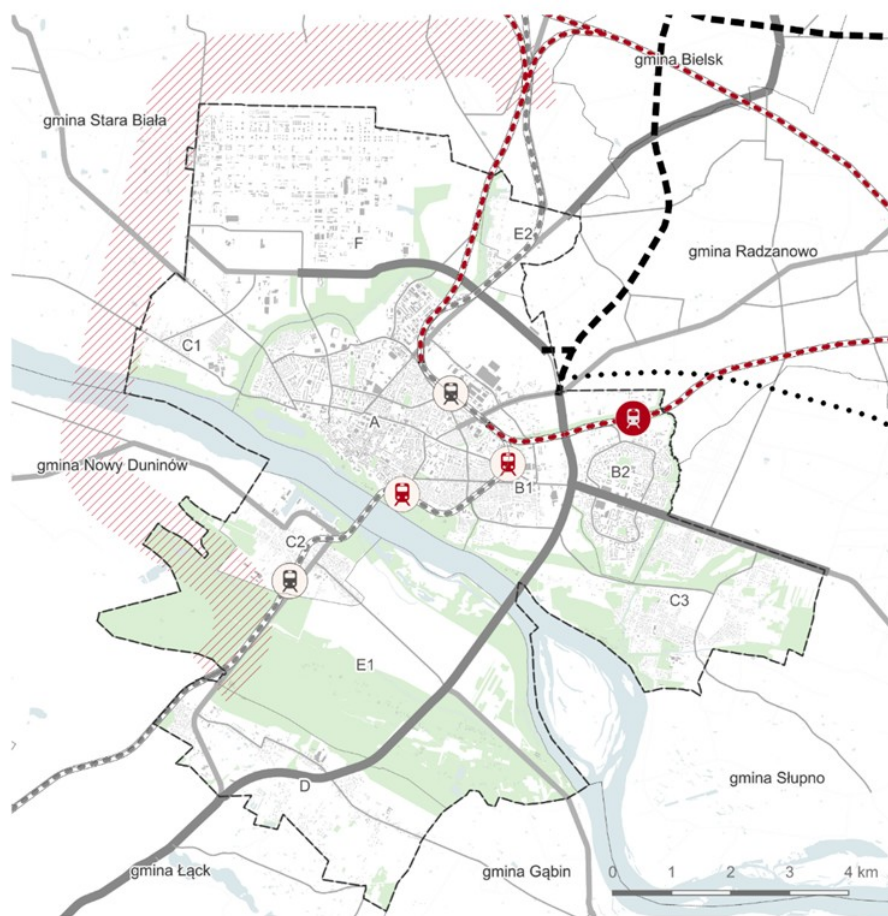


## ROZDZIAŁ III. Infrastruktura transportowa

**Mechanizmy rozwoju miast** determinowane są przede wszystkim stopniem bodźców życia gospodarczego, intensywnością jego kooperacji i lokalnymi przewagami konkurencyjnymi decydującymi o lokowaniu nowych podmiotów gospodarczych i wzroście lokalnych firm. Płock wewnętrznie ma bardzo dobrze rozwiniętą sieć drogową wraz z wewnętrzną obwodnicą, kierującą główny ruch do zakładów przemysłowych w północnej części miasta. Inaczej sprawa wygląda z połączeniami transportowymi zewnętrznymi. Ostatnią inwestycją zewnętrzną, przełomową z punktu widzenia transportu, była oddana do użytku sto lat temu linia kolejowa Kutno-Płock, która w chwili obecnej służy transportowi towarowemu. W międzyczasie powstały dwa mosty przez rzekę Wisłę i inwestycje oparte o jednojezdniowe drogi obsługujące ruch towarowy i osobowy, ale nie stanowiące nowej jakości podróży zewnętrznych. Planów nakreślających wizję nowych połączeń kolejowych do Warszawy lub dróg szybkiego ruchu nie udało się dotychczas zaprojektować. Problem transportowy Płocka najlepiej oddaje funkcjonowanie zarządu spółki ORLEN w Warszawie, a nie w siedzibie firmy w Płocku.

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

Ilustracja 3.1: Schemat powiązań zewnętrznych planowanych dla Płocka



Źródło: Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju Miasta Płocka do 2035+

## RAPORT O STANIE MIASTA PŁOCKA ZA 2024 ROK

Aktualnie postulowane dla Płocka **kluczowe zewnętrzne połączenia drogowe** to przede wszystkim realizacja drogi ekspresowej S10 wraz z włączeniem miasta, wpisanej do *Rozporządzenia o przebiegu autostrad i dróg ekspresowych*. Od czasu przyjęcia *Rozporządzenia* w tej sprawie, tj. 13 października 2015 r., Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad rozpoczęła przygotowania do uzyskania decyzji środowiskowej i wykonania dokumentacji projektowej. Równolegle swoje apele o realizację inwestycji drogi ekspresowej do władz centralnych kierowali Prezydent Miasta Płocka i Rada Miasta Płocka, w nich znajdowała się jednogłośnie rekomendacja Prezydenta Miasta Płocka i Rady Miasta Płocka dla wariantu bliżej Płocka. Rada Miasta Płocka przyjęła Uchwałę Nr 685/XXXIX/2022 w dniu 24 lutego 2022 r. w sprawie przyjęcia apelu do Prezesa Rady Ministrów, Ministra Infrastruktury i Parlamentarzystów Ziemi Płockiej, dotyczącego projektowania i budowy drogi ekspresowej S10 w bliskim sąsiedztwie miasta. Również na koniec kadencji 2018-2024 Rada Miasta przyjęła Uchwałę Nr 1054/LXI/2024 z dnia 25 stycznia 2024 r. w sprawie stanowiska dotyczącego przyspieszenia budowy drogi ekspresowej S10 w bliskim sąsiedztwie Płocka oraz budowy obwodnicy miasta w ramach nowego przebiegu drogi krajowej nr 60. W 2024 r. odbyły się w Płocku dwa spotkania konsultacyjne, 21 maja i 10 grudnia, na których dla Płocka zostały wskazane najkorzystniejsze warianty S10: W3 i W4. Miasto Płock postuluje również realizację włączenia drogi S10 poprzez nowy przebieg drogi krajowej nr 60 do węzła Otolińska. W 2024 r. trwały prace nad opracowaniem dokumentacji Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego wraz z uzyskaniem decyzji środowiskowych dla S10, które ma połączyć A1 w okolicach Włocławka z S7 poniżej Płońska. W ramach postępowania GDDKiA wybrało wykonawcę opracowania dokumentacji dla części II „Budowa drogi ekspresowej S10 na odc. od granicy województwa do DK50 i S50 na odc. od DK50 do S7”. Zakończenie tego etapu nastąpi w 2026 r. Zgodnie z informacją z GDDKiA, odcinek drogi krajowej nr 60 pomiędzy S10 a granicą miasta ma być zrealizowany w standardzie GP 2x2.

Działania modernizacyjne na sieci drogowej są podejmowane przez GDDKiA dla drogi krajowej nr 60 i 62. Odcinki tych dróg były remontowane na najbardziej zniszczonych fragmentach.

W 2018 r. zostało podpisane pierwotne porozumienie Miasta Płocka z Oddziałem GDDKiA w zakresie wspólnej rozbudowy drogi krajowej nr 62 na odcinku ul. Wyszogrodzkiej od al. Armii Krajowej do granicy miasta. Natomiast w toku prowadzonych rozmów w latach 2021 i 2022 Miasto Płock doszło do porozumienia z GDDKiA i Ministrem Infrastruktury co do zakresu prac, które będą obejmowały realizację układu dwóch jezdni z dwoma pasami ruchu na całej długości inwestycji. Na kluczowym odcinku miejskim, tj. od al. Armii Krajowej do ul. Harcerskiej, Miasto jest inwestorem. Rok 2024 przyniósł wypracowanie ostatecznej dokumentacji, która została złożona wraz z wnioskiem o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej przez Wojewodę Mazowieckiego. Drugi dwukilometrowy odcinek inwestycji, od ul. Harcerskiej do granicy miasta, będzie realizowany w zakresie funkcji Inwestora przez GDDKiA. Dla tego odcinka w maju 2024 r. decyzją Wójta Gminy Słupno stwierdzono brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Strony ustaliły, że zakres prac projektowych finansowany jest według zlecanego zakresu przez daną stronę, natomiast koszty dotyczące realizacji prac budowlanych będą ponoszone przez każdą ze stron według miejscowej własności: czyli za zakres inwestycji, która będzie miała miejsce na terenie miasta płaci Gmina Miasto - Płock, a na pozostałym terenie finansowanie leży po stronie Skarbu Państwa – GDDKiA.

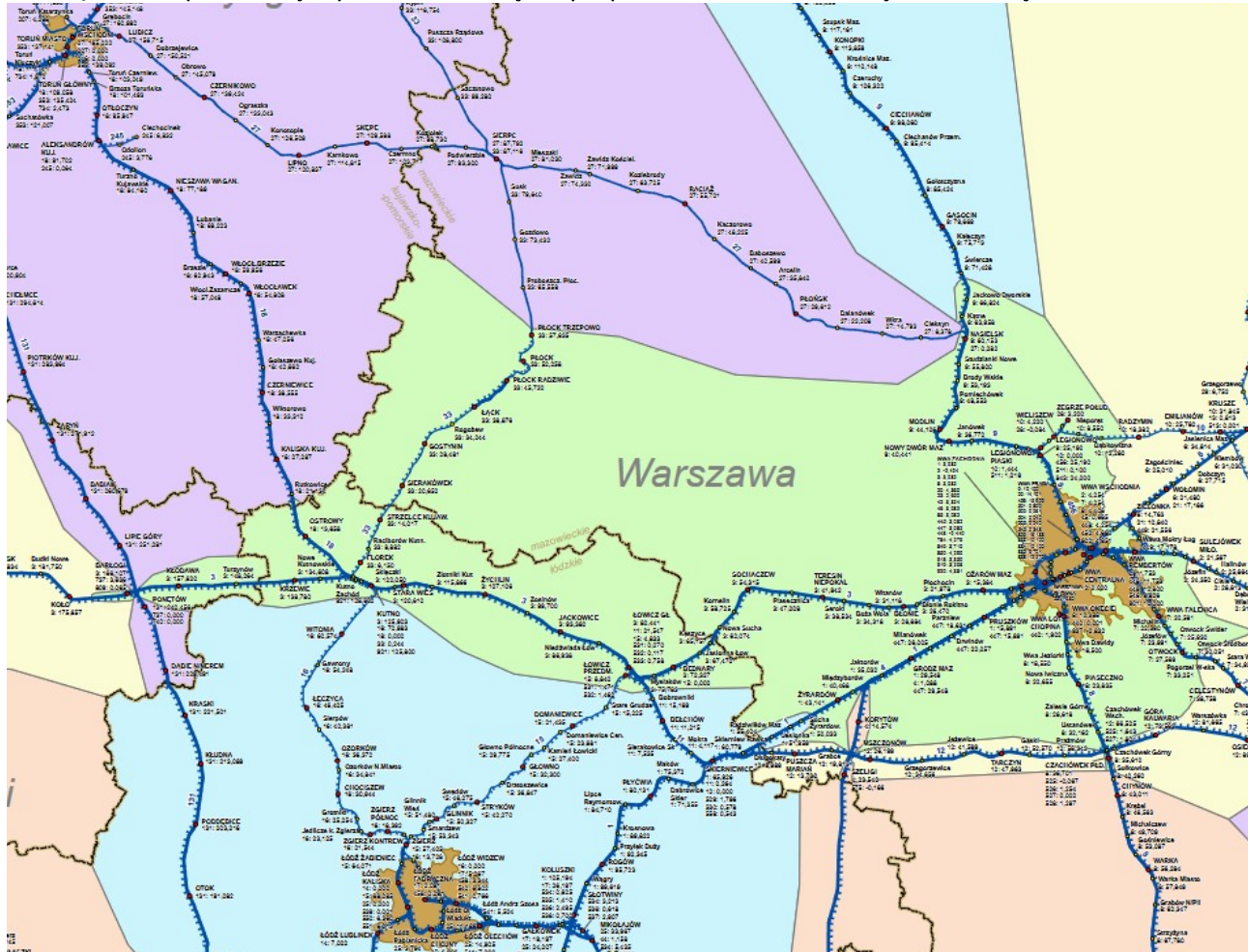
Miasto obsługiwane jest również przez sieć dróg wojewódzkich utrzymywanych przez Samorząd Województwa Mazowieckiego, które komunikują obszary podmiejskie w kierunku południowo-wschodnim (575), północno-wschodnim (567) i północno-zachodnim (559, 562). Drogi wojewódzkie funkcjonują jako drogi jednojezdniowe.

Uzupełnieniem sieci drogowej są połączenia zewnętrzne na drogach powiatowych i gminnych, pełniących rolę dróg zbiorczych i dojazdowych.

**Transport kolejowy**, obsługujący Płock, opiera się na jednej linii kolejowej nr 33 o znaczeniu państwowym, ale zelektryfikowanej tylko na kierunku południowym – do Kutna. Linia w kierunku północnym nie jest zelektryfikowana. Transport pasażerski na tej linii zapewniają Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o., operując przede wszystkim małymi szynobusami.

Koleje Mazowieckie zgodnie z rozkładem obowiązującym w 2024 r. oferowały w kierunku Sierpca 10 połączeń na dobę w godzinach 5:35–21:47 (czas podróży wynosi około 40 min). W pierwszej połowie 2025 r. prowadzone były prace utrzymaniowo-naprawcze i funkcjonowała komunikacja autobusowa zastępcza. W kierunku Kutna realizowano 14 połączeń na dobę w godzinach 5:05–22:31 (czas podróży wynosi od 34 min do około 50 min). Połączenie w kierunku Kutna uwzględnia również skład „Mazovia” bezpośrednio jadący do Warszawy Zachodniej, którego czas podróży znacznie się skrócił i wynosi obecnie 1 godz. 54 min. Na trasie operuje również skład KM „Mazoviak”, który pokonuje ten sam dystans o kwadrans dłużej (od poniedziałku do piątku). Oczekiwania pasażerów są jednak wysokie i konkurencyjność podróży innymi środkami transportu stanowi nadal alternatywę.

Ilustracja 3.2: Mapa linii kolejowych w Polsce zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w sąsiedztwie Płocka



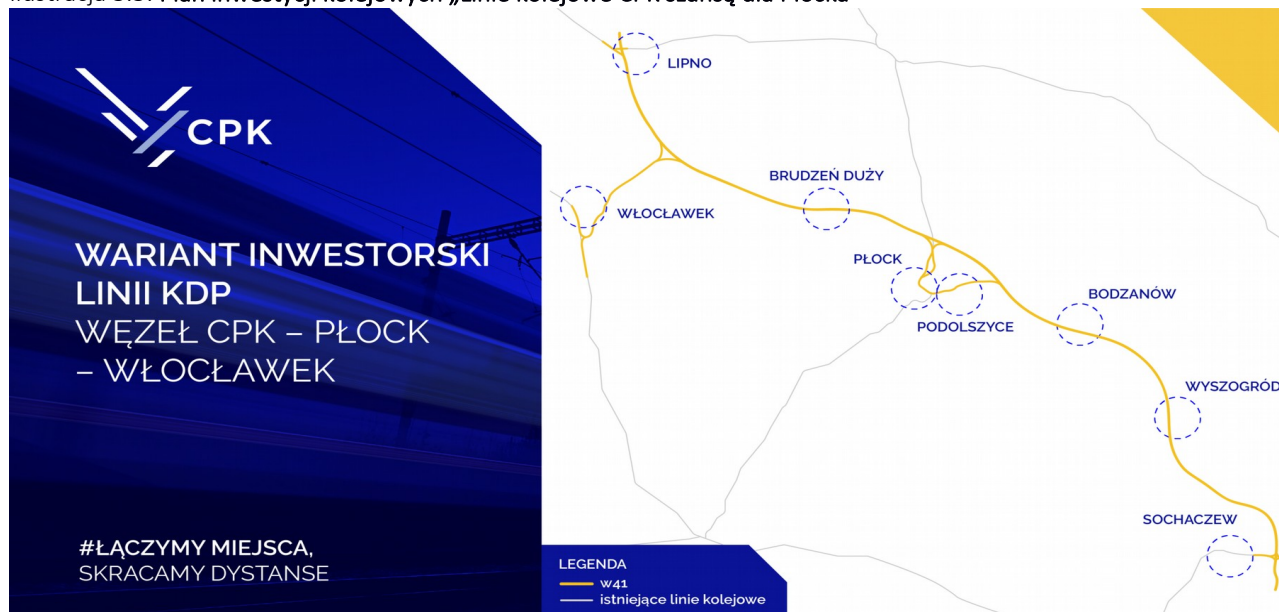
Źródło: <https://www.plk-sa.pl/o-spolce/biuro-prasowe/mapy>, dostęp 29.04.2025 r.

W 2021 r. pojawił się po raz pierwszy od 14 lat<sup>2</sup> pociąg dalekobieżny PKP – „Chemik” (1 para pociągów), który umożliwił dotarcie do Łodzi, Częstochowy, Katowic. Czas przejazdu do Katowic zajmuje IC 4 godz. 47 min. Od 2022 r. z Płocka można również podróżować nowym połączeniem TLK „Flisak” relacji Katowice–Płock–Gdynia. Z Płocka do Gdyni można dostać się w 4 godz. 57 min. Połączenia kolejowe bezpośrednie to dobra informacja dla wielu mieszkańców Płocka, jednak w porównaniu z samochodem osobowym, który dotrze 1,5 godziny szybciej, jest mniej atrakcyjną ofertą.

W zakresie połączenia kolejowego kluczową sprawą jest budowa linii w kierunku Warszawy, m.in. Płock – Modlin, oraz połączenie przez Centralny Port Komunikacyjny. Miasto Płock miało możliwość zapoznania się w lutym 2020 r., podczas konsultacji publicznych ogłoszonych przez CPK, z przebiegiem linii kolejowej dużych prędkości obsługującej miasto w ramach wstępnych koncepcji dotyczących komponentu kolejowego. W drugiej połowie 2022 r. odbyły się konsultacje społeczne. W konsultowanym opracowaniu wskazano dwa korytarze poprowadzenia torów przez miasto. Jeden ciąg kolejowy-wschodni, powyżej Podolszyc Północnych, wprowadza linię kolejową na istniejący dworzec PKP. Wariant zachodni rekomendowany do realizacji przez Spółkę CPK przewiduje przebieg wzdłuż istniejącej linii kolejowej nr 33 z odejściem wzdłuż planowanego przebiegu ul. Nowej Przemysłowej. Oddanie do użytku linii kolejowej na odcinku Włocławek – Płock – CPK początkowo planowano na 2029 r., ale obecnie CPK wskazuje już datę po 2035 r. W chwili obecnej opracowywany jest program Zintegrowanej Sieci Kolejowej, stworzony zostanie długoterminowy plan rozwoju sieci kolejowej w Polsce. Prowadzone analizy wskażą docelowy kształt infrastruktury transportowej, odpowiadający potrzebom ośrodków społecznych i gospodarczych kraju. W związku z tym ostateczny przebieg, jak i termin wykonania prac budowlanych linii do Płocka, zostanie ustalony w kontekście rozwoju całej sieci kolejowej w Polsce. Związane z tym prace analityczne potwierdzą do I kwartału 2026 r.

<sup>2</sup><https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/plock-od-stycznia-bezposredni-pociag-do-katowic-i-lodzi-99759.html>, dostęp 3.03.2021 r.

Ilustracja 3.3: Plan inwestycji kolejowych „Linie kolejowe CPK szansą dla Płocka”



Źródło: <https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/linie-kolejowe-cpk-szansa-dla-plocka>, dostęp 1.04.2025 r.

Wśród zewnętrznych połączeń komunikacyjnych dla miast i ich obszarów funkcjonalnych coraz ważniejszym elementem jest **transport lotniczy**. Płock nie posiada w swoich granicach portu lotniczego międzynarodowego. Z punktu widzenia obsługi miast lokalizacja portów lotniczych odbywa się w obszarach poza aglomeracjami miejskimi, z uwzględnieniem środowiskowych uwarunkowań, a także dobrej komunikacji kolejowej i drogowej.

Warszawskie Lotnisko Chopina, największy port lotniczy w Polsce, położone jest w odległości 130 km od Płocka, a czas podróży wynosi od 1 godz. 40 min do 2 godz. 50 min, w zależności od warunków drogowych. Bliżej Płocka – w odległości 70 km, czyli około 1 godz. podróży – znajduje się międzynarodowy Port Lotniczy Warszawa–Modlin w Nowym Dworze Mazowieckim. Lotnisko Warszawa–Modlin jest dostępne dla płocczan transportem drogowym, w tym połączeniami autobusowymi. Społeczność miasta silnie zabiega o realizację połączenia kolejowego właśnie na trasie Warszawa – Modlin – Płock – Toruń, co umożliwiłoby dogodny i szybki dojazd transportem zbiorowym.

W Płocku funkcjonuje obecnie lotnisko trawiaste obsługiwane przez Aeroklub Ziemi Mazowieckiej. Samorząd Płocka widzi możliwość budowy utwardzonego pasa startowego w celu uruchomienia lotniska typu General Aviation. Modernizacja lotniska w naszym mieście umożliwi obsługę taksówek powietrznych oraz uruchomienie lotów biznesowych, w tym także komunikujących z Modlinem, skąd możliwy będzie dalszy transport międzynarodowy. Urząd Miasta Płocka opracował dokumentację techniczną, która w 2022 r. uzyskała pozwolenie na realizację inwestycji lotniczej.

Tabela 3.1: Sieć dróg publicznych w Płocku w 2024 r.

| Kategoria drogi | Długość dróg w km |                             |
|-----------------|-------------------|-----------------------------|
|                 | ogółem            | w tym o nawierzchni twardej |
| Krajowe         | 32,00             | 32,00                       |
| Wojewódzkie     | 22,10             | 22,10                       |
| Powiatowe       | 47,10             | 47,10                       |
| Gminne          | 186,93            | 174,15                      |
| <b>Razem</b>    | <b>288,13</b>     | <b>275,35</b>               |

Źródło: Dane Miejskiego Zarządu Dróg w Płocku

**Infrastruktura transportowa w mieście** opiera się o układ ulic, ciągów pieszych i rowerowych, jedną linię kolejową oraz elementy obsługujące i towarzyszące temu systemowi. Komunikacji na obszarach osiedlowych i zamkniętych służą również drogi wewnętrzne, będące dojazdami do nieruchomości bądź parkingów.

W zakresie utrzymania dróg publicznych Miasto Płock realizuje zadania mające na celu utrzymanie właściwego stanu technicznego ulic, a także usprawnienie organizacyjne podnoszące bezpieczeństwo na drogach.

RAPORT O STANIE MIASTA PŁOCKA  
ZA 2024 ROK

Tabela 3.2: Przykłady działań realizowanych przez Miejski Zarząd Dróg w Płocku w zakresie utrzymania ulic w 2024 r.

| Działania                                                      | Dane                  |
|----------------------------------------------------------------|-----------------------|
| Powierzchnia remontów nawierzchni jezdni                       | 2 722 m <sup>2</sup>  |
| Ilość masy asfaltowej użytej do remontu nawierzchni            | 394 ton               |
| Powierzchnia remontów chodników                                | 591 m <sup>2</sup>    |
| Naprawa dróg tłuczniem betonowym                               | 1 500 m <sup>2</sup>  |
| Wykonanie -utwardzenie nawierzchni dróg gruntowych płytami MON | 570 m <sup>2</sup>    |
| Zamontowanie tarcz znaków drogowych                            | 286 szt.              |
| Zamontowanie słupków znaków drogowych                          | 383 szt.              |
| Tablice i tabliczki informacyjne                               | 73 m <sup>2</sup>     |
| Bariery przeszkodowe U-12                                      | 91 szt.               |
| Bariery energochłonne                                          | 328 mb                |
| Bariery typu olsztyńskiego                                     | 9 szt.                |
| Ograniczniki typu hol-separator                                | 158 szt.              |
| Montaż progów zwalniających                                    | 45 mb                 |
| Montaż wyspowych progów zwalniających (poduszki berlińskiej)   | 12 szt.               |
| Oznakowanie poziome ulic                                       | 40 493 m <sup>2</sup> |
| Odnowienie przejść dla pieszych P-10                           | 9 586 m <sup>2</sup>  |
| Wykonanie piktogramów B-20/C-12 z mas termoplastycznych        | 21 szt.               |
| Wymiana latarni i wkłady typu LED                              | 105 szt.              |
| Wymiana konsoli i modułów sygnalizacji świetlnej               | 31 szt.               |
| Zwalczanie śliskości                                           | 4 831 km              |
| Wymiana na nowe oprawy oświetleniowe typu LED                  | 38 szt.               |

Źródło: Dane Miejskiego Zarządu Dróg w Płocku

Powyższe działania bieżące przyczyniają się do prawidłowego utrzymania pasów drogowych i wpływają na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Poprawa jakości dróg w mieście następuje jednak przede wszystkim poprzez realizowanie **zadań inwestycyjnych**, które obejmują nie tylko naprawę nawierzchni, ale przede wszystkim poprawę infrastruktury technicznej znajdującej się w pasie drogowym, tj. sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej, sieci elektroenergetycznej czy oświetlenia ulicznego i sygnalizacji świetlnej. W 2024 r. największym zadaniem inwestycyjnym, które było realizowane przez Miejski Zarząd Dróg, była przebudowa ul. Przemysłowej na odcinku od ul. Tysiąclecia do ul. NSZ. Zadanie ma zostać ukończone w 2025 r. Ponadto wykonano przebudowy m.in. ulic Chopina, Na Skarpie i Lasockiego. Rozpoczęły się prace budowlane na ważnych odcinkach drogowych, takich jak ulice Browarna, Strzelecka, Powstańców Styczniowych, 8. Pułku Artylerii Lekkiej czy Maneżowej.

Sieć drogowa w 2024 r. była również rozbudowywana dzięki zadaniom realizowanym przez Urząd Miasta w szczególności w ulicach Liściastej i Podgórze. W 2024 r. wykonano roboty budowlane na osiedlu Radziwie związane z budową ul. Marynarskiej wraz z sięgaczami, sięgacza ul. Kapitańskiej i ul. Kotwicznej wraz z brakującą infrastrukturą. Zakończono budowę ul. Wiejskiej na Osiedlu Borowiczki. Rozpoczęła się przebudowa ul. Gronowej na osiedlu Wyszogrodzka. Funkcjonowanie dużych ośrodków miejskich wiąże się również z natężonym ruchem samochodowym, w tym ruchem tranzytowym. Z uwagi na specyfikę położenia Płocka nad rzeką ruch ten odbywa się przez dwa mosty: Most im. Legionów Piłsudskiego oraz Most Solidarności. Aby ruch tranzytowy nie przebiegał przez centrum miasta, budowane są obwodnice w ciągach dróg krajowych, często mające charakter drogi ruchu przyspieszonego. Spięcie obwodnicowe dróg krajowych w prawobrzeżnej części miasta i poprowadzenie ruchu do ul. Łukasiewicza, która komunikuje tereny przemysłowe miasta, w tym Zakład Produkcyjny ORLEN, pozwoliło na wpięcie w miejski układ drogowy poprzez węzły: Otołińska, Bielska, Przemysłowa, Długa i Łukasiewicza. Dla ruchu wewnętrznego Płocka otwarcie trasy obwodowej stanowi element skrócenia czasu podróży, np. dla mieszkańców podróżujących z Podolszczyzny w kierunku terenów przemysłowych, a tym samym odciąża ruch na głównych alejach miasta.

Ilustracja 3.4: Przebudowana ul. Fryderyka Chopina



Źródło: Urząd Miasta Płocka

Infrastrukturą obsługującą transport są również przestrzenie zabezpieczone pod **parkowanie** pojazdów samochodowych. Są to zatoki postojowe w pasach drogowych, dopuszczone do parkowania zgodnie z prawem o ruchu drogowym, a także parkingi. Miejsca postojowe realizowane są również przy nowo budowanych obiektach, tak aby zapewnić właściwą obsługę potrzeb mieszkańców w danym rejonie miasta. Zostały wykonane roboty budowlane związane z utwardzeniem płytami ażurowymi terenu przy ulicach Słodowej 2 i 4 oraz Bartniczej, a także utwardzono teren parkingu przy Szkole Podstawowej nr 15.

Ważnym elementem parkowania pojazdów w obszarze śródmieścia jest Strefa Płatnego Parkowania, która została wprowadzona w związku z deficytem miejsc postojowych w obszarze centralnym miasta i problemami z parkowaniem pojazdów. Uporządkowanie parkowania pojazdów przyniosło oczekiwaną rotację na miejscach parkingowych, a dodatkowo w dotychczas niezagospodarowanych obszarach pojawiły się parkingi obsługujące stałych klientów. Strefa płatnego parkowania dzieli się na strefy: SC, S2, S3 i S4. Opłaty za parkowanie pobierane są od poniedziałku do piątku w godzinach 8:00–17:00. Stawki za parkowanie zostały ustalone na dużo niższym poziomie niż regulacja ustawowa. Dodatkowo wprowadzono bezpłatne pierwsze 30 min oraz preferencyjne opłaty dla mieszkańców SPP, obniżono opłatę miesięczną i dzienną oraz stworzono możliwość opłacenia parkowania za pomocą aplikacji mobilnych, co sprawia, że płocka SPP jest przyjazna dla użytkowników. Należy zaznaczyć, iż Płock od czasu wprowadzenia SPP nie zmienił stawek opłat za parkowanie, które w chwili obecnej są na bardzo niskim poziomie w stosunku do innych miast, ale również w relacji do biletów jednorazowych komunikacji miejskiej. W 2024 r. podstawowy bilet jednorazowy komunikacji miejskiej był dwa razy droższy niż godzina parkowania w SPP.

Miasto Płock podejmuje działania, które mają zmniejszyć liczbę pojazdów indywidualnych, zajmujących przez cały dzień śródmiejskie przestrzenie. Jednym z głównych elementów oprócz SPP jest system parkingów P&R, z których największy zlokalizowany jest w rejonie cmentarza komunalnego. W 2021 r. parking buforowy, który wpisuje się również w system parkingów P&R(G), został oddany w sąsiedztwie ulic J. Kilińskiego/Norbertańska.

Istotnym elementem działań samorządu płockiego jest również **rozwój infrastruktury pieszej**, m.in. towarzyszący budowie dróg, remontom istniejących ciągów komunikacyjnych, a także wyznaczaniu przestrzeni wolnych od ruchu samochodowego. W tym zakresie w 2024 r. zrealizowano przede wszystkim budowę ciągu pieszego pomiędzy ulicami gen. Kleeberga i gen. Kutrzeby. Wykonano chodnik od Pasażu Paderewskiego do Szkoły Podstawowej nr 22, przy ul. Pszczelej 7, a także przy Szkole Podstawowej nr 3.

Ilustracja 3.5: Nowo wybudowany ciąg pieszy pomiędzy ulicami gen. Franciszka Kleeberga i gen. Tadeusza Kutrzeby



Źródło: Urząd Miasta Płocka

W podróżach po mieście płocczanie chętnie korzystają z **transportu rowerowego**, doceniając jego liczne zalety. Rozwojowi ruchu rowerowego sprzyjały działania podejmowane przez samorząd Płocka, przede wszystkim rozbudowa sieci dróg rowerowych. Nowe drogi rowerowe powstały w ulicach Przemysłowej i Góry. W trakcie opracowania były dokumentacje na kolejne odcinki dróg rowerowych. Długość dróg dla rowerów na koniec 2024 r. wyniosła w Płocku 75,6 km, co daje udział ponad 26% w długości dróg publicznych.

Miasto Płock wspiera również poruszanie się po mieście w ramach sieci wypożyczalni rowerów miejskich. W 2023 r. Miasto podpisało umowę z nowym operatorem rowerów, który złożył najkorzystniejszą ofertę w przetargu – Roovee. Na ulicach Płocka pojawiły się rowery Płockiego Roweru Miejskiego w nowej odsłonie. W 2024 r. funkcjonowało 31 stacji rowerowych i 310 rowerów w technologii 4G. We flocie rowerowej są również pojazdy z fotelikami dla najmłodszych. Nowe wypożyczalnie stanęły na pl. Dąbrowskiego przy Akademii Mazowieckiej i wieży ciśnień oraz w okolicy Centrum Aktywności Seniora przy ul. Otolińskiej 6. W 2024 r. odnotowano 147,8 tys. wypożyczeń. Dzięki wprowadzeniu nowych rowerów można było dowiedzieć się po raz pierwszy, ile kilometrów przejechali użytkownicy – 500,2 tys. km jest wynikiem dwukrotnie wyższym niż rok wcześniej. Biorąc pod uwagę, że do systemu zarejestrowało się 12,7 tys. użytkowników, można stwierdzić, że statystyczny użytkownik PRM pokonał średnio prawie 40 kilometrów w podróżach miejskich.

Płock włącza się w ogólnopolskie akcje służące zachęceniu mieszkańców do korzystania z rowerów w celach komunikacyjnych, rekreacyjnych czy turystycznych. Wśród nich można wymienić kampanię Rowerowy Maj – skierowaną do przedszkoli i szkół podstawowych, projekt Rowerowa Stolica Polski, którego pomysłodawcą i organizatorem jest Bydgoszcz – akcja polega na kręceniu kilometrów dla miast w oparciu o bezpłatną aplikację pod nazwą Aktywne Miasta, czy Europejski Tydzień Mobilności – największe coroczne wydarzenie poświęcone lokalnej promocji ekologicznego transportu miejskiego, obchodzone w Europie jako European Mobility Week (EMW), organizowane regularnie od 2002 r. z inicjatywy Dyrekcji Generalnej Komisji Europejskiej ds. Środowiska oraz ds. Mobilności i Transportu.

Warto dodać, iż w 2024 r. Płock otrzymał tytuł „Gmina Przyjazna Rowerzystom” w kategorii miast powyżej 100 tys. mieszkańców. Certyfikaty w ramach ogólnopolskiego konkursu przyznało Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze. Miasta zasługujące na wyróżnienie zgłaszali turyści kolarze, a ostatecznej oceny kandydatury dokonywało jury konkursu w oparciu o informacje dotyczące inwestycji oraz działań skoncentrowanych na turystyce rowerowej w roku 2023.

Dotychczas w Płocku funkcjonowały **systemy wypożyczeń hulajnóg elektrycznych**, których dostęp możliwy był za pomocą aplikacji. Upowszechnienie tego środka transportu sprawiło, że pojawiła się znaczna liczba użytkowników z uwagi na ich łatwiejszą dostępność. Hulajnogi elektryczne są pojazdami, które zostały usankcjonowane w przepisach ustawy prawo o ruchu drogowym, w tym również w zakresie sposobu ich pozostawiania w przestrzeniach miejskich. Miasto Płock nie wprowadzało dodatkowych restrykcji w zakresie parkowania hulajnóg elektrycznych, mając nadzieję, że ich użytkownicy będą przestrzegać obowiązujących przepisów, a pozostawione hulajnogi nie będą utrudniały poruszania się pieszym czy rowerzystom.

Ilustracja 3.6: Siódmy sezon działania Płockiego Roweru Miejskiego



Źródło: Urząd Miasta Płocka

W zakresie usprawnienia **mobilności miejskiej** Płock podjął wiele działań wpływających pozytywnie na dywersyfikację sposobów podróżowania, a także przyczyniających się do podniesienia jakości przestrzeni miejskiej. W 2022 r. zostało podpisane Porozumienie Samorządowe, które rozpoczynało prace nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka. Partnerami porozumienia są samorządy 7 gmin oraz powiat płocki, natomiast Płock pełni rolę lidera, któremu partnerzy powierzają koordynację prac nad dokumentem. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej został przyjęty Uchwałą Nr 961/LVI/2023 Rady Miasta Płocka z dnia 31 sierpnia 2023 r., a następnie był przyjmowany przez pozostałe samorządy. Warto dodać, że był to pierwszy SUMP w województwie mazowieckim.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka to koncepcja systemu transportowego, która wyznacza kierunki działań i przyszłej współpracy dla zrównoważonego rozwoju w dziedzinie mobilności. Przyjęty dokument zawiera katalog działań i projektów, które mają być realizowane przez samorządy i jest niezbędnym dokumentem w nowej perspektywie Unii Europejskiej 2021-2027 w zakresie aplikowania o środki dotyczące mobilności miejskiej. W 2024 r. Miasto Płock złożyło wniosek w ramach Priorytetu III – Fundusze Europejskie na rozwój mobilności miejskiej na Mazowszu, dotyczący budowy infrastruktury pieszej i rowerowej z dofinansowaniem w wysokości 66,9 mln zł.