczny oraz jeden lub więcej celów operacyjnych przez szereg działań zintegrowanych i indywidualnych, przez co mają uzupełniający i komplementarny w stosunku do inwestycji strategicznych wpływ na realizację celu strategicznego, a jednocześnie rozwiązują istotne problemy i zaspokajają potrzeby mieszkańców i władz wszystkich gmin należących do obszaru funkcjonalnego. Inwestycja towarzysząca to wiązka zadań o istotnym znaczeniu dla wszystkich gmin obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej, odpowiadająca na wspólne problemy rozwojowe oraz dająca możliwość wykorzystania wspólnego potencjału w ramach całego obszaru funkcjonalnego.

1.1. TRANSPORT DROGOWY

W ramach Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu Aglomeracji Płockiej proponuje się realizację następujących **inwestycji strategicznych** w obszarze transportu drogowego:

UTWORZENIE KOMPLEKSOWEJ SIECI KOMUNIKACYJNYCH ŚCIEŻEK ROWEROWYCH W OFAP

Cel strategiczny: 2

Cele operacyjne: 2.2, 2.3

Priorytety inwestycyjne: G

CHARAKTERYSTYKA PROJEKTU

Projekt polega na budowie sieci powiązanych ze sobą ścieżek rowerowych w gminach obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej wraz z oznakowaniem oraz infrastrukturą towarzyszącą (m.in. parkingami rowerowymi). Ścieżki rowerowe będą pełniły funkcję komunikacyjną umożliwiającą mieszkańcom podróżowanie do miejsc pracy, szkół i usług stanowiąc alternatywę dla podróżowania transportem samochodowym. Przyczyni się to do zmniejszenia ruchu samochodowego na drogach i poprawy bezpieczeństwa dla rowerzystów.

GRUPA DOCELOWA

Mieszkańcy obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej



TYPY DZIAŁAŃ PRZEWIDZIANE DO REALIZACJI W RAMACH PROJEKTU

Działanie 1. Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 562 do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 555 (gmina Brudzeń Duży)

Działanie 2. Budowa ścieżki pieszo-rowerowej przez miejscowość Nowe Mieszewo – ul. Pałacowa (gmina Bodzanów)

Działanie 3. Budowa ścieżki pieszo-rowerowej przez miejscowości Białobrzegi-Kępa Polska (gmina Bodzanów)

Działanie 4. Budowa ścieżki pieszo-rowerowej Gąbin-Koszelówka (gmina Gąbin)

Działanie 5. Budowa ścieżki rowerowej w ciągu drogi nr 573 od miasta Gostynina (Zalesie) do miejscowości Skoki, w perspektywie połączenie gminy Gostynin z Gminą Szczawin Kościelny (gmina Gostynin)

Działanie 6. Budowa ścieżki rowerowej w miejscowości Lucień wzdłuż drogi wojewódzkiej 573 (gmina Gostynin)

Działanie 7. Budowa ścieżki rowerowej wraz z odwodnieniem w ciągu drogi wojewódzkiej nr 573 w miejscowości Kaleń (sieć ścieżek w kierunku- Gostynin) (gmina Szczawin Kościelny)

Działanie 8. Budowa ścieżki rowerowej wraz z odwodnieniem w ciągu drogi wojewódzkiej nr 573 w miejscowości Szczawinek (sieć ścieżek w kierunku- Gąbin, Żychlin) (gmina Szczawin Kościelny)

Działanie 9. Budowa chodnika i ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 567 relacji Staroźreby – Nowa Góra (gmina Staroźreby)

Działanie 10. Budowa ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż drogi woj. nr 562 oraz połączenie z drogą woj. nr 559 (ul. Łączna) (gmina Stara Biała)

Działanie 11. Budowa ścieżki rowerowej w Płocku – przedłużenie ścieżki na ul. Przemysłowej – połączenie ścieżek w ulicach Gwardii Ludowej z dzielnicą przemysłową

Działanie 12. Budowa ścieżek rowerowych na terenach wokół Jeziora Zdwojskiego (długość trasy 9,5 km) (gmina Łąck)

Działanie 13. Ścieżka rowerowa Miszewko Strzałkowskie - Świącieniec wzdłuż drogi powiatowej (gmina Słupno)

Działanie 14. Budowa ścieżki pieszo-rowerowej przy drodze wojewódzkiej 574 Gąbin-Dobrzyków-Płock (gmina Gąbin)

Działanie 15. Budowa ścieżki pieszo-rowerowej przy drodze wojewódzkiej 577 Gąbin-Konstantynów (gmina Gąbin)



OKRES REALIZACJI PROJEKTU

2015–2020

SPODZIEWANE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

RPO WM 2014-2020 – OŚ PRIORYTETOWA III - Przejście na gospodarkę niskoemisyjną

PI. 4.5 Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu

PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ

Gminy należące do Obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej

BUDOWA I PRZEBUDOWA DRÓG ZAPEWNIAJĄCYCH DOJAZD DO ROZWIJAJĄCYCH SIĘ TERENÓW INWESTYCYJNYCH

Cel strategiczny: 1

Cele operacyjne: 1.1

Priorytety inwestycyjne: A, B, C, D

CHARAKTERYSTYKA PROJEKTU

Projekt polega na budowie, przebudowie i modernizacji dróg gminnych i powiatowych prowadzących do stref aktywności gospodarczej rozumianych jako te obszary, które stanowią część istniejącej lub planowanej SAG lub te, w których istnieją realne szanse na pozyskanie inwestorów (np. uregulowane kwestie własnościowe, obecność MPZP, możliwość uzbrojenia). Dzięki realizacji inwestycji zwiększy się dostępność komunikacyjna tych terenów, która jest jednym z podstawowych czynników decyzji o ulokowaniu działalności gospodarczej. Projekt przyczyni się do wzrostu atrakcyjności terenów inwestycyjnych dla potencjalnych inwestorów, przez co zwiększy się liczba miejsc pracy w OFAP oraz poprawi warunki funkcjonowania lokalnych przedsiębiorstw.

GRUPA DOCELOWA

Przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą w obszarze funkcjonalnym Aglomeracji Płockiej, potencjalni inwestorzy na terenach inwestycyjnych w obszarze funkcjonalnym Aglomeracji Płockiej, mieszkańcy obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej



TYPY DZIAŁAŃ PRZEWIDZIANE DO REALIZACJI W RAMACH PROJEKTU

Działanie 1. Budowa dróg gminnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą

Działanie 2. Rozbudowa, przebudowa i modernizacja dróg gminnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą

Działanie 3. Budowa dróg powiatowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą

Działanie 4. Rozbudowa, przebudowa i modernizacja dróg powiatowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą

OKRES REALIZACJI PROJEKTU

2015–2025

SPODZIEWANE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

Program Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014-2020

7.8 Działanie: Podstawowe usługi i odnowa miejscowości na obszarach wiejskich

7.8.1 Poddziałanie: Inwestycje związane z tworzeniem, ulepszaniem lub rozbudową wszystkich rodzajów małej infrastruktury, w tym inwestycje w energię odnawialną i w oszczędzanie energii;

RPO WM 2014-2020

Środki własne

PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ

Gminy należące do obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej

INTEGRACJA LOKALNEJ SIECI DRÓG Z ISTNIEJĄCĄ I PLANOWANĄ TRANSEUROPEJSKĄ SIECIĄ TRANSPORTOWĄ (TEN-T)

Cel strategiczny: 1

Cele operacyjne: 1.3

Priorytety inwestycyjne: A, B

CHARAKTERYSTYKA PROJEKTU

W ramach projektu przewidziana jest modernizacja i budowa lokalnych tras komunikacyjnych łączących OFAP z istniejącymi i planowanymi drogami wchodzącymi w skład TEN-T. Realizacja inwestycji przyczyni się do utworzenia spójnego i jednolitego układu komunikacyjnego OFAP oraz wzrostu zewnętrznej dostępności transportowej obszaru. Najistotniejszą inwestycją, wyznaczającą kierunki działań w ramach projektu, będzie budowa drogi ekspresowej S10



(fragment sieci kompleksowej TEN-T).

GRUPA DOCELOWA

Mieszkańcy Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej, przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą w obszarze funkcjonalnym Aglomeracji Płockiej, potencjalni inwestorzy na terenach inwestycyjnych w obszarze funkcjonalnym Aglomeracji Płockiej

TYPY DZIAŁAŃ PRZEWIDZIANE DO REALIZACJI W RAMACH PROJEKTU

Działanie 1. Budowa, przebudowa, modernizacja dróg lokalnych łączących gminy OFAP z drogą ekspresową S10;

Działanie 2. Budowa, przebudowa, modernizacja dróg lokalnych łączących gminy OFAP z innymi istniejącymi lub planowanymi elementami sieci TEN-T.

OKRES REALIZACJI PROJEKTU

2015–2025

SPODZIEWANE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

Narodowy Plan Przebudowy Dróg Lokalnych „Bezpieczeństwo – Dostępność – Rozwój”

Program Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014–2020

7.8 Działanie: Podstawowe usługi i odnowa miejscowości na obszarach wiejskich

7.8.1 Poddziałanie: Inwestycje związane z tworzeniem, ulepszaniem lub rozbudową wszystkich rodzajów małej infrastruktury, w tym inwestycje w energię odnawialną i w oszczędzanie energii;

Środki własne

PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ

Gminy należące do Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej.



W ramach Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu Aglomeracji Płockiej proponuje się realizację następujących **inwestycji towarzyszących**:

WZMOCNIENIE WEWNĘTRZNYCH POWIĄZAŃ TRANSPORTOWYCH

Cel strategiczny: 1

Cele operacyjne: 1.2

Priorytety inwestycyjne: A, B, C, D

CHARAKTERYSTYKA PROJEKTU

Celem projektu jest realizacja inwestycji drogowych, które przyczynią się do wzrostu wewnętrznej spójności i dostępności transportowej OFAP. Jednym z typów zadań w projekcie będzie budowa dróg lokalnych przyłączających skupiska ludności do sieci transportowej. Poza zagęszczaniem, gdzie to uzasadnione, infrastruktury drogowej, działania ukierunkowane będą na poprawę parametrów technicznych dróg. Przebudowa i modernizacja istniejących dróg pozwolą na poprawienie ich standardu. Szczególny priorytet nadany zostanie inwestycjom zwiększającym dostępność gmin OFAP do jego rdzenia – Płocka i do obwodnicy miasta.

GRUPA DOCELOWA

Mieszkańcy Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej

TYPY DZIAŁAŃ PRZEWIDZIANE DO REALIZACJI W RAMACH PROJEKTU

Działanie 1. Budowa, przebudowa, modernizacja dróg lokalnych na terenie OFAP przyłączających skupiska ludności do istniejącej sieci transportowej;

Działanie 2. Budowa, przebudowa, modernizacja dróg łączących obszary gmin z Płockiem;

Działanie 3. Budowa, przebudowa, modernizacja dróg lokalnych łączących gminy OFAP z obwodnicą Płocka;

Działanie 4. Przebudowa drogi powiatowej 2901W (trasa Rogozińska) na trasie Płock, Gulczewo (gmina Słupno), Rogozino (gmina Radzanowo);

Działanie 5. Budowa i modernizacja dróg powiatowych na terenie OFAP

Działanie 6. Budowa i modernizacja dróg gminnych na terenie gminy Bielsk

Działanie 7. Budowa i modernizacja dróg gminnych na terenie gminy Bodzanów

Działanie 8. Budowa i modernizacja dróg gminnych na terenie gminy Brudzeń Duży

Działanie 9. Budowa i modernizacja dróg gminnych na terenie gminy Bulkowo

Działanie 10. Budowa i modernizacja dróg gminnych na terenie gminy Czerwińsk nad Wisłą



- Działanie 11. Budowa i modernizacja dróg gminnych na terenie gminy Drobin
- Działanie 12. Budowa i modernizacja dróg gminnych na terenie gminy Gąbin
- Działanie 13. Budowa i modernizacja dróg gminnych na terenie gminy Gostynin
- Działanie 14. Budowa i modernizacja dróg gminnych na terenie gminy Łąck
- Działanie 15. Budowa i modernizacja dróg gminnych na terenie gminy Nowy Duninów
- Działanie 16. Budowa i modernizacja dróg gminnych na terenie gminy Pacyna
- Działanie 17. Budowa i modernizacja dróg gminnych na terenie miasta Płock
- Działanie 18. Budowa i modernizacja dróg gminnych na terenie gminy Radzanowo
- Działanie 19. Budowa i modernizacja dróg gminnych na terenie gminy Słupno
- Działanie 20. Budowa i modernizacja dróg gminnych na terenie gminy Stara Biała
- Działanie 21. Budowa i modernizacja dróg gminnych na terenie gminy Staroźreby
- Działanie 22. Budowa i modernizacja dróg gminnych na terenie gminy Szczawin Kościelny
- Działanie 23. Budowa i modernizacja dróg gminnych na terenie gminy Wyszogród
- Działanie 24. Przebudowa ul. Kazimierza Wielkiego w Płocku
- Działanie 25. Budowa łącznika Jachowicza -3-go Maja w Płocku
- Działanie 26. Przebudowa ulicy Pocztowej w Płocku na odcinku od skrzyżowania z ulicą Harcerską i ulicą Korczaka do granicy miasta wraz z brakującą infrastrukturą techniczną w Płocku
- Działanie 27. Budowa wiaduktu nad torami kolejowymi w ciągu al. Kilińskiego w Płocku
- Działanie 28. Rozbudowa ulicy Raczkowizna w Płocku
- Działanie 29. Budowa ulicy Parcele wraz z brakującą infrastrukturą w Płocku
- Działanie 30. Budowa ulicy Borowickiej w Płocku
- Działanie 31. Budowa łącznika pomiędzy Rondem Wojska Polskiego a węzłem obwodnicy północno-zachodniej „Bielska” w Płocku – Etap II: odcinek pomiędzy węzłem „Boryszewo” a węzłem „Bielska”, od km 1+604 do km 3+499 w Płocku
- Działanie 32. Rozbudowa ulicy Kolejowej w Płocku
- Działanie 33. Rozbudowa ulicy Parowa w Płocku



Działanie 34. Przebudowa al.Kobylińskiego w Płocku w zakresie przebudowy zatoki postojowej

Działanie 35. Remont ulicy Dobrzykowskiej w Płocku

Działanie 36. Rozbudowa skrzyżowania ulicy Szpitalnej z ul. Traktową w Płocku

Działanie 37. Rozbudowa ulicy Szpitalnej w Płocku

OKRES REALIZACJI PROJEKTU

2015–2025

SPODZIEWANE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

Narodowy Plan Przebudowy Dróg Lokalnych „Bezpieczeństwo – Dostępność – Rozwój”

Program Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014–2020

7.8 Działanie: Podstawowe usługi i odnowa miejscowości na obszarach wiejskich

7.8.1 Poddziałanie: Inwestycje związane z tworzeniem, ulepszaniem lub rozbudową wszystkich rodzajów małej infrastruktury, w tym inwestycje w energię odnawialną i w oszczędzanie energii;

Środki własne

PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ

Gminy należące do Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej.

UTWORZENIE KOMPLEKSOWEJ SIECI TURYSTYCZNYCH ŚCIEŻEK ROWEROWYCH W OFAP

Cel strategiczny: 2

Cele operacyjne: 2.2

Priorytety inwestycyjne: G

CHARAKTERYSTYKA PROJEKTU

Projekt polega na budowie sieci powiązanych ze sobą turystycznych ścieżek rowerowych w gminach obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej wraz z oznakowaniem i infrastrukturą towarzyszącą (miejsca postojowe dla rowerzystów, ławki, kosze na śmieci itp.). Ścieżki rowerowe będą pełniły funkcję turystyczną i rekreacyjną, umożliwiającą mieszkańcom spędzanie wolnego czasu.

GRUPA DOCELOWA

Mieszkańcy obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej



TYPY DZIAŁAŃ PRZEWIDZIANE DO REALIZACJI W RAMACH PROJEKTU

Działanie 1. Budowa „ścieżki nadwiślańskiej” – biegnącej wzdłuż wału wiślanego po terenie Miasta i Gminy Gąbin (gmina Gąbin)

Działanie 2. Budowa ścieżki pieszo-rowerowej przez Gąbiński Kompleks Leśny Traktem Grabskim (gmina Gąbin)

OKRES REALIZACJI PROJEKTU

2015–2020

SPODZIEWANE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014–2020, XIV. LEADER

PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ

Gminy należące do Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej

1.2. TRANSPORT KOLEJOWY

W transporcie kolejowym przedstawiciele gmin nie wskazywali żadnych inwestycji infrastrukturalnych związanych z poprawą parametrów linii kolejowych i modernizacją nawierzchni peronów, gdyż tego typu projekty pozostają w gestii zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe – dotyczy to budowy, przebudowy i modernizacji torów i przejazdów kolejowych. Budowa i modernizacja tej podstawowej infrastruktury to według przeprowadzonych badań ankietowych jedyny sposób na przekonanie niemal 2/3 mieszkańców OFAP do korzystania z tego rodzaju transportu.

Aktualizacja Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego z 2014 r. zakłada budowę linii kolejowej Modlin-Płock z przedłużeniem do Włocławka, zapewniającej szybkie połączenie ośrodka regionalnego z Warszawą i północno-zachodnią częścią województwa oraz z Mazowieckim Portem Lotniczym Warszawa-Modlin. Pod koniec listopada 2014 r. podpisano kontrakt terytorialny dla województwa mazowieckiego⁴⁶, który jest umową ramową między polskim rządem i samorządem województwa w ramach realizacji programów operacyjnych na lata 2014–2020 i określa inwestycje priorytetowe o istotnym znaczeniu dla rozwoju województwa i kraju. Wśród przedsięwzięć priorytetowych znalazła się także budowa linii kolejowej w relacji Płock-Modlin na odcinku ujętym w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu⁴⁷. Projektowana linia kolejowa znajduje się na 56. miejscu na liście projektów kolejowych o znaczeniu krajowym, a szacunkowy koszt jej budowy do 1,8 mld zł. Wstępne studium wykonalności dla tego projektu

⁴⁶ Kontrakt Terytorialny dla Województwa Mazowieckiego, listopad 2014.

⁴⁷ Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, sierpień 2014 r., Warszawa.



sporządzone w 2011 r.⁴⁸ wykazało zasadność budowy tej linii. Niemniej jednak, autorzy studium biorąc pod uwagę możliwość wykorzystania know-how i zdolności organizacyjnych sugerowali powierzenie realizacji inwestycji w całości podmiotowi prywatnemu, aczkolwiek zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym inwestycję tę może zrealizować tylko PKP PLK. Zgodnie z Dokumentem Implementacyjnym beneficjentem wszystkich projektów kolejowych jest PKP Polskie Linie Kolejowe.

W Kontrakcie Terytorialnym znalazła się także rewitalizacja linii kolejowej Nr 33 Kutno-Płock jako połączenie rafinerii PKN Orlen w Płocku z linią E-20. Projekt ten został zgłoszony przez PKP PLK samorządowi województwa do sfinansowania w ramach RPO, a jego realizacja uzależniona będzie od wyników negocjacji RPO z Komisją Europejską.

1.3. TRANSPORT ZBIOROWY

W ramach Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu Aglomeracji Płockiej proponuje się realizację następującej **inwestycji strategicznej** w obszarze transportu zbiorowego:

UTWORZENIE SPÓJNEGO, ZRÓWNOWAŻONEGO I INTEROPERACYJNEGO SYSTEMU TRANSPORTU ZBIOROWEGO W OFAP

Cel strategiczny: 3	Cele operacyjne: 3.1, 3.2, 3.3	Priorytety inwestycyjne: E, H, F
---------------------	--------------------------------	----------------------------------

CHARAKTERYSTYKA PROJEKTU

Projekt ten zrealizowany zostanie na obszarze gmin partnerskich OFAP i polegał będzie na integracji systemu transportu zbiorowego na tym terenie przez budowę węzłów przesiadkowych w peryferyjnych częściach Płocka (budowa i modernizacja infrastruktury przystankowej i parkingów, w tym parkingów typu P+R i B+R), poprawę funkcjonowania przewoźnika KM Płock (zakup i modernizacja taboru dla obsługi połączeń podmiejskich, budowa i modernizacja infrastruktury przystankowej poza miastem), rozszerzenie jego działalności w postaci tworzenia nowych linii komunikacyjnych (umowy z kolejnymi gminami). W zakres projektu wejdzie także przystosowanie infrastruktury przystanków i stacji kolejowych dla ruchu pasażerskiego (budowa parkingów, stojaków na rowery, poprawa estetyki otoczenia, koordynacja połączeń z przejazdami pociągów). W ramach projektu usprawniony zostanie także system koordynacji połączeń i rozkładów jazdy na obszarach podmiejskich w powiązaniu z planowanymi węzłami przesiadkowymi w Płocku i gminach sąsiadujących.

Utworzenie sprawnego systemu transportu zbiorowego pozwoli na wzrost atrakcyjności obszaru przez ułatwienie poruszania się po nim osób przyjezdnych. W niektórych miejscowościach działania integrujące transport zbiorowy pozwolą na szybszy dojazd do Płocka, do czego również przyczyni się zmniejszenie zatłoczenia ulic dojazdowych do miast. Widoczny będzie przede wszystkim korzystny wpływ projektu na dostępność komunikacyjną miejscowości położonych

⁴⁸ Wstępne Studium wykonalności dla budowy nowej linii kolejowej w relacji Modlin – Płock, Województwo Mazowieckie Warszawa, październik 2011



peryferyjnie, a także wzrost możliwości wyboru środka podróżowania. Preferencja transportu kolejowego zapewni mieszkańcom miejscowości, przez które przebiega linia kolejowa szybki, tani i wygodny dojazd do Płocka. Zwiększone zostanie również bezpieczeństwo podróży i odciążenie głównych arterii komunikacyjnych, co zapewni swobodniejszy i bardziej komfortowy przejazd przez OFAP.

GRUPA DOCELOWA

Mieszkańcy obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej, turyści i odwiedzający OFAP

TYPY DZIAŁAŃ PRZEWDZIANE DO REALIZACJI W RAMACH PROJEKTU

Działanie 1. Budowa węzłów przesiadkowych w Płocku (Radziwie, Winiary), Nowym Trzepowie, Maszewie Dużym i Słupnie lub Cekanowie

Działanie 2. Budowa parkingów w Płocku, w tym parkingów Park&Ride (Radziwie, Winiary), Nowym Trzepowie, Maszewie Dużym i Słupnie lub Cekanowie

Działanie 3. Budowa parkingów dla rowerów, w tym w systemie Bike&Ride w Płocku: Dworzec kolejowy i autobusowy / ul. Fryderyka Chopina, Dawny dworzec autobusowy / al. Stanisława Jachowicza / Nowy Rynek, PKP Płock Radziwie

Działanie 4. Budowa miejsc postojowych dla rowerów/stojaków na rowery przy następujących stacjach i przystankach kolejowych: Sierakówek, Gostynin, Rogożew, Łąck, Proboszczewice Płockie, Gozdowo

Działanie 5. Estetyzacja otoczenia stacji i przystanków kolejowych: Sierakówek, Gostynin, Rogożew, Łąck, Proboszczewice Płockie, Gozdowo (budowa oświetlenia, ławek, wiat)

Działanie 6. Modernizacja starego dworca autobusowego w Płocku (ul. Jachowicza)

Działanie 7. Modernizacja infrastruktury przystankowej w gminach obsługiwanych przez KM Płock

Działanie 8. Koordynacja rozkładów jazdy pociągów, KM Płock i przewoźników lokalnych w węzłach przesiadkowych

Działanie 9. Zakup 10 krótkich (typu mini lub midi) autobusów przeznaczonych do obsługi przewozów podmiejskich

OKRES REALIZACJI PROJEKTU

2015–2025

SPODZIEWANE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

RPO WM 2014+ – OŚ PRIORYTETOWA III Przejście na gospodarkę niskoemisyjną

PI. 4.5 Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w



szczegółności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu

PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ

Gminy należące do Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej

W ramach Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu Aglomeracji Płockiej proponuje się realizację następujących **inwestycji towarzyszących** w obszarze transportu zbiorowego:

ROZBUDOWA SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ

Cel strategiczny: 3

Cele operacyjne: 3.1, 3.2, 3.3

Priorytety inwestycyjne: E, H, F

CHARAKTERYSTYKA PROJEKTU

Projekt ten zrealizowany zostanie na obszarze gmin partnerskich OFAP i polegał będzie na integracji systemu informacji pasażerskiej transportu zbiorowego na tym terenie przez zaprojektowanie, utworzenie i wdrożenie internetowej platformy o rozkładach jazdy, gdzie w czasie rzeczywistym wyświetlane będą informacje o kursach wszystkich przewoźników (publicznych i prywatnych) i rodzaju taboru obsługującego dane linie. Przewiduje się także rozbudowę istniejącej aplikacji na urządzenia mobilne, które uwzględniałyby rozkłady jazdy wszystkich przewoźników w OFAP. W ramach projektu planuje się także kontynuację instalacji urządzeń świetlnych dynamicznego rozkładu jazdy, szczególnie na nowoutworzonych węzłach przesiadkowych i starym dworcu autobusowym.

GRUPA DOCELOWA

Mieszkańcy obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej, turyści i odwiedzający OFAP

TYPY DZIAŁAŃ PRZEWIDZIANE DO REALIZACJI W RAMACH PROJEKTU

Działanie 1. Utworzenie elektronicznego rozkładu jazdy obejmującego wszystkie kursy obsługiwane przez wszystkich przewoźników poruszających się po terenie OFAP wraz z mobilną aplikacją

Działanie 2. Zakup i instalacja tablic świetlnych z rozkładami jazdy w planowanych węzłach przesiadkowych

Działanie 3. Rozbudowa systemu zarządzania transportem publicznym w zakresie informacji pasażerskiej (platforma planowania podróży, system informowania o zdarzeniach nadzwyczajnych itp.)



OKRES REALIZACJI PROJEKTU

2015–2025

SPODZIEWANE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

RPO WM 2014+ – OŚ PRIORYTETOWA II Wzrost e-potencjału Mazowsza

PI. 2.3 Wzmocnienie zastosowań TIK dla e-administracji, e-uczenia się, e-włączenia społecznego, e-kultury i e-zdrowia

PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ

Gminy należące do obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej

DOSTOSOWANIE INFRASTRUKTURY TRANSPORTU ZBIOROWEGO DO POTRZEB OSÓB O OGRANICZONEJ MOBILNOŚCI

Cel strategiczny: 3

Cele operacyjne: 3.1, 3.2, 3.3

Priorytety inwestycyjne: E, H, F

CHARAKTERYSTYKA PROJEKTU

Projekt ten zrealizowany zostanie na obszarze gmin partnerskich OFAP i polegał będzie na budowie i przebudowie obiektów infrastruktury transportu zbiorowego – chodników, krawężników, przystanków, podjazdów i dostosowanie ich do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej mobilności. Projekt obejmie również instalacje w pojazdach komunikacji zbiorowej urządzeń umożliwiających swobodne podróżowanie i orientację tych osób.

GRUPA DOCELOWA

Mieszkańcy obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej – osoby starsze i niepełnosprawne

TYPY DZIAŁAŃ PRZEWDZIANE DO REALIZACJI W RAMACH PROJEKTU

Działanie 1. Instalacja linii prowadzących z polami uwagi, co ułatwi przemieszczanie się osobom niewidzącym.

Działanie 2. Przystosowanie kas biletowych i automatów z biletami do potrzeb osób niepełnosprawnych

Działanie 3. Instalacja systemu monitoringu na dworcach i centrach przesiadkowych w celu udzielenia pomocy osobie niepełnosprawnej i starszej



Działanie 4. Budowa i instalacja systemów informacji wizualnej i głosowej dla potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych na dworcach i w pojazdach

Działanie 5. Przebudowa toalet przy dworcach i centrach przesiadkowych

Działanie 6. Instalacja specjalnego oznakowania w pojazdach oraz na przystankach i stacjach transportu zbiorowego

OKRES REALIZACJI PROJEKTU

2015–2020

SPODZIEWANE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

RPO WM 2014+ – OŚ PRIORYTETOWA VII Wspieranie włączenia społecznego i walka z ubóstwem

9.1 Inwestycje w infrastrukturę zdrowotną i społeczną, które przyczyniają się do rozwoju krajowego, regionalnego i lokalnego, zmniejszania nierówności w zakresie stanu zdrowia, promowanie włączenia społecznego poprzez lepszy dostęp do usług społecznych, kulturalnych i rekreacyjnych oraz przejścia z usług instytucjonalnych do usług na poziomie społeczności lokalnych

PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ

Gminy należące do obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej



1.4. KOLEJNOŚĆ REALIZACJI INWESTYCJI

Poniżej przedstawiono proponowaną kolejność realizacji inwestycji w ramach Strategii rozumianą przez pryzmat stopnia priorytetowości inwestycji, a nie terminu ich ukończenia (data). Kolejność ta wynika z analizy zakresu projektów i ich związku z celami Strategii oraz przeprowadzonej oceny inwestycji pod kątem stopnia strategiczności (wyniki w rozdziale VI.6. niniejszego dokumentu).

Cel strategiczny	Inwestycja	Typ inwestycji	Priorytet	Działania
1	UTWORZENIE KOMPLEKSOWEJ SIECI KOMUNIKACYJNYCH ŚCIEŻEK ROWEROWYCH W OFAP	strategiczna	bardzo wysoki – prace powinny rozpocząć się w 2015 r.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przygotowanie studium wykonalności 2. Aplikacja o dofinansowanie w ramach Osi Priorytetowej III - Przejście na gospodarkę niskoemisyjną RPO WM 2014–2020 3. Przygotowanie dokumentacji technicznej 4. Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji
	BUDOWA I PRZEBUDOWA DRÓG ZAPEWNIAJĄCYCH DOJAZD DO ROZWIJAJĄCYCH SIĘ TERENÓW INWESTYCYJNYCH	strategiczna	wysoki – prace powinny rozpocząć się w 2016–2017 r.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przeprowadzenie szczegółowej inwentaryzacji terenów inwestycyjnych w OFAP 2. Ustalenie ostatecznej listy zadań w ramach inwestycji wraz z ich szacunkowym kosztem 3. Aplikacja o dofinansowanie w ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014-2020
	INTEGRACJA LOKALNEJ SIECI DRÓG Z ISTNIEJĄCĄ I PLANOWANĄ TRANSEUROPEJSKĄ SIECIĄ TRANSPORTOWĄ (TEN-T)	strategiczna	średni – prace powinny rozpocząć się w 2017–2018 r.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ustalenie zasad współpracy i partycypacji w przedsięwzięciu poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego 2. Ustalenie ostatecznej listy zadań w ramach inwestycji wraz z ich szacunkowym kosztem 3. Selekcja zadań pod kątem pozyskania dofinansowania w ramach



				RPO WM 2014-2020, ewentualnie pod kątem możliwości sfinansowania ze środków własnych gmin
	WZMOCNIENIE WEWNĘTRZNYCH POWIĄZAŃ TRANSPORTOWYCH	towarzysząca	niski – prace powinny rozpocząć się po 2020 r.	<ol style="list-style-type: none">1. Ustalenie ostatecznej listy zadań w ramach inwestycji wraz z ich szacunkowym kosztem2. Selekcja zadań pod kątem pozyskania dofinansowania w ramach Narodowego Planu Przebudowy Dróg Lokalnych „Bezpieczeństwo – Dostępność – Rozwój” oraz Program Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014–2020, ewentualnie pod kątem możliwości sfinansowania ze środków własnych gmin3. Ustalenie zasad udziału w finansowaniu zadań między poszczególnych Partnerów
2	UTWORZENIE KOMPLEKSOWEJ SIECI TURYSTYCZNYCH ŚCIEŻEK ROWEROWYCH W OFAP	towarzysząca	średni – prace powinny rozpocząć się w 2017–2018 r.	<ol style="list-style-type: none">1. Ustalenie ostatecznej listy zadań w ramach inwestycji wraz z ich szacunkowym kosztem2. Selekcja zadań pod kątem pozyskania dofinansowania w ramach Narodowego Planu Przebudowy Dróg Lokalnych „Bezpieczeństwo – Dostępność – Rozwój” oraz Program Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014–20203. Ustalenie zasad udziału w finansowaniu zadań między poszczególnych Partnerów
3	UTWORZENIE SPÓJNEGO, ZRÓWNOWAŻONEGO I INTEROPERACYJNEGO SYSTEMU TRANSPORTU ZBIOROWEGO W OFAP	strategiczna	bardzo wysoki – prace powinny rozpocząć się w 2015 r.	<ol style="list-style-type: none">1. Przygotowanie studium wykonalności2. Aplikacja o dofinansowanie w ramach Osi Priorytetowej III - Przejście na gospodarkę niskoemisyjną RPO WM 2014–20203. Przygotowanie dokumentacji technicznej



				4. Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji
ROZBUDOWA SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ	towarzysząca	wysoki – prace powinny rozpocząć się w 2016–2017 r.		1. Ustalenie ostatecznej listy zadań w ramach inwestycji wraz z ich szacunkowym kosztem 2. Aplikacja o dofinansowanie w ramach Osi Priorytetowej II Wzrost e-potencjału Mazowsza RPO WM 2014-2020
DOSTOSOWANIE INFRASTRUKTURY TRANSPORTU ZBIOROWEGO DO POTRZEB OSÓB O OGRANICZONEJ MOBILNOŚCI	towarzysząca	średni – prace powinny rozpocząć się w 2017–2018 r.		1. Ustalenie ostatecznej listy zadań w ramach inwestycji wraz z ich szacunkowym kosztem 2. Aplikacja o dofinansowanie w ramach Osi Priorytetowej VII Wspieranie włączenia społecznego i walka z ubóstwem RPO WM 2014-2020

3. LISTA STRATEGICZNYCH PROJEKTÓW O CHARAKTERZE KOMPLEMENTARNYM MOŻLIWYCH DO REALIZACJI

Przewidzianym projektom strategicznym towarzyszyć będą projekty strategiczne komplementarne, realizujące cele i założenia Strategii. W ramach tych projektów przewidziano realizację działań uzupełniających te przewidziane w inwestycjach strategicznych, tworzących warunki do efektywniejszej pełniejszej realizacji założeń rozwoju transportu w OFAP. Projekty o charakterze komplementarnym koncentrują się na działaniach „miękkich”, nieinwestycyjnych.

Projekt	CS	Proponowane typy działań
Inwentaryzacja i budowa kompleksowej bazy terenów inwestycyjnych w OFAP wraz z opracowaniem i wdrożeniem programu promocji tych terenów	1	<p>W ramach projektu przewidziane jest stworzenie pełnej bazy terenów inwestycyjnych w OFAP, zawierającej ich kompleksową charakterystykę. Szczegółowe zadania obejmować będą:</p> <ul style="list-style-type: none"> wyznaczenie nowych terenów pod inwestycje, ocenę stanu uzbrojenia terenów inwestycyjnych, ocenę dostępności komunikacyjnej terenów inwestycyjnych, stworzenie platformy umożliwiającej łatwy dostęp do kompleksowej informacji



		<p>nt. terenów inwestycyjnych w OFAP,</p> <ul style="list-style-type: none">przygotowanie i wdrożenie projektów ukierunkowanych na promocję tych obszarów. <p>Projekt będzie komplementarny dla inwestycji przewidzianej w Planie Działań RIT (budowa kompleksowej bazy terenów inwestycyjnych dla miasta i gminy Wyszogród). Będzie także powiązany z inwestycją strategiczną Budowa i przebudowa dróg zapewniających dojazd do rozwijających się terenów inwestycyjnych.</p> <p>Efektom inwestycji będzie poprawa klimatu inwestycyjnego, wzrost zainteresowania terenami inwestycyjnymi w OFAP, przyciąganie i lokalizacja nowych działalności gospodarczych.</p>
Przygotowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla obszarów miejskich w OFAP	2	<p>Projekt polegać będzie na opracowaniu dokumentu/dokumentów zawierających kompleksowe założenia mobilności miejskiej w OFAP wraz z konkretnymi propozycjami usprawnień w tym zakresie. Działania obejmować będą:</p> <ul style="list-style-type: none">Diagnozę stanu i potrzeb w zakresie mobilności miejskiej w OFAP,Wskazanie rozwiązań i propozycji usprawnienia transportu w miastach OFAP (z uwzględnieniem różnych rodzajów transportu),Stworzenie kompleksowej koncepcji zrównoważonej mobilności miejskiej w ramach OFAP. <p>Jako projekt komplementarny wpisuje się on w cel strategiczny 2 – Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przyrodnicze i społeczne, a jego realizacja i wdrożenie powinny przyczynić się wzrostu konkurencyjności transportu zbiorowego oraz udziału nieuciążliwych form transportu w przewozach w obszarach miejskich OFAP.</p>
Wdrażanie rozwiązań organizacyjnych z zakresu uspokajania ruchu w miastach OFAP	2	<p>Projekt polegać będzie na stopniowym wdrażaniu tzw. organizacyjnych metod uspokajania ruchu, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none">Wyznaczanie obszarów o ograniczonej prędkości,Realizację polityki parkingowej ukierunkowanej na zmniejszenie ruchu samochodowego w centrach miast,Wyznaczanie ulic jednokierunkowych i skrzyżowań z pierwszeństwem przejazdu,



		<ul style="list-style-type: none">• Zawężanie pasów ruchu,• Organizacja ulic na wzór holenderskiego <i>woonerf</i>. <p>Jako projekt komplementarny wpisuje się on w cel strategiczny 2 – Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przyrodnicze i społeczne, a jego realizacja i wdrożenie powinny przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa na drogach miejskich w OFAP.</p>
Kampania promocyjna i edukacyjna na rzecz zwiększenia udziału podróży pieszych, rowerowych i komunikacją zbiorową w OFAP	2 i 3	<p>Celem projektu będzie zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego i form transportu nieuciążliwych dla środowiska przez wzmacnianie wiedzy i świadomości w zakresie postaw proekologicznych. Kampania skierowana będzie do mieszkańców OFAP w różnych grupach wieku, a co za tym idzie – zróżnicowana i odpowiednio przygotowana w zależności od grupy docelowej. Obejmie ona m.in. następujące typy działań:</p> <ul style="list-style-type: none">• Projekty edukacyjne dla uczniów szkół podstawowych, gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych dotyczące idei zrównoważonego rozwoju w transporcie oraz bezpieczeństwa w ruchu drogowym,• Kampanie informacyjne i promocyjne dotyczące transportu zbiorowego i rowerowego. <p>Projekt jest komplementarny do inwestycji infrastrukturalnych zaproponowanych dla realizacji celów operacyjnych 2.3, 3.1, 3.2 i 3.3.</p>
Projekt integracji taryfowo-biletowej w OFAP	3	<p>Integracja taryfowo-biletowa przyniesie efekty wpisujące się w poprawę spójności, efektywności i konkurencyjności transportu zbiorowego na terenie OFAP. Proponowane w ramach projektu działania stanowią fazę wstępną całego przedsięwzięcia, a w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none">• Diagnozę zapotrzebowania na realizację tego typu działania w ramach integracji transportu zbiorowego,• Opracowanie założeń integracji taryfowo-biletowej (zakres przestrzenny, zakres przewoźników uczestniczących w projekcie),• Opracowanie założeń prawnych – regulaminów,• Projekt formy „wspólnego biletu” w formie Płockiej Karty Regionalnej



	<ul style="list-style-type: none"> Faza testowania „wspólnego biletu”, w formie Płockiej Karty Regionalnej <p>Projekt jest komplementarny do inwestycji infrastrukturalnej Utworzenie spójnego, zrównoważonego i interoperacyjnego systemu transportu zbiorowego w OFAP.</p>
--	---

4. POWIĄZANIA INWESTYCJI INFRASTRUKTURALNYCH Z OBOWIĄZUJĄCYMI PLANAMI ORAZ STRATEGIAMI NA POZIOMIE KRAJOWYM, REGIONALNYM I LOKALNYM

Rozwój regionalny we wszystkich dziedzinach życia społeczno-gospodarczego, w tym także w zakresie transportu, powinien się opierać na realizacji zadań o różnej randze i zakresie przestrzennym, przy jednoczesnym założeniu, że zadania te wzajemnie się uzupełniają, a inwestycje lokalne przyczyniają do realizacji celów projektów o większej skali i zasięgu. Należy zatem dążyć do osiągnięcia stanu, w którym inwestycje lokalne wpisują się w nadrzędne strategie i plany rozwoju.

Dla inwestycji infrastrukturalnych w zakresie transportu w OFAP najistotniejszymi dokumentami w zakresie zgodności i komplementarności kierunków działań są SRWM i Plan Działań RIT Obszaru Funkcjonalnego Miasta Płocka. W **SRWM**⁴⁹ do głównych wyzwań w zakresie transportu zaliczono:

- zmniejszenie ruchu tranzytowego w miastach
- podniesienie jakości infrastruktury oraz taboru kolejowego
- zwiększenie znaczenia transportu zbiorowego, rowerowego i ruchu pieszego w systemie transportowym
- wzrost integracji systemów transportowych

Inwestycje infrastrukturalne będą konsekwentnie realizować i kontynuować cele (głównie cel strategiczny: *Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego*), kierunki działań i działania zaplanowane w SRWM, a przede wszystkim:

Inwestycje infrastrukturalne Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu OFAP	Kierunki działań i działania w SRWM (wraz z odniesieniem terytorialnym)
Utworzenie kompleksowej sieci komunikacyjnych ścieżek rowerowych w OFAP	15. Rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców: 15.2 Zwiększenie udziału ruchu pieszego i rowerowego w ogóle podróży [miasta]

⁴⁹ *Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku. Innowacyjne Mazowsze*, Załącznik do Uchwały nr 158/13 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 28 października 2013 r., Warszawa.



<p>Budowa i przebudowa dróg zapewniających dojazd do rozwijających się terenów inwestycyjnych</p>	<p>2. Rozwój produkcji: tworzenie warunków przyjaznych dla inwestorów i przedsiębiorców</p> <p>2.2 Wsparcie rozwoju stref produkcyjnych i terenów inwestycyjnych zgodnie z zapisami PZPWM lub SUIKZP/MPZP</p> <p>[miasta i obszary wiejskie]</p>
<p>Utworzenie kompleksowej sieci turystycznych ścieżek w OFAP</p>	<p>15. Rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców</p> <p>15.2 Zwiększenie udziału ruchu pieszego i rowerowego w ogóle podróży</p> <p>[miasta]</p>
<p>Wzmocnienie wewnętrznych powiązań transportowych</p>	<p>13. Zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu</p> <p>13.2 Dostosowanie parametrów, standardów technicznych i przebiegu dróg do ich funkcji</p> <p>[miasta i obszary wiejskie]</p> <p>14. Spójność wewnątrzregionalna – koncentracja na najbardziej zapóźnionych regionach</p> <p>14.1 Poprawa dostępności komunikacyjnej zapóźnionych podregionów do ośrodków regionalnych i subregionalnych</p> <p>[obszary wiejskie]</p>
<p>Integracja lokalnej sieci dróg z istniejącą i planowaną Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T)</p>	<p>13. Zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu</p> <p>13.4 Rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu ponadregionalnym [miasta i obszary wiejskie]</p>
<p>Utworzenie wspólnego, zrównoważonego i interoperacyjnego systemu transportu zbiorowego w OFAP</p>	<p>13. Zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu</p> <p>13.1 Zwiększanie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług</p> <p>13.3 Integracja systemów transportowych i rozwój transportu</p>



	<p>kombinowanego towarów</p> <p>[miasta i obszary wiejskie]</p> <p>15. Rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców</p> <p>15.1 Usprawnienie i rozbudowa multimodalnego transportu zbiorowego oraz wspieranie proekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym</p> <p>15.2 Zwiększenie udziału ruchu pieszego i rowerowego w ogóle podróży [miasta]</p> <p>14. Spójność wewnątrzregionalna – koncentracja na najbardziej zapóźnionych regionach</p> <p>14.1 Poprawa dostępności komunikacyjnej zapóźnionych podregionów do ośrodków regionalnych i subregionalnych [obszary wiejskie]</p>
Rozbudowa systemu informacji pasażerskiej	<p>13. Zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu</p> <p>13.1 Zwiększanie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług [miasta i obszary wiejskie]</p>
Dostosowanie infrastruktury transportu zbiorowego do potrzeb osób o ograniczonej mobilności	<p>13. Zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu</p> <p>13. 1 Zwiększanie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług [miasta i obszary wiejskie]</p> <p>Pośrednio może się przyczynić również do realizacji CS: Poprawa jakości życia oraz wykorzystanie kapitału ludzkiego i społecznego do tworzenia nowoczesnej gospodarki</p>

SRWM priorytetowo traktuje stwarzanie warunków do korzystania z najmniej uciążliwych dla przestrzeni, środowiska i mieszkańców środków transportu. W tym celu wspiera m.in. rozwój



transportu kolejowego, integrację systemów transportowych (w tym taryfowo-biletową, koordynację rozkładów jazdy i rozwiązania przestrzenne) oraz poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego. Dla płocko-ciechanowskiego OSI SRWM przewiduje następujące główne kierunki działań w zakresie poprawy dostępności obszaru: poprawę połączenia komunikacyjnego Płocka z Obszarem Metropolitalnym Warszawy oraz budowę układu obwodowego (kolejowego i drogowego) w celu eliminacji transportu ładunków niebezpiecznych z centrum Płocka.

Cele szczegółowe **Planu Działań RIT OFMP**⁵⁰ w zakresie inwestycji transportowych koncentrują się na zmniejszeniu ryzyka związanego z transportem substancji szkodliwych, wzroście bezpieczeństwa w ruchu drogowym, wzroście zewnętrznej i wewnętrznej dostępności transportowej, wdrażaniu zrównoważonej mobilności obszaru oraz zwiększaniu znaczenia komunikacji publicznej. Inwestycje infrastrukturalne do zrealizowania w ramach Strategii powiązane są z przedsięwzięciami przewidzianymi w Planie Działań RIT OFMP w ramach projektu wiodącego *Wzrost konkurencyjności miasta Płock i jego obszaru funkcjonalnego poprzez zrównoważony rozwój i sprawny transport – poprawa spójności i bezpieczeństwa regionu płockiego* przede wszystkim w zakresie budowy i przebudowy dróg, budowa układu komunikacyjnego zwiększającego dostępność terenów inwestycyjnych (wskazanych w RIT) oraz w celu udostępnienia terenów inwestycyjnych, budowy infrastruktury ścieżek i szlaków rowerowych oraz elementów towarzyszących.

Inwestycje infrastrukturalne zaplanowane w Strategii powiązane są również z założeniami innych dokumentów strategicznych. Obszar powiązań inwestycji infrastrukturalnych z założeniami **KSRR** obejmuje przede wszystkim zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów oraz wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe. Zbieżność z **DSRK** zachodzi głównie w zakresie poprawy dostępności transportowej (w tym jakości dróg lokalnych i ich połączeń z drogami wyższego rzędu), wzmacniania połączeń obszarów miejskich i wiejskich, modernizacji, budowy i rozbudowy zintegrowanego systemu transportowego oraz udrożnienia obszarów miejskich. Inwestycje infrastrukturalne wpisują się także w założenia **SRT** (integrację i rozwój systemów transportowych w obszarach funkcjonalnych miast, poprawę połączeń lokalnych, rozwój i integrację systemów transportu publicznego), a na poziomie lokalnym – **SR ZGRP** (poprawa funkcjonalności i parametrów technicznych układu kluczowych elementów sieci drogowej i kolejowej, sieci uzupełniającej, poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, zwiększenie atrakcyjności i dostępności komunikacyjnej terenów inwestycyjnych gmin, poprawa jakości i funkcjonalności zbiorowego transportu publicznego).

⁵⁰ Plan Działań RIT Obszaru Funkcjonalnego Miasta Płocka, 2014, Płock.



Inwestycje infrastrukturalne Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu OFAP	POZIOM KRAJOWY			POZIOM LOKALNY
	KSRR	DSRK	SRT	SR ZGRP
Utworzenie kompleksowej sieci komunikacyjnych ścieżek rowerowych w OFAP	x	x	CSz 4 Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko	CS 1 Inicjowanie projektów infrastrukturalnych wraz z zapewnianiem finansowania zewnętrznego, CO 1.1 Wsparcie rozwoju infrastruktury drogowej oraz transportu publicznego
Budowa i przebudowa dróg zapewniających dojazd do rozwijających się terenów inwestycyjnych	Cel 1 Wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów („konkurencyjność”), działanie 1.2 Tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania procesów rozwojowych i zwiększania ich absorpcji poza miastami wojewódzkimi	x	x	
Utworzenie kompleksowej sieci turystycznych ścieżek w OFAP	x	x	x	CS 1 Inicjowanie projektów infrastrukturalnych wraz z zapewnianiem finansowania zewnętrznego, CO 1.3 Rozbudowa i poprawa jakości infrastruktury aktywnych form turystyki



Wzmocnienie wewnętrznych powiązań transportowych	Cel 1 Wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów („konkurencyjność”), działanie 1.2 Tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania procesów rozwojowych i zwiększania ich absorpcji poza miastami wojewódzkimi	Obszar Równoważenie potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzji): cel 8 Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych	CSz 1 Stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej	CS 1 Inicjowanie projektów infrastrukturalnych wraz z zapewnianiem finansowania zewnętrznego, CO 1.1 Wsparcie rozwoju infrastruktury drogowej oraz transportu publicznego
Integracja lokalnej sieci dróg z istniejącą i planowaną Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T)	Cel 2 Budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych („spójność”), działanie 2.5 Zwiększanie dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich w obszarach o najniższej dostępności	x		



<p>Utworzenie wspólnego, zrównoważonego i interoperacyjnego systemu transportu zbiorowego w OFAP</p>	<p>Cel 1 Wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów („konkurencyjność”), działanie 1.2 Tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania procesów rozwojowych i zwiększania ich absorpcji poza miastami wojewódzkimi;</p> <p>Cel 2 Budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych („spójność”), działanie 2.2 Wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe</p>	<p>Obszar Równoważenie potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzji):</p> <p>cel 8 Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych;</p> <p>cel 9 Zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego</p>	<p>CSz 1 Stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej;</p> <p>CSz 4 Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko</p>	<p>CS 1 Inicjowanie projektów infrastrukturalnych wraz z zapewnianiem finansowania zewnętrznego, CO 1.1 Wsparcie rozwoju infrastruktury drogowej oraz transportu publicznego</p>
---	--	--	--	--



Rozbudowa systemu informacji pasażerskiej	x	x	x	
Dostosowanie infrastruktury transportu zbiorowego do potrzeb osób o ograniczonej mobilności	Cel 2 Budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych („spójność”), działanie 2.2 Wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe	x	x	



5. EFEKTY REALIZACJI INWESTYCJI, SZCZEGÓLNIIE POD KĄTEM WZMACNIANIA POWIĄZAŃ FUNKCJONALNYCH

5.1. EFEKTY OGÓLNE

Realizacja proponowanych inwestycji infrastrukturalnych na terenie obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej istotnie wpłynie na stopień powiązań funkcjonalnych gmin OFAP zarówno w sferze gospodarczej, jak i społecznej. Planowane inwestycje związane m. in. z budową nowej infrastruktury transportowej, wprowadzeniem nowych połączeń i udogodnień komunikacji zbiorowej będą miały wpływ na powiązania komunikacyjne, przestrzenne, inwestycyjne, społeczno-ekonomiczne oraz gospodarcze.

Budowa nowej oraz modernizacja istniejącej infrastruktury drogowej spowoduje zwiększenie spójności komunikacyjnej i przestrzennej całego obszaru funkcjonalnego, wpłynie również na integrację lokalnej sieci dróg z europejską siecią TEN-T, a zatem poprawi jego dostępność komunikacyjną i atrakcyjność inwestycyjną. Bardzo istotną rolę dla rozwoju miasta Płocka oraz okolicznych gmin będzie miała budowa i przebudowa dróg zapewniających dojazd do powstających i rozwijających się terenów inwestycyjnych oraz stref aktywności gospodarczej. Dzięki realizacji tego typu inwestycji zwiększy się dostępność komunikacyjna terenów, która jest jednym z podstawowych czynników decyzji o ulokowaniu działalności gospodarczej. Realizowane projekty przyczynią się do wzrostu atrakcyjności terenów inwestycyjnych dla potencjalnych inwestorów, przez co zwiększy się liczba miejsc pracy w OFAP oraz poprawią się warunki funkcjonowania lokalnych przedsiębiorstw (*powiązania społeczno-ekonomiczne*).

Realizacja inwestycji związanych z usprawnieniem transportu zbiorowego poprzez modernizację odpowiedniej infrastruktury na terenie OFAP, rozszerzenie i uspojnienie oferty komunikacyjnej – rozbudowa systemu informacji pasażerskiej oraz wprowadzenie udogodnień dla osób niepełnosprawnych – wpłynie istotnie na poprawę mobilności mieszkańców obszaru funkcjonalnego oraz poprawi dostępność komunikacyjną obiektów publicznych takich jak szkoły, miejsca pracy, instytucje publiczne itp. Realizacja tego typu działań będzie miała istotny wpływ na powiązania społeczno-ekonomiczne pomiędzy gminami. Mieszkańcy obszaru funkcjonalnego, w tym zamieszkujący obszary peryferyjne, skorzystają z dogodnych połączeń oraz rozkładów jazdy komunikacji zbiorowej. Jednocześnie poprawi się sytuacja osób niepełnosprawnych, dla których poruszanie się komunikacją publiczną w tym momencie jest bardzo utrudnione. Zrealizowanie tego typu inwestycji prawdopodobnie wywoła pozytywne efekty na rynku pracy z uwagi na łatwiejszą dostępność komunikacyjną miejsc pracy.

Inwestycje w zakresie utworzenia kompleksowej sieci komunikacyjnych ścieżek rowerowych przebiegających wzdłuż wybranych tras komunikacyjnych wraz z oznakowaniem umożliwią mieszkańcom obszaru funkcjonalnego podróżowanie do miejsc pracy, szkół i usług stanowiąc alternatywę dla podróżowania transportem samochodowym. Budowa odpowiedniej sieci ścieżek przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa dla rowerzystów, a jednocześnie będzie miała pozytywny efekt dla środowiska naturalnego z uwagi na ograniczenie ruchu samochodowego. Z kolei inwestycje polegające na utworzeniu kompleksowej sieci turystycznych ścieżek rowerowych z oznakowaniem i infrastrukturą towarzyszącą (miejsca postojowe dla rowerzystów, ławki, kosze na śmieci itp.) wpłyną pozytywnie na powiązania w zakresie środowiska przyrodniczego, z uwagi na wykorzystanie wspólnego potencjału jakim są walory krajobrazowe i przyrodnicze OFAP. Ścieżki rowerowe będą



pełniły funkcję turystyczną i rekreacyjną, umożliwiającą mieszkańcom i turystom spędzanie wolnego czasu.

Podsumowując, należy podkreślić, że proponowane projekty transportowe wpłyną w sposób pośredni, jak i bezpośredni na poprawę życia mieszkańców OFAP. Bezpośrednie oddziaływanie proponowanych inwestycji transportowych będzie polegało na poprawie dostępności komunikacyjnej wszystkich gmin obszaru funkcjonalnego, w związku z tym obszar ten stanie się bardziej atrakcyjny inwestycyjnie, zainteresuje nowych przedsiębiorców. Ponadto mieszkańcy OFAP staną się bardziej mobilni, co pociągnie za sobą zmiany społeczne związane z łatwiejszą dostępnością do usług, edukacji itp. Pośrednie oddziaływanie inwestycji transportowych polegać będzie na poprawie sytuacji gospodarczej gmin obszaru funkcjonalnego, co wiąże się z rozwojem stref inwestycyjnych poprzez doinwestowanie infrastruktury, a także wzrost atrakcyjności turystycznej poprzez inwestycje w infrastrukturę rowerową.

5.2. EFEKTY REALIZACJI POSZCZEGÓLNYCH INWESTYCJI

Cel strategiczny	Inwestycja	Typ inwestycji	Efekty
1	UTWORZENIE KOMPLEKSOWEJ SIECI KOMUNIKACYJNYCH ŚCIEŻEK ROWEROWYCH W OFAP	strategiczna	<ul style="list-style-type: none"> • redukcja emisji CO₂ oraz zanieczyszczeń komunikacyjnych • zmniejszenie ruchu samochodowego w Płocku oraz na drogach dojazdowych do miasta • zmniejszenie kongestii na drogach miejskich i podmiejskich • upowszechnianie zdrowego stylu życia wśród mieszkańców • wzrost mobilności ludności
	BUDOWA I PRZEBUDOWA DRÓG ZAPEWNIAJĄCYCH DOJAZD DO ROZWIJAJĄCYCH SIĘ TERENÓW INWESTYCYJNYCH	strategiczna	<ul style="list-style-type: none"> • wzrost atrakcyjności terenów dla inwestorów • wzrost liczby inwestorów i utworzonych przez nich miejsc pracy dla mieszkańców OFAP • wzrost dostępności komunikacyjnej miejsc zatrudnienia • wzrost możliwości prowadzenia i rozszerzania działalności przez przedsiębiorstwa działające na terenach inwestycyjnych • zwiększenie możliwości



			powiększenia terenów inwestycyjnych
	INTEGRACJA LOKALNEJ SIECI DRÓG Z ISTNIEJĄCĄ I PLANOWANĄ TRANSEUROPEJSKĄ SIECIĄ TRANSPORTOWĄ (TEN-T)	strategiczna	<ul style="list-style-type: none">wzrost dostępności do głównych ośrodków regionalnych i krajowych (skrócenie czasu przejazdu)bezpośrednia realizacja zapisów polityki przestrzennego zagospodarowania województwa
	WZMOCNIENIE WEWNĘTRZNYCH POWIĄZAŃ TRANSPORTOWYCH	towarzysząca	<ul style="list-style-type: none">utworzenie alternatywnych możliwości dojazdu miejscowej ludności do ośrodków wyższego rzęduskrócenie czasu dojazdu do ośrodków wyższego rzęduzwiększenie komfortu podróżowaniapolepszenie warunków dla utworzenia połączeń lub zwiększenia liczby kursów autobusowych przez lokalnych przewoźnikówwzrost kontaktów społeczno-ekonomicznych między społecznościami OFAP (wzmocnienie powiązań i spójności obszaru)
2	UTWORZENIE KOMPLEKSOWEJ SIECI TURYSTYCZNYCH ŚCIEŻEK ROWEROWYCH W OFAP	towarzysząca	<ul style="list-style-type: none">wzrost atrakcyjności poszczególnych gmin, jak również całego OFAP dla osób przyjezdnychwzrost możliwości i form spędzania wolnego czasu przez mieszkańcówupowszechnienie wśród mieszkańców i turystów walorów przyrodniczych i kulturowych OFAPupowszechnianie zdrowego stylu życia wśród mieszkańcówszanse na dodatkowy rozwój i promocję walorów turystycznych regionu
3	UTWORZENIE	strategiczna	<ul style="list-style-type: none">redukcja emisji CO₂ oraz



<p>SPÓJNEGO, ZRÓWNOWAŻONEGO I INTEROPERACYJNEGO SYSTEMU TRANSPORTU ZBIOROWEGO W OFAP</p>		<p>zanieczyszczeń komunikacyjnych</p> <ul style="list-style-type: none">• zmniejszenie ruchu samochodowego w Płocku oraz na drogach dojazdowych do miasta• zmniejszenie kongestii na drogach miejskich i podmiejskich• koordynacja działalności przewoźników, większa przejrzystość funkcjonowania systemu transportu publicznego• zwiększenie się przestrzeni parkingowej dostępnej dla mieszkańców OFAP• oszczędności mieszkańców związane ze zmniejszonym wykorzystaniem samochodów• wzrost bezpieczeństwa na ulicach miejskich w Płocku
<p>ROZBUDOWA SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ</p>	<p>towarzysząca</p>	<ul style="list-style-type: none">• ułatwienie dostępu pasażerów do informacji o odjazdach i przyjazdach oraz cenach biletów, w tym osób o ograniczonej mobilności• zmniejszenie się chaosu informacyjnego w okresach o dużym ruchu - możliwość szybkiego informowania o utrudnieniach komunikacyjnych
<p>DOSTOSOWANIE INFRASTRUKTURY TRANSPORTU ZBIOROWEGO DO POTRZEB OSÓB O OGRAŃCZONEJ MOBILNOŚCI</p>	<p>towarzysząca</p>	<ul style="list-style-type: none">• zapewnienie osobom starszym i niepełnosprawnym możliwości swobodnego poruszania się i podróżowania w obrębie i poza OFAP• zapewnienie osobom starszym i niepełnosprawnym komfortu w każdym etapie podróży



6. LISTA RANKINGOWA INWESTYCJI

W celu oceny stopnia strategiczności inwestycji planowanych do zrealizowania w ramach Strategii Zrównoważonego Transportu Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej zastosowano następujące główne kryteria oraz skalę punktową:

A – zadania w ramach inwestycji przyczyniają się do wzmocnienia powiązań gmin OFAP z Płockiem w:

3 pkt. – bardzo dużym stopniu, 2 pkt. – dużym stopniu 1 pkt. – średnim stopniu, 0 pkt. – małym stopniu

B – inwestycja bezpośrednio oddziałuje na mieszkańców:

3 pkt. – wszystkich gmin OFAP, 2 pkt. – większość gmin OFAP, 1 pkt. – niektórych gmin OFAP, 0 pkt. – jednej gminy OFAP

C – inwestycja przyczynia się do wzrostu bezpieczeństwa w transporcie:

3 pkt. – w bardzo dużym stopniu, 2 pkt. – w dużym stopniu, 1 pkt. – w średnim stopniu, 0 pkt. – w niewielkim stopniu

D – inwestycja zwiększa efekty realizacji innych przedsięwzięć i/lub jest kontynuacją:

3 pkt. – w bardzo dużym stopniu, 2 pkt. – w dużym stopniu, 1 pkt. – w średnim stopniu, 0 pkt. – w niewielkim stopniu

E – inwestycja wpisuje się w dokumenty strategiczne lub planistyczne województwa mazowieckiego i kraju:

3 pkt. – w bardzo dużym stopniu, 2 pkt. – w dużym stopniu, 1 pkt. – w średnim stopniu, 0 pkt. – w niewielkim stopniu

oraz kryteria pomocnicze wraz z następującą skalą punktową:

a – gotowość do realizacji – 0 – brak działań przygotowawczych/1 – rozpoczęte działania przygotowawcze

b – możliwość negatywnego oddziaływania na środowisko – 0 – tak /1 – nie

c – łatwość pozyskania środków z UE na realizację – 1 - duża/0 – mała

d – kompleksowość projektu – 1 – tak, 0 - nie

L.p	Inwestycja	Kryteria										Suma
		A	B	C	D	E	a	b	c	d		
1	UTWORZENIE SPÓJNEGO, ZRÓWNOWAŻONEGO I INTEROPERACYJNEGO SYSTEMU TRANSPORTU ZBIOROWEGO W OFAP	3	2	3	3	3	1	1	1	1	18	



2	DOSTOSOWANIE INFRASTRUKTURY TRANSPORTU ZBIOROWEGO DO POTRZEB OSÓB O OGRANICZONEJ MOBILNOŚCI	1	2	3	2	3	1	1	1	0	14
3	Projekt integracji taryfowo- biletowej w OFAP	3	3	0	3	2	1	1	0	1	14
4	Kampania promocyjna i edukacyjna na rzecz zwiększenia udziału podróży pieszych, rowerowych i komunikacją zbiorową w OFAP	1	3	2	2	3	0	1	1	1	14
5	BUDOWA I PRZEBUDOWA DRÓG ZAPEWNIĄCYCH DOJAZD DO ROZWIJAJĄCYCH SIĘ TERENÓW INWESTYCYJNYCH	1	2	0	3	3	1	0	1	1	12
6	Inwentaryzacja i budowa kompleksowej bazy terenów inwestycyjnych w OFAP wraz z opracowaniem i wdrożeniem programu promocji tych terenów	1	2	0	3	3	0	1	1	1	12
7	UTWORZENIE KOMPLEKSOWEJ SIECI KOMUNIKACYJNYCH ŚCIEŻEK ROWEROWYCH W OFAP	2	2	2	1	2	1	0	1	1	12
8	UTWORZENIE KOMPLEKSOWEJ SIECI TURYSTYCZNYCH ŚCIEŻEK ROWEROWYCH W OFAP	1	1	1	3	3	0	0	0	1	10
9	INTEGRACJA LOKALNEJ SIECI DRÓG Z ISTNIEJĄCĄ I PLANOWANĄ TRANSEUROPEJSKĄ SIECIĄ TRANSPORTOWĄ	1	2	2	2	3	0	0	0	0	10



10	PRZYGOTOWANIE I WDROŻENIE PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA OBSZARÓW MIEJSKICH W OFAP	0	1	3	2	2	0	1	1	0	10
11	ROZBUDOWA SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ	1	1	1	3	1	1	1	1	1	9
12	Wdrażanie rozwiązań organizacyjnych z zakresu uspokajania ruchu w miastach OFAP	0	1	3	2	2	0	1	0	0	9
13	WZMOCNIENIE WEWNĘTRZNYCH POWIĄZAŃ TRANSPORTOWYCH	2	2	2	2	0	0	0	0	0	8



VII. System wdrażania strategii i plan działań

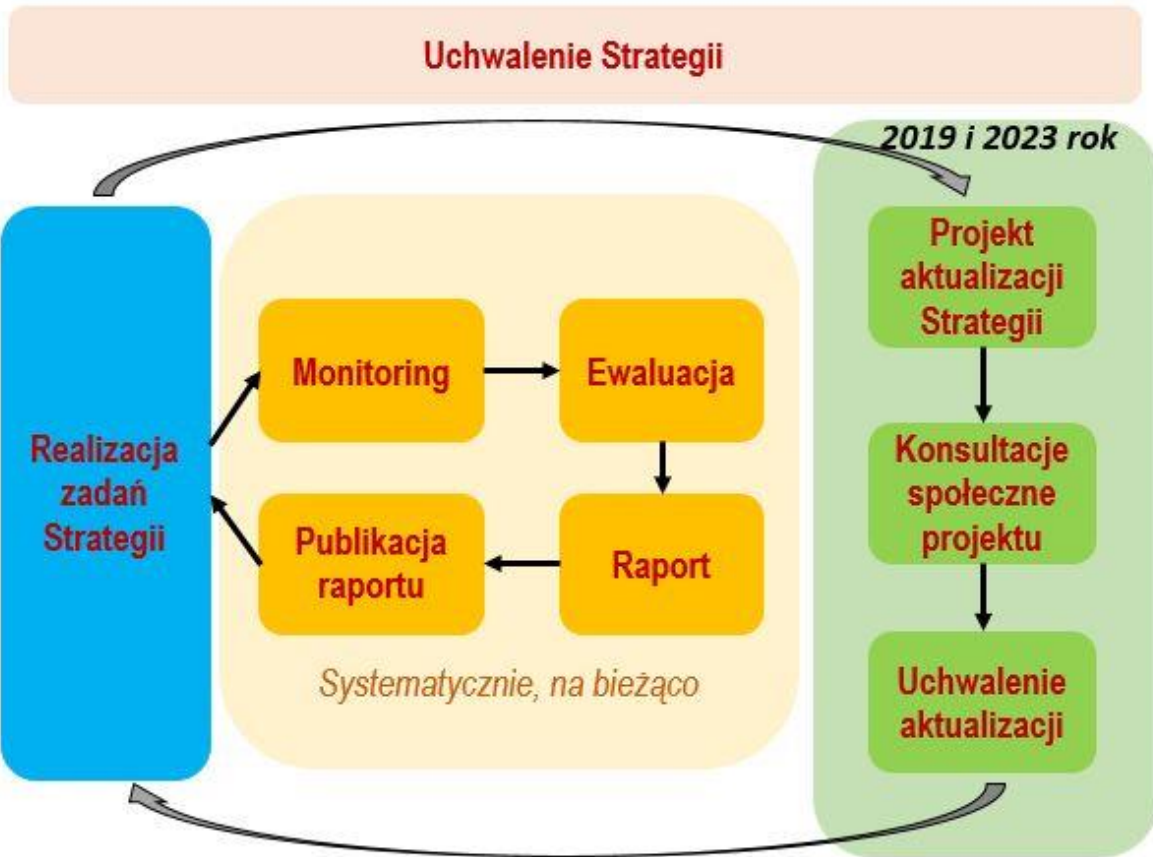
Implementacja Strategii jest kolejnym, po planowaniu strategicznym, etapem zarządzania strategicznego. Wdrażanie Strategii to proces ciągły, zakładający ewentualną konieczność wprowadzania zmian i aktualizacji wcześniej przyjętych założeń. Zakres przestrzenny celów Strategii Zrównoważonego Transportu Aglomeracji Płockiej stawia wymóg wdrażania i realizacji jej założeń w sposób zintegrowany, oparty na aktywnej współpracy, wykorzystujący endogeniczne szanse i potencjały rozwojowe płynące z otoczenia przez wszystkie podmioty działające na obszarze OFAP. Zgodnie ze zintegrowanym podejściem do rozwoju, prowadzenie działań rozwojowych, podobnie jak ich planowanie, musi być zatem oparte na współpracy pomiędzy jednostkami oraz różnymi poziomami zarządzania. Prawidłowo zaprojektowany proces implementacji strategii powinien uwzględniać opracowanie planu operacyjnego (przekucie założeń na programy i działania), kontrolę wdrażania, zarządzanie zmianami i wreszcie – ocenę wyników wdrażania.

Konsultacje społeczne na etapie opracowywania założeń Strategii zapewniły aktywny udział lokalnej społeczności, przedsiębiorców oraz NGO w tworzeniu dokumentu. Wsparcie społeczne powinno zostać zagwarantowane również na etapie realizacji Strategii.

Zaangażowanie możliwie szerokiego grona interesariuszy w proces wdrażania Strategii przyniesie wymierne efekty dla realizacji jej założeń. Efekty proponowanych inwestycji dotyczą mieszkańców OFAP, ale i działających na tym obszarze przedsiębiorców czy oferujących swoje usługi przewoźników. Ich postulaty oraz współpraca z nimi powinna być zapewniona już na etapie projektowania działań w ramach poszczególnych inwestycji. Przedsiębiorcy tworzą rynek pracy, decydując tym samym o kierunkach i wielkości dojazdów do pracy do określonych obszarów. Generują również zapotrzebowanie na infrastrukturę drogową (m.in. prowadzącą do terenów inwestycyjnych).

Strategia obejmuje lata 2015–2025, wpisując się tym samym w początkowym okresie w ramy czasowe unijnej perspektywy finansowej 2014–2020. Okres do 2020 roku będzie zatem najbardziej zasobnym w możliwe do pozyskania na realizowane inwestycje środki finansowe, a tym samym najintensywniejszym w zakresie ubiegania się o dofinansowania. Realizacja zadań Strategii w latach 2020–2025 bazować będzie przede wszystkim na środkach krajowych oraz pozyskiwanych w ramach kolejnej unijnej perspektywy finansowej.

Poniżej przedstawiono schematyczny plan działań w zakresie wdrażania i realizacji *Strategii Zrównoważonego Transportu Aglomeracji Płockiej*:





VIII. Plan finansowy

CELE STRATEGII	Źródła finansowania											RAZEM
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
CS 1	2,5	10,0	10,0	10,0	30,0	40,0	40,0	25,0	10,0	10,0	2,5	190,0
CS 2	0,1	2,4	7,5	5,0	5,0	2,5	2,5	2,5	1,0	0,3	0,2	29,0
CS 3	0,5	0,5	10,0	10,0	30,0	30,0	10,0	5,0	5,0	1,0	0,0	102,0
SUMA	x	x	x	x	x	x						x

Tabela zostanie uzupełniona po ustaleniu ostatecznej listy zadań w poszczególnych projektach inwestycyjnych



Etapy tworzenia ram finansowych dla Strategii Zrównoważonego Transportu Obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej

Etap	Działania	Produkty etapu
Propozycje działań	Zebranie od Partnerów działań możliwych do zrealizowania w każdym projekcie wraz z szacunkiem lub realnymi kosztami realizacji inwestycji i możliwym wkład finansowym do projektu	Uprozczone fiszki projektowe
Priorytetyzacja działań	Przeprowadzenie trybu wyboru projektów	Ranking przedsięwzięć do zrealizowania
Określenie źródeł finansowania projektów	Przypisanie deklarowanych przez Partnerów kosztów realizacji przedsięwzięć do projektów oraz przypisanie projektów do poszczególnych źródeł finansowania	Szacunkowe koszty projektów
Kwoty wydatków	Przypisanie kosztów realizacji projektów i źródeł finansowania do poszczególnych celów operacyjnych Strategii	Plan finansowy
Wydatki w czasie	Przeliczenie kosztów każdego projektu na lata planowanej realizacji projektu	Plan finansowy z podziałem na lata



IX. System monitorowania i ewaluacji

1. ODBIORCY I KORZYŚCI MONITORINGU

Skuteczne realizowanie zadań Strategii wymaga systematycznie i rzetelnie prowadzonego monitoringu, oceny stopnia wykonania zadań i realizacji celów oraz ewaluacji. Prawdłowo prowadzony monitoring powinien umożliwić odpowiedź na pytania: „czy założenia strategii są realizowane?” oraz „czy zakładane rezultaty są osiągane?”.

Proces monitorowania Strategii obejmuje dobór wskaźników rezultatu i produktu, monitorujących postępy w realizacji celów i działań, określenie sposobu i częstotliwości prowadzenia monitoringu, wyznaczenie osób lub jednostek odpowiedzialnych za jego prowadzenie i koordynację oraz ustalenie zasad udostępniania wyników monitoringu. Monitoringowi podlegać będą zarówno wskaźniki rezultatu i produktu, jak i samo wykonanie i terminy wykonania zadań. Wyniki monitoringu powinny stanowić przesłanki do formułowania dalszych rekomendacji oraz ewentualnych modyfikacji założeń Strategii.

Monitoring, oprócz nadzorowania terminowości i poprawności wykonania założeń Strategii, umożliwi również reagowanie na czynniki zagrażające wykonaniu zadań i celów czy zmiany warunków ich realizacji.

Ze względu na cele i założenia dokumentu istotne jest określenie odbiorców monitoringu. W przypadku Strategii wyniki monitoringu muszą być skierowane do konkretnej grupy odbiorców, którzy mogą w sposób efektywny wykorzystać wiedzę zgromadzoną w tym procesie. Informacje, wiedza i doświadczenia wypracowane w trakcie realizacji tego projektu nie mogą stanowić wartości samej w sobie, lecz muszą trafić do wszystkich instytucji, podmiotów i osób, które są zainteresowane ich wykorzystaniem. Ponadto ze względu na fakt, że wszelkie projekty i działania realizowane w ramach Strategii, są finansowane ze środków publicznych, a proces uspołeczniania jest niezwykle ważny w tworzeniu projektów obejmujących kilkanaście jednostek terytorialnych, cały proces musi być jawny i dostępny dla opinii publicznej.

Proponuje się by głównymi odbiorcami monitoringu były następujące instytucje/podmioty/osoby:

Decydenci – władze samorządowe szczebla gminnego, powiatowego i regionalnego wchodzące w skład Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej są podstawią grupą odbiorców monitoringu. Władze samorządowe mają największy zakres kompetencji jeśli chodzi o opracowywanie i realizowanie zadań mających na celu poprawę sytuacji transportowej na terenie OFAP. Kreowanie i implementowanie racjonalnych i skutecznych działań publicznych na każdym poziomie funkcjonowania samorządu terytorialnego wymaga rzetelnej i precyzyjnej diagnozy stanu w danym obszarze. Dzięki przeprowadzonemu monitoringowi władze samorządowe otrzymają dostęp do informacji o problemach w zakresie transportu, wskazujących na istotne bariery jego rozwoju oraz umożliwiające rozpoznanie i właściwie zinterpretowanie nowych trendów i zjawisk występujących w obszarze działania Strategii. Wszystko to powinno wpłynąć na skuteczniejsze kreowanie polityki lokalnej i regionalnej w zakresie rozwoju transportu. Głównym zadaniem monitoringu będzie opracowanie rekomendacji będących narzędziem odniesienia dla podejmowanych strategicznych decyzji dotyczących preferowanych kierunków rozwoju polityki transportowej. Poprawnie realizowany monitoring przyczyni się do trafnego diagnozowania potrzeb transportowych, racjonalnego i obiektywnego podziału środków



finansowych przeznaczonych na ten cel oraz ułatwi ocenę skuteczności udzielonego wsparcia i pozwoli na dokonanie ewentualnych modyfikacji w realizowanych działaniach.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – inwestycje dotyczące budowy i modernizacji dróg krajowych i autostrad, muszą być realizowane przy współpracy GDDKiA – dlatego też ważna jest współpraca tej instytucji z jst OFAP.

Powiatowe Zarządy Dróg w Płocku, Gostyninie, Sierpcu i Płońsku – będą uczestniczyć w realizacji inwestycji dotyczących budowy, rozbudowy i modernizacji dróg powiatowych.

Komunikacja Miejska w Płocku – będzie odpowiedzialna za wdrażanie zmian w zakresie transportu publicznego w oparciu o wyniki monitoringu.

Prywatni przewoźnicy (m.in. PKS w Płocku S.A., F.U. „Jantar”, EkoBus PW Meritum, Marqs).

PKP, Koleje Mazowieckie – realizacja zadań z zakresu transportu kolejowego.

Lokalne Grupy Działania w powiatach płockim, gostynińskim, sierpeckim i płońskim – głównie inwestycje dotyczące wytyczania, budowy i rozbudowy ścieżek rowerowych.

Mieszkańcy Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej.

Inne podmioty.

2. PRODUKTY MONITORINGU

Skuteczne wdrażanie i realizacja Strategii opierać się powinny na okresowym, ilościowym pomiarze stopnia realizacji jej celów. Produktami systematycznie prowadzonego monitoringu będą wskaźniki produktu i rezultatu zaproponowane do monitorowania i oceny postępów w realizacji założeń Strategii. Wskaźniki produktu mają za zadanie mierzyć konkretne realizowane działania i zadania przewidziane w projektach, które doprowadzą do osiągnięcia postawionych celów, wskaźniki rezultatu odzwierciedlają natomiast zmianę w danej dziedzinie⁵¹. Efektem podejmowania konkretnych działań i zadań powinno być osiągnięcie celów operacyjnych, a w szerszym zakresie – celów strategicznych. Wskaźniki rezultatu i produktu powinny spełniać zasadę SMART, a zatem być dostatecznie szczegółowe (Specific), mierzalne (Measurable), osiągalne (Achievable), uzgodnione (Agreed), istotne (Relevant) i ograniczone w czasie (Time-related). Poniżej zaproponowano zestaw wskaźników rezultatu i produktu do monitoringu Strategii. Część zaproponowanych wskaźników mierzy produkty i rezultaty projektów strategicznych, pozostałe – inne wskazane w Strategii działania.

Wystąpienie pożądanej zmiany wartości wskaźnika produktu czy rezultatu informować będzie o efektach podejmowanych działań. Źródłami danych dla monitoringu będą m.in.: beneficjenci projektów, podmioty zaangażowane w realizację zadań określonych w Strategii, Bank Danych Lokalnych GUS, Zarząd Dróg Powiatowych w Płocku.

Monitoring prowadzony jest przede wszystkim w celu kontroli stopnia i jakości realizacji założeń dokumentu oraz osiągniętych efektów. Wyniki monitoringu mogą stanowić podstawę do zmiany

⁵¹ Kot T., Weremiuk A., 2012, Wskaźniki w zarządzaniu strategicznym. Poradnik dla pracowników administracji publicznej, MRR, Warszawa.



założeń Strategii lub wręcz konieczności zaprzestania pewnych działań (nieprzynoszących pożądanych efektów).

Tabela 15. Zestaw wskaźników rezultatu i produktu dla monitorowania postępów realizacji założeń Strategii

Cel strategiczny	Cel operacyjny	Wskaźnik rezultatu	Jednostka
		Wskaźnik produktu	
CS 1 Wzrost zewnętrznych i wewnętrznych powiązań transportowych obszaru funkcjonalnego	CO 1.1	Powierzchnia terenów inwestycyjnych przyłączonych do infrastruktury transportowej	ha
	CO 1.2	Odsetek mieszkańców znajdujących się w izochronie 20 minut dojazdu do Płocka	%
	CO 1.3	Liczba miejscowości posiadająca połączenie z węzłami sieci TEN-T	szt.
	X	Długość wybudowanych, przebudowanych, zmodernizowanych dróg prowadzących do terenów inwestycyjnych i SAG	km
	X	Długość wybudowanych, przebudowanych, zmodernizowanych dróg powiatowych	km
	X	Długość wybudowanych, przebudowanych, zmodernizowanych dróg gminnych	km
	X	Długość wybudowanych, przebudowanych, zmodernizowanych dróg prowadzących do dróg krajowych i wojewódzkich	km
CS 2 – Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przyrodnicze i społeczne	CO 2.1, 2.2	Natężenie ruchu ciężarowego w granicach miast obszaru	szt./dobę
	CO 2.1, 2.2	Natężenie ruchu samochodowego w granicach miast obszaru	szt./dobę
	CO 2.3	Udział mieszkańców dojeżdżających rowerem do pracy, szkoły lub punktów usługowych zawsze, prawie zawsze lub często	%
	X	Długość wybudowanych, przebudowanych, zmodernizowanych obwodnic	km



	X	Powierzchnia obszarów objętych strefami uspokojenia ruchu	ha
	X	Liczba wybudowanych bezkolizyjnych skrzyżowań	szt.
	X	Długość wybudowanych chodników	km
	X	Długość wybudowanych ścieżek rowerowych	km
	X	Długość wybudowanych ścieżek pieszo-rowerowych	km
	X	Długość wyznaczonych ścieżek rowerowych	km
	X	Liczba wybudowanych obiektów Bike&Ride	szt.
	X	Liczba nowych miejsc parkingowych/na stojakach dla rowerów	szt.
CS 3 Wzrost wykorzystania transportu zbiorowego, w tym kolejowego, w przewozach lokalnych i regionalnych			
	CO 3.1, 3.2	Udział transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych w przewozach w obrębie OFAP	%
	CO 3.1, 3.2	Udział mieszkańców dojeżdżających do Płocka transportem zbiorowym	%
	CO 3.1, 3.2	Liczba pasażerów KM Płock	osoba
	CO 3.3	Liczba posiadaczy Płockiej Karty Regionalnej	osoba
	X	Liczba zmodernizowanych i zakupionych jednostek taboru autobusowego	szt.
	X	Długość wydzielonych pasów dla autobusów	km
	X	Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej	km
	X	Czas podróży komunikacją zbiorową z siedzib gmin do Warszawy	min.
	X	Czas podróży komunikacją zbiorową z siedzib gmin do Płocka	min.
	X	Liczba wybudowanych obiektów Bike&Ride	szt.



X	Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach Bike&Ride	szt.
X	Liczba wybudowanych obiektów Park&Ride	szt.
X	Liczba miejsc postojowych utworzonych na parkingach przy stacjach i przystankach komunikacji zbiorowej	szt.
X	Liczba wybudowanych/zmodernizowanych przystanków/stacji/dworców	szt.
X	Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	szt.
X	Utworzenie systemu informacji pasażerskiej	tak/nie
X	Stworzenie wspólnego biletu na przejazdy lokalne i regionalne	tak/nie

Źródło: opracowanie własne.

3. JAWNOŚĆ WYNIKÓW MONITORINGU

Wyniki monitoringu powinny być jawne – nie tylko w formie sprawozdawczości prowadzonej względem poszczególnych organów zarządzających, ale i względem wszystkich obywateli, uczestników procesu tworzenia Strategii. Jest to podstawowa zasada mająca na celu zarówno efektywne wykorzystanie wyników monitoringu, jak i zapewnienie wszystkim jego odbiorcom czynnego udziału w podejmowaniu działań na rzecz aktualizacji założeń dokumentu.

Jawność wyników monitoringu musi być zachowana przede wszystkim względem jego odbiorców, czyli instytucji i osób, których celem jest realizacja działań służących poprawie sytuacji transportowej w Obszarze Funkcjonalnym Aglomeracji Płockiej. Dodatkowo dla zapewnienia pełnego procesu uspołecznienia, (czyli zarówno informowania o każdym etapie tworzenia i realizacji projektu, konsultowania podstawowych etapów Strategii i umożliwienia współdecydowania mieszkańcom OFAP w kluczowych kwestiach), niezmiernie ważne jest przekazywanie wyników monitoringu mieszkańcom Obszaru Funkcjonalnego oraz zapewnienie im możliwości aktywnego udziału w pracach nad aktualizacją i wprowadzaniem zmian do założeń Strategii.

W związku z tym, że w większości zadania realizowane w ramach *Strategii Zrównoważonego Transportu Aglomeracji Płockiej*, będą finansowane z środków publicznych, obywatele zgodnie z zasadą jawności finansów publicznych mają prawo do informacji na temat efektywności realizowanych wydatków.

Przed opublikowaniem raportu należy udostępnić jego wstępną wersję wszystkim podmiotom monitorowanym – powinny mieć prawo do ustosunkowania się do poczynionych obserwacji, sformułowanych wniosków i rekomendacji, wprowadzenia korekt usuwających ewidentne pomyłki i przygotować się do debaty wokół tego raportu.



Prezentacja wyników monitoringu powinna zostać zorganizowana tak, aby jak najwięcej osób (nie tylko bezpośrednio zainteresowanych) mogło być jej adresatami. Można zorganizować debatę publiczną, przygotować krótką relację prasową, przeprowadzić spotkanie oraz zamieścić informacje na stronach internetowych wszystkich Partnerów, w taki sposób, aby zapewnić możliwość zapoznania się z raportem wszystkim zainteresowanym stronom.



Spis tabel

Tabela 1. Długość dróg administrowanych przez Zarząd Dróg Powiatowych w Płocku w 2014 r.	24
Tabela 2. Stan dróg powiatowych na terenie badanych gmin w obrębie powiatu płockiego w 2014 r.	26
Tabela 3. Potrzeby gmin w zakresie budowy i modernizacji dróg przebiegających przez ich obszar w oparciu o wywiady pogłębione przeprowadzone z władzami lokalnymi w 2014 r. w porównaniu z przedsięwzięciami wpisanymi do Wieloletniej Prognozy Finansowej gmin uchwal.....	30
Tabela 4. Opinie i postulaty mieszkańców Aglomeracji Płockiej na temat skłonności podróżowania transportem kolejowym do Płocka w 2014 r.	34
Tabela 5. Ścieżki rowerowe w granicach OFAP w 2013 r.	36
Tabela 6. Opinie i postulaty mieszkańców Aglomeracji Płockiej na temat skłonności podróżowania rowerem	38
Tabela 7. Szlaki rowerowe w planach rozwoju gmin OFAP	39
Tabela 8. Założenia strategiczne dla stref funkcjonalnych obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej ..	43
Tabela 9. Odległość, czas dojazdu i propozycje poprawy dostępności Płocka do węzłów najważniejszych dróg szybkiego ruchu w 2014 r.	49
Tabela 10. Rozkład bezpośrednich połączeń do Warszawy i z Warszawy w ciągu doby (dzień powszedni)	70
Tabela 11. Funkcjonowanie pasażerskiego transportu kolejowego w Aglomeracji Płockiej w kontekście dojazdów do pracy i szkół w 2015 r.	73
Tabela 12. Czas przejazdu do Płocka i Warszawy ze stacji i przystanków kolejowych w OFAP w 2015 r.	73
Tabela 13. Najważniejsze działania inwestycyjne do zrealizowania na terenie gmin OFAP w opinii mieszkańców.....	77
Tabela 14. Inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym z zakresu infrastruktury transportowej	84
Tabela 15. Zestaw wskaźników rezultatu i produktu dla monitorowania postępów realizacji założeń Strategii.....	142



Spis rysunków

Rysunek 1. Zakres przestrzenny Strategii Zrównoważonego Transportu Aglomeracji Płockiej w odniesieniu do granic Partnerstwa.....	10
Rysunek 2. Zakres przestrzenny Strategii Zrównoważonego Transportu Aglomeracji Płockiej w odniesieniu do granic obszaru funkcjonalnego	11
Rysunek 3. Czas dojazdu do Płocka z gmin i miejscowości obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej w 2014 r.	19
Rysunek 4. Czas dojazdu do siedzib własnego powiatu z gmin i miejscowości obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej w 2014 r.	20
Rysunek 5. Ogólna ocena systemu transportowego Aglomeracji Płockiej pod względem stanu dróg lokalnych (gminnych i powiatowych) w opinii mieszkańców OFAP w 2014 r. (n=1120)	21
Rysunek 6. Klasy dróg miejskich w Płocku w 2013 r.	22
Rysunek 7. Udział dróg powiatowych w powiecie płockim według klasy drogowej w 2014 r.	24
Rysunek 8. Udział dróg powiatowych w powiecie płockim w 2014 r. według stanu technicznego	26
Rysunek 9. Stan dróg powiatowych w badanych gminach powiatu płockiego w 2014 r.	28
Rysunek 10. Częstotliwość korzystania z transportu kolejowego w podróżach do Płocka mieszkańców Aglomeracji Płockiej w 2014 r.	33
Rysunek 11. Częstotliwość korzystania z transportu kolejowego w podróżach do Płocka mieszkańców gmin, w których znajdują się stacje i przystanki kolejowe w 2014 r.	34
Rysunek 12. Częstotliwość korzystania z transportu rowerowego w podróżach do Płocka mieszkańców Aglomeracji Płockiej w 2014 r.	37
Rysunek 13. Ogólna ocena systemu transportowego Aglomeracji Płockiej pod względem infrastruktury rowerowej w opinii mieszkańców OFAP w 2014 r.	37
Rysunek 14. Prognozowana zmiana liczby mieszkańców i miejsc pracy w rejonach komunikacyjnych Płocka.....	42
Rysunek 15. Liczba dojeżdżających do pracy do Płocka na 1 tys. mieszkańców w wieku 15-64 lata w powiatach sąsiadujących z powiatem płockim i gostyńskiem w 2011 r.	43
Rysunek 16. Czas dojazdu do Warszawy z gmin i miejscowości obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej w 2014 r.	46
Rysunek 17. Czas dojazdu do Torunia z gmin i miejscowości obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej w 2014 r.	47
Rysunek 18. Czas dojazdu do Łodzi z gmin i miejscowości obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej w 2014 r.	48
Rysunek 19. Ogólna ocena systemu transportowego Aglomeracji Płockiej pod względem stanu dróg głównych (wojewódzkich i krajowych) w opinii mieszkańców OFAP w 2014 r. n=1099	50
Rysunek 20. Przebieg planowanej obwodnicy północno-zachodniej Płocka.....	53
Rysunek 21. Ulice w Płocku, w których korki uliczne są szczególnie uciążliwe w opinii mieszkańców obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej w 2014 r.	54



Rysunek 22. Sytuacja na drogach OFAP w porannym (A) i popołudniowym (B) szczycie komunikacyjnym	55
Rysunek 23. Miejskie linie autobusowe i przystanki obsługiwane przez Komunikację Miejską Płock w 2012 r.	62
Rysunek 24. Ogólna ocena systemu transportowego Aglomeracji Płockiej pod względem funkcjonowania komunikacji miejskiej w Płocku w opinii mieszkańców OFAP w 2014 r.	63
Rysunek 25. Podmiejskie linie autobusowe i przystanki obsługiwane przez Komunikację Miejską Płock w 2012 r.	64
Rysunek 26. Organizacja systemu transportu zbiorowego w regionach miejskich – ujęcie modelowe.....	66
Rysunek 27. Liczba bezpośrednich połączeń oraz średni czas dojazdu z siedzib gmin OFAP do Płocka*	68
Rysunek 28. Ogólna ocena systemu transportowego Aglomeracji Płockiej pod względem funkcjonowania komunikacji dalekobieżnej w opinii mieszkańców OFAP w 2014 r.	69
Rysunek 29. Liczba bezpośrednich połączeń między siedzibami gmin OFAP a Warszawą oraz średni czas dojazdu komunikacją publiczną w 2014 r.	69
Rysunek 30. Priorytety rozwojowe obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej w opinii mieszkańców gmin obszaru funkcjonalnego w 2014 r.	76
Rysunek 31. Udział działań związanych z transportem wśród najważniejszych działań inwestycyjnych.....	78



Załącznik 1. Opisy Projektów

Tytuł Projektu: Utworzenie kompleksowej sieci komunikacyjnych ścieżek rowerowych w OFAP	
Priorytet inwestycyjny UE	<p>RPO Województwo Mazowieckie, PI. 4.5 Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu</p> <p>OŚ PRIORYTETOWA III Przejście na gospodarkę niskoemisyjną</p>
Charakterystyka Projektu:	<p>Projekt polega na budowie sieci powiązanych ze sobą ścieżek rowerowych w gminach obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej wraz z oznakowaniem. Ścieżki rowerowe będą pełniły funkcję komunikacyjną umożliwiającą mieszkańcom podróżowanie do miejsc pracy, szkół i usług stanowiąc alternatywę dla podróżowania transportem samochodowym. Przyczyni się to do zmniejszenia ruchu samochodowego na drogach i poprawy bezpieczeństwa dla rowerzystów.</p> <p>Projekt odpowiada na poniższe cele i priorytety Strategii:</p> <p>Cel strategiczny 2: Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przyrodnicze i społeczne</p> <p>Cele operacyjne:</p> <p>2.2 Zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego w gminach obszaru funkcjonalnego</p> <p>2.3 Wzrost wykorzystania transportu rowerowego w gminach obszaru funkcjonalnego</p> <p>Priorytety inwestycyjne</p> <p>G. Transport rowerowy</p>
Tryb realizacji projektu	Konkursowy
Okres realizacji projektu	2015–2020



Kwota planowanych wydatków w projekcie	12,5 mln zł
Typy działań przewidziane do realizacji w ramach projektu	<p>Zakres projektu obejmuje realizację następujących zadań:</p> <ol style="list-style-type: none">1) budowa ścieżek rowerowych2) budowa systemów odwadniających ścieżki rowerowe3) wykonanie oznakowania ścieżek <p>Działanie 1. Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 562 do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 555 (gmina Brudzeń Duży)</p> <p>Działanie 2. Budowa ścieżki pieszo-rowerowej przez miejscowość Nowe Miszewo – ul. Pałacowa (gmina Bodzanów)</p> <p>Działanie 3. Budowa ścieżki pieszo-rowerowej przez miejscowości Białobrzegi-Kępa Polska (gmina Bodzanów)</p> <p>Działanie 4. Budowa ścieżki pieszo-rowerowej Gąbin-Koszelówka (gmina Gąbin)</p> <p>Działanie 5. budowa ścieżki rowerowej w ciągu drogi nr 573 od miasta Gostynina (Zalesie) do miejscowości Skoki, w perspektywie połączenie gminy Gostynin z Gminą Szczawin Kościelny (gmina Gostynin)</p> <p>Działanie 6. Budowa ścieżki rowerowej w miejscowości Lucień wzdłuż drogi wojewódzkiej 573 (gmina Gostynin)</p> <p>Działanie 7. Budowa ścieżki rowerowej wraz z odwodnieniem w ciągu drogi wojewódzkiej nr 573 w miejscowości Kaleń (sieć ścieżek w kierunku- Gostynin) (gmina Szczawin Kościelny)</p> <p>Działanie 8. Budowa ścieżki rowerowej wraz z odwodnieniem w ciągu drogi wojewódzkiej nr 573 w miejscowości Szczawinek (sieć ścieżek w kierunku- Gąbin, Żychlin) (gmina Szczawin Kościelny)</p> <p>Działanie 9. Budowa chodnika i ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 567 relacji Staroźreby – Nowa Góra (gmina Staroźreby)</p> <p>Działanie 10. Budowa ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż drogi woj. nr 562 oraz połączenie z drogą woj. nr 559 (ul. Łączna) (gmina Stara Biała)</p>

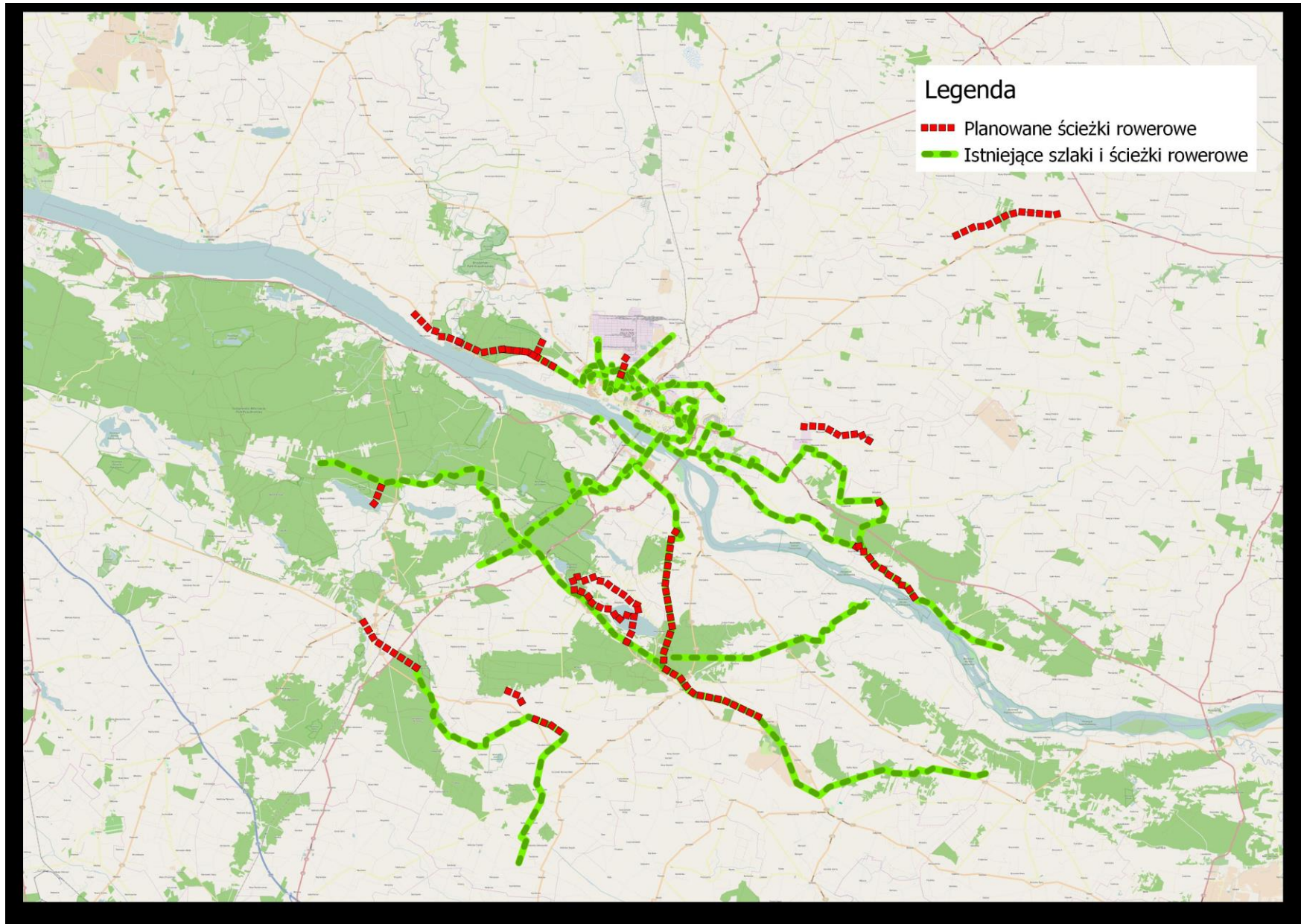


	<p>Działanie 11. Budowa ścieżki rowerowej w Płocku – przedłużenie ścieżki na ul. Przemysłowej – połączenie ścieżek w ulicach Gwardii Ludowej z dzielnicą przemysłową</p> <p>Działanie 12. Budowa ścieżek rowerowych na terenach wokół Jeziora Zdwojskiego (długość trasy 9,5 km) (gmina Łąck)</p> <p>Działanie 13. Ścieżka rowerowa Miszewko Strzałkowskie - Świącieniec wzdłuż drogi powiatowej (gmina Słupno)</p> <p>Działanie 14. Budowa ścieżki pieszo-rowerowej przy drodze wojewódzkiej 574 Gąbin-Dobrzyków-Płock (gmina Gąbin)</p> <p>Działanie 15. Budowa ścieżki pieszo-rowerowej przy drodze wojewódzkiej 577 Gąbin-Konstantynów (gmina Gąbin)</p>
Beneficjenci (podmioty uprawniane do wnioskowania)	Gminy należące do Obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej
Grupa docelowa	Mieszkańcy obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej
Partnerstwo	Tak
Produkty planowane do osiągnięcia w ramach projektu	<p>1) długość wybudowanych ścieżek rowerowych</p> <p>Wartość bazowa – 0 km (2014)</p> <p>Wartość docelowa – 25 km</p> <p>2) długość wyznaczonych ścieżek rowerowych</p> <p>Wartość bazowa – 0 km (2014)</p> <p>Wartość docelowa – 150 km</p>
Rezultaty planowane do osiągnięcia w ramach projektu	<p>1) udział mieszkańców dojeżdżających do pracy, szkoły lub do punktów usługowych rowerem zawsze, prawie zawsze lub często</p> <p>Wartość bazowa – 16,3% (2014)</p> <p>Wartość docelowa – 21,3%</p>
Struktura i	RPO WM 2014+ – OŚ PRIORYTETOWA III Przejście na gospodarkę niskoemisyjną



źródła finansowania	PI. 4.5 Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu
----------------------------	---

UWAGA: Przebieg inwestycji wybranych do sporządzenia dokumentacji technicznej w ramach Projektu został zamieszczony na poniższej mapie. Prezentuje ona powiązania planowanych odcinków ścieżek z istniejącymi ścieżkami oraz szlakami rowerowymi.





Tytuł Projektu: Utworzenie spójnego, zrównoważonego i interoperacyjnego systemu transportu zbiorowego w OFAP	
Priorytet inwestycyjny UE	<p>RPO Województwo Mazowieckie, PI. 4.5 Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu</p> <p>OŚ PRIORYTETOWA III Przejście na gospodarkę niskoemisyjną</p>
Charakterystyka Projektu:	<p>Projekt ten zrealizowany zostanie na obszarze gmin partnerskich OFAP i polegał będzie na integracji systemu transportu zbiorowego na tym terenie przez budowę węzłów przesiadkowych w peryferyjnych częściach Płocka (budowa i modernizacja infrastruktury przystankowej i parkingów typu P+R i B+R), poprawę funkcjonowania przewoźnika KM Płock (zakup i modernizacja taboru dla obsługi połączeń podmiejskich, budowa i modernizacja infrastruktury przystankowej poza miastem), rozszerzenie jego działalności w postaci tworzenia nowych linii komunikacyjnych (umowy z kolejnymi gminami). W zakres projektu wejdzie także przystosowanie infrastruktury przystanków i stacji kolejowych w OFAP dla ruchu pasażerskiego (budowa parkingów, stojaków na rowery, poprawa estetyki otoczenia, koordynacja połączeń z przejazdami pociągów). W ramach projektu usprawniony zostanie także system koordynacji połączeń i informacji pasażerskiej na obszarach podmiejskich w powiązaniu z planowanymi węzłami przesiadkowymi w Płocku i gminach sąsiadujących.</p> <p>Utworzenie sprawnego systemu transportu zbiorowego pozwoli na wzrost atrakcyjności obszaru przez ułatwienie poruszania się po nim osób przyjezdnych. W niektórych miejscowościach działania integrujące transport zbiorowy pozwolą na szybszy dojazd do Płocka, do czego również przyczyni się zmniejszenie zatłoczenia ulic dojazdowych do miast. Widoczny będzie przede wszystkim korzystny wpływ projektu na dostępność komunikacyjną miejscowości położonych peryferyjnie, a także wzrost możliwości wyboru środka podróżowania. Preferencja transportu kolejowego zapewni mieszkańcom miejscowości, przez które przebiega linia kolejowa szybki, tani i wygodny dojazd do Płocka. Zwiększone zostanie również bezpieczeństwo podróży i odciążenie głównych arterii komunikacyjnych, co zapewni swobodniejszy i bardziej komfortowy przejazd przez OFAP.</p> <p>Projekt odpowiada na poniższe cele i priorytety Strategii:</p> <p>Cel strategiczny 3: Wzrost wykorzystania transportu zbiorowego, w tym kolejowego, w lokalnych i regionalnych podróżach mieszkańców</p>



	<p>Cele operacyjne:</p> <p>3.1 Podniesienie jakości infrastruktury transportu publicznego i taboru autobusowego</p> <p>3.2 Rozwój i upowszechnienie systemu przesiadkowego</p> <p>3.3 Integracja przewozów w lokalnym i regionalnym transporcie zbiorowym</p> <p>Priorytety inwestycyjne</p> <p>E. Transport autobusowy</p> <p>F. Transport kolejowy</p> <p>H. Transport multimodalny</p>
Tryb realizacji projektu	Konkursowy
Okres realizacji projektu	2015–2025
Kwota planowanych wydatków w projekcie	102 mln zł
Typy działań przewidziane do realizacji w ramach projektu	<p>Działanie 1. Budowa węzłów przesiadkowych w Płocku (Radziwie, Winiary), Nowym Trzepowie, Maszewie Dużym i Słupnie lub Cekanowie</p> <p>Działanie 2. Budowa parkingów (w tym Park&Ride) w Płocku (Radziwie, Winiary), Nowym Trzepowie, Maszewie Dużym i Słupnie lub Cekanowie</p> <p>Działanie 3. Budowa parkingów Bike&Ride w Płocku: Dworzec kolejowy i autobusowy / ul. Fryderyka Chopina, Dawny dworzec autobusowy / al. Stanisława Jachowicza / Nowy Rynek, PKP Płock Radziwie</p> <p>Działanie 4. Budowa miejsc postojowych dla rowerów/stojaków na rowery przy następujących stacjach i przystankach kolejowych: Sierakówek, Gostynin, Rogożew, Łąck, Proboszczewice Płockie, Gozdowo</p> <p>Działanie 5. Estetyzacja otoczenia stacji i przystanków kolejowych: Sierakówek, Gostynin, Rogożew, Łąck, Proboszczewice Płockie, Gozdowo (budowa oświetlenia, ławek, wiat)</p>



	<p>Działanie 6. Modernizacja infrastruktury przystankowej w gminach obsługiwanych przez KM Płock</p> <p>Działanie 7. Koordynacja rozkładów jazdy pociągów, KM Płock i przewoźników lokalnych w węzłach przesiadkowych</p> <p>Działanie 8. Zakup 10 krótkich autobusów przeznaczonych do obsługi przewozów podmiejskich</p>
Beneficjenci (podmioty uprawniane do wnioskowania)	Gminy należące do Obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej
Grupa docelowa	Mieszkańcy obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej
Partnerstwo	Tak
Produkty planowane do osiągnięcia w ramach projektu	<p>1) Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej [km]</p> <p>Wartość bazowa – 0 km (2014)</p> <p>Wartość docelowa – 30 km</p> <p>2) Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej [szt.]</p> <p>Wartość bazowa – 0 (2014)</p> <p>Wartość docelowa – do ustalenia</p> <p>3) Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź” [szt.]</p> <p>Wartość bazowa – 0 (2014)</p> <p>Wartość docelowa – 100</p> <p>4) Liczba miejsc postojowych utworzonych na parkingach przy stacjach i przystankach komunikacji zbiorowej [szt.]</p> <p>Wartość bazowa – 0 (2014)</p> <p>Wartość docelowa – 200</p>



	<p>5) Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride” [szt.]</p> <p>Wartość bazowa – 0 km (2014)</p> <p>Wartość docelowa – 15</p> <p>6) Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride” [szt.]</p> <p>Wartość bazowa – 0 km (2014)</p> <p>Wartość docelowa – 500</p> <p>7) Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych [szt.]</p> <p>Wartość bazowa – 0 (2014)</p> <p>Wartość docelowa – 5</p>
Rezultaty planowane do osiągnięcia w ramach projektu	<p>Udział mieszkańców dojeżdżających do Płocka transportem zbiorowym</p> <p>Wartość bazowa – do ustalenia (2014)</p> <p>Wartość docelowa – 25%</p> <p>Liczba pasażerów KM Płock</p> <p>Wartość bazowa – 23,3 mln (2012)</p> <p>Wartość docelowa – 26,3 mln</p> <p>Liczba posiadaczy Płockiej Karty Regionalnej</p> <p>Wartość bazowa – informacje KM Płock (Karta Komunikacji Miejskiej)</p> <p>Wartość docelowa – do ustalenia na podstawie wartości bazowej</p>
Struktura i źródła finansowania	<p>RPO WM 2014+ – OŚ PRIORYTETOWA III Przejście na gospodarkę niskoemisyjną</p> <p>PI. 4.5 Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu</p>



Załącznik 2. Raport z przeprowadzonych konsultacji społecznych, w tym sposób zaangażowania lokalnych aktorów w realizację Strategii

2.1 CEL KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Proces tworzenia dokumentów strategicznych w istotny sposób różni się od projektów dotyczących opracowań o charakterze diagnostycznym. O ile w obu przypadkach wykonuje się pogłębioną analizę danych zastanych (desk research) oraz badania terenowe, o tyle w przypadku strategii elementem niezbędnym dla zapewnienia rzetelności jest położenie silnego akcentu na proces konsultacji społecznych. Pozwala to z jednej strony na skonsultowanie na ostatnim etapie proponowanych rozwiązań z rzeczywistymi odbiorcami dokumentów, z drugiej zaś – na stworzeniu wśród mieszkańców świadomości, że dokumenty te powstały przy ich współdziałaniu. Oba te aspekty sprawiają, że opracowane dokumenty strategiczne nie są oderwane od rzeczywistych problemów mieszkańców oraz stanowią istotny wkład w prowadzenie działań prorozwojowych w skali lokalnej lub regionalnej.

Zgodnie z założeniami Strategia Zrównoważonego Transportu OFAP podlegała szeroko zakrojonym konsultacjom społecznym przeprowadzonym w okresie październik 2014 - marzec 2015r.

2.2 PRZEBIEG KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Szeroko rozumiane konsultacje dokumentów rozpoczęły się w październiku 2014 r., gdy przeprowadzono badanie internetowe mieszkańców OFAP. Ankiety wypełniło łącznie 1140 osób, co przerosło zakładaną minimalną liczebność. Opinie z przeprowadzonego badania posłużyły do opracowania pierwszego projektu Strategii.

Następny etap konsultacji miał miejsce w listopadzie 2014 roku, gdy powstał pierwszy projekt Strategii. Wówczas zorganizowano warsztat dotyczący transportu, w którym udział wzięli wyznaczeni przez Urzędy Miast i Gmin pracownicy, którzy w największym stopniu znali omawianą problematykę i mogli w ten sposób reprezentować Partnerów. W trakcie kilkugodzinnego spotkania omówiono część diagnostyczną, drzewo celów oraz wypracowano pierwsze propozycje projektów zintegrowanych, które następnie zamieszczono w Strategii.

W proces konsultacji Strategii w dużym stopniu zaangażowani byli przedstawiciele Gmin, którzy opiniowali dokument w ramach posiedzeń Zarządu ZGRP, Zgromadzenia ZGRP, a także spotkań Zespołu Konsultacyjnego oraz Zespołu Projektowego. Każdemu z ww. gremiów na bieżąco w toku realizacji projektu prezentowano założenia Strategii, drzewo celów, projekty zintegrowane, a na dalszych etapach również wyniki konsultacji społecznych oraz ostateczną wersję dokumentu. W trakcie dyskusji towarzyszących prezentacjom zgłoszono wiele trafnych uwag i sugestii, które zostały uwzględnione na dalszych etapach prac nad dokumentem.

Kolejnym etapem konsultowania treści dokumentów było zgłoszenie uwag przez pracowników ZGRP, a w następnej kolejności – przez zewnętrznych ekspertów. W ich wyniku w pewnym stopniu zmodyfikowano drzewo celów oraz propozycje projektów zintegrowanych. W grudniu 2014 projekt Strategii trafił do eksperta Związku Miast Polskich, który przygotował recenzję dokumentu. Po uwzględnieniu uwag Strategia została rozesłana do Partnerów, spośród których wielu w trybie konsultacyjnym zgłosiło uwagi lub sugestie.



Po analizie wszystkich dotychczas zgłoszonych uwag i wynikających z tego modyfikacji dokumentu, projekt Strategii został umieszczony na stronie internetowej ZGRP, a następnie na stronach Partnerów. Konsultacje z mieszkańcami przebiegały w dniach 21.02 – 13.03.2015. Mieszkańcy mieli więc 21 dni na zgłaszanie uwag do wyłożonych dokumentów. Proces konsultacji społecznych przebiegał zgodnie z trybem określonym w dokumencie pn. „Zasady i tryb przeprowadzania konsultacji społecznych z mieszkańcami Gmin Członkowskich” przyjętym uchwałą przez Zgromadzenie ZGRP.

Równocześnie rozpoczęto organizację spotkań konsultacyjnych dla mieszkańców oraz innych odbiorców Strategii. Odbyły się one:

- ➔ 9 marca 2015 w Gostyninie,
- ➔ 10 marca 2015 w Płocku,
- ➔ 11 marca 2015 w Gąbinie,
- ➔ 12 marca 2015 w Drobinie,
- ➔ 12 marca 2015 w Wyszogrodzie.

Zgodnie z przyjętymi założeniami spotkania rozpoczynały się o różnych porach: najwcześniej o 10:30, zaś najpóźniej o 16:00.

Zaproszenia na spotkania zostały rozesłane do wszystkich Gmin OFAP (także spoza ZGRP), imiennie zaproszono Prezydenta Płocka, Burmistrzów, Wójtów, a także radnych, przedstawicieli organizacji pozarządowych, rad osiedli, szkół, bibliotek, zrzeszeń pracodawców itd. Zaproszenia do udziału w spotkaniach skierowane do wszystkich odbiorców Strategii zostały zamieszczone na stronach ZGRP oraz Partnerów. Proces zapraszania został wsparty przez ZGRP, który rozesłał wiadomości telefoniczne (sms) do mieszkańców znajdujących się w bazie będącej w posiadaniu Związku.

Spotkania z mieszkańcami rozpoczynały się od strategii, a następnie oddawano głos uczestnikom. W tym czasie odpowiadano na pytania z sali, wyjaśniano wątpliwości oraz zachęcano do zgłaszania uwag na wyłożonych formularzach. W spotkaniach wzięło udział łącznie 60 osób.

Przez cały okres trwania konsultacji społecznych istniała możliwość zgłaszania uwag drogą elektroniczną (mailowo), faksem lub osobiście. W tym celu na stronach ZGRP oraz Partnerów obok projektu Strategii zamieszczono także formularze, na których można było zgłaszać swe uwagi.

Zgodnie z założeniami metodologicznymi równoległe do spotkań z mieszkańcami, przeprowadzono badanie telefoniczne wśród 40 przedstawicieli organizacji pozarządowych działających na terenie OFAP oraz 50 przedsiębiorców. W trakcie rozmów pytano o postulowane zapisy związane ze Strategią Zrównoważonego Transportu. W trakcie całego procesu uzgadniania dokumentów sektorowych przeprowadzono także wywiady pogłębione z organizacjami pozarządowymi, przedsiębiorcami oraz ekspertami dziedzinowymi.

Łącznie Strategia poddana była opiniowaniu przez 1397 osób, w tym:

- > mieszkańców biorących udział w badaniu ankietowym,
- > członków Zespołu Projektowego,
- > członków Zespołu Konsultacyjnego,
- > członków Zarządu ZGRP,
- > przedstawicieli Gmin w Zgromadzeniu ZGRP,
- > eksperta Związku Miast Polskich,
- > przedsiębiorców biorących udział w badaniu ankietowym,
- > organizacje pozarządowe biorące udział w badaniu ankietowym,
- > ekspertów zewnętrznych ZGRP,
- > mieszkańców biorących udział w spotkaniach konsultacyjnych,
- > przedstawicieli Partnerów biorących udział w warsztatach.



2.3 PODSUMOWANIE UWAG Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Każda zgłoszona uwaga została zamieszczona w tabeli, a następnie poddana analizie przez autorów Strategii. Większość z nich została uwzględniona, zaś w przypadku, gdy była ona niezasadna bądź jej uwzględnienie nie było możliwe, wyjaśniano przyczyny.

Najistotniejsze uwagi dotyczyły braku odniesienia do konieczności opracowania przez Starostwo Planu Transportowego dla Powiatu Płockiego oraz sugestii związanych z modyfikacją brzmienia misji. Inne związane były z zaproponowaną w Strategii implementację rozwiązań stosowanych w wielkich miastach, które w opinii autora uwagi nie znajdują zastosowania w Płocku. Wszystkie te uwagi zostały w całości lub częściowo uwzględnione.

2.4 UZGODNIENIA NA ETAPIE PROGNOZY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Zmodyfikowany na podstawie przeprowadzonych konsultacji społecznych projekt Strategii został przekazany wykonawcy Prognozy oddziaływania na środowisko. Szczegółowa analiza zapisów dokumentu oraz proponowanych na jego podstawie działań wykazała, że Strategia powinna zostać zrealizowana w zaproponowanym brzmieniu. Jako rekomendację dodano zapis: *„Poszczególne zadania przewidziane w „Strategii zrównoważonego transportu Aglomeracji Płockiej” należy realizować w sposób jak najmniej szkodzący środowisku – sposób ten musi być wnikliwie przeanalizowany na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (o ile będzie ona wymagana), z uwzględnieniem zaleceń wynikających z niniejszej oceny strategicznej”*.

Zgodnie z wymogami przeprowadzona Prognoza oddziaływania na środowisko wraz z dokumentem strategicznym została poddana konsultacjom społecznym skierowanym zarówno do mieszkańców, jak i jednostek samorządu terytorialnego oraz właściwych instytucji na szczeblu regionalnym (RDOŚ, PWIS).

Obwieszczenie o wyłożeniu do publicznego wglądu prognozy oddziaływania na środowisko wraz z projektem „Strategii Zrównoważonego Transportu Aglomeracji Płockiej” zostało opublikowane w dniu 22 kwietnia 2015 r. Termin na składanie uwag wyznaczono na 13 maja 2015 r., zapewniając wymagany termin 21 dni.

Informację o rozpoczęciu konsultacji oraz wyłożeniu do publicznego wglądu Prognozy oddziaływania na środowisko wraz z projektem Strategii, sposobach wnoszenia uwag i wniosków obwieszczone poprzez zamieszczenie na stronie internetowej Związku Gmin Regionu Płockiego oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie Związku, a także ogłoszono w prasie w Tygodniku Płockim. Zawiadomienia informujące o konsultacjach społecznych skierowane do Gmin członkowskich oraz Gmin ościennych, które znalazły się w strefie oddziaływań Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Płockiej, zostały rozesłane drogą elektroniczną, z prośbą o zamieszczenie ich w publicznie dostępnych miejscach tj. na stronie internetowej oraz na tablicach informacyjnych gmin.

Przez cały okres trwania konsultacji społecznych istniała możliwość zgłaszania uwag i wniosków w formie pisemnej na adres siedziby ZGRP, za pomocą komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich podpisem elektronicznym lub ustnie do protokołu w siedzibie Związku Gmin Regionu Płockiego.

Z wersją elektroniczną Prognozy oddziaływania na środowisko wraz z projektem „Strategii Zrównoważonego Transportu Aglomeracji Płockiej” oraz z formularzem konsultacyjnym dla Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Strategii, można było zapoznać się na stronie internetowej Związku Gmin Regionu Płockiego oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Związku. Wersje papierowe



wymienionych dokumentów były również dostępne do publicznego wglądu w siedzibie Związku Gmin Regionu Płockiego.

W wyniku konsultacji ze strony Urzędu Miasta Płocka zgłoszono 13 uwag dotyczących zmiany wybranych sformułowań, a także zawierających sugestie związane z usunięciem szczegółowych zapisów mówiących o rozwiązaniach z zakresu zarządzania wdrażaniem Strategii oraz wyboru instytucji odpowiedzialnych za ten proces. Wszystkie uwagi dotyczące zmiany sformułowań zostały wprowadzone do Koncepcji, a ponadto usunięto część wskazanych zapisów. W pozostałych przypadkach wyjaśniono, z jakiego powodu dana uwaga nie może zostać w pełni wprowadzona.

Opracowany projekt Strategii wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został przekazany Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie w celu zaopiniowania. Na podstawie analizy przekazanych materiałów RDOŚ zaopiniował Strategię pozytywnie.

Analogiczna prośba o opinię została do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego. Również w opinii PWIS Strategia spełnia wszelkie warunki stawiane tego typu dokumentom, w związku z czym została ona zaopiniowana pozytywnie.



Słownik pojęć

B+R – Bike&Ride; parking w systemie, który zakłada dojazd do granic miasta rowerem oraz kontynuowanie podróży do centrum komunikacją publiczną.

Droga ekspresowa – droga dwu- lub jednojezdniowa, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, na której skrzyżowania występują wyjątkowo, przeznaczona tylko do ruchu pojazdów samochodowych, z wyłączeniem czterokołowca⁵².

Droga rowerowa – droga lub jej część przeznaczona do ruchu rowerów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi. Droga dla rowerów jest oddzielona od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego⁵³. W opracowaniu termin „droga rowerowa” używany jest wymiennie z terminem „ścieżka rowerowa”.

Interoperacyjność – oznacza zdolność infrastruktury danego rodzaju transportu – wraz ze wszelkimi warunkami regulacyjnymi, technicznymi i eksploatacyjnymi – do umożliwiania bezpiecznych i nieprzerwanych przepływów ruchu, które spełniają wymagane osiągi dla tej infrastruktury lub tego rodzaju transportu⁵⁴.

P+R – Park&Ride (Parkuj i Jedź); parking w systemie, który zakłada dojazd do granic miasta samochodem oraz kontynuowanie podróży do centrum komunikacją publiczną.

Przepustowość infrastruktury – maksymalna liczba środków transportu, jakie mogą w jednostce czasu (w ciągu godziny, doby czy roku) przemieścić się przez określony element transportowej infrastruktury liniowej lub punktowej⁵⁵.

Sieć TEN-T – Transeuropejska Sieć Transportowa. Sieć bazowa TEN-T (ang. *core network*) obejmuje kluczowe elementy TEN-T – infrastrukturę wszystkich rodzajów transportu, inteligentne systemy transportowe oraz inne elementy niezbędne do efektywnego funkcjonowania systemu transportowego. Sieć kompleksowa TEN-T (ang. *comprehensive network*) obejmuje połączenia sieci bazowej oraz pozostałe, o charakterze uzupełniającym, zapewniające zrównoważoną dostępność do wszystkich regionów UE. Jej zadaniem jest zagwarantowanie dostępności do sieci bazowej⁵⁶.

Szlak rowerowy – w Strategii rozumiany jest jako trasa rowerowa o charakterze rekreacyjno-turystycznym. Szlak rowerowy może prowadzić istniejącymi drogami, których nawierzchnia nie musi być przystosowana do ruchu rowerowego.

Transport multimodalny – oznacza przewóz osób lub towarów, przy użyciu dwóch lub więcej rodzajów transportu⁵⁷.

⁵² Ustawa z dn. 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, Dz.U. 1997 nr 98 poz. 602.

⁵³ Ustawa z dn. 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, Dz.U. 1997 nr 98 poz. 602.

⁵⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE.

⁵⁵ Słownik pojęć Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

⁵⁶ Słownik pojęć Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

⁵⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE.



Woonerf – „ulica do mieszkania”. Sposób projektowania ulicy z zachowaniem jej funkcji komunikacyjnych czy parkingowych, jednak z dużym naciskiem na uspokojenie ruchu i nadaniem priorytetu pieszym i rowerzystom. Łączy ona funkcje ulicy, deptaku, parkingu, miejsca spotkań.

Zintegrowany system transportowy – to system, który optymalnie zaspokaja potrzeby transportowe. Polega on na powiązaniu działalności wszystkich gałęzi transportu w jedną całość zarówno pod względem wewnętrznym (tj. działalności międzygałęziowej), jak i zewnętrznym (tj. w stosunku do całej gospodarki i jej działów korzystających z transportu)⁵⁸.

⁵⁸ Słownik pojęć Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.