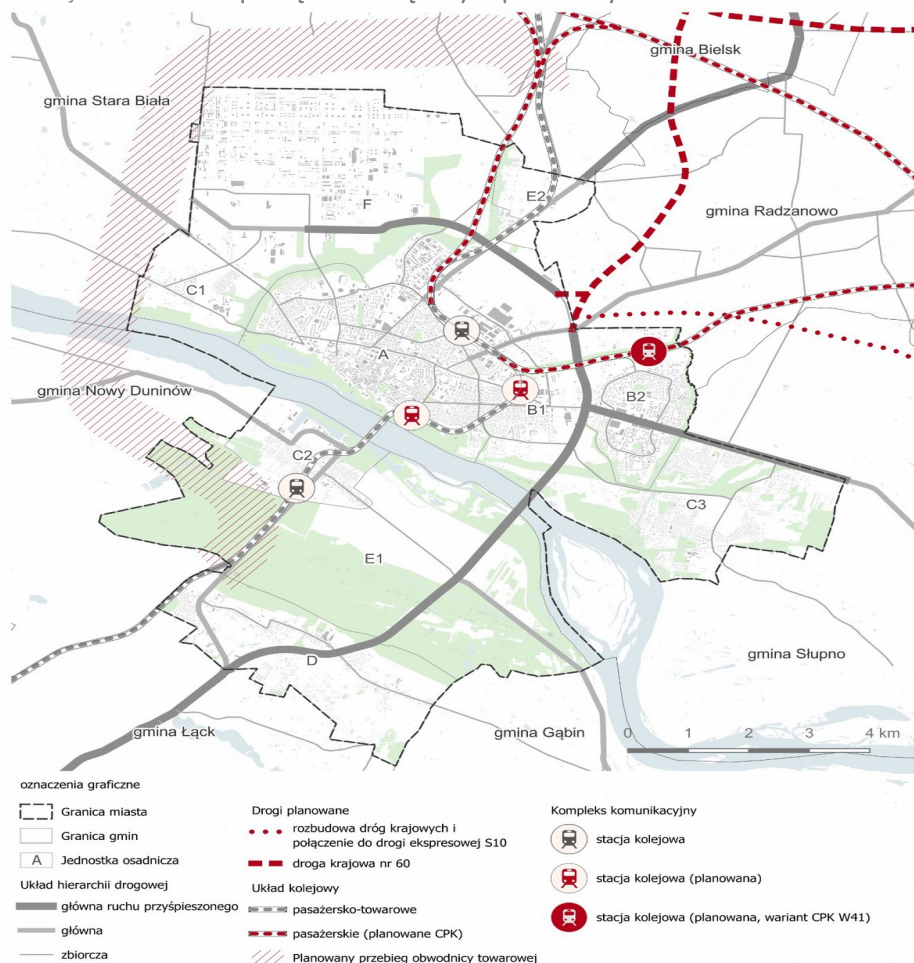


## ROZDZIAŁ III. Infrastruktura transportowa

**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 wizje 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. Na mapie głównej nie ma jednak kolei do Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Ilustracja 3.1: Schemat powiązań zewnętrznych planowanych dla Płocka



Źródło: Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta Płocka 2035+, s. 96

## RAPORT O STANIE MIASTA PŁOCKA ZA 2025 ROK

„Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta Płocka 2035+” wskazuje kluczowe dla kształtowania i funkcjonowania systemów transportowych miasta uwarunkowania zewnętrzne – regionalne i krajowe systemy transportowe, zarówno istniejące jak i planowane elementy tych systemów. Wskazane kluczowe kierunki zmian systemów transportowych w dokumentach wyższego rzędu oraz istotne dla ustaleń strategii rozwoju Płocka, to:

- ✘ zwiększanie spójności przez poprawę połączeń komunikacyjnych, w szczególności z Warszawą (budowa drogi ekspresowej S 10), i systemem autostrad oraz dróg ekspresowych (rozbudowa dróg krajowych DK 60 i DK 62) oraz powiązań regionalnych (przebudowy i rozbudowy dróg wojewódzkich nr 559 i nr 575);
- ✘ budowa przystanków kolejowych na terenie Płocka;
- ✘ eliminacja ruchu tranzytowego transportu towarowego, w szczególności RID (przewóz towarów niebezpiecznych) z centrum miasta, m.in. poprzez budowę kolejowej obwodnicy miasta;
- ✘ włączenie Płocka w sieć kolei dużych prędkości nową linią kolejową na kierunku Warszawa - Gdańsk;
- ✘ modernizacja linii kolejowej Kutno - Płock – Sierpc oraz dworców i przystanków kolejowych w celu zwiększenia atrakcyjności przewozów pasażerskich;
- ✘ wykorzystanie potencjału transportowego Wisły z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju przy uwzględnieniu ograniczeń wynikających z występowania obszarów Natura 2000;
- ✘ rozwój szlaków rowerowych wzdłuż Wisły z włączeniem do przystanków kolejowych.

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. Równoległe swoje apele o realizację inwestycji drogi ekspresowej do władz centralnych kierowali Prezydent Miasta Płocka i Rada Miasta Płocka – w nich znajdowała się jednogłośnie rekomendacja 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 przyśpieszenia 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.

Wnioski z II tury spotkań informacyjnych dotyczących preferencji społecznych wobec wariantów przebiegu drogi ekspresowej S10 wskazały, że wariant W4 został oceniony jako najbardziej akceptowany społecznie, uzyskując największe lub średnie poparcie w większości gmin, przez które przebiega projektowana droga ekspresowa.<sup>1</sup>

W 2025 r. trwało opracowanie dokumentacji studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego wraz 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 odcinku od granicy województwa do DK50 i S50 na odcinku od DK50 do S7”. Zakończenie tego etapu nastąpiło 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. W dniu 13 czerwca 2025 r. uzyskano Decyzję Wojewody Mazowieckiego o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla etapu I rozbudowy ul. Wyszogrodzkiej. 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.

<sup>1</sup> <https://cz2.s10a1-oaw.pl/spotkania-informacyjne-2/>, dostęp 26.04.2026 r.

## RAPORT O STANIE MIASTA PŁOCKA ZA 2025 ROK

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 właściwości: 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 2025 r. oferowały w kierunku Sierpca połączenia w godzinach 5:48–23:08 (czas podróży wynosił 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 4:24–23:02 (czas podróży wynosił 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”, „Wiślanin” i „Siemowit”.

Stacja Płock stanowi zmianę pociągu na linii Kutno-Sierpc, co wynika z braku elektryfikacji linii kolejowej w kierunku Sierpca.

Oczekiwania pasażerów są jednak znacznie wyższe i podróż innymi środkami transportu nadal stanowi alternatywę.

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 5 godz. 18 min. Od 2022 r. z Płocka można również podróżować nowym połączeniem TLK „Flisak” relacji Katowice–Płock–Gdynia. Z Płocka do Gdyni można dotrzeć w 4 godz. 56 min. Połączenia kolejowe bezpośrednio 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. Obecnie opracowywany jest program Zintegrowanej Sieci Kolejowej, co stworzony 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.

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 Płoczan 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.

---

<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.

**RAPORT O STANIE MIASTA PŁOCKA  
ZA 2025 ROK**

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 2025 r.

Kategoria drogi	Długość dróg w km	
	ogółem	w tym o nawierzchni twardej
Krajowe	32,0	32,00
Wojewódzkie	22,1	22,10
Powiatowe	47,9	47,90
Gminne	186,9	176,6
<b>Razem</b>	<b>288,9</b>	<b>278,6</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. Miasto realizuje zadania mające na celu utrzymanie właściwego stanu technicznego ulic, a także usprawnienie organizacyjne podnoszące bezpieczeństwo na drogach.

Tabela 3.2: Przykłady działań Miejskiego Zarządu Dróg w Płocku w zakresie utrzymania ulic w 2025 r.

Działania	Dane
Powierzchnia remontów nawierzchni jezdni	2 627 m <sup>2</sup>
Ilość masy asfaltowej użytej do remontu nawierzchni	174 ton
Powierzchnia remontów chodników	1 228 m <sup>2</sup>
Naprawa dróg tłuczniem betonowym	526 m <sup>2</sup>
Wykonanie -utwardzenie nawierzchni dróg destruktem	591 m <sup>2</sup>
Zamontowanie tarcz znaków drogowych	269 szt.
Zamontowanie słupków znaków drogowych	441 szt.
Tablice i tabliczki informacyjne	98 m <sup>2</sup>
Bariery przeszkodowe U-12	313 szt.
Bariery energochłonne	112 mb
Bariery typu olsztyńskiego	15 szt.
Ograniczniki typu hol-separator	197 szt.
Montaż progów zwalniających	45 mb
Montaż wyspowych progów zwalniających (poduszki berlińskiej)	18 szt.
Oznakowanie poziome ulic	28 173 m <sup>2</sup>
Odnowienie przejść dla pieszych P-10	10 161 m <sup>2</sup>
Wymiana latarni i wkłady typu LED	35 szt.
Wymiana konsoli i modułów sygnalizacji świetlnej	7 szt.
Zwalczanie śliskości	5 248 km

Źródło: Dane Miejskiego Zarządu Dróg w Płocku

## RAPORT O STANIE MIASTA PŁOCKA ZA 2025 ROK

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 2025 r. Miejski Zarząd Dróg zakończył przebudowę ul. Przemysłowej na odcinku od ul. Tysiąclecia do ul. NSZ, a także ulic: Strzelecka, Powstańców Styczniowych, 8. Pułku Artylerii Lekkiej czy Maneżowej. Realizacja nowych ulic zakończyła się również na osiedlu Skarpa: Małej, Konopnickiej i Tuwima. Zakończyły się także prace w ul. Browarnej na osiedlu Ciechomice. Osiedle Pradolina Wisły otrzymało przebudowaną ul. Nizinną.

Ilustracja 3.2: Przebudowane ulice Strzelecka i 8. Pułku Artylerii Lekkiej



Źródło: Urząd Miasta Płocka

Sieć drogowa w 2025 r. była również rozbudowywana dzięki zadaniom realizowanym przez Urząd Miasta, na przykład na osiedlu Imielnica ulice Podgórze i Liściasta. W 2025 r. zakończyła się przebudowa ul. Gronowej na osiedlu Wyszogrodzka, a na osiedlu Borowiczki zrealizowane zostały ulice Zakole i Żłota. Trwała przebudowa ulic Kopernika, Stodółkiewicza i Kolberga na osiedlu Międzytorze.

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, w tym Zakład Produkcyjny ORLEN, pozwoliło na wpięcie w miejski układ drogowy poprzez węzły: Otolińska, Bielska, Przemysłowa, Długa i Łukasiewicza. Dla ruchu wewnętrznego Płocka otwarcie trasy obwodowej stanowi element skrócenia czasu podróży, np. dla mieszkańców podróżujących z Podolszyc w kierunku terenów przemysłowych, a tym samym odciąża ruch na głównych alejach miasta.

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. W 2025 r. trwały prace budowlane związane z infrastrukturą parkowania pojazdów przy ulicy Kobylińskiego, na terenie po dawnej pływalni miejskiej. Miejsca postojowe będą służyły mieszkańcom osiedla Miodowa, klientom pobliskiego aquaparku, a także w okresie wzmożonego ruchu zapewnią możliwość obsługi pobliskiej nekropolii.

## RAPORT O STANIE MIASTA PŁOCKA ZA 2025 ROK

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 SPP jest przyjazna dla użytkowników. Należy zaznaczyć, iż Płock od czasu wprowadzenia SPP nie zmienił stawek opłat za parkowanie, które obecnie są na bardzo niskim poziomie w stosunku do innych miast, ale również w relacji do biletów jednorazowych komunikacji miejskiej. W 2025 r. podstawowy bilet jednorazowy komunikacji miejskiej był ponad dwa razy droższy niż godzina parkowania w SPP. Rada Miasta Płocka w październiku 2025 r. wprowadziła zmiany stawek parkowania w SPP w wysokości 4 zł za pierwszą godzinę, przy dziennej stawce wynoszącej 30 zł, które wchodzi w życie od 1 stycznia 2026 r. Wprowadzone stawki za godzinę parkowania są nadal niższe niż podstawowy bilet autobusowy w strefie miejskiej.

Miasto 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 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 2025 r. zrealizowano przede wszystkim przebudowę chodnika w al. Armii Krajowej po stronie wschodniej osiedla Podolszyce Północ. Wykonano chodniki w ulicach: Lachmana, Rembieliskiego, Słodowej, Polskiego Czerwonego Krzyża/Honorowych Dawców Krwi, Stommy/Sienkiewicza, Jaśminowej, Obrońców Westerplatte, Kolegialnej i Parku Północnym.

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. Ich długość na koniec 2025 r. wyniosła 75,8 km, co daje udział ponad 26% w długości dróg publicznych.

Ilustracja 3.3: Stacja Płockiego Roweru Miejskiego przy pl. Dąbrowskiego



Źródło: Urząd Miasta Płocka

## RAPORT O STANIE MIASTA PŁOCKA ZA 2025 ROK

Płock realizuje także projekt „Rozwój infrastruktury mobilności indywidualnej na terenie Miasta Płocka”, który podczas aplikowania zajął pierwsze miejsce na liście projektów zgłoszonych do dofinansowania w ramach programu „Fundusze Europejskie na rozwój mobilności miejskiej na Mazowszu”. Pozwoli to na realizację nowych odcinków dróg. Nowa droga rowerowa w ramach tego projektu powstała już w ul. Góry. Szczególnym przedsięwzięciem jest natomiast budowa kładki pieszo-rowerowej przy Moście im. Legionów Piłsudskiego łączącej dwa brzegi Wisły. W 2025 r. trwały przygotowania do postępowań w ramach zamówień publicznych na realizację tego projektu.

Miasto wspiera również poruszanie się po mieście w ramach sieci wypożyczalni rowerów miejskich. W 2023 r. podpisana została umowa z operatorem rowerów, który złożył najkorzystniejszą ofertę w przetargu – Roovee. W 2025 r. funkcjonowało 31 stacji rowerowych i 310 rowerów w technologii 4G. We flocie rowerowej są również pojazdy z fotelikami dla najmłodszych. W sumie w 2025 r. odnotowano 82,3 tys. wypożyczeń. Dzięki wprowadzeniu nowych rowerów można było określić ile kilometrów przejechali użytkownicy – 292,8 tys. km, co oznacza, że podróż rowerowa realizowana była przeciętnie na dystansie 3,5 km. W systemie przybyło 35% użytkowników i było ich już 17,2 tys.

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.

W poprzednich latach w Płocku funkcjonowały **systemy wypożyczeń hulajnog elektrycznych**, których dostęp możliwy był za pomocą aplikacji. Hulajnogi na minuty nie były dostępne do wypożyczenia na terenie miasta w 2025 r. 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 nie wprowadzało dodatkowych restrykcji w zakresie parkowania hulajnog elektrycznych, mając nadzieję, że ich użytkownicy będą przestrzegać obowiązujących przepisów, a pozostawione hulajnogi nie będą utrudniały poruszania się pieszym czy rowerzystom.

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 (SUMP). Partnerami porozumienia są samorządy siedmiu 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 2025 r. Miasto Płock otrzymało dofinansowanie 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.