

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



# Mobilność w Płocku i okolicy

Wyniki ankiety z czerwca 2022 – Aktywne i ekologiczne środki transportu

70

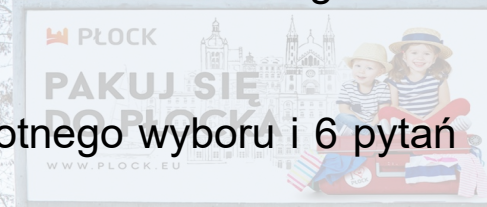
## Wstęp do ankiety mobilnościowej

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

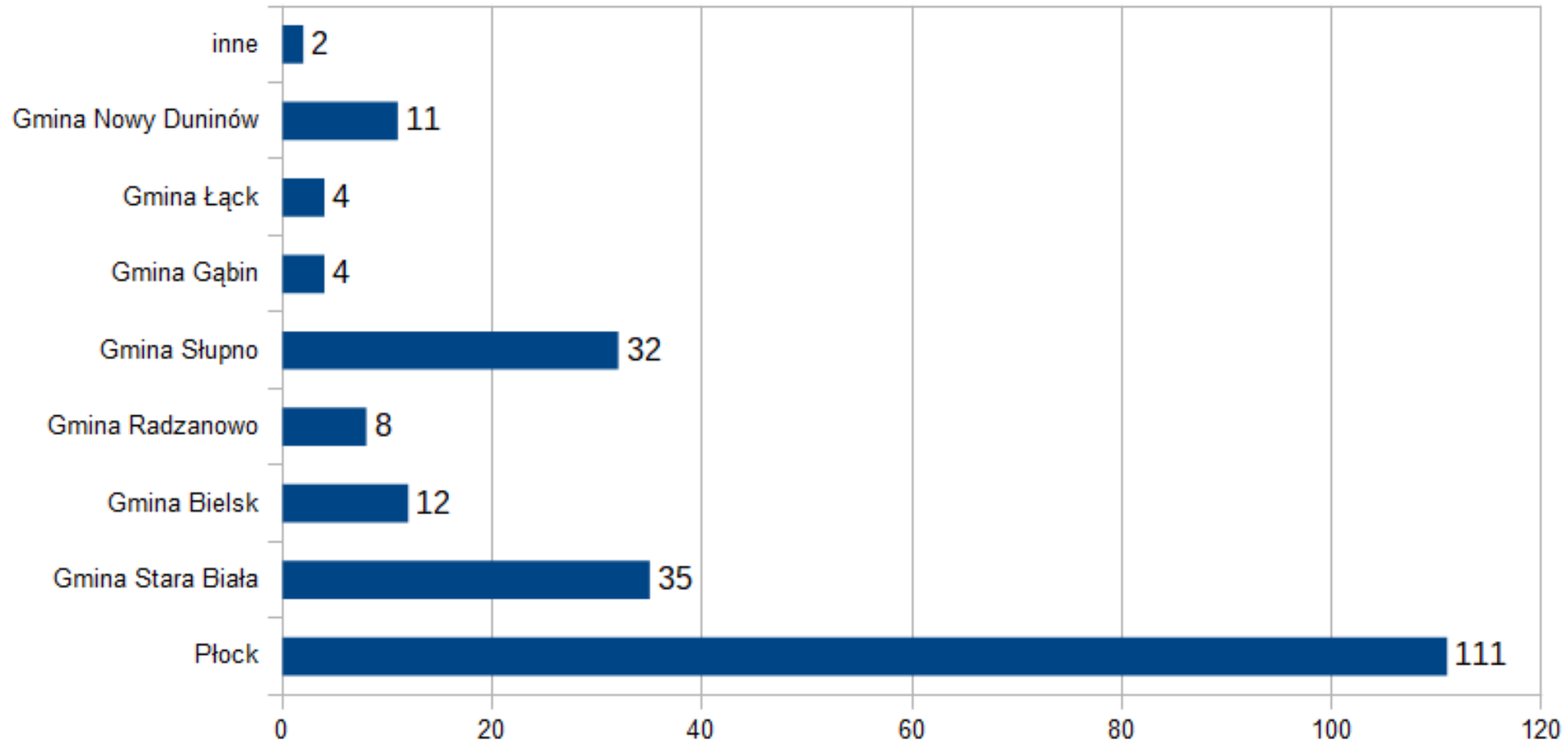
Ankieta zawierała 11 pytań, w tym 5 obowiązkowych pytań zamkniętych wielokrotnego wyboru i 6 pytań otwartych.

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

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



### Jakie jest Twoje miejsce zamieszkania?



## W okresie od MAJA do PAŹDZIERNIKA jak podróżujesz?

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

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

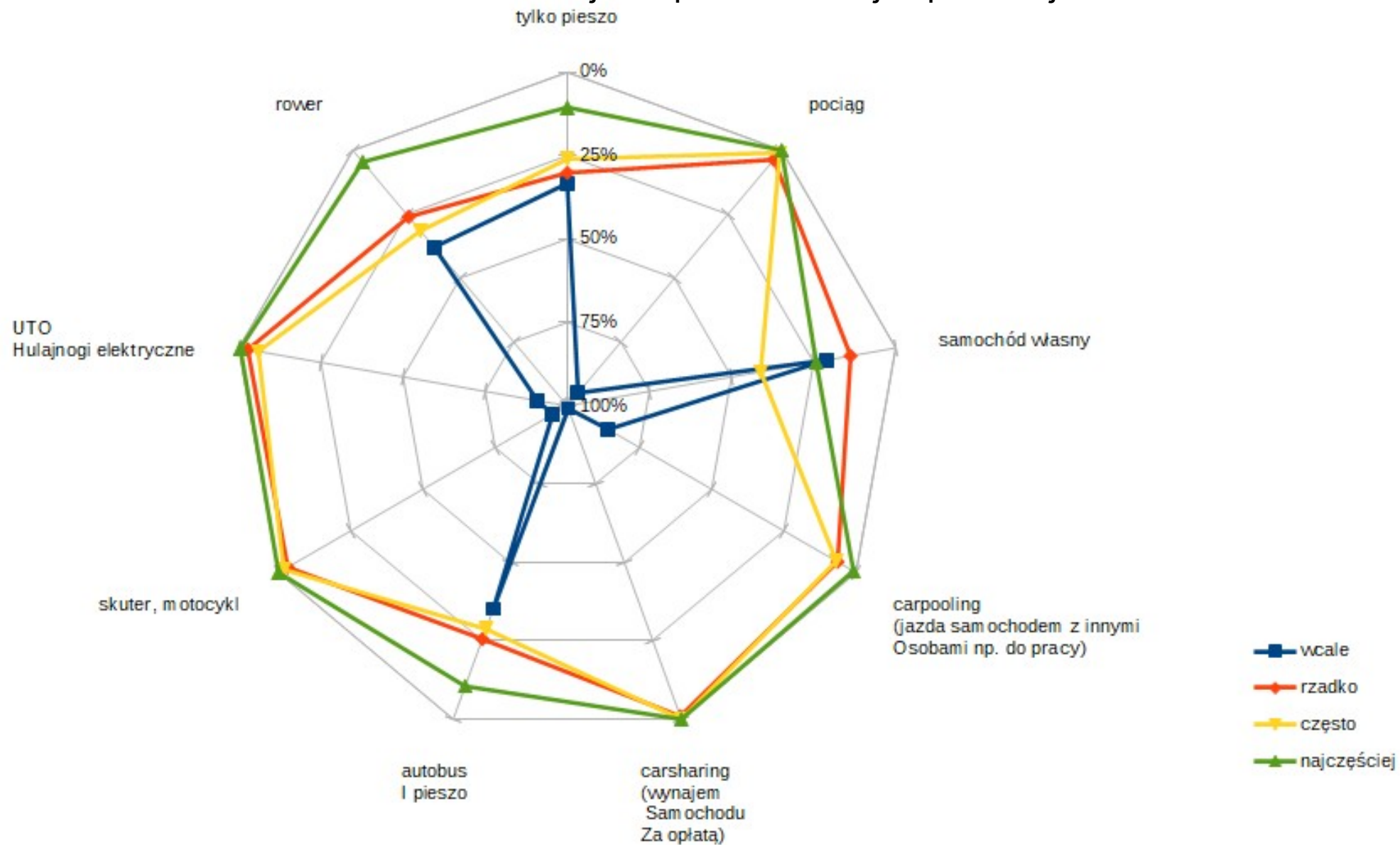
Podróże **autobusem oraz pieszo** kształtują się podobnie jak same podróże piesze: 11% przemieszcza się tak najczęściej, 29% często, 26% tylko 1 lub 2 razy w tygodniu, a 35% korzysta z innych środków transportu.

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

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

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

# W okresie od maja do października jak podróżujesz?



# Jak oceniasz jakość obecnej INFRASTRUKTURY PIESZEJ?

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

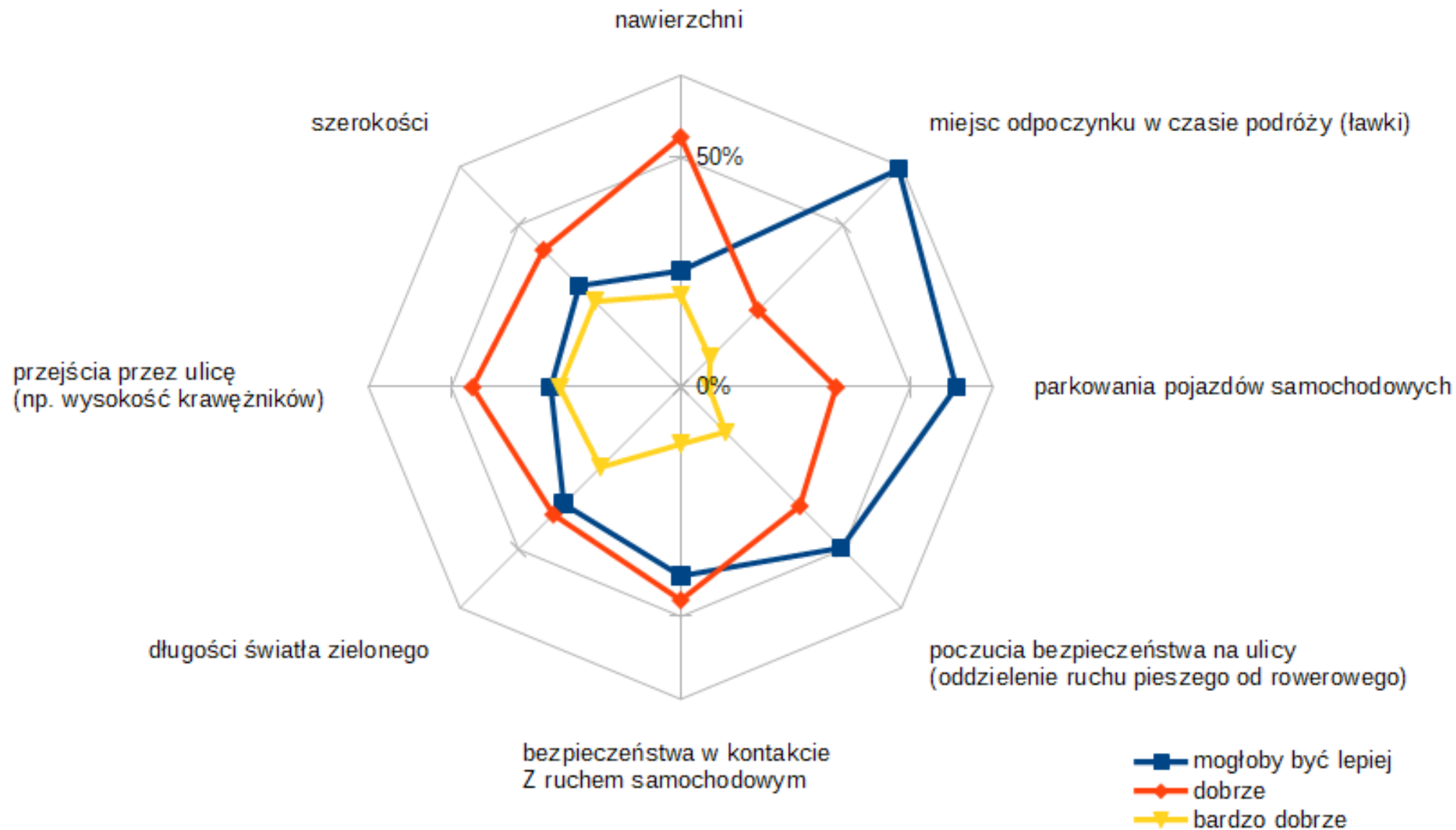
42% osób uważa, że aktywne podróżowanie pieszo mogłoby być dużo przyjemniejsze po zwiększeniu ilości miejsc do odpoczynku w czasie podróży (67% głosów) oraz ograniczenia i zmiany sposobu parkowania pojazdów samochodowych (60%).

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

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

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

# Jak oceniasz jakość obecnej INFRASTRUKTURY PIESZEJ pod względem:



## Jak oceniasz jakość obecnej INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ?

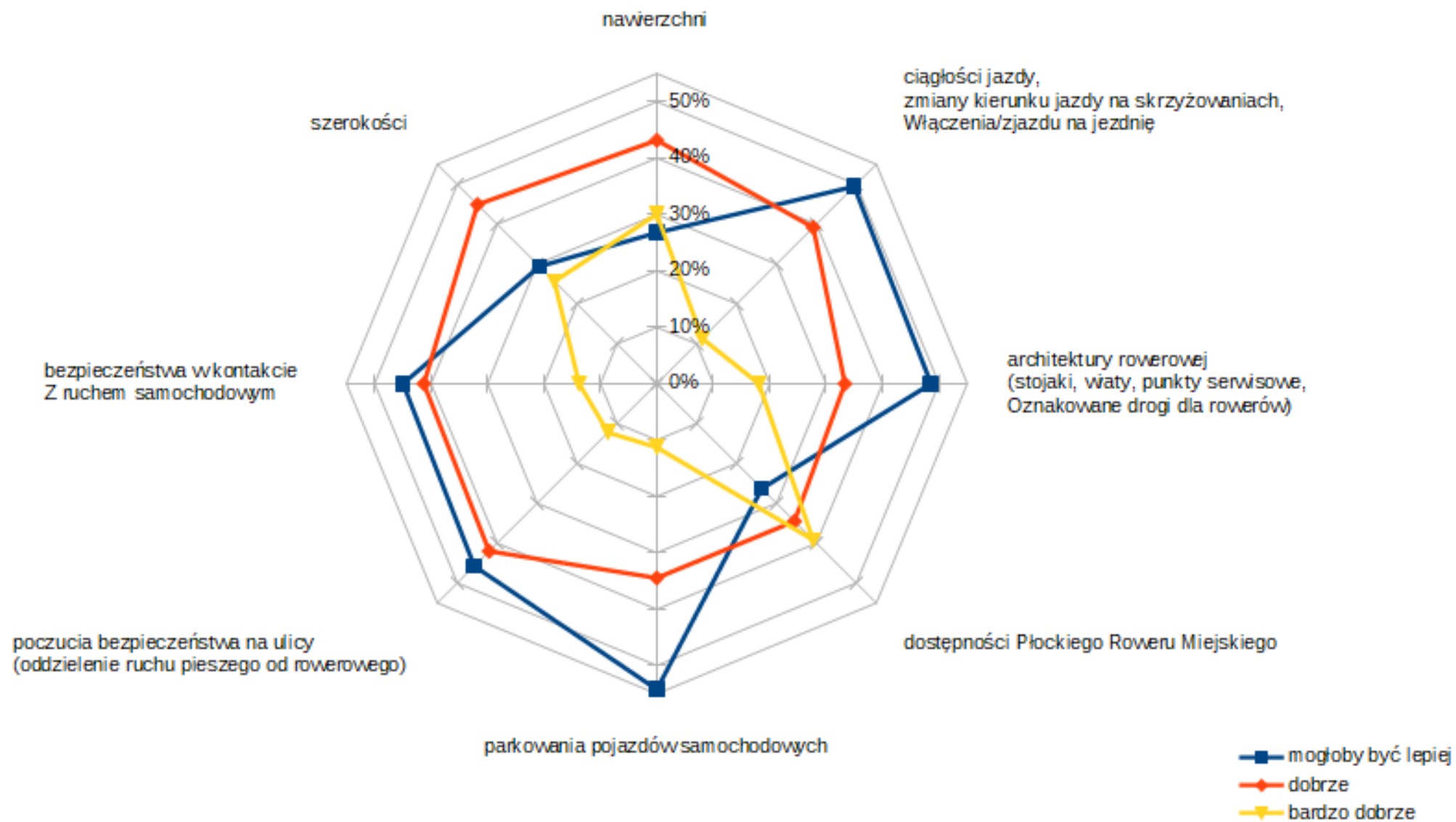
20% badanych jest bardzo zadowolona z jakości obecnej infrastruktury rowerowej. Ankietowani najlepiej oceniają dostępność Płockiego Roweru Miejskiego (39% głosów), nawierzchnię (30%) oraz szerokość ścieżek rowerowych (26%).

39% ankietowanych oceniło jakość obecnej infrastruktury rowerowej jako wystarczającą.

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

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

## Jak oceniasz jakość obecnej INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ pod względem:



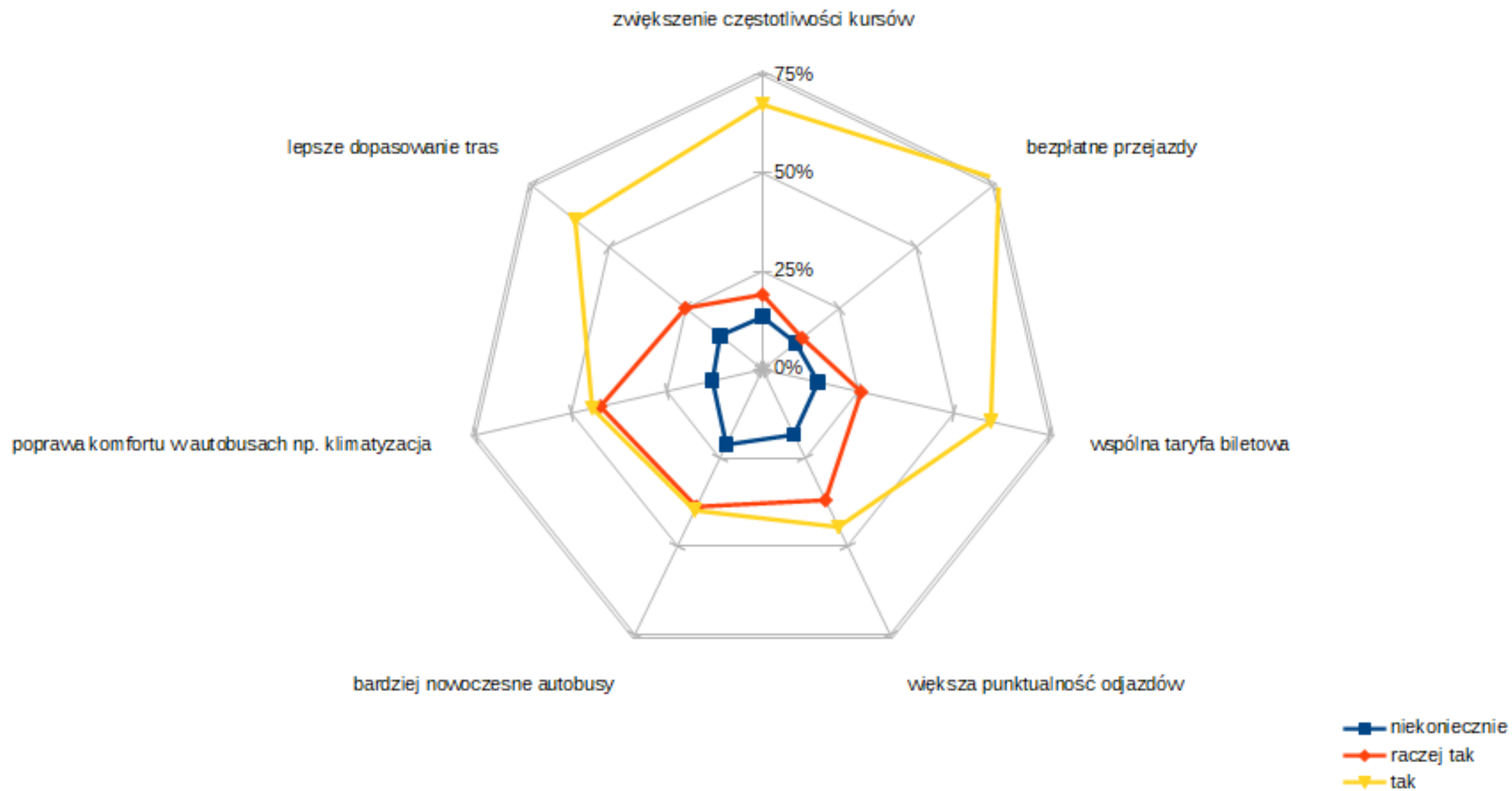
## Co i w jakim stopniu zachęciłoby Ciebie do skorzystania z autobusu Komunikacji Miejskiej?

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

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

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

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



## Gdzie wg. respondentów brakuje dróg rowerowych i chodników.

Ankietowani wskazali głównie na brak ścieżek rowerowych zarówno w Płocku jak i w gminach sąsiednich. W Płocku najwięcej głosów zyskała ul. Wyszogrodzka w kierunku Imielnicy, gdzie brak zarówno ścieżki rowerowej jak i odpowiednich chodników. Również w centrum Płocka oraz przy drodze do PKN Orlen brak jest ścieżek rowerowych. Jako następne miejsce ankietowani podali Obwodnicę Północno-Zachodnią, w szczególności drogę z Grabiny do Mostu Solidarności oraz ulicę Żyzną na Podolszycach Północnych. Badani wskazują także na konieczność uzupełnienia ścieżek rowerowych na Radziwiu oraz na Moście Legionów Piłsudskiego.

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

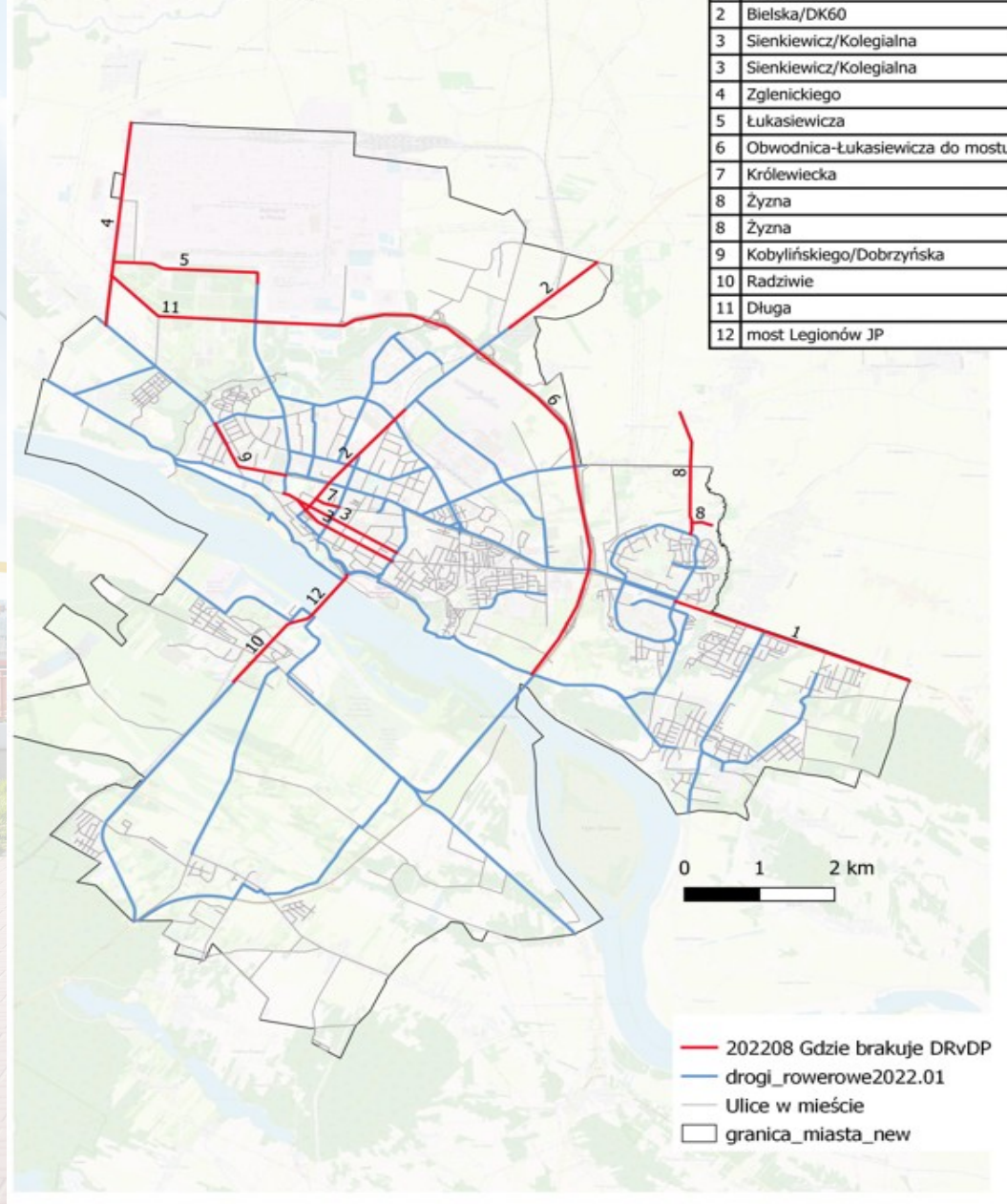
Ankietowani są zgodni, że trzeba realizować dalszą rozbudowę dróg rowerowych i chodników. Tylko 3,2% badanych ma inne zdanie.

## Gdzie wg. respondentów brakuje dróg rowerowych i chodników? \*

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

\*Pogrupowane odpowiedzi z pytania otwartego

## Gdzie brakuje dróg rowerowych i przestrzeni dla pieszych



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

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

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

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

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

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

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

\*Pogrupowane odpowiedzi z pytania otwartego

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

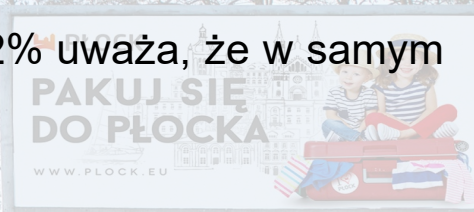
45% ankietowanych chciałoby wygodniejszego dostępu do okolicznych gmin, 52% uważa, że w samym Płocku też są miejsca, do których dotarcie mogłoby być dogodniejsze.

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

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

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

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

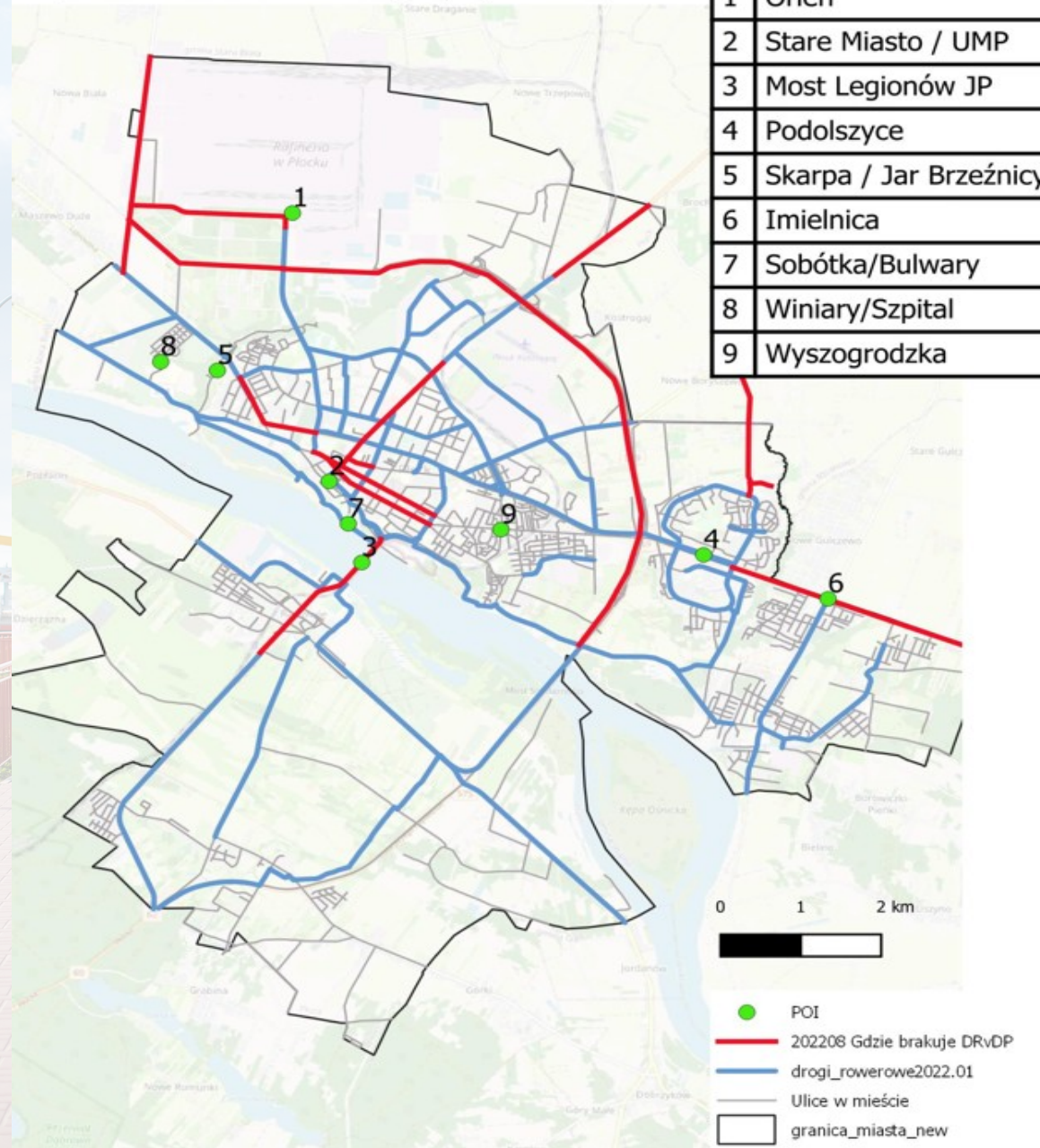


## Do jakiego miejsca chciałbyś/abyś dotrzeć LEPIEJ pieszo lub rowerem? \*

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

\*Pogrupowane odpowiedzi z pytania otwartego

## Gdzie ankietowani chcą lepiej dotrzeć



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

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

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

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

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

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



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

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

\*Pogrupowane odpowiedzi z pytania otwartego

## Uwagi dotyczące jakości obecnej infrastruktury pieszej i rowerowej

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

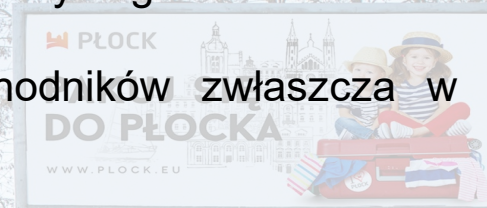
14% ankietowanych natomiast opowiedziało się za budową nowych chodników zwłaszcza w miejscowościach sąsiadujących z Płockiem.

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

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

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

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



## Uwagi dotyczące jakości obecnej infrastruktury pieszej i rowerowej \*

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

\*Pogrupowane odpowiedzi z pytania otwartego

## Uwagi dotyczące transportu zbiorowego

Najwięcej ankietowanych postuluje o poprawę częstotliwości kursowania autobusów.

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

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

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

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

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

## Uwagi dotyczące transportu zbiorowego \*

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

\*Pogrupowane odpowiedzi z pytania otwartego

# Podsumowanie ankiety mobilnościowej

## Główne obszary problemowe w zakresie ruchu pieszego i rowerowego:

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

## Główne obszary problemowe w zakresie płockiej komunikacji miejskiej:

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