



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO

Warszawa, dnia 17 czerwca 2014 r.

Poz. 5956

UCHWAŁA NR 335/XXXII/2014 RADY POWIATU W PŁOCKU

z dnia 4 czerwca 2014 r.

w sprawie uchwalenia Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Płockiego

Na podstawie art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tj. Dz. U. z 2013 r. poz. 595 z późn.zm.) oraz art. 9 ust. 1 pkt 3 lit. a i art. 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn.zm.) Rada Powiatu uchwala, co następuje:

§ 1. Uchwala się Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu zbiorowego dla Powiatu Płockiego, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia publikacji w Dzienniku Urzędowym Województwa Mazowieckiego.

Przewodniczący Rady

Adam Sierocki



Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Płockiego

***Opracował:
Wydział Komunikacji***

Płock, 2014 rok

SPIS TREŚCI:

I. Część tekstowa

1. Podstawowe założenia i cele opracowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Płockiego.....	3
2. Strategia zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	6
3. Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla...8	
3.1 Definicje i określenia	8
4. Charakterystyka powiatu płockiego.....	10
4.1. Położenie geograficzne.....	10
4.2. Demografia.....	11
4.3. Sytuacja społeczna i gospodarcza.....	15
4.4. Edukacja.....	18
4.5. Kultura i turystyka.....	32
5. Komunikacja indywidualna.....	33
6. Komunikacja publiczna.....	35
6.1. Infrastruktura kolejowa.....	35
6.2. Infrastruktura drogowa.....	37
6.2.1. Przystanki autobusowe.....	43
6.2.2. Dworce autobusowe.....	43
7. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej w Powiecie Płockim.....	44
8. Transport a środowisko.....	55
9. Zagospodarowanie Przestrzenne.....	63
9.1. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju.....	63
9.2. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa.....	65
9.3. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin.....	67
9.3.1. Gmina Bielsk.....	67
9.3.2. Gmina Bodzanów.....	67
9.3.3. Gmina Brudzeń Duży.....	68
9.3.4. Gmina Bulkowo.....	68
9.3.5. Miasto i Gmina Drobin.....	68
9.3.6. Miasto i Gmina Gąbin.....	68
9.3.7. Gmina Łąck.....	69
9.3.8. Gmina Mała Wieś.....	69
9.3.9. Gmina Nowy Duninów.....	69
9.3.10. Gmina Radzanowo.....	69

9.3.11. Gmina Słubice.....	70
9.3.12. Gmina Słupno.....	70
9.3.13. Gmina Stara Biała.....	70
9.3.14. Gmina Staroźreby.....	71
9.3.15. Miasto i Gmina Wyszogród.....	71
10. Potrzeby przewozowe – ocena i prognoza.....	72
10.1. Potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.....	76
11. Sieć komunikacyjna powiatu płockiego.....	78
12. Finansowanie usług przewozowych i rentowność linii komunikacyjnych...84	
13. Preferencje dotyczące środków transportowych.....	88
14. Zasady organizacji rynku przewozów.....	91
15. Standard usług przewozowych.....	95
15.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego.....	96
15.2 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.....	98
15.3 Dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej.....	100
16. System informacji dla pasażera.....	102
17. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	104
18. Podsumowanie.....	108
19. Źródła opracowania.....	110

II Część Graficzna

1. Sieć komunikacyjna Powiatu Płockiego na której odbywa się przewóz o charakterze użyteczności publicznej	111
--	-----

1. Podstawowe założenia i cele opracowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Płockiego

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego zwany dalej „planem transportowym” opracowany został w oparciu o przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2011,Nr 54, poz. 13 wraz z późniejszymi zmianami) oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011, Nr 7123, poz. 684). Zarządzenie Starosty Płockiego nr 40/2013 z dnia 22 października 2013 r w sprawie powołania zespołu do spraw opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego zwanego „planem transportowym”.

Podstawowym założeniem opracowania planu transportowego jest wypracowanie takiego systemu jego funkcjonowania, który byłby w stanie sprostać, zarówno potrzebom przewozowym mieszkańców powiatu płockiego, możliwościom finansowym organizatora oraz możliwościom technicznym operatorów i przewoźników.

Plan transportowy ma zapewnić mieszkańcom powiatu płockiego:

- ✓ powszechny dostęp do usług dla każdego,
- ✓ bieżące i nieprzerwane zaspokajanie potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Powiat Płocki dążyć będzie do tego, by transport publiczny w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej, w tym powiatowych przewozów pasażerskich był przyjazny dla pasażerów, w szczególności poprzez:

- ✓ możliwość dogodnego i sprawnego przemieszczania się,
- ✓ rozkład jazdy, który zapewni korzystne dla pasażerów godziny podróży,

- ✓ świadczenia usług przez operatora/przewoźnika przy odpowiednim standardzie w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Biorąc pod uwagę, że potrzeby i oczekiwania społeczne są coraz wyższe, niezbędnym stały się zmiany w zarządzaniu transportem publicznym, zwłaszcza polegające na podniesieniu jakości usług.

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

W ramach przyjętej w niniejszym planie zasady zrównoważonego rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze powiatu płockiego. Powiatowe przewozy mają dawać zarówno możliwość przemieszczania się osobom, dla których inna forma transportu nie jest dostępna, a także kształtować zachowania społeczne w zakresie ograniczania ruchu samochodowego w miejscach, gdzie zatłoczenie dróg stwarza bariery dla funkcjonowania gospodarki oraz poważnie obniża jakość życia mieszkańców.

Głównym zadaniem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest zaplanowanie na lata 2014 - 2020 przez Powiat Płocki przewozów o charakterze użyteczności publicznej tak, aby przebiegał zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju transportu, które wynikają z istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno - gospodarczego i negatywnych następstw niekontrolowanego rozwoju motoryzacji indywidualnej.

Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągany poprzez realizację następujących celów uzupełniających, tj:

- Cel 1. Zapewnienie dostępności do usług transportu publicznego, w tym dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, wymaganych i określonych w dyrektywach Unii Europejskiej i przepisach krajowych oraz w tzw. dobrych praktykach.
- Cel 2. Funkcjonowanie transportu publicznego w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych samochodami osobowymi - poprzez zapewnienie wysokiej jakości usług i uprzywilejowanie pojazdów transportu zbiorowego w ruchu drogowym.
- Cel 3. Integrację transportu publicznego, obejmującą transport miejski i transport regionalny przede wszystkim w zakresie taryfowo - biletowym, koordynacji rozkładów jazdy, informacji o usługach oraz budowę węzłów integracyjnych.
- Cel 4. Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko poprzez utrzymanie założonego udziału transportu publicznego w przewozach i sukcesywna wymiana autobusów na spełniające coraz wyższe normy czystości spalin.
- Cel 5. Poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2. Strategia zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Publiczny transport zbiorowy stanowi jeden z najistotniejszych czynników wpływających na rozwój gospodarczy kraju. Dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa wzmacnia spójność społeczną, ekonomiczną i przestrzenną kraju.

Głównym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności terytorialnej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym (lokalnym), europejskim i globalnym.

Główny cel Strategii Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu odnosi się zarówno do utworzenia zintegrowanego systemu transportowego poprzez inwestycje w infrastrukturę transportową, jak i wykreowania sprzyjających warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych.

Polska infrastruktura transportowa stanowi jeden ze słabszych elementów polskiej gospodarki. Najważniejszym celem Polski w perspektywie do roku 2020 jest zwiększenie zewnętrznej i wewnętrznej (międzyregionalnej i lokalnej) dostępności terytorialnej. Działania powinny zatem być ukierunkowane na likwidację peryferyjności, zarówno całego kraju, jak i jego poszczególnych regionów. Drugim wiodącym celem wiążącym się z poprawą dostępności terytorialnej jest stworzenie spójnego systemu transportowego, umożliwiającego sprawne przewozy towarów i ludności przy użyciu różnych rodzajów transportu, z uwzględnieniem ekologicznych właściwości transportu.

Dwie główne przyczyny wpływające na częsty brak płynności ruchu miejskiego to niedogodności publicznego transportu (brak dogodnych przesiadek, słabe **skoordynowanie różnych środków transportu zbiorowego, przepełnienie) oraz**

ruch tranzytowy przez centra miast. Aby przekształcić sieć transportową w sprawny i funkcjonalny element infrastruktury regionu, należy skupić się na podniesieniu jakości oferty transportu publicznego. Jednym z najważniejszych udogodnień jest zorganizowanie sprawnego i zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania się osób wewnątrz obszaru metropolitalnego i ułatwienie przemieszczania do i z obszarów zewnętrznych.

Istotne będzie wprowadzenie zaawansowanych systemów zarządzania i sterowania ruchem w powiecie, tak aby przekształcić powiatową sieć transportową w sprawny i funkcjonalny element infrastruktury, zapewniający dogodne powiązania z innymi regionami i z europejskim systemem transportowym. Integracja systemów taryfowych w ramach aglomeracji, w tym wprowadzenie wspólnej taryfy na przejazd różnymi środkami lokomocji ułatwia poruszanie się środkami transportu zbiorowego i zwiększa skłonność do podróżowania nimi.

Kolejnym ważnym czynnikiem wpływającym na atrakcyjność komunikacji zbiorowej jest odpowiednia częstotliwość kursowania komunikacji, aby zapewnić moc przewozową dostosowaną do popytu.

Równie ważnym czynnikiem wpływającym na zatłoczenie jest brak obwodnic dużych miast, co powoduje ruch tranzytowy pojazdów przez centra aglomeracji, zwiększając natężenie pojazdów, a w konsekwencji także powodując zatory na drogach. Procesowi temu można skutecznie przeciwdziałać poprzez budowanie obwodnic aglomeracji i zorganizowanie sprawnego przemieszczania samochodów ciężarowych.

Biorąc pod uwagę ograniczone zasoby paliw kopalnych oraz rosnące obciążenie terenów intensywnie zurbanizowanych zanieczyszczeniami pochodzącymi z ich spalania, konieczny jest rozwój niskoemisyjnych, alternatywnych technologii zasilania pojazdów.

3. Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla.

W myśl art. 11 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011, Nr 54, poz. 13 z późniejszymi zmianami), plan transportowy w zakresie linii komunikacyjnych, na których jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej powinien odwoływać się do ogłoszonego planu transportowego wyższego szczebla.

W chwili opracowywania niniejszego planu transportowego dla powiatu płockiego nie został ogłoszony i uchwalony plan transportowy opracowywany przez Marszałka Województwa Mazowieckiego, dlatego też niniejszy plan transportowy nie uwzględnia planu transportowego województwa mazowieckiego.

W przypadku jego ogłoszenia, jeśli zajdzie potrzeba, niniejszy plan poddany zostanie aktualizacji na podstawie art. 11 ust. 2 ustawy.

3.1. Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym i oznaczają

- 1) **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem”, dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9-14) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz w rozporządzeniu ministra infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego;
- 2) **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- 3) **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu,

zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;

- 4) **operator publicznego transportu zbiorowego**- samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych
- 5) **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

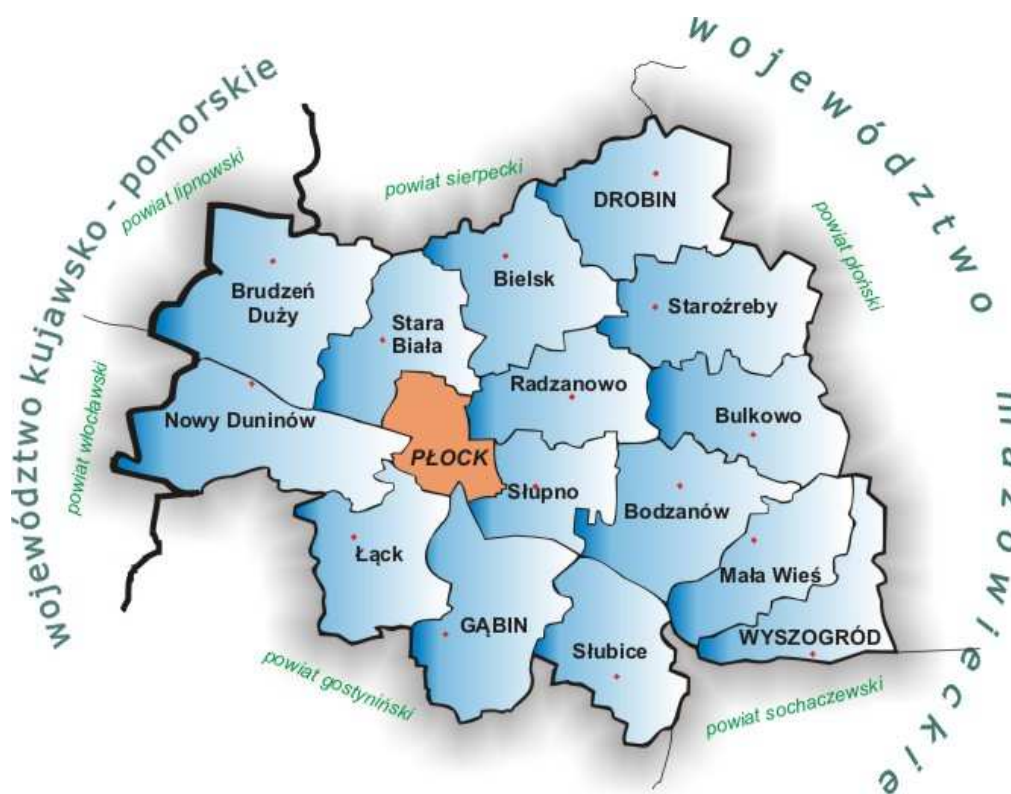
4. Charakterystyka Powiatu Płockiego

4.1 Położenie geograficzne

Powiat Płocki położony jest w zachodnio – północnej części Mazowsza, w odległości około 100 km od dwóch wielkich aglomeracji : Warszawy i Łodzi. Pod względem geograficznym leży na Nizinie Mazowieckiej, w jej części określonej jako Wysoczyzna Płocka. Terytorium powiatu dzieli rzeka Wisła na dwie części, z których większa leży na prawym brzegu.

Przez Powiat Płocki biegną trzy ważne trasy krajowe: droga nr 60, łącząca zachód Europy z państwami nadbałtyckimi i Białorusią, droga nr 62, którą można nazwać traktem nadwiślańskim, biegnąca z Włocławka do Warszawy oraz droga nr 10 łącząca Szczecin z Warszawą przez Toruń i Bydgoszcz.

Administracyjnie ze wszystkich stron powiat płocki otacza wyodrębnione na prawach Powiatu miasto Płock, które jest ośrodkiem kulturowym, gospodarczym i turystycznym Mazowsza Zachodniego.



Pod względem administracyjnym powiat tworzy 15 gmin w tym: 3 gminy miejsko-wiejskie: Drobin, Gąbin i Wyszogród oraz 12 gmin wiejskich: Bielsk, Bodzanów, Brudzeń Duży, Bulkowo, Łąck, Mała Wieś, Nowy Duninów, Radzanowo, Słupno, Słubice, Stara Biała i Staroźreby

Jesteśmy drugim powiatem w województwie mazowieckim i czternastym powiatem w Polsce pod względem powierzchni – 1799 km².

Pod względem liczby gmin zajmujemy pierwsze miejsce w województwie.

Największą powierzchnię Powiatu zajmują użytki rolne – 73% i lasy 17,3%. Prawie 40% jego mieszkańców utrzymuje się z rolnictwa.

Powiat płocki graniczy z Płockiem i powiatami: sierpeckim, płońskim, sochaczewskim, gostyńskim oraz włocławskim i lipnowskim (woj. kujawsko-pomorskie).

4.2 Demografia

Na koniec 2011 roku powiat płocki zamieszkiwało 110415 osoby.

Liczba ludności powiatu systematycznie rośnie co przedstawia poniżej tabela.

Wyszczególnienie	2009	2010	2011
Ogółem, w tym	107471	108033	110415

Tabela nr 1 Dane uzyskane z GUS na koniec XII

Prognoza liczby ludności w powiecie płockim na lata 2015-2035

Liczba mieszkańców /Lata	2015 r.	2020 r.	2025 r.	2030 r.	2035 r.
Ogółem Powiat Płocki	111587	113235	113944	113831	113091

Tabela nr 2 Dane uzyskane z GUS na koniec XII

Na podstawie powyższych danych widać, iż liczebność mieszkańców powiatu płockiego w przedstawionym okresie waha się jednak w dłuższym okresie czasu zacznie spadać.

Szczegółowa analiza ludności w powiecie płockim.

Ludność w gminach powiatu płockiego

Nazwa gminy	2009	2010	2011
Bielsk	8 978	9 014	9 149
Bodzanów	8 294	8 323	8 430
Brudzeń Duży	7 949	7 978	8 132
Bulkowo	5 787	5 750	5 844
Drobin	8 351	8 319	8 410
Gąbin	10 755	10 766	11 032
Łąck	5 050	5 091	5 232
Mała Wieś	6 181	6 166	6 264
Nowy Duninów	3 885	3 932	3 986
Radzanowo	7 681	7 799	8 101
Słubice	4 526	4 506	4 599
Słupno	6 140	6 350	6 713
Stara Biała	10 558	10 755	11 098
Staroźreby	7 405	7 407	7 577
Wyszogród	5 911	5 877	5 848

Tabela nr 3 Dane uzyskane z GUS

Ruch naturalny ludności w gminach powiatu płockiego w 2011 r.

Nazwa gminy	Ludność ogółem	Małżeństwa	Urodzenia żywe	Zgony		Przyrost naturalny
				ogółem	niemowląt	
Bielsk	9 149	45	97	87	0	10
Bodzanów	8 430	59	98	109	0	-11
Brudzeń Duży	8 132	37	82	100	0	-18
Bulkowo	5 844	35	52	64	0	-12
Drobin	8 410	36	90	88	0	2
Gąbin	11 032	45	84	100	0	-16
Łąck	5 232	32	47	51	0	-4
Mała Wieś	6 264	32	68	75	1	-7
Nowy Duninów	3 986	19	40	52	0	-12
Radzanowo	8 101	40	79	61	0	18
Słubice	4 599	23	32	50	0	-18
Słupno	6 713	25	70	49	1	21
Stara Biała	11 098	65	115	107	0	8
Staroźreby	7 577	50	89	62	0	27
Wyszogród	5 848	30	43	72	0	-29
Razem	110 415	573	1 086	1 127	2	-41

Tabela nr 4 Dane uzyskane z GUS

Przyrost rzeczywisty ludności w gminach powiatu płockiego w 2011 r.

Nazwa gminy	Stan ludności na koniec 2010 r.	Przyrost rzeczywisty ludności					Stan ludności na koniec 2011 r.
		Ogółem	Przyrost natura- lny	Saldo migracji na pobyt stały			
				razem	wewnę- trznych	zagra- nicznych	
Bielsk	9 014	135	10	1	1	0	9 149
Bodzanów	8 323	107	-11	12	10	2	8 430
Brudzeń Duży	7 978	154	-18	21	24	-3	8 132
Bulkowo	5 750	94	-12	-4	-6	2	5 844
Drobin	8 319	91	2	-77	-77	0	8 410
Gąbin	10 766	266	-16	67	66	1	11 032
Łąck	5 091	141	-4	43	43	0	5 232
Mała Wieś	6 166	98	-7	-2	-7	5	6 264
Nowy Duninów	3 932	54	-12	1	4	-3	3 986
Radzanowo	7 799	302	18	56	56	0	8 101
Słubice	4 506	93	-18	-19	-20	1	4 599
Słupno	6 350	363	21	141	141	0	6713
Stara Biała	10 755	343	8	110	108	2	11 098
Staroźreby	7 407	170	27	-31	-29	-2	7 577
Wyszogród	5 877	-29	-29	-20	-18	-2	5 848
Powiat Płocki	108 033	2 382	-41	299	296	3	110 415

Tabela nr 5 Dane uzyskane z GUS

Saldo migracji w powiecie płockim na koniec 2011 roku było dodatnie i wynosiło 299 osób przy ujemnym przyroście naturalnym wynoszącym -41 osoby.

Struktura ludności powiatu płockiego w 2011 r. z uwzględnieniem płci i ekonomicznych grup wieku.

Nazwa gminy	Ludność ogółem			Ekonomiczne grupy wieku		
	razem	kobiety	mężczyźni	przedprodukcyjny	produkcyjny	poprodukcyjny
Bielsk	9 149	4 582	4 567	1 946	5 846	1 357
Bodzanów	8 430	4 235	4 195	1 659	5 276	1 495
Brudzeń Duży	8 132	4 020	4 112	1 773	5 117	1 242
Bulkowo	5 844	2 964	2 880	1 248	3 588	1 008
Drobin	8 410	4 185	4 225	1 860	5 193	1 357
Gąbin	11 032	5 668	5 364	2 070	6 883	2 079

Łąck	5 232	2 698	2 534	1 024	3 395	813
Mała Wieś	6 264	3 151	3 113	1 217	3 848	1 199
Nowy Duninów	3 986	2 037	1 949	767	2 580	639
Radzanowo	8 101	4 079	4 022	1 722	5 222	1 157
Słubice	4 599	2 283	2 316	938	2 856	805
Słupno	6 713	3 367	3 346	1 415	4 427	871
Stara Biała	11 098	5 520	5 578	2 473	7 209	1 416
Staroźreby	7 577	3 791	3 786	1 652	4 644	1 281
Wyszogród	5 848	2 949	2 899	1 039	3 686	1 123
Powiat Płocki	110 415	55 529	54 886	22 803	69 770	17 842

Tabela nr 6 Dane uzyskane z GUS

Analiza struktury ludności powiatu wykazała zdecydowaną dominację osób w wieku produkcyjnym, która w roku 2011 wyniosła 63,18 % ogółu mieszkańców podczas gdy średnia województwa mazowieckiego 63,4 %. Grupa osób w wieku przedprodukcyjnym stanowi 20,65 %, natomiast w wieku poprodukcyjnym 16,15 %. Obserwuje się systematyczny spadek ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym przy wzroście ludności w wieku poprodukcyjnym. Świadczy to o demograficznym starzeniu się społeczeństwa.

Gęstość zaludnienia

Nazwa gminy	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km ²	Gęstość zaludnienia na 1 km ²
Bielsk	9 149	125,17	73
Bodzanów	8 430	136,35	62
Brudzeń Duży	8 132	159,84	51
Bulkowo	5 844	116,93	50
Drobin	8 410	143,50	59
Gąbin	11 032	146,21	75
Łąck	5 232	93,99	56
Mała Wieś	6 264	108,78	58
Nowy Duninów	3 986	146,23	27
Radzanowo	8 101	104,45	78
Słubice	4 599	95,82	48
Słupno	6 713	74,93	90
Stara Biała	11 098	111,12	100
Staroźreby	7 577	137,66	55
Wyszogród	5 848	95,65	61
Powiat Płocki	110 415	1796,63	61

Tabela nr 7 Dane uzyskane z GUS.

Jednym z istotnych parametrów, pozwalającym ocenić potrzeby przewozowe danego obszaru jest gęstość zaludnienia. Analizując dane informujące, ile osób mieszka na danym terenie można właściwie zaplanować przebieg linii komunikacyjnych oraz właściwie dobrać środek transportu, którym komunikacja publiczna jest realizowana. Ma to duży wpływ na rentowność przewozów. Z analizowanych danych wynika, iż największe zaludnienie jest w gminie Stara Biała natomiast najniższe w gminie Nowy Duninów.

Podsumowanie:

1. Ludność powiatu płockiego w latach 2009-2011 wzrosła o 2944 osób.
2. W roku 2011 przyrost naturalny był ujemny i wyniósł -41 osób.
3. W roku 2011 saldo migracji było dodatnie i wyniosło 299 osób.
4. Liczba kobiet w 2011 roku była większa od liczby mężczyzn o 643.
5. Gęstość zaludnienia w powiecie płockim wynosi 61 osób na 1 km².
6. W najbliższych latach zakładany jest lekki wzrost liczby mieszkańców do 113944 osób w roku 2025.
7. W najbliższych latach zakładany jest lekki spadek liczby mieszkańców w wieku produkcyjnym przy większym wzroście mieszkańców w wieku poprodukcyjnym.

4.3 Sytuacja społeczna i gospodarcza

Na terenie powiatu płockiego funkcjonuje blisko 6264 podmiotów gospodarczych, z czego najwięcej w zakresie handlu detalicznego i hurtowego. Drugą pozycję stanowią podmioty gospodarcze zajmujące się działalnością produkcyjną, następnie budownictwem oraz transportem.

Z pośród wszystkich firm w powiecie 97 % stanowi sektor prywatny, w którym dominują działalności prowadzone przez osoby fizyczne.

Poniżej tabela przedstawia liczbę podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w poszczególnych gminach.

Nazwa gminy	Liczba podmiotów ogółem	Sektor rolniczy	Sektor przemysłowy	Sektor budowlany
Bielsk	484	49	50	61
Bodzanów	434	39	36	49
Brudzeń Duży	392	36	43	69
Bulkowo	221	30	13	38
Drobin	381	41	59	39
Gąbin	780	46	90	109
Łąck	387	30	46	65
Mała Wieś	268	26	26	41
Nowy Duninów	221	36	22	32
Radzanowo	481	34	61	70
Słubice	199	24	13	30
Słupno	689	30	69	86
Stara Biała	709	40	82	82
Staroźreby	340	32	33	50
Wyszogród	278	21	32	29

Tabela 8 Dane uzyskane z Urzędu statystycznego

Bezrobocie

Poniższa tabela przedstawia stan bezrobocia w powiecie płockim w porównaniu do kraju i województwa.

2010			2011			2012		
Kraj	Woj. Maz..	Powiat Płocki	Kraj	Woj. Maz.	Powiat Płocki	Kraj	Woj. Maz.	Powiat Płocki
12,3 %	9,4 %	19,2 %	12,5 %	9,9 %	20,6 %	13,4 %	10,8 %	21,2 %

Z analizy przedmiotowej tabeli wynika, iż bezrobocie w powiecie płockim ulega ciągłemu wzrostowi z 19,2 % w 2010 roku do 21,2 % w 2012 roku tj. o 2 %. Ponadto rośnie bezrobocie kraju jak i województwa.

Struktura bezrobocia w poszczególnych gminach powiatu płockiego z uwzględnieniem płci.

Nazwa gminy	31.XII. 2010		31.XII.2011		31.XII. 2012	
	ogółem	w tym kobiety	ogółem	w tym kobiety	ogółem	w tym kobiety
Bielsk	559	295	680	381	662	351
Bodzanów	554	280	614	344	630	345
Brudzeń Duży	539	252	553	305	605	320
Bulkowo	374	185	348	204	399	224
Drobin	589	284	567	308	562	289
Gąbin	731	383	790	426	754	389
Łąck	453	209	505	263	514	258
Mała Wieś	384	184	411	195	403	188
Nowy Duninów	405	196	405	220	430	232
Radzanowo	520	278	549	320	558	311
Słubice	266	135	272	144	250	112
Słupno	292	139	331	181	362	181
Stara Biała	684	352	670	395	740	414
Staroźreby	558	262	527	289	580	306
Wyszogród	333	163	284	165	318	150
Powiat Płocki	7241	3597	7506	4140	7767	4070

Struktura bezrobotnych według płci do 2012 roku wykazała na dominację bezrobotnych kobiet ponieważ ich udział w ogółem bezrobotnych waha się na poziomie 50-55%. Jednak prognozuje się, że od 2015 roku mężczyźni będą przeważać wśród osób bezrobotnych a ich udział w ogółem bezrobotnych wzrośnie do 51,15% w 2025 roku.

Największe prawdopodobieństwo pozostania bezrobotnym mają osoby z wykształceniem gimnazjalnym. Najlepszą sytuacją na rynku pracy charakteryzuje się grupa osób z wykształceniem wyższym która kształtuje się na poziomie ok 7 % wśród osób bezrobotnych.

W dłuższym okresie w powiecie płockim prognozuje się spadek bezrobocia i będzie on w takim samym stopniu zagrożeniem dla kobiet jak i mężczyzn. Najwyższe spadki będą obserwowane w grupie najmłodszych bezrobotnych osób do 24 roku życia.



4.4 Edukacja

Władze Samorządowe Powiatu Płockiego od wielu lat przykładają ogromną wagę do spraw edukacji. Świadczą o tym nakłady finansowe, które znacznie przekraczają subwencje i dotacje otrzymywane na ten cel z budżetu państwa.

Powiat Płocki prowadzi: Zespół Szkół im. Stanisława Staszica w Gąbinie, Zespół Szkół Leokadii Bergerowej w Płocku, Zespół Szkół im. Jana Śniadeckiego w Wyszogrodzie, Zespół Szkół im. Jana Pawła II w Staroźrebach i Zespół Szkół Specjalnych w Goślicach.

Szkoły powiatu cieszą się opinią nowoczesnych i dobrze wyposażonych, w których zadania dydaktyczne, wychowawcze i opiekuńcze realizuje bardzo dobrze przygotowana i wykształcona kadra.

Ponadto placówki oświatowe prowadzone są przez samorządy miejsko-gminne i gminne w następujących miejscowościach.

Gmina Bielsk

- Bielsk
- Leszczyn Szlachecki
- Zągoty
- Ciachcin
- Śmiłowo
- Zagroba

Gmina Bodzanów

- Nowe Kanigowo
- Miszewo Murowane
- Bodzanów
- Nowe Miszewo
- Cieśle



Gmina Brudzeń Duży

- Sikórz
- Brudzeń Duży
- Siecień

Gmina Bulkowo

- Blichowo
- Nowe Krubice
- Bulkowo
- Włóki
- Nowe Łubki

Miasta i Gmina Drobin

- Łęg Probstwo
- Drobin
- Cieszewo
- Rogotwórk

Miasta i Gmin Gąbin

- Nowy Kamień
- Gąbin
- Nowe Grabie
- Czermino
- Dobrzyków
- Borki

Gmina Łąck

- Łąck
- Załdierz

Gmina Mała Wieś

- Orszymowo



- Mała Wieś

- Dzierżanowo

- Podgórze

Gmina Nowy Duninów

- Lipianki

- Soczewka

- Nowy Duninów

Gmina Radzanowo

- Rogozino

-Ciółkówko

- Radzanowo

Gmina Słubice

- Świniary

- Piotrkówek

- Słubice

Gmina Słupno

- Święcieniec

- Słupno

- Liszyno

Gmina Stara Biała

- Maszewo Duże

- Stara Biała

- Nowe Proboszczewice

- Wyszyna

Gmina Staroźreby

- Przeciszewo

- Nowa Góra

- Staroźreby
- Smardzewo

Gmina i Miasto Wyszogród

- Rębowo
- Wyszogród
- Kobylniki

Poniżej tabela przedstawia strukturę ludności powiatu płockiego w 2011 roku z uwzględnieniem edukacyjnych grup wieku, która ma szczególne znaczenie przy przejazdach ulgowych na podstawie legitymacji szkolnej lub studenckiej.

Nazwa gminy	Ludność ogółem	Edukacyjne grupy wieku				
		3 - 6 lat	7 – 12 lat	13 – 15 lat	16 -18 lat	19 -24 lat
Bielsk	9 149	373	624	378	394	928
Bodzanów	8 430	311	490	322	371	728
Brudzeń Duży	8 132	378	564	327	354	759
Bulkowo	5 844	246	394	250	269	556
Drobin	8 410	417	580	336	349	806
Gąbin	11 032	452	627	382	457	966
Łąck	5 232	219	311	182	236	473
Mała Wieś	6 264	225	376	226	295	572
Nowy Duninów	3 986	151	223	142	162	411
Radzanowo	8 101	374	521	329	375	711
Słubice	4 599	203	280	194	205	439
Słupno	6 713	341	413	264	283	529
Stara Biała	11 098	501	775	504	519	966
Staroźreby	7 577	301	539	325	366	737
Wyszogród	5 848	209	321	194	233	544
Razem Powiat	110 415	4701	7038	4355	4868	10125

Przy ocenie zapotrzebowania na transport zbiorowy bardzo ważny jest aspekt dotyczący liczby dzieci i młodzieży korzystających z autobusów, gdyż taki transport realizowany jest również w gminach i jest znaczącym generatorem ruchu.

Poniżej przedstawiono dane dotyczące przewozu dzieci i młodzieży do szkół z podziałem na gminy.

**Gmina Bielsk**

Na terenie gminy Bielsk dowóz uczniów do szkół realizowany jest transportem własnym i zewnętrznym.

Opis trasy	Liczba uczniów
1. Bielsk – Zakrzewo – Ułtowo 2. Bielsk – Kędzierzyn – Jączewo – Umienino – Zągoty - Cekanowo 3. Bielsk – Gilino – Niszczycze – Zągoty	
1. Bielsk – Dębsk – Tłubice – Śmiłowo – Szewce – Giżyno 2. Bielsk – Jaroszewo – Zagroba – Smolino – Kleniewo – Rudowo	
1. Bielsk – Ciachcin – Tchórz – Goślice – Józinek – Kleszczyn Szl. – Leszczyn Ks.- Smolino – Rudowo 2. Bielsk – Sękowo – Machcino – Zalesie – Ciachcin – Goślice – Józinek - Kłobie	
Razem	280

**Gmina Bodzanów**

Gmina Bodzanów realizuje dowóz uczniów do szkół własnym i zewnętrznym transportem.

Opis trasy	Liczba uczniów
1. Wiciejowo – Leksyn – Mąkolin Kolonia – Łętowo – Podleck – Nowy Podleck – Bodzanów	
2. Nowe Miszewo – Białobrzegi – Cieśle – Kepa Polska – Reczyn – Gasewo	
3. Osmolinek – Stanowo – Niesłuchowo – Nowe Miszewo	
4. Nowe Miszewo – Borowice – Białobrzegi – Łagiewniki	
5. Bodzanów – Garwacz – Kanigowo – Święcieniec – Pełowo – Nowe Miszewo – Stanowo – Krawieczyn	
6. Bodzanów – Cybulin – Karwowo – Chodkowo – Archutowo - Archutówko	
Razem	200

Gmina Brudzeń Duży

Gmina ta realizuje dowóz dzieci do szkół wynajętym środkiem transportu.

Opis trasy	Liczba uczniów
Turza Mała – Brudzeń Duży	40
Karwosieki – Sikórz - Brudzeń Duży	71
Karwosieki – Sikórz	27
Parzeń – Sikórz	17
Więśławice – Rokicie – Murzynowo – Siecień	109
Główina – Sobowo – Siecień	110
Kobierniki – Siecień	21
Razem	395

Gmina Bulkowo

Na terenie gminy Bulkowo dowóz uczniów do szkół realizowany jest transportem zewnętrznym.

Opis trasy	Liczba uczniów
Bulkowo – Blichowo – Nowe Łubki – Nowe Krubice	
Razem	400

Miasta i Gmina Drobin

Na terenie gminy drobin dowóz uczniów do szkół realizowany jest przez gminę autobusem własnym oraz transportem zewnętrznym.

Opis trasy	Liczba uczniów
Drobin – Biskupice – Borowo – Maliszewko – Cieszewo	27



Drobin – Budkowo - Karsy	32
Drobin – Tupadły - Niemczewo	20
Drobin – Kłaki - Setropie	28
Łęg – Brzechowo – Chudzynek - Chudzyno	45
Łęg – Psary	21
Łęg – Krajkowo – Mokrzak	31
Łęg – Kozłowo	34
Łęg – Kowalewo – Mogielnica - Siemienie	52
Drobin – Nagórki – Wrogocin – Sokolniki – Małachowo - Rogotwórk	93
Drobin – Kuchary – Cieśle	37
Drobin – Dziewanowo – Świerczynek – Wilkęsy - Dobrosielice	44
Razem	464

Miasta i Gmina Gąbin

Gmina Gąbin realizuje dowozy uczniów do szkół, własnymi środkami transportu.

Opis trasy	Liczba uczniów
Guzew – Nowy Kamień – Lipiński – Jadwigów – Topólno – Czeremno	83
Jordanów – Nowe Grabie – Nowa Korzeniówka – Stara Korzeniówka – Nowy – Troszyn – Troszyn Polski	83
Nowy Troszyn – Troszyn polski –	51



Borki – Potrzebna – Nowa korzeniówka – Piaski – Nowe Wymysle	
Czermno – Strzemeszno – Rumunki – Plebanka	22
Potrzebna – Karolew – Ludwików	11
Nowy Troszyn – Borki – Nowa Korzeniówka – Stara Korzeniówka – Jordanów – Karole – Ludwików	100
Guzew – Nowy Kamień – Jadwigów – Topólno – Czermno – Plebanka	113
Razem	463

Gmina Łąck

W gminie Łąck dowozy uczniów do szkół realizowane są własnym transportem.

Opis trasy	Liczba uczniów
Łąck – Grabina	
Łąck – Nowe Rumunki	
Łąck – Wincentów – Zaździerz – Matyldów – Koszelówka – Zdwórż	
Łąck – Wola Łącka – Ludwików	
Łąck – Korzeń Królewski – Korzeń Rządowy - Władysławów	
Łąck – Antoninów – Podlasie – Władysławów	
Łąck – Sendeń Mały – Sendeń Duży	
Razem	268

Gmina Mała Wieś

W Gminie Mała Wieś dowóz uczniów do szkół odbywa się autobusami własnymi.

Opis trasy	Liczba uczniów
Mała Wieś – Chylin – Kępa Polska – Zakrzewo Kościelne – Rakowo – Drwały	42
Podgórze – Kępa Polska – Zakrzewo Kościelne – Podgórze Parcele - podgórze	20
Podgórze – Chylin – Brody Duże	31
Podgórze – Drwały – Rakowo	21
Razem	114

Gmina Nowy Duninów

Na terenie gminy Nowy Duninów organizowany jest dowóz uczniów do szkół zarówno autobusem gminnym jak komunikacją zewnętrzną.

Opis trasy	Liczba uczniów
Nowy Duninów – Dzierżazna	65
Nowy Duninów – Lipianki	45
Nowy Duninów – Skoki Duże	35
Nowy Duninów – Płock	260
Nowy Duninów – Kamion	24
Razem	429



Gmina Radzanowo

Gmina Radzanowo realizuje swój obowiązek dowozu dzieci do szkół z terenu gminy zarówno pojazdami zewnętrznymi i własnymi.

Opis trasy	Liczba uczniów
7. Białkowo – Wodzymin – Szczytno – Kosino – Chełstowo - Radzanowo	
8. Rogozino – Stróżewko – Boryszewo – Juryszewo – Ślepkowo – Męczenino – Ciółkowo – Czerniewo – Woźniki – Radzanowo	
Razem	
	231

Gmina Słubice

Gmina Słubice realizuje dowóz uczniów do szkół autobusem własnym i komunikacją zewnętrzną.

Opis trasy	Liczba uczniów
1. Bończa – Budy – Łaziska – Alfonsów	150
2. Słubice – Grabowiec – Brzezina	
3. Jamno – Potok	

1. Zyck Polski – Zyck Nowy – Piotrkówek – Słubice	195
2. Budy – Juliszew – Nowosiadło – Świniary – Zyck Polski – Słubice	
3. Grzybów – Jamno - Słubice	
Razem	345

Gmina Słupno

Gmina Słupno realizuje zadania dowozu dzieci do szkół komunikacją zewnętrzną

Opis trasy	Liczba uczniów
1. Płock – Rydzyno – Bielino – Liszyno	66
2. Liszyno – Borowiczki Pieńki – Bielino	
3. Liszyno – Wykowo - Słupno	
Płock – Nowe Gulczewo – Gulczewo Stare – Mirosław – Cekanowo - Słupno	43
1. Słupno – Miszewko Strzałkowskie – Miszewko Stefany – Sambórz – Mijkowo – Barcikowo – Święcieniec	68
Razem	177



Gmina Stara Biała

Gmina realizuje zadania dowozu uczniów do szkół transportem zewnętrznym

Opis trasy	Liczba uczniów
Włoczewo – Stare Proboszczewice	60
Kamionki – Kowalewko – Stara Biała	32
Brwilno – Maszewo – Maszewo Duże	60
Maszewo Duże – Kobierniki – Wyszyna	24
Komunikacja Miejska	100
Razem	276

Gmina Staroźreby

Na terenie gminy Staroźreby realizowany jest dowóz uczniów do szkół własnym środkiem transportu

Opis trasy	Liczba uczniów
1. Staroźreby – Opatówiec – Słomkowo – Przedpełce – Smardzewo	
2. Staroźreby – Dąbrusk – Sędek – Przeciszewo	
3. Staroźreby – Bromierz – Przeciszewo	
4. Staroźreby – Bromierz	
5. Staroźreby – Bromierz – Wieś	
6. Staroźreby – Przedbórz – Zdziar – Rogowo – Góra	
7. Staroźreby – Staroźreby Nowe	



8. Staroźreby – Ostrzykowo 9. Staroźreby – Zdziar 10. Staroźreby – Staroźreby Kolonia 11. Góra – Przedbórz – Bromierzyk - Grabina – Góra 12. Góra – Nowa Wieś – Piączyn – Rogowo – Żochówek 13. Góra – Nowa Wieś – Begno – Falęcin – Płonna – Rostkowo – Malanowo 14. Góra – Płonna – Karwowo – Krzywanice 15. Góra – Krzywanice – Rostkowo – Goszczyno 16. Góra – Rostkowo – Malanowo – Płonna – Falęcin – Piączyn – Nowa Wieś – Begno – Rogowo 17. Góra - Mikołajewo	
Razem	463

Gmina Wyszogród

Dowóz uczniów do szkół na terenie gminy Wyszogród realizowany jest transportem zewnętrznym.

Opis trasy	Liczba uczniów
1. Wyszogród – Marcjanka 2. Wyszogród – Słomin	

3. Wyszogród – Drwały	
4. Wyszogród - Pozarzyn	
Razem	205

4.5 Kultura i turystyka

Powiat płocki, ze względu na swoje położenie, walory przyrodnicze i krajobrazowe, jest obszarem atrakcyjnym dla różnych form wypoczynku. Jest to teren o dużym potencjale turystycznym i jeden z głównych regionów turystycznych Mazowsza.

Bilsko połowa powierzchni powiatu objęta jest ochroną prawną. Obok malowniczych krajobrazów oraz bogatej fauny i flory znajdują się tutaj jedne z nielicznych, istotnych pod względem rekreacyjnym, jeziora w województwie mazowieckim. Ruch turystyczny –wypoczynkowy rozwija się głównie na terenach Łącka, Nowego Duninowa, Gębina, Bodzanowa i Brudzenia Dużego. Pozwala to z jednej strony na rozwój regionu, ale z drugiej strony nadmierna eksploatacja terenów cennych przyrodniczo stwarza lokalne zagrożenie dla środowiska.

Rozdział 5. Komunikacja indywidualna

Poziom motoryzacji w powiecie płockim kształtuje się następująco:

Ogólna ilość pojazdów

2009	2010	2011
73 843	82 939	91 872

Pojazdy zarejestrowane w latach 2009-2011 z podziałem na rodzaje

Rodzaje pojazdu	Rok		
	2009	2010	2011
Ogółem	9826	9106	8953
Samochody osobowe	7058	6427	6459
Samochody ciężarowe	961	1141	845
Autobusy	8	9	13
Motocykle	338	368	394
Motorowery	371	403	421

Liczba pojazdów na 1000 mieszkańców

- 2009 r. – 687

- 2010 r. – 768

- 2011 r. - 832

Analizując powyższe dane należy stwierdzić, że ogólna liczba pojazdów w Powiecie Płockim rośnie przy spadającej liczbie zarejestrowanych pojazdów w latach 2009-2011. Ponadto rośnie liczba autobusów natomiast liczba samochodów osobowych i ciężarowych kształtuje się prawie na stałym poziomie z lekkimi tendencjami spadkowymi. Wyraźnie wzrosła również liczba



motocykli i motorowerów. Biorąc pod uwagę zatłoczenie ulic oraz rosnące koszty paliwa jednoślady stają się alternatywą dla samochodów.

Dynamicznie rozwijająca się komunikacja indywidualna nie jest jednak w stanie zastąpić komunikacji publicznej. Wzrastająca liczba pojazdów indywidualnych powoduje utrudnienia komunikacyjne oraz negatywny wpływ na ochronę środowiska.

Tylko rozwój komunikacji publicznej daje gwarancje sprawnego i szybkiego przemieszczania się pasażerów oraz możliwość regularnego dojazdu prawie do wszystkich instytucji publicznych, zakładów opieki zdrowotnej, szkół i zakładów pracy w powiecie.

Rozdział 6. Komunikacja publiczna

Komunikacja publiczna objęta niniejszym planem w powiecie płockim tworzona jest przez kolejowe i autobusowe przewozy pasażerskie.

Wykonywana jest przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej oraz w części powiatu przez Komunikację Miejską w Płocku i kilku innych przewoźników prywatnych świadczących usługi na podstawie wydanych zezwoleń.

6.1 Infrastruktura kolejowa

Powiat płocki położony jest na obszarze o relatywnie małej gęstości sieci kolejowej. Obsługiwany jest przez pociągi regionalne Kolei Mazowieckich. Przez teren powiatu przebiega jedna linia kolejowa nr 33 Kutno – Brodnica. Linia ta jest jednotorowa, na odcinku Kutno – Płock Trzepowo zelektryfikowana i zaliczona do linii kolejowych o znaczeniu państwowym. Dopuszczalna prędkość techniczna pociągów dla ruchu pasażerskiego kształtuje się od 50 do 70 km/h. Na linii ograniczony jest dopuszczalny nacisk wagonu na oś do 196 kN, który umożliwia ruch autobusów szynowych.

Średnio na dobę, w kierunku Kutna kursuje 6 par pociągów z tego jedna para dojeżdża do Warszawy. W ub.r. wznowiono połączenie Płocka z Sierpcem, które jest obsługiwane przez 5 par pociągów regionalnych.

Na terenie powiatu płockiego funkcjonują czynne przystanki kolejowe: Proboszczewice Płockie i Łąck. Ponadto na obszarze Płocka zlokalizowane są 2 stacje i przystanki kolejowe: Płock i Płock Radziwie.

W Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym Płock został wymieniony jako kluczowy punkt handlowy. W planie tym wskazano jedynie, że w zakresie określenia skomunikowań dla Płocka – w celu usprawnienia połączeń z miastami powyżej 100 tys. mieszkańców – inni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego powinni dokonać przeglądu połączeń dla kierunku Kutno/Łowicz – Płock.

Do czasu opracowania niniejszego planu transportowego jedynym ogłoszonym planem wyższego szczebla jest „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”.

Zgodnie z tym planem, wg stanu na dzień 31 lipca 2012 r., liczba kolejowych połączeń międzywojewódzkich na 1 000 mieszkańców, wynosiła 0,06.

Plan przewiduje, że najbardziej prawdopodobne zapotrzebowanie na przewozy kolejowe międzywojewódzkie w 2020 r. wyniesie 55 mln pasażerów i 36,4 mln pociągokm na rok.

Oznacza to prognozowany wzrost przewozów w stosunku do 2010 r. odpowiednio o 9,34 i 3,40%. Praca eksploatacyjna w przewozach międzywojewódzkich, objętych dofinansowaniem z budżetu państwa, wzrośnie do 40,907 mln pociągokm w 2020 r. (wzrost w stosunku do 2012 r. o 23,56%), natomiast liczba pasażerów – do 30,686 mln (z 26,395 mln pasażerów w 2012 r. – wzrost o 16%).

Rys. 1. Schemat pasażerskiej sieci kolejowej w województwie mazowieckim



6.2 Infrastruktura drogowa

Przez teren powiatu płockiego przebiegają ważne drogi krajowe:

- Nr 60 Ciechanów – Płock – Kutno



- Nr 62 Włocławek – Płock – Warszawa
- Nr 10 Szczecin – Sierpc – Drobin – Płońsk

oraz wojewódzkie biorące początek w m. Płock:

- droga wojewódzka nr 559 – do Lipna
- droga wojewódzka nr 562 – do Szpetala Górnego
- droga wojewódzka nr 567 – do Góry
- droga wojewódzka nr 575 – do Kazunia Nowego

Sieć dróg powiatu płockiego stanowi: 134 km dróg krajowych, 167 km dróg wojewódzkich, 722,7 km dróg powiatowych i 1185 km dróg gminnych.

Powiat płocki wraz z miastem Płock skomunikowany jest z innymi polskimi miastami poprzez sieć połączeń autobusowych, obsługiwanych przede wszystkim przez PKS w Płocku S.A., z grupy Mobilis. Sieć dalekobieżnych połączeń autobusowych obsługiwana przez to przedsiębiorstwo zapewnia skomunikowanie m. in. z: Bydgoszczą, Ciechanowem, Częstochową, Dąbrową Górniczą, Gdańskiem, Kołobrzegiem, Krakowem, Łowiczem, Łodzią, Malborkiem, Olsztynem, Poznaniem, Toruniem i Warszawą.

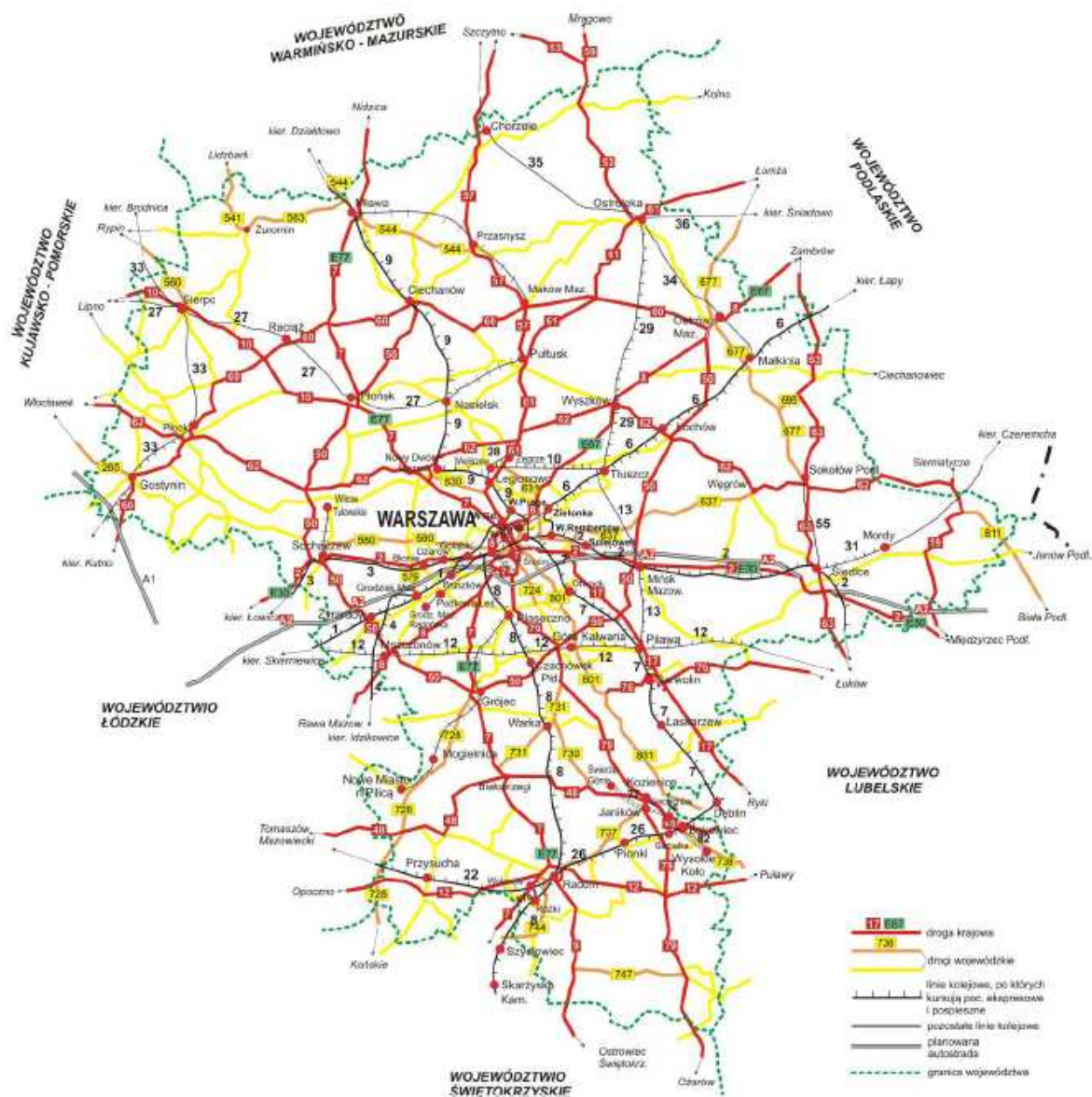
W kursach w komunikacji zwykłej PKS w Płocku S.A. (niebędących kursami pospiesznymi) autobusy korzystają z wybranych przystanków zlokalizowanych na obszarze Płocka i na terenie gmin ościennych. Poza PKS w Płocku S.A., przewozy wykonują także inne okoliczne firmy przewozowe – autobusami standardowymi inne przedsiębiorstwa PKS (w Bydgoszczy, Ciechanowie, Kutnie, Mławie, Przasnyszu, Gostyninie, Olsztynie, Ostrołęce i Ostródzie) oraz



przewoźnicy minibusowi (Vikibus, Ekobus, Barracuda, Marqus), szczególnie na trasie Płock – Warszawa.

Większość kursów realizowana jest z dworca autobusowego, zlokalizowanego w sąsiedztwie dworca kolejowego – przy ulicy Dworcowej 46. Niektórzy przewoźnicy korzystają jednak z placu przy Al. Jachowicza, stanowiącego zarazem dworzec linii podmiejskich płockiej komunikacji miejskiej. Jego lokalizacja jest bardzo korzystna ze względu na bliskość centrum miasta. Odjazdy autobusów i minibusów odbywają się z placu przy głównej ulicy śródmieścia, na którym urządzono niewielki dworzec, wspólny z komunikacją miejską.

Rys. 2 Drogi w województwie mazowieckim



Na terenie powiatu płockiego sieć transportu publicznego objętego niniejszym planem tworzą także linie autobusowe obsługiwane przez Komunikację Miejską w Płocku.

Wg stanu na dzień 31 października 2013 r., płocka komunikacja miejska obsługiwała :

- miasto Płock (miasto na prawach powiatu);
 - miejsko-wiejską gminę Gąbin, położoną w powiecie płockim;
 - siedem gmin wiejskich: Bielsk, Brudzeń Duży, Łąck, Nowy Duninów, Radzanowo, Słupno i Stara Biała, położonych w powiecie płockim;
- oraz gminę wiejską Gozdowo, położoną w powiecie sierpeckim
- Pięć obsługiwanych całorocznie gmin: Gąbin, Nowy Duninów, Radzanowo, Słupno i Stara Biała przylega do granic miasta Płocka, natomiast trzy pozostałe gminy: Bielsk, Brudzeń Duży nie graniczą bezpośrednio z miastem. Spośród gmin położonych w bezpośrednim sąsiedztwie Płocka, całorocznej obsługi komunikacją miejską pozbawiona była jedynie gmina Łąck. Do położonej w tej gminie miejscowości turystycznej Grabina dojeżdżają jedynie autobusy sezonowej linii 43.



Mapę gmin, które podpisały z miastem Płock porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, przedstawiono na rysunku poniżej. (źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Płocka).



6.6.2.1 Przystanki autobusowe

Wykaz przystanków oraz warunki korzystania z nich określono w Uchwale Nr 179/XVI/2012 Rady Powiatu w Płocku z dnia 26 września 2012 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych oraz warunków i zasad korzystania z

nich. Powyższe opublikowano w Dzienniku Urzędowym Województwa Mazowieckiego z dnia 19 października 2012 r. poz. 7014.

W przedmiotowym planie transportowym przystanki, o których mowa wyżej będą ulegać zmianom.

6.6.2.2 Dworce autobusowe

Na terenie powiatu płockiego nie ma dworców autobusowych. Większość kursów realizowana jest z dworca autobusowego, zlokalizowanego w sąsiedztwie dworca kolejowego – w Płocku przy ulicy Dworcowej 46. Nieliczni przewoźnicy korzystają z placu przy Al. Jachowicza, stanowiącego dworzec linii podmiejskich płockiej komunikacji miejskiej.

7. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej w powiecie płockim.

Obiekty użyteczności publicznej, czyli ogólnodostępne budynki przeznaczone dla administracji publicznej, kultury, oświaty, szkolnictwa wyższego, nauki, opieki zdrowotnej, obsługi bankowej, handlu, gastronomii, turystyki, sportu są popularnymi źródłami ruchu. Funkcje, jakie pełnią te

obiekty, wpływają na charakter realizowanych do nich podróży. Przykładowo, miejsca pracy oraz nauki są najczęściej celami codziennych, obligatoryjnych przemieszczeń odbywanych w określonych porach i po określonej trasie.

Natomiast podróże związane z kulturą, życiem towarzyskim, zakupami, ochroną zdrowia oraz sprawami administracyjnymi, czyli podróże fakultatywne i incydentalne, cechują się najczęściej większą nieregularnością niż podróże wykonywane obligatoryjnie.

Obiekty użyteczności publicznej dzielimy na:

- 1/ instytucje publiczne;
- 2/ placówki oświatowe;
- 3/ placówki służby zdrowia;
- 4/ obiekty sportowe, kulturalne oraz handlowe;
- 5/ zakłady pracy.

Instytucje publiczne służą zaspokajaniu potrzeb społecznych wszystkich mieszkańców powiatu płockiego.

Najważniejsze instytucje publiczne znajdujące się na terenie powiatu płockiego przedstawione zostały w poniższej tabeli:

Lp.	Nazwa instytucji publicznej	Adres
1.	Starostwo Powiatowe w Płocku	ul. Bielska 59 09-400 Płock
2.	Powiatowy Urząd Pracy w Płocku	ul. Kostrogaj 1 09-400 Płock
3.	Zarząd Dróg Powiatowych w Płocku	ul. Bielska 59 09-400 Płock
4.	Powiatowa Poradnia Psychologiczno – Pedagogiczna w Płocku	ul. Otolińska 21 09-407 Płock
5.	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Płocku	ul. Bielska 59 09-400 Płock
6.	Urząd Gminy w Bielsku	Pl. Wolności 3a 09-230 Bielsk
7.	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Medyczna 1

	w Bielsku	09 - 230 Bielsk
8.	Urząd Gminy w Bodzanowie	ul. Bankowa 7 09-470 Bodzanów
9.	Urząd Gminy w Brudzeniu Dużym	09-414 Brudzeń Duży
10.	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	09-414 Brudzeń Duży
11.	Urząd Gminy w Bulkowie	ul. Szkolna 60 09-454 Bulkowo
12.	Urząd Miasta i Gminy w Drobinie	ul. Piłsudskiego 12 09-210 Drobin
13.	Miejsko - Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Drobinie	ul. Piłsudskiego 12 09-210 Drobin
14.	Urząd Miasta i Gminy w Gąbinie	ul. Stary Rynek 16 09-530 Gąbin
15.	Miejsko - Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Gąbinie	ul. Stary Rynek 14 09-530 Gąbin
16.	Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Gąbinie	ul. Strażacka 4a 09-530 Gąbin
17.	Urząd Gminy w Łącku	ul. Gostynińska 2 09-520 Łąck
18.	Gminny Zakład Komunalny	ul. Brzozowa 1, 09-520 Łąck
19.	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Gostynińska 2 09-520 Łąck
20.	Urząd Gminy w Małej Wsi	ul. Kochanowskiego 1 09-460 Mała Wieś
21.	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Płocka 4 09-460 Mała Wieś
22.	Urząd Gminy w Nowym Duninowie	ul. Osiedlowa 1 09-505 Nowy Duninów
23.	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Osiedlowa 1 09-505 Nowy Duninów
24.	Urząd Gminy w Radzanowie	ul. Płocka 32 09-451 Radzanowo
25.	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Radzanowie	ul. Płocka 32 09-451 Radzanowo
26.	Zakład Gospodarczy przy Urzędzie Gminy w Radzanowie	ul. Rolna 4 09-451 Radzanowo
27.	Urząd Gminy w Słubicach	ul. Płocka 32 09-533 Słubice

28.	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Słubicach	ul. Płocka 32 09-533 Słubice
29.	Urząd Gminy w Słupnie	ul. Miszewska 8a 09-472 Słupno
30.	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Słupnie	ul. Warszawska 26a 09-472 Słupno
31.	Urząd Gminy w Starej Białej	09-411 Stara Biała 68
32.	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Jana Kazimierza 1 09-411 Biała
33.	Gospodarka Komunalna "Stara Biała" Sp. z o.o.	ul. Jana Kazimierza 1 09-411 Biała
34.	Urząd Gminy w Staroźrebach	ul. Płocka 18 09-440 Staroźreby
35.	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Staroźrebach	ul. Płocka 18, 09-440 Staroźreby
36.	Zakład Gospodarczy przy Urzędzie Gminy w Staroźrebach	ul. Żwirki i Wigury 11, 09-440 Staroźreby
37.	Urząd Miasta i Gminy w Wyszogrodzie	ul. Rębowska 37 09-450 Wyszogród
38.	Miejsko – Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Rębowska 37 09-450 Wyszogród
39.	Zakładem Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej	ul. Rębowska 57 09-450 Wyszogród

Głównie dojazdy do szkół realizowane są powiatowymi przewozami pasażerskimi.

Placówki oświatowe znajdujące się na terenie powiatu płockiego to:

Lp.	Nazwa placówki oświatowej	Adres
Gmina Bielsk		
1.	Gimnazjum Nr 1 im. C.K. Norwida w Bielsku	ul. Sierpecka 40 09 - 230 Bielsk
2.	Szkoła Podstawowa w Bielsku	ul. Drobińska 19 09 - 230 Bielsk
3.	Szkoła Podstawowa im. M. Konopnickiej w Leszczynie Szlacheckim	Leszczyn Szlachecki
4.	Szkoła Podstawowa w Śmiłowie	Śmiłów
5.	Zespół Szkół Nr 2 w Ciachcinie	Ciachcin
6.	Zespół Szkół Nr 3 im. Towarzystwa	Zagroba



	Przyjaciół Dzieci w Zagrobie	
7.	Zespół Szkół Nr 4 w Zagotach	Zagoty
Gmina Bodzanów		
1.	Publiczna Szkoła Podstawowa w Zespole Placówek Oświatowych w Bodzanowie	ul. Wyszogrodzka 1 09-470 Bodzanów
2.	Publiczne Gimnazjum w Nowym Miszewie	ul. Szkolna 2a 09-470 Nowe Miszewo
3.	Publiczna Szkoła Podstawowa w Cieślach	09-470 Cieśle 8
4.	Publiczna Szkoła Podstawowa w Łętowie	09-470 Łętowo 12
5.	Publiczne Gimnazjum w Bodzanowie	ul. Wyszogrodzka 3 09-470 Chodkowo - Działki
6.	Szkoła Podstawowa w Nowym Miszewie	ul. Szkolna 2 09-470 Nowe Miszewo
7.	Niepubliczna Szkoła Podstawowa	09-470 Nowe Kanigowo
Gmina Brudzeń Duży		
1.	Szkoła Podstawowa w Sikorzu	Sikórz 85 09-411 Biała
2.	Szkoła Podstawowa w Siecieniu	Siecień 84 09-411 Biała
3.	Szkoła Podstawowa w Brudzeniu Dużym	Brudzeń Duży 132 09-414 Brudzeń
4.	Gimnazjum im. Adama Mickiewicza w Siecieniu	Siecień 84 09-411 Biała
5.	Gimnazjum im. Pawła Włodkowica w Brudzeniu	Brudzeń Duży 132 A 09-414 Brudzeń Duży
6.	Niepubliczne Gimnazjum Katolickie w Sikorzu	Sikórz 83A 09-411 Biała
Miasto i Gmina Drobin		
1.	Szkoła Podstawowa im. Miry Zimińskiej-Sygietyńskiej w Cieszewie	Cieszewo 09-210 Drobin
2.	Szkoła Podstawowa w Rogotwórsku	Rogotwórska 09-210 Drobin
3.	Zespół Szkół w Drobinie	ul. Szkolna 3 09-210 Drobin
4.	Szkoła Podstawowa w Drobinie im. Marszałka Józefa Piłsudskiego	
5.	Publiczne Gimnazjum w Drobinie im. Marszałka Józefa Piłsudskiego	

6.	Liceum Ogólnokształcące w Drobinie	
7.	Zespół Szkół w Łęgu Probstwie	Łęg Probstwo 09-210 Drobin
8.	Szkoła Podstawowa w Łęgu Probstwie	
9.	Publiczne Gimnazjum w Łęgu Probstwie	
Miasto i Gmina Gąbin		
1.	Zespół Szkół im. Stanisława Staszica w Gabinie	ul. St. Staszica 1 09-530 Gąbin
2.	Gimnazjum im. Jana Pawła II	al. Jana Pawła II 16 09-530 Gąbin
3.	Gimnazjum w Dobrzykowie	ul. Obrońców Dobrzykowa 65 09-522 Dobrzyków
4.	Szkoła Podstawowa im. Marii Konopnickiej	Al. Jana Pawła II nr 16 09-530 Gąbin
5.	Gimnazjum im. Jana Pawła II	al. Jana Pawła II nr 16 09-530 Gąbin
6.	Szkoła Podstawowa im. Władysława Stanisława Reymonta w Czerminie	09-530 Czermino 52
7.	Szkoła Podstawowa im. Kornela Makuszyńskiego	Borki 22a 09-530 Gąbin
8.	Szkoła Podstawowa im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Nowym Grabinu	ul. Osiedle pod Jaworem 11a 09-530 Gąbin
9.	Szkoła Podstawowa im. Marii Kownackiej w Nowym Kamieniu	Nowy Kamień nr 6 09-530 Gąbin
10.	Szkoła Muzyczna I stopnia w Gabinie	Al. Jana Pawła II nr 16 09-530 Gąbin
Gmina Łąck		
1.	Szkoła Podstawowa w Łącku im. ppor. Emilii Gierczak	ul. Kolejowa 1 09-520 Łąck
2.	Gimnazjum im. prof. J. Kondrackiego w Łącku	
Gmina Mała Wieś		
1.	Szkoła Podstawowa im. Wincentego Hipolita Gawareckiego	ul. Kochanowskiego 17 09-460 Mała Wieś
2.	Gimnazjum z Oddziałem Integracyjnym im. Anny Nakwaskiej w Małej Wsi	
Gmina Nowy Duninów		

1.	Szkoła Podstawowa im. ks. Kardynała Stefana Wyszyńskiego	ul. Gostynińska 1 09-505 Nowy Duninów
2.	Szkoła Podstawowa w Soczewce	09-506 Soczewka 5
3.	Publiczne Gimnazjum im. ks. Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Nowym Duninowie	ul. Gostynińska 1 09-505 Nowy Duninów
Gmina Radzanowo		
1.	Zespół Szkół w Radzanowie	ul. Szkolna 16 09-451 Radzanowo
2.	Szkoła Podstawowa im. Czesława Hińca w Rogozinie	ul. Mazowiecka 25 09-442 Rogozino
3.	Szkoła Podstawowa w Ciółkówku	Ciółkówko 30 B 09-451 Radzanowo
Gmina Słubice		
1.	Szkoła Podstawowa im. Władysława Jagiełły w Piotrkówku	Piotrkówek 75 09-533 Słubice
2.	Szkoła Podstawowa im. Ojca Świętego Jana Pawła II w Słubicach	ul. Płocka 30 09-533 Słubice
3.	Szkoła Podstawowa w Świniarach	09-533 Świniary; 4
4.	Publiczne Gimnazjum w Słubicach	Płocka 28 09-533 Słubice
Gmina Słupno		
1.	Szkoła Podstawowa w Liszynie	ul. Wawrzyńca Sikory 19 09-408 Płock
2.	Szkoła Podstawowa im. Małego Powstańca w Święcieńcu	09-472 Słupno
3.	Szkoła Podstawowa im. abp. Antoniego Juliana Nowowiejskiego	ul. Kościelna 16 09-472 Słupno
4.	Gimnazjum im. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego w Słupnie	ul. Kościelna 16 09-472 Słupno
Gmina Stara Biała		
1.	Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Starej Białej	Stara Biała 53 09-411 Biała
2.	Szkoła Podstawowa w Wyszynie	Wyszyna 2 09-411 Biała
3.	Zespół Szkół w Starych Proboszczewicach	ul. Floriańska 4 09-412 Proboszczewice
4.	Zespół Szkół w Maszewie Dużym	ul. Szkolna 14 09-400 Maszewo Duże

Gmina Staroźreby		
1.	Szkoła Podstawowa w Staroźrebach	ul. Szkolna 7 09-440 Staroźreby
2.	Szkoła Podstawowa im. Adama Mickiewicza	Przeciszewo 26 09-440 Staroźreby
3.	Szkoła Podstawowa im. Zbigniewa Dłużniewskiego w Nowej Górze	ul. Szkolna 6 09-440 Staroźreby
4.	Szkoła Podstawowa w Smardzewie	Smardzewo 4 09-440 Staroźreby
5.	Gimnazjum w Nowej Górze	ul. Szkolna 6 09-440 Staroźreby
6.	Gimnazjum w Staroźrebach	ul. Szkolna 7 09-440 Staroźreby
Miasto i Gmina Wyszogród		
1.	Szkoła Podstawowa im. Fryderyka Chopina w Kobylnikach	09-450 Kobylniki
2.	Szkoły Podstawowej im. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego w Wyszogrodzie	ul. Niepodległości 11 09-450 Wyszogród
3.	Gimnazjum im. Bohaterów Bitwy nad Bzurą w Wyszogrodzie	ul. Niepodległości 11b 09-450 Wyszogród

Publiczne placówki służby zdrowia znajdujące się na obszarze powiatu płockiego to:

Lp.	Nazwa placówki służby zdrowia	Adres
Gmina Bielsk		
1.	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej	ul. Medyczna 1 09-230 Bielsk
2.	Ośrodek Zdrowia w Zągotach	Zągoty 18 09-230 Bielsk
Gmina Bodzanów		
1.	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej - Praktyka Lekarska Nr 1 w Miszewie Murowanym	ul. Południowa 11b 09-471 Bodzanów
2.	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „ALFA – MED.” s. c.	Ul. Miodowa 17 09-470 Bodzanów
Gmina Brudzeń Duży		
1.	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej	Brudzeń Duży 94 09-414 Brudzeń Duży

2.	Ośrodek Zdrowia w Siecieniu	09-414 Siecień
3.	Ośrodek Zdrowia w Sikorzu	09-413 Sikórz
Gmina Bulkowo		
1.	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „MEDICINES” w Łubkach Nowych	Łubki Nowe 5 09-452 Blichowo
2.	Samodzielny Zespół Publicznych Zakładów Opieki Zdrowotnej	ul. Płocka 59 09-454 Bulkowo
Miasto i Gmina Drobin		
1.	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „SAN – MED.” s. c.	ul. Przyszłość 18 09-21 Drobin
2.	Ośrodek Zdrowia w Łęgu Probstwie	09-209 Łęg Probstwo
Miasto i Gmina Gąbin		
1.	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „REMEDIUM” w Gąbinie	ul. Płocka 19 09-530 Gąbin
2.	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „ESKULAP” w Dobrzykowie	ul. Słoneczna 24 09-522 Dobrzyków
Gmina Łąck		
1.	Samodzielny Gminny Ośrodek Zdrowia w Łącku	ul. Gostynińska 4 09-520 Łąck
Gmina Mała Wieś		
1.	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Małej Wsi	ul. M. Kolberga 13 09-460 Mała Wieś
Gmina Nowy Duninów		
1.	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Nowym Duninowie	ul. Włocławska 5 09-505 Nowy Duninów
2.	Ośrodek Zdrowia w Soczewce	09-506 Soczewka
Gmina Radzanowo		
1.	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „LANCET” w Rogozinie	ul. Mazowiecka 57 09-442 Rogozino
2.	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „MEDICINES” w Radzanowie	ul. Kredytowa 2 09-451 Radzanowo
Gmina Słubice		
1.	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „SANUS” w Słubicach	ul. Płocka 46 09-533 Słubice
Gmina Słupno		
1.	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „SALUS” Przychodnia w Słupnie	ul. Miszewska 8 09-472 Słupno
Gmina Stara Biała		
1.	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki	Biała 68

	Zdrowotnej w Białej	09-411 Biała
Gmina Staroźreby		
1.	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „REMEDIUM” w Staroźrebach	ul. Kościelna 31a 09-440 Staroźreby
2.	Niepubliczny zakład Opieki Zdrowotnej „VITA” s. c. w Staroźrebach	ul. Kościelna 31a 09-440 Staroźreby
3.	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki zdrowotnej w Nowej Górze	ul. Płocka 26 09-431 Nowa Góra
Miasto i Gmina Wyszogród		
1.	Centrum Medyczne BMC Sp. Z o.o. w Wyszogrodzie	ul. Płocka 29 09-450 Wyszogród
2.	Pogotowie Ratunkowe w Wyszogrodzie	ul. Płocka 29 09-450 Wyszogród

Obiekty sportowe i kulturalne oraz handlowe znajdujące się na obszarze powiatu płockiego to:

Lp.	Nazwa obiektu sportowego, kulturalnego oraz handlowego	Adres
Gmina Bielsk		
1.	Gminna Biblioteka Publiczna w Bielsku	Plac Wolności 3A 09-230 Bielsk
2.	Gminny Ośrodek Kultury	
Gmina Bodzanów		
1.	Gminne Centrum Kultury i Sportu	ul. Poniatowskiego 1 09-470 Bodzanów
Gmina Brudzeń Duży		
1.	Gminna Biblioteka Publiczna	09-414 Brudzeń Duży
Gmina Bulkowo		
1.	Gminna Biblioteka Publiczna	ul. Szkolna 1 09-454 Bulkowo
Miasto i Gmina Drobin		
1.	Miejsko - Gminna Biblioteka Publiczna w Drobinie	ul. Rynek 1 09-210 Drobin
2.	Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji w Drobinie	ul. Szkolna 3 09-210 Drobin
Miasto i Gmina Gąbin		
1.	Miejsko-Gminna Biblioteka Publiczna	ul. Stary Rynek 14



	w Gąbinie	09-530 Gąbin
2.	Miejsko-Gminny Ośrodek Kultury w Gąbinie	Al. Jana Pawła II nr 16 09-530 Gąbin
Gmina Łąck		
1.	Gminna Biblioteka Publiczna w Łącku	ul. Kolejowa 5 09-520 Łąck
2.	Hala Sportowa w Łącku	ul. Gostynińska 2 09-520 Łąck
3.	Gminny Ośrodek Kultury w Łącku	ul. Warszawska 39 09-520 Łąck
4.	Gminny Ludowy Klub Sportowy "Kormoran"	ul. Gostynińska 2 09-520 Łąck
Gmina Mała Wieś		
1.	Gminny Ośrodek Kultury	ul. Płońska 2 09-460 Mała Wieś
2.	Gminna Biblioteka Publiczna	ul. Płońska 2 09-460 Mała Wieś
Gmina Nowy Duninów		
1.	Gminna Biblioteka Publiczna w Nowym Duninowie	ul. Gostynińska 1 09-505 Nowy Duninów
2.	Gminny Ośrodek Kultury w Soczewce	ul. Ks. Pawła Kwiatkowskiego 1 09-506 Soczewka
Gmina Radzanowo		
1.	Centrum Kultury i Sportu w Radzanowie	ul. Szkolna 3 09-451 Radzanowo
2.	Gminna Biblioteka Publiczna w Radzanowie	ul. Szkolna 3 09-451 Radzanowo
Gmina Słubice		
1.	Gminna Biblioteka Publiczna w Słubicach	ul. Płocka 32 09-533 Słubice
Gmina Słupno		
1.	Gminna Biblioteka Publiczna	ul. Warszawska 26 09-472 Słupno
2.	Gminny Ośrodek Kultury Słupno	ul. Królewska 28A 09-472 Słupno
Gmina Stara Biała		
1.	Gminny Ośrodek Kultury i Sportu	ul. Jana Kazimierza 1 09-411 Biała



2.	<u>Gminna Biblioteka Publiczna</u>	ul. Jana Kazimierza 1 09-411 Biała
Gmina Staroźreby		
1.	Gminny Ośrodek Kultury	ul. Głowackiego 2 09-440 Staroźreby
2.	Gminna Biblioteka Publiczna w Staroźrebach	ul. Głowackiego 2 09-440 Staroźreby
3.	Gminna Biblioteka Publiczna, Filia w Nowej Górze	ul. Płocka 20 09-440 Staroźreby
Miasto i Gmina Wyszogród		
1.	Miejsko - Gminna Hala Widowiskowo- Sportowa w Wyszogrodzie	ul. Niepodległości 11 09-450 Wyszogród
2.	Miejska i Gminna Biblioteka Publiczna	

Rozdział 8. Transport a środowisko

Dynamiczny rozwój transportu jest istotnym czynnikiem rozwoju gospodarczego, ale także znaczącym źródłem uciążliwości i problemów istotnych szczególnie w skali lokalnej.

Dominującą w tym rolę odgrywa transport indywidualny.

Zanieczyszczenie powietrza emitowane przez pojazdy samochodowe są największym źródłem skażenia atmosfery. Stanowią poważne zagrożenie dla zdrowia ludzkiego, zasobów przyrodniczych i jakości materiałów. Pojazdy samochodowe są jednym z największych emiterów toksycznych związków chemicznych takich jak: butadien, benzen i liczne kancerogeny.

Pomimo wyposażenia pojazdów mechanicznych w urządzenia kontrolujące emisje spalin, wpływają one w bardzo dużym stopniu na zanieczyszczenie atmosfery w miastach.

Podczas ruchu pojazdów na drogach do środowiska dostają się szkodliwe dla człowieka substancje takie jak:

- sadza i zawarte w niej wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne, azbest pochodzący z okładzin sprzęgieł i hamulców, tlenki azotu (N_2O , NO , NO_2) tworzą się przy spalaniu w wysokich temperaturach m.in. w silnikach samochodowych,
- tlenki węgla zwane też czadem są to bezwonne i bezbarwne gazy powstające w dużych silnikach przy niecałkowitym spalaniu węgla i innych paliw silnikach spalinowych, m.in. dwutlenek siarki, którego 30% pochodzi z pojazdów samochodowych.
- aldehydy,
- metale ciężkie takie jak ołów i kadm,

Emitowane z pojazdów substancje zanieczyszczają powietrze, co wpływa niekorzystnie na ludzki organizm, i tak np.:

1/ tlenek węgla szczególnie trujący dla człowieka i niektórych zwierząt. Łączy się trwale z hemoglobina, uniemożliwia roznoszenie przez krew tlenu do wszystkich części ciała,

2/ dwutlenek siarki zatrafuwa wszystkie organizmy, a u ludzi powoduje on poważne choroby dróg oddechowych, układu krążenia, oczu, a nawet nowotwory,

3/ tlenek azotu działa na organizm człowieka jak gaz bojowy powodując uszkodzenia płuc, zmniejszając zdolność krwi do przenoszenia tlenu i mogą być przyczyną powstawania nowotworów. Dwutlenek azotu pochłania światło słoneczne, wchodzi w złożone reakcje fotochemiczne. Rezultatem ich jest smog fotochemiczny.

4/ spaliny, są przyczyną zgonów w liczbie wyraźnie przekraczającej liczbę ofiar wypadków drogowych oraz chorób układu oddechowego u dorosłych i u dzieci.

5/ związki siarki są głównym składnikiem tzw. smogu miejskiego lub inaczej siarkowego występującego w czasie zalegającej w miastach mgły

Innym, lecz też ważnym ale za to może mało dostrzegalnym problemem, jest zanieczyszczenie gleby i wód gruntowych w związku m. in. z myciem i dbaniem o czystość pojazdu.

Bрудna woda z powyższymi związkami zanieczyszcza okoliczne gleby i dostaje się do wód gruntowych, które są źródłem wody pitnej dla okolicznych miast, miasteczek i osad ludzkich.

Jako specyficzne zanieczyszczenie powietrza, można traktować słyszane przez nas dźwięki rozchodzące się w powietrzu. Odczuwanie hałasu, czyli niezharmonizowanych, głośnych i dokuczliwych dźwięków jest bardzo subiektywne.

Jednak niezależnie od odczuć subiektywnych, hałas od 40 do 60 i więcej decybeli (odpowiada to średniemu ruchowi ulicznemu) jest szkodliwy dla zdrowia. Powoduje m.in. kłopoty ze spaniem, pogorszenie stanu psychicznego, spadek poziomu inteligencji oraz choroby serca i powstawanie nadciśnienia. U dzieci ponadto wpływa on negatywnie na umiejętność czytania, skupienia i rozwiązywania problemów oraz radzenia sobie z pierwszymi trudnościami w życiu młodego człowieka.

Wraz z wzrostem ruchu samochodowego, rośnie zagrożenie dla życia zwierząt, które zamieszkują tereny w pobliżu dróg i autostrad. Codziennie na drogach ginie niezliczona liczba żywych organizmów.

Drogi

Sieć dróg powiatu płockiego stanowi: 134 km dróg krajowych, 167 km dróg wojewódzkich, 722,7 km dróg powiatowych i 1185 km dróg gminnych. Połączenia pomiędzy terenami położonymi po prawej i lewej stronie Wisły zapewniają trzy przeprawy mostowe: dwie w Płocku i jedna w Wyszogrodzie. Stan dróg w powiecie uległ w ostatnich latach znacznej poprawie. Systematycznie prowadzone są inwestycje drogowe, głównie odnowienia nawierzchni bitumicznych. Mimo odczuwalnego postępu, część dróg nadal wymaga dostosowania parametrów technicznych do zwiększającego się natężenia ruchu kołowego.

Powietrze

Oceny jakości powietrza dokonuje w ramach państwowego monitoringu środowiska Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska.

Na potrzeby monitoringu wykonywane są pomiary oraz analizowane i gromadzone dane dotyczące poziomów stężeń wybranych zanieczyszczeń powietrza.

Na podstawie otrzymanych pomiarów dokonuje się oceny poziomów substancji w powietrzu ze względu na ochronę zdrowia ludzi oraz ochronę roślin.

Na terenie powiatu płockiego zlokalizowane są dwa punkty pomiarowe – w Trzepowie (krajowy kod stacji MzPlockPKN1) oraz w Maszewie (krajowy kod stacji MzPlockPKN2). Metodą wspomagającą i uzupełniającą techniki pomiarowe jest modelowanie matematyczne, pozwalające na ocenę jakości powietrza na dużym obszarze.

Przeprowadzone roczne oceny jakości powietrza wykazały przekroczenia na terenie powiatu płockiego poziomu docelowego benzo(α)pirenu oraz ozonu w powietrzu. Stwierdzenie przekroczeń spowodowało konieczność określenia programów ochrony powietrza dla stref: płocko – płońskiej (w przypadku benzo(α)pirenu) oraz mazowieckiej (w przypadku ozonu). Celem programów jest osiągnięcie poziomów docelowych.

Norma	Emisja w g/kWh			Emisja w szt./kWh
	CO(tlenekwęgla)	HC(Węglowodory)	NOx(tlenki azotu)	PM (cząstki pyłu)
EURO-1	4,5	1,1	8,0	612
EURO-2	4,0	1,1	7,0	250
EURO-3	2,1	0,66	5,0	100
EURO-4	1,5	0,46	3,5	20
EURO-5	1,5	0,46	2,0	20
EURO-6	1,5	0,13	0,4	10

Hałas

Klimat akustyczny powiatu płockiego jest kształtowany przede wszystkim przez komunikację, przemysł i sektor usług. W zakresie hałasu komunikacyjnego największym zagrożeniem i uciążliwością jest hałas drogowy. Czynniki decydującymi o uciążliwości akustycznej jest wzrost liczby środków transportu, brak obwodnic oraz zły stan nawierzchni dróg. Problem ten

dotyka zarówno miast, jak i terenów pozamiejskich, położonych przede wszystkim wzdłuż dróg krajowych, gdzie natężenie ruchu jest największe. Służby odpowiedzialne za badania i pomiary hałasu skupiają uwagę głównie na drogach położonych na terenie m. Płocka. Nie mniej jednak w roku 2005 w ramach generalnego pomiaru ruchu Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad dokonała pomiarów hałasu komunikacyjnego w dwóch miejscach na terenie powiatu. Przeprowadziła je w Bielsku (przy trasie Płock - Bielsk) oraz w Drobinie (przy trasie Bielsk - Drobin). Nie stwierdzono wówczas przekroczeń poziomów dopuszczalnych.

Pomiarów hałasu w środowisku dokonuje również Mazowiecki Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Warszawie w ramach państwowego monitoringu środowiska. Pomiary hałasu wykonane w 2008 r. w dwóch miejscach: w Drobinie – przy ul. Płońskiej oraz w Gąbinie - przy ulicy Składkowskiego wykazały przekroczenie poziomów dopuszczalnych zarówno dla dnia, jak i nocy. I tak w Drobinie hałas wynosił: 69,1dB - 69,2dB w porze dnia i 66,1dB - 66,2dB w porze nocy, zaś w Gąbinie: 69,1dB - 69,2dB w porze dnia i 66,1dB - 66,2dB w porze nocy. Niestety stan przekroczenia dopuszczalnych poziomów utrzymuje się do dnia dzisiejszego. Występowanie przekroczeń winno skutkować koniecznością podjęcia działań ograniczających emisję hałasu do środowiska.

W powiecie płockim nie występują inne uciążliwości akustyczne spowodowane hałasem komunikacyjnym, takim jak hałas lotniczy czy szynowy (kolej, tramwaj).

Transport substancji niebezpiecznych

Poważne zagrożenie dla środowiska naturalnego w powiecie płockim stanowi transport substancji niebezpiecznych w ruchu drogowym. Decydującym dla skali zagrożeń jest transport chloru i amoniaku po trasie Płock - Łąck - Sochaczew (chlor) oraz Płock – Gąbin - Żychlin (amoniak) oraz bardzo intensywny ruch cystern z paliwami płynnymi od terminalu paliwowego w Trzepowie trasą Płock - Ciechanów do drogi Płock - Warszawa. Brak parkingów dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne powoduje, że poza transportami chloru inne pojazdy poruszają się po drogach i parkują w sposób niekontrolowany.

Poważnym źródłem zagrożenia na terenie powiatu są także przewozy substancji chemicznych transportem kolejowym. Transport materiałów niebezpiecznych odbywa się trasami kolejowymi: Płock - Gostynin – Kutno i Płock - Sierpc. Rocznie Państwowa Straż Pożarna rejestruje kilkadziesiąt poważnych awarii polegających na uszkodzeniach mechanicznych lub korozji armatury i niekontrolowanym wyciekiem chemicznym substancji niebezpiecznych.

Paliwa alternatywne nie są obecnie w stanie konkurować z paliwami tradycyjnymi. Produkcja biopaliw jest wciąż droższa niż import ropy i będzie to trwało tak długo, jak długo ceny paliw nie będą odzwierciedlać rzeczywistych kosztów ekologicznych związanych m. i. z przywróceniem środowiska naturalnego do stanu normalności ekologicznej.

Podsumowanie

Odpowiedzią na negatywne oddziaływania transportu publicznego na środowisko naturalne jest zrównoważony rozwój systemu transportowego, w tym w szczególności przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Wśród elementów zrównoważonego rozwoju można wymienić m.in.:

- ograniczanie zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną;
- ograniczanie natężenia ruchu w wyniku stosowanej inżynierii ruchu drogowego oraz modernizację dróg i skrzyżowań;
- popraw koordynacji i usprawnienie sieci transportu publicznego;
- wykorzystywanie nowoczesnych środków transportu, bezpiecznych i przyjaznych dla środowiska;
- dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób starszych;
- propagowanie proekologicznych zachowań uczestników systemu transportowego (m.in. ruch rowerowy, dzień bez samochodu itp.);
- poprawa warunków ruchu pieszego zwłaszcza w centrach i zabytkowych częściach miast;
- potrzeba ochrony i odbudowy zieleni miejskiej oraz rozwiązania techniczne zabezpieczające przed hałasem;
- integracja systemu wewnętrznego z zewnętrznym, tranzytowym systemem drogowym i kolejowym.

Szczególnie istotnym rozwiązaniem dla poprawy ochrony środowiska jest system monitoringu środowiska naturalnego, czyli jakościowe i ilościowe pomiary stanu tego środowiska. Monitoring taki stanowi bardzo ważną podstawę do analiz i decyzji dotyczących ochrony środowiska.

Skuteczna ochrona środowiska wymaga udziału wszystkich podmiotów wywierających wpływ na sposób i intensywność korzystania ze środowiska, w tym przede wszystkim udziału społeczeństwa. Najważniejsze znaczenie dla proekologicznej postawy jak najszerzej części społeczeństwa ma edukacja ekologiczna oparta na rzetelnej informacji o stanie środowiska naturalnego i



działaniach na rzecz jego ochrony oraz umiejętność komunikowania się z lokalną społecznością.

Edukacja ekologiczna w powiecie płockim, skierowana winna być przede wszystkim do uczniów i nauczycieli.

Rozdział 9. Zagospodarowanie Przestrzenne.

9.1. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju.

Dokument pn. „Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030” została przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 13 grudnia 2011 roku.

Cel strategiczny polityki przestrzennego zagospodarowania kraju jest następujący: *„efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia ogólnych celów rozwojowych - konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie”.*

Tak sformułowany cel – przy doborze odpowiednich celów częściowych oraz instrumentów wdrożeniowych – realizowany jest przez wszystkie podmioty publiczne wykonujące zadania rozwojowe w zakresie swoich kompetencji na różnych poziomach zarządzania, w różnych obszarach tematycznych i w odniesieniu do różnych terytoriów.

Dokument definiuje sześć celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, które nie mogą być traktowane rozłącznie. Odnoszą się do elementów struktury przestrzennej kraju. Są one ze sobą ściśle powiązane i dopełniają się wzajemnie. Należą do nich:

1. Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności.
2. 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.
3. Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.
 4. Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski.
 5. Zwiększenie odporności struktury przestrzennej na zagrożenia naturalne i utratę bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa.
 6. Przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego.

Pierwsze trzy powyższe cele odnoszą się do działalności transportowej, które mają być realizowane w ramach następujących działań:

1. Poprawę dostępności polskich miast i regionów,
2. Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu,
3. Poprawę dostępności teleinformatycznej,
4. Zarządzanie strategiczne i etapowanie inwestycji.

Działania te skupią się na poprawie dostępności do miejsc koncentracji usług publicznych różnego szczebla i na integracji rynków pracy dużych ośrodków oraz otaczających je regionów. Będzie to oznaczało pierwszeństwo inwestycji drogowych i kolejowych łączących największe miasta z ośrodkami subregionalnymi i najważniejszymi centrami powiatowymi. Zapewni to ośrodkom subregionalnym i obszarom wiejskim dostęp do większych miast, czyli do ośrodków innowacji, centrów nauki i wiedzy oraz do rynków pracy, edukacji, opieki medycznej itp. Jest to jednocześnie warunek wstępny dla rozprzestrzeniania innowacji na inne obszary.

Dostęp ten umożliwi mobilność wahałową mieszkańców obszarów wiejskich i przyczyni się do wzrostu poziomu ich zatrudnienia. Dostępność jest także warunkiem intensywnego wykorzystania najważniejszych obszarów i atrakcji

do celów turystycznych.

Zapewnienie dostępu do dóbr i usług publicznych oraz podnoszenie ich jakości umożliwia rozwój obszarów wiejskich.

9.2. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa.

W dniu 11 czerwca 2013 roku Zarząd Województwa Mazowieckiego przyjął projekt aktualizacji "Planu zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego" wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

"Plan" określa zasady organizacji przestrzennej województwa, formułuje kierunki polityki przestrzennej, które uwzględnia się w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, programach rozwoju i programach operacyjnych województwa.

19 lipca 2013 roku projekt "Planu" został poddany konsultacjom społecznym oraz opiniowaniu i uzgadnianiu przez właściwe organy i instytucje odpowiedzialne za zagospodarowanie przestrzenne na podstawie art. 41 ust. 1 pkt 6 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. Nr 80, poz.717 z późn. zm.) oraz na podstawie art. 39 oraz 46 pkt 1i art. 54 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz.1227 z późn. zmianami).

Głównym celem polityki w zakresie transportu zbiorowego w województwie mazowieckim jest zapewnienie zintegrowanego

i zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego, ze szczególnym uwzględnieniem wykorzystania infrastruktury transportu szynowego. Odpowiada temu koncepcja pasmowego rozwoju infrastruktury transportowej oraz powiązanych za pośrednictwem węzłów multimodalnych (przesiadkowych) podsystemów transportowych, w której główne miejsce zajmują: Warszawa wraz z obszarem metropolitalnym, ośrodki regionalne i subregionalne. Oprócz wymiaru przestrzennego integracja będzie realizowana na płaszczyźnie organizacyjnej obejmującej wdrażanie nowoczesnych rozwiązań taryfowych, skoordynowanych i przystosowanych do potrzeb pasażerów rozkładów jazdy oraz skutecznych i efektywnych systemów informacji. Kluczem do utworzenia zrównoważonego systemu transportu zbiorowego jest również modernizacja i budowa infrastruktury transportowej oraz wymiana taboru. Oprócz Warszawy, transport zbiorowy będzie odgrywał coraz większą rolę w miastach regionalnych i subregionalnych, a na terenach podmiejskich będzie rozwijał się w kierunku zapewnienia możliwie najlepszej komunikacji dowozowo - odwozowej do stacji i przystanków kolejowych, a także umożliwieniu wygodnego przesiadania się.

Polityka poprawy dostępności i efektywności transportowej województwa mazowieckiego będzie wdrażana poprzez:

1. system ustanowionych europejskich korytarzy transportowych (obecnie modyfikowanych, nowych inicjatyw europejskich)
2. powiązania krajowe i wewnątrzregionalne.

Obejmuje ona systemy o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i wojewódzkim z odniesieniami do ogólnych, koniecznych działań dotyczących rozwoju i poprawy układu powiatowego i lokalnego. Polityka ta ma na celu zwiększanie dostępności transportowej województwa mazowieckiego, poprawę spójności wewnętrznej i konkurencyjności regionu, integrację różnych

systemów transportowych w oparciu o zasadę zrównoważonego rozwoju. Polityka ta powinna dążyć do wdrażania i stosowania nowoczesnych systemów zarządzania ruchem, poprawy efektywności energetycznej pojazdów oraz optymalizację łańcuchów logistycznych.

Zasada równoważenia rozwoju zobowiązuje do podejmowania decyzji dotyczących rozwoju infrastruktury transportowej uwzględniającej rachunek kosztów i korzyści społecznych.

9.3 Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin

9.9.3.1 Gmina Bielsk

Zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego i studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmina przewiduje rozwój indywidualnego budownictwa mieszkaniowego jednorodzinnego w miejscowościach Bielsk, Ciachcin, Ciachcin Nowy, i Zagoty. Na obszarze gminy w najbliższym czasie nie przewiduje się zwiększenia natężenia przewozów podróży.

9.9.3.2 Gmina Bodzanów

Zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego zabudowa mieszkaniowa planowana jest w miejscowościach Miszewo Murowane, Nowe Miszewo, Reczyn, Nowy Reczyn, Cieśle, Kępa Polska, Białobrzegi. Natomiast zgodnie ze stadium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego zabudowa mieszkaniowa planowana jest w miejscowościach Borowice, Łagiewniki, Niesłuchowo, Stanowo, Kłaczkowo, Gąsewo, Bodzanów, Chodkowo, Chodkowo Działki, Archutowo, Archutówko, Mąkolin, Łętowo, Miszewko, Kanigowo, Peplowo, Ramutówko. Na obszarze gminy w najbliższym czasie nie przewiduje się zwiększenie przewozów.

9.9.3.3 Gmina Brudzeń Duży

Zgodnie z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego na terenie gminy rozwój budownictwa mieszkaniowego planowany jest na terenie miejscowości Brudzeń Duży, Bądkowo Kościelne, Siecień, Murzynowo oraz Sikórz. Poza tym na obszarze gminy w najbliższym czasie nie przewiduje się zwiększenia natężenia przejazdów podróжных.

9.9.3.4 Gmina Bulkowo

Zgodnie z aktualnym studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Bulkowo przewiduje się możliwość zabudowy mieszkaniowej jedno i wielorodzinnej w miejscowościach Bulkowo, Blichowo, Nowe Łubki. Na obszarze gminy w najbliższym czasie nie przewiduje się zwiększenia natężenia przejazdów podróжных.

9.9.3.5 Miasta i Gmina Drobin

Na terenie gminy obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla miasta Drobina i studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla Miasta i Gminy Drobin. Zgodnie z tymi dokumentami na terenie gminy planowana jest zabudowa mieszkaniowa na terenach geodezyjnych Drobin, Łęg Probstwo, Łęg Kościelny, Chudzyno, Cieszewo, Psary, Setropie, Rogotwórska, Nagórki Dobrskie, Karsy, Kuchary, Nowa Wieś i Dobrosielice. Na terenie gminy w najbliższym czasie nie przewiduje się zwiększenia natężenia przejazdów podróжных.

9.9.3.6 Miasto i Gmina Gąbin

Zgodnie z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego dla Miasta i Gminy Gąbin przewidywane są tereny zabudowy mieszkaniowej jedno i wielorodzinnej w następujących miejscowościach Gąbin, Borki, Nowa Korzeniówka, Dobrzyków, Górki, Jordanów, Nowe Grabie, Grabie Polskie, Karolew, Ludwików, Koszelew. Poza tym na obszarze gminy nie przewiduje

się zabudowy mieszkaniowej powodującej zwiększenie natężenia przewozów pasażerów.

9.9.3.7 Gmina Łąck

Gmina Łąck przewiduje zabudowę mieszkaniową jednorodzinną w miejscowościach Grabina, Matyldów, Wola Łącka, Łąck, Władysławów, Zaździerz, Koszelówka i Zdwórz. W gminie nie przewiduje się natężenia przewozów podróжных.

9.9.3.8 Gmina Mała Wieś

Gmina Mała Wieś posiada miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla części miejscowości Chylin, Zakrzewo, Podgórze. Zgodnie z tym polanem przewidywane jest na tych terenach zabudowa mieszkaniowa. Dla pozostałej części gminy obowiązuje Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego. Na obrzeże gminy w najbliższym czasie nie przewiduje się zwiększenia natężenia przewozów podróжных.

9.9.3.9 Gmina Nowy Duninów

Zgodnie z planami zagospodarowania przestrzennego i studium uwarunkowań istnieje możliwość zabudowy mieszkaniowej jedno i wielorodzinnej w miejscowościach Nowy Duninów, Brwilno Dolne, Soczewka, Dzierżazna. Po za tym na obrzeże gminy nie przewiduje się zwiększenia natężenia przejazdów osób korzystających z komunikacji publicznej.

9.9.3.10 Gmina Radzanowo

Zgodnie z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego Gmina Radzanowo przewiduje zabudowę mieszkaniową jednorodzinną na terenie całej gminy, natomiast zabudowę mieszkaniową wielorodzinną przewidywana jest w miejscowości Radzanowo. Nie przewiduje się zwiększenia natężenia przejazdów pasażerów.

9.9.3.11 Gmina Słubice

Na terenie gminy Słubice obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obejmujący części miejscowości Słubice, który wyznacza tereny zabudowy mieszkaniowej jedno i wielorodzinnej. Poza tym obowiązuje studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, który przewiduje możliwość zabudowy mieszkaniowej w następujących miejscowościach: Potok Czarny, Potok Biały, Jamno, Grabowiec, Łaziska, grzybów, Alfonsów, Wymysle Polskie, Juliszew, Piotrkówek, Zyck Polski oraz Wiączemin Polski. Na obszarze gminy w najbliższym czasie nie przewiduje się zwiększenia natężenia przewozów podróźnych.

9.9.3.12 Gmina Słupno

Gmina Słupno posiada dla całej gminy miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Miejscowościami, gdzie najintensywniej rozwija się budownictwo mieszkaniowe i w związku z tym tworzą się skupiska ludzi w następujących miejscowościach: Słupno, Nowe Gulczewo, Cekanowo, Borowiczki – Pieńki i Liszyno. Natomiast zabudowa usługowo – produkcyjna najbardziej rozwija się w Starym Gulczewie i Mirosławiu. Na obszarze gminy w najbliższym czasie nie przewiduje się zwiększenia natężenia przewozów podróźnych.

9.9.3.13 Stara Biała

W gminie tej obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego i studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, według których przewiduje się zabudowę wielorodzinną w miejscowości Maszewo Duże i zabudowę jednorodzinną w miejscowościach Mańkowo, Brwilno, Maszewo Duże, Ludwikowo, Nowa Biała, Nowe Proboszczewice, Stare Proboszczewice, Biała, Stara Biała, Nowe Trzepowo,

Bronowo Zalesie, Bronowo Kmiece i Kamionki. Na obszarze tej gminy nie przewiduje się zwiększenia natężenia przewozów podróźnych.

9.9.3.14 Gmina Staroźreby

Gmina Staroźreby zgodnie ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego przewiduje możliwość zabudowy mieszkaniowej w miejscowościach Staroźreby, Nowy Bromierzyk, Bromierzyk, Opatowiec, Teodorowo, Mikołajewo, Aleksandrowo, Nowe Staroźreby, Stopin, Staroźreby Hektary, Słomkowo, Zdziar Wielki, Sarzyn, Bylino, Rogowo, Rostkowo, Góra Nowa, Marychnów, Worowice Wyroby, Przedbórz, Dłużniewo Duże, Dłużniewo Małe, Bromierz, Preciszewo, Mieczyno i Sędek. Na obszarze gminy w najbliższym czasie nie przewiduje się zwiększenia natężenia przewozów podróźnych.

9.9.3.15 Gmina i Miasto Wyszogród

Zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna planowana jest w miejscowości Wyszogród. Natomiast jednorodzinna w miejscowościach Wyszogród, Rębowo, Rostkowice Słomin i Ciućkowo. Na obszarze gminy Wyszogród w najbliższym czasie nie przewiduje się zwiększenia natężenia przewozów.

Rozdział 10. Potrzeby przewozowe – ocena i prognoza

Realizacja zadań określonych w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym to dla Powiatu Płockiego nie tylko obowiązek ustawowy. Jako organizator publicznego transportu zbiorowego zobowiązany jest do zaspokajania potrzeb mieszkańców powiatu płockiego w sposób na tyle skuteczny, aby korzystanie z niego spełniało oczekiwania społeczne, a jego rozwiązania techniczno-organizacyjne pozostawały przyjazne środowisku. Ponadto, jako organ administracji publicznej w realizowaniu tego zadania swoimi rozwiązaniami chce przyczynić się do optymalnego zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu płockiego pogłębiając tym samym zaufanie społeczne.

Aktualne potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu płockiego w zakresie powiatowych przewozów pasażerskich zaspokajane są dzięki usługom przewozowym świadczonym przez przewoźników publicznych takich jak: – Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej, operatora publicznego transportu - Komunikacji Miejskiej oraz przewoźników prywatnych opierających swą działalność na zasadach komercyjnych. Wykonywane autobusami usługi zapewniają zaspokojenie podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu płockiego z uwzględnieniem dostępności do obiektów użyteczności publicznej takich jak: urzędy, banki, szkoły, zakłady pracy, obiekty handlowe, kulturowe, kościoły i inne. Przewozy te na poziomie podstawowym zapewniają transport osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej.

Przewozy ze względu na realizowany charakter pełnią funkcję

- obligatoryjnych
- fakultatywnych
- incydentalnych

Do przewozów obligatoryjnych można zaliczyć przemieszczenie uczestników ruchu do miejsca pracy i nauki odbywanych w określonych porach i po określonej trasie.

Do przewozów fakultatywnych i incydentalnych zaliczamy wszelkiego rodzaju podróże związane z życiem towarzyskim, zakupami, sprawami administracyjnymi czy chociażby ochroną zdrowia. Przejazdy te w porównaniu z poprzednimi cechuje nieregularność.

W celu oceny prognoz przewozowych uwzględniono szereg uwarunkowań, które decydują o potrzebach w zakresie przemieszczania się różnych grup, tak w obszarze danej gminy, gmin sąsiadujących jak również Powiatu Płockiego, miasta Płocka i innych.

Przez teren powiatu przebiegają ważne drogi krajowe:

Nr 60 Ciechanów – Płock – Kutno

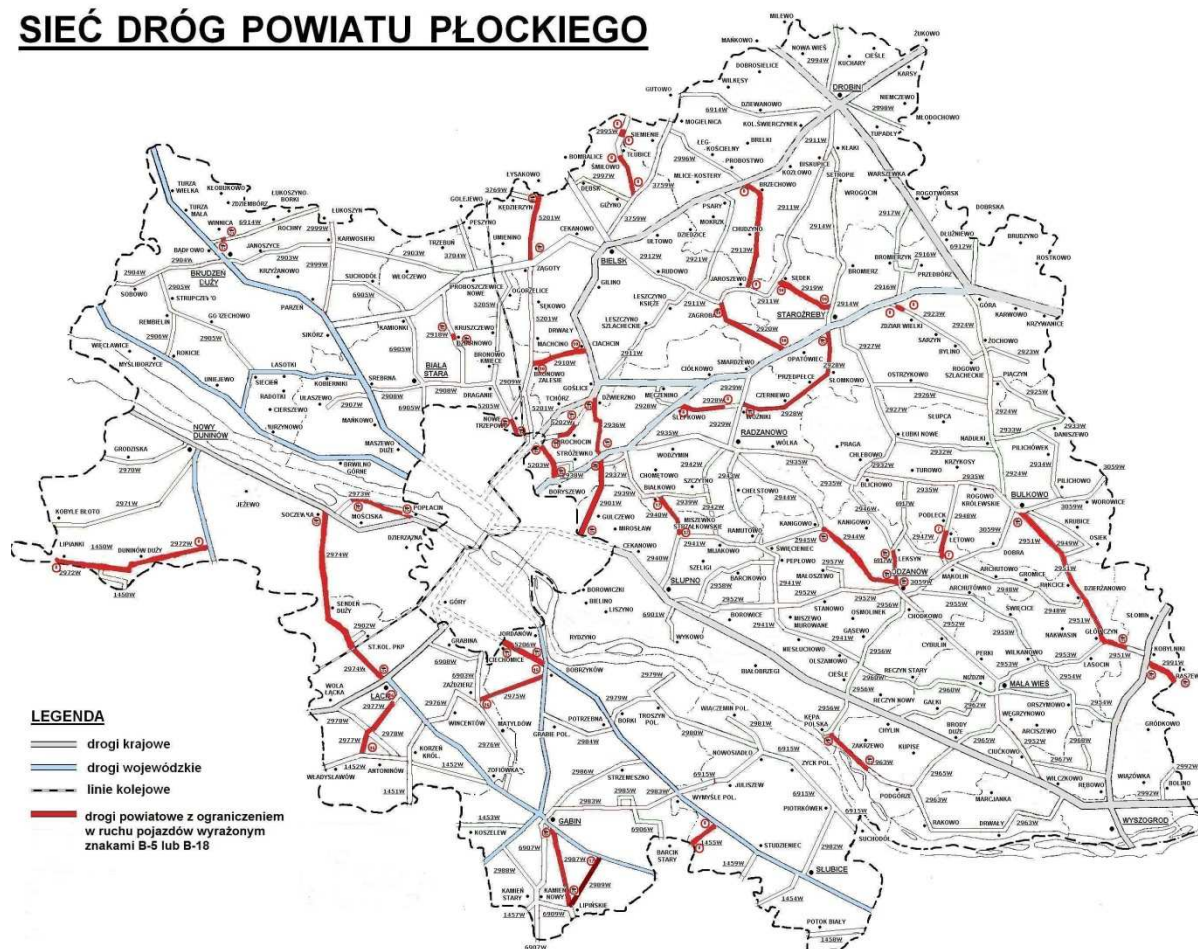
Nr 62 Włocławek – Płock – Warszawa

Nr 10 Szczecin – Sierpc – Drobin – Płońsk.

oraz wojewódzkie biorące początek w m. Płock:

- droga wojewódzka nr 559 – do Lipna
- droga wojewódzka nr 562 – do Szpetala Górnego
- droga wojewódzka nr 567 – do Góry
- droga wojewódzka nr 575 – do Kazunia Nowego

SIEĆ DRÓG POWIATU PŁOCKIEGO



W południowej części powiatu, na drodze krajowej 60, między Gostyninem a Kutnem – w m. Sójki jest zlokalizowany węzeł autostradowy „Kutno-Północ” umożliwiający wjazd na autostradę A1.

Brak głównych dróg krajowych (autostrad, dróg ekspresowych) przebiegających przez teren powiatu powoduje ograniczone możliwości rozwoju gospodarczego powiatu płockiego.

Ludność powiatu płockiego wynosi prawie 107,5 tys. osób z czego 90.7% mieszka na wsi. Gęstość zaludnienia to średnio 59 osób na kilometr kwadratowy i jest zbliżona do średniej krajowej.

Rolnictwo stanowi znaczący sektor w gospodarce powiatu płockiego. Na ogólną powierzchnię 179.900 ha, użytki rolne stanowią 130.789 ha, tj. 73%. Prawie 40% ogółu mieszkańców utrzymuje się wyłącznie z rolnictwa. Średnia



powierzchnia gospodarstwa rolnego wynosi 9,7 ha. Najwięcej gospodarstw dużych, o powierzchni powyżej 10 ha występuje w gminach: Drobin (ok. 49%), Staroźreby (ok. 45%), Brudzeń Duży (ok. 39%), najmniej w gminach: Słubice (ok. 19%), Nowy Duninów (ok. 12%). Gospodarstwa o powierzchni powyżej 10 ha stanowią 31,63%.

W ostatnich latach zaznacza się wyraźnie zróżnicowanie przestrzenne w strukturze gospodarczej powiatu. Gminy Wyszogród, Staroźreby, Radzanowo, Bulkowo, Brudzeń Duży, Mała Wieś mają charakter zdecydowanie rolniczy, natomiast Nowy Duninów, Łąck, Gąbin wykazują mniejszy związek z rolnictwem, natomiast charakteryzują się korzystnymi walorami przyrodniczymi sprzyjającymi rozwojowi turystyki.

Ze względu na rolniczy charakter powiatu płockiego, dalszy jego rozwój w znacznym stopniu zależeć będzie od tempa restrukturyzacji tej dziedziny gospodarki.

Nieodzowna potrzeba restrukturyzacji wsi i obszarów wiejskich wymagać będzie dywersyfikacji dochodów ludności, powstania nowych miejsc pracy, firm – szczególnie usługowych, co pociąga za sobą potrzebę zmiany w sieci osadniczej. Obecna rozproszona sieć osadnicza zasadniczo podraża koszty infrastruktury technicznej, nie służy też rozwojowi infrastruktury społecznej.

10.1 Potrzeby przewozowe osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej

Transport jest jedną z ważniejszych dziedzin znacząco wpływających na możliwości pełnej aktywności społecznej i osobistej osób niepełnosprawnych, wobec czego konieczne jest dostosowanie jego oferty usługowej do potrzeb i możliwości osób mających jakiejkolwiek trudności w poruszaniu się lub innej niepełnosprawności.

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb osób niepełnosprawnych wymaga:

- ❖ odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej
 - eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, które zapewniają wyrównywanie różnicy między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkiem inwalidzkim i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,
 - wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w system informacji dźwiękowej i wzrokowej,
- ❖ usuwanie barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej
 - zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i korzystanie z przystanku poprzez obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych,
 - lokalizacja przystanków w miejscach dostępnych dla osób niepełnosprawnych,
- ❖ odpowiedniej organizacji przystanku
 - miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
 - czytelna informacja o rozkładzie jazdy,
 - oznakowanie pojazdu z podaniem trasy,
 - sygnalizacja dźwiękowa informująca o przyjeździe pojazdu na przystanek,

- ❖ stosowanie systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej
 - zniżki w opłatach dla osób niepełnosprawnych
 - bezpłatne przejazdy dla niektórych grup pasażerów i ich opiekunów.

Dostosowanie systemu komunikacji publicznej do potrzeb pasażerów jest ważnym elementem stworzenia możliwości aktywnego realizowania swoich potrzeb przez osoby niepełnosprawne i przeciwdziałania ich wykluczeniu. Pozwala tym osobom na uzyskanie zaradności osobistej i samodzielności. Ma to również istotne znaczenie dla kształtowania w społeczeństwie właściwych podstaw niezbędnych w procesie integracji z osobami niepełnosprawnymi.

Główną ideą wprowadzenia powyższych rozwiązań jest dążenie do zapewnienia samodzielności życiowej osób niepełnosprawnych.

11. Sieć komunikacyjna Powiatu Płockiego

Powiat Płocki na dzień sporządzania planu nie finansuje przewozów powiatowych o charakterze użyteczności publicznej. Sieć komunikacyjna oparta jest na liniach komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników prywatnych realizujących usługi przewozowe na zasadach komercyjnych. Za przebieg wszystkich linii komunikacyjnych oraz obowiązujące na nich rozkłady jazdy odpowiadają poszczególni przewoźnicy, realizujący usługi na tych liniach.

Przewozy na terenie Powiatu Płockiego realizowane są głównie przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Płocku Spółka Akcyjna. Trasy wszystkich linii komunikacyjnych obsługiwanych przez tego przewoźnika przedstawiono w załączniku nr 1. Większość z tych linii ma charakter inny niż powiatowy i umożliwia realizację podróży regionalnej poza granicę powiatu płockiego oraz podróży dalekobieżnych. Dzięki tym liniom mieszkańcy powiatu mogą odbywać podróże między innymi do takich miejscowości jak: Warszawa, Ciechanów, Łódź, Sierpc, Płońsk.

W chwili obecnej, potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu płockiego, związane z powiatowymi przewozami pasażerskimi, są zaspokajane dzięki usługom przewozowym realizowanym przez ww. przewoźnika. W przypadku, gdyby potrzeby przewozowe mieszkańców nie były zaspokajane, władze powiatu płockiego dokonają szczegółowej analizy możliwości i zasadności rozpoczęcia samodzielnego organizowania i finansowania przewozów powiatowych o charakterze użyteczności publicznej.

Ewentualna planowana sieć komunikacyjna, na której wykonywane będą przewozy o charakterze użyteczności publicznej, zostanie wyznaczona na podstawie wcześniejszej analizy kierunków i natężeń ruchu pasażerskiego. W celu szczegółowego poznania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu

płockiego, w zakresie powiatowych przewozów pasażerskich, uruchomienie przewozów użyteczności publicznej poprzedzone zostanie wykonaniem stosownych badań, w tym badań marketingowych oraz badań ruchu. Bez posiadania wyników wymienionych badań, przyjmuje się, że sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie taka sama jak sieć komunikacyjna, na której obecnie wykonywane są przewozy przewoźników komercyjnych patrz załącznik nr 1.

Nie jest wykluczone jednak, iż mając na uwadze preferencje mieszkańców powiatu płockiego, ich potrzeby przewozowe oraz rentowność linii komunikacyjnych w chwili rozpoczęcia organizowania i finansowania przez Powiat przewozów o charakterze użyteczności publicznej, przeprowadzona zostanie modyfikacja istniejącej sieci komunikacyjnej.

W celu pełnego zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu płockiego w momencie planowania sieci komunikacyjnej, na której wykonywane będą przewozy o charakterze użyteczności publicznej, wskazane byłoby zawarcie porozumień z sąsiednimi powiatami, w zakresie powierzenia powiatowi płockiemu organizacji wybranych linii komunikacyjnych.

Niniejsze porozumienia należałoby zawrzeć z następującymi powiatami:

- miastem płock
- powiat sierpecki
- powiat lipnowski
- powiat płoński
- powiat gostyniński
- powiat sochaczewski
- powiat żuromiński
- powiat ciechanowski



Dzięki zawarciu porozumień z wyżej wymienionymi powiatami, powiat płocki będzie mógł organizować linie komunikacyjne wybiegające poza granice administracyjne powiatu.

Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, jest przedstawiona w formie graficznej w części II tegoż planu.

Załącznik nr 1

Linie komunikacyjne obsługiwane przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Płocku Spółka Akcyjna.

Przebieg linii komunikacyjnej	Numer linii
Płock-Dobrzyków-Gąbin	153003
Płock-Dobrzyków-Troszyn-Słubice-Sanniki	153005
Płock-Wiączemin-Słubice-Sanniki	153006
Płock-Wiączemin-Słubice	153008
Płock-Studzieniec-Słubice-Sanniki	153010
Płock-Brudzeń-Tłuchowo	153030
Płock-Biała Brama II-Brudzeń-Tłuchowo	153031
Płock-Główina-Dobrzyń	153032
Płock-Brudzeń-Sobowo-Dobryń	153033
Płock-Główina-Sobowo-Brudzeń-Płock	153034
Płock-Rokicie-Sobowo-Główina-Brudzeń-Płock	153035
Płock-Sobowo-Dobrzyń-Główina-Płock	153040
Płock-Maszewo-Suchodół-Łukoszyn-Bożewo	153041
Płock-Biała Nowa-Cieślin-Mochowo	153042
Płock-Bodzanów-Worowice	153049
Płock-Słupno-Bodzanów-Bulkowo-Płoński	153050
Płock-Bodzanów-Wyszogród-Nacpolsk-Płoński	153051
Płock-Słupno-Bodzanów-Orszymowo-Mała Wieś	153052
Płock-Święcieniec-Miszewo-Kępa Pol.-Bodzanów	153056
Płock-Słupno-Zakrzewo Kość-Drwały	153059
Płock-Słupno-Cieśle-Wyszogród-Goławin	153060
Płock-Białobrzegi-Cieśle-Wyszogród	153061
Płock-Słupno-Cieśle-Wyszogród	153063



Płock-Białobrzegi-Cieśle-Podgórze Las I	153064
Płock-Bodzanów-Mała Wieś-Wyszogród	153068
Płock-Białobrzegi-Wyszogród-Czerwiński-Grodziec-Goławin	153069
Płock-Słupno-Bodzanów-Mała Wieś-Warszawa	153072
Płock-Bodzanów-Podleck	153074
Płock-Bielsk-Bombalice-Gozdowo	153085
Płock-Bielsk-Drobin-Raciąż	153086
Płock-Bielsk-Drobin-Raciąż-Ciechanów	153087
Płock-Bielsk-Drobin-Jeżewo-Sierpc	153093
Płock-Bielsk-Słupia-Jeżewo-Sierpc-Szczutowo	153094
Płock-Bielsk-Słupia-Zawidz-Sierpc	153095
Płock-Bielsk-Łęg Kościelny-Drobin-Raciąż	153101
Płock-Bielsk-Mogielnica-Łęg-Psary-Bielsk	153102
Płock-Bielsk-Drobin-Galewo-Płońsk	153103
Płock-Zagroba-Sędek-Drobin-Raciąż	153105
Płock-Męczenino-Bromierzyk-Góra-Drobin	153108
Płock-Męczenino-Staroźreby-Krzywanice	153109
Płock-Męczenino-Staroźreby-Krzywanice-Płońsk	153110
Płock-Męczenino-Staroźreby-Bromierzyk-Płońsk	153111
Płock-Męczenino-Staroźreby-Galewo-Raciąż	153112
Płock-Staroźreby-Góra-Krzywanice	153117
Płock-Staroźreby-Rogowo-Góra-Krzywanice	153118
Płock-Staroźreby-Bodzanów	153119
Płock-Staroźreby-Bromierzyk-Drobin	153120
Płock-Staroźreby-Bromierzyk-Raciąż	153121
Płock-Staroźreby-Zdziar-Góra-Drobin	153122
Płock-Czerniewo-Staroźreby	153125



Płock-Szczytno-Czerniewo-Kosino	153127
Płock-Kosino-Kanigowo-Bodzanów-Podleck	153128
Płock-Łubki-Starożreby-Rogowo-Góra	153132
Płock-Blichowo-Praga	153133
Płock-Blichowo-Nadółki-Góra	153136
Płock-Rogowo-Bielice-Wyszogród	153142
Płock-Bulkowo-Wyszogród-Warszawa	153143
Auchan-Płock-Proboszczewice-Gozdowo-Rempin	153150
Sierpc-Łysakowo-Płock-Łódź	153202
Sierpc-Mochowo-Bożewo-Biała-Płock	153207
Płock-Bożewo-Sierpc-Biezuń	153208
Sierpc-Zglenice-Cieślin-Sikórz-Płock	153214
Sierpc-Gozdowo-Bonisław-Zągoty-Płock	153223
Sierpc-Lelice-Bielsk-Płock	153227
Sierpc-Dziembakowo-Bielsk-Zągoty-Płock	153230
Sierpc-Jezewo-Słupia-Łęg Probostwo-Płock	153261
Sierpc-Jezewo-Drobin-Płoński-Warszawa	153275
Płock-Bodzanów-Mała Wieś-Wyszogród	153351

Rozdział 12. Finansowanie usług przewozowych i rentowność linii komunikacyjnych

Obecnie w powiecie płockim usługi publicznego transportu zbiorowego realizowane są wyłącznie przez przedsiębiorców działających na zasadach komercyjnych, uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie stosowanych zezwoleń.

Powiat płocki w przypadku rozpoczęcia organizowania przewozów o charakterze publicznym, finansowanie usług przewozowych prowadził będzie z uwzględnieniem optymalnego dostosowania podaży do realnego popytu mającego na celu zwiększenie poziomu zaspokojenia potrzeb przewozowych oraz konkurencyjności względem przewozów indywidualnych, przy jednoczesnym zastosowaniu racjonalnego poziomu wydatków dokonywanych ze środków publicznych.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

1. pobieraniu opłat (wpływy ze sprzedaży biletów i innych opłat dodatkowych) w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
lub
2. przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów oraz tych ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,lub
3. poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora

usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
lub

4. udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Natomiast źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego, będącej organizatorem,
- środki z budżetu państwa (zwolnienie z opłat i ulgi ustawowe).

Poza wskazanymi przez ustawę źródłami finansowania publicznego transportu zbiorowego, mogą być inne źródła np.: środki pozyskane z fundacji oraz różnego rodzaju programów unijnych. Ustawa, choć wprost nie reguluje tego zagadnienia, umożliwia udzielanie dotacji celowych z budżetu państwa na wspieranie inwestycji w infrastrukturę transportową oraz w środki transportu wykorzystywane w publicznym transporcie zbiorowym, przy czym dotacje takie stanowią pomoc publiczną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej.

W praktyce jednak, biorąc pod uwagę aktualny stan finansów publicznych oraz kryzys finansowy, należy stwierdzić, że wejście w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym postawiło jednostki samorządu terytorialnego w bardzo trudnej sytuacji.

Powiat Płocki organizując transport na terenie powiatu zwróci również uwagę na linie, na których komunikacja publiczna nie funkcjonowała. Jest to ważne z punktu widzenia organizatora zbiorowego transportu publicznego. W przypadku uruchomienia należy liczyć się z dofinansowaniem operatora co w konsekwencji pociąga za sobą wydatkowanie środków z budżetu powiatu.

Duże zapotrzebowanie na usługi przewozowe wynika głównie z potrzeb związanych z edukacją tj. przemieszczaniem się dzieci i młodzieży do szkół i uczelni.

Jednostki prowadzące nauczanie i szkolenia w żaden sposób nie koordynują między sobą dobowego czasu rozpoczęcia i zakończenia nauki. Zróżnicowany czas rozpoczęcia i zakończenia zajęć ma wpływ na wypełnienie autobusów. W przypadku pozostawienia tego na dotychczasowym poziomie generowane będą wydatki z tym związane.

W związku z tym, iż organizowany przez Powiat transport charakteryzuje się obsługą całego powiatu i wyręcza tym samym wójtów od konieczności organizowania odrębnego transportu gminnego, rozwiązaniem może być zawarcie porozumień z wójtami, na mocy których gminy mogłyby partycypować w kosztach przewozów powiatowych.

Logicznym wydaje się zaproponowanie jednostkom samorządowym rozwiązania z podziałem kosztów na poszczególne gminy, proporcjonalnie do liczby wozokilometrów wykonanych przez operatora na obszarze danej gminy.

W celu zagwarantowania właściwego poziomu kosztów wozokilometra w całym okresie trwania zawartych umów należy przewidzieć możliwość waloryzacji stawki wozokilometra. Waloryzacja powinna być oparta o wskaźniki wzrostu cen paliwa (oleju napędowego) oraz wskaźnik wzrostu cen podawany przez GUS. Można ustalić wagowy wpływ w/w wskaźników na waloryzację kosztów wozokilometra. Waloryzacje można przeprowadzać okresowo np. kwartalnie, półrocznie lub rocznie. Ze względu na niestabilność cen paliw najlepszym rozwiązaniem z punktu widzenia organizatora byłoby przeprowadzanie waloryzacji w okresach półrocznych lub rocznych, jednakże biorąc pod uwagę zachowanie stabilności finansowej operatorów najbardziej rozsądnym okresem jest przeprowadzanie waloryzacji co kwartał. Szacuje się, że średnioroczny

wzrost wielkości rekompensaty w wyniku waloryzacji będzie wahał się na poziomie kilku procent.

Oparcie rozliczeń na przekazywaniu rekompensaty jest rozwiązaniem wynikającym z obowiązujących przepisów i jednocześnie jest formą najbardziej korzystną zarówno dla operatora, jak i organizatora.

Podstawowym czynnikiem wpływającym na poziom rentowności jest właściwe ustalanie rozkładu jazdy. Oczywiście istnieją takie kursy, które są trwale nierentowne (np. komunikacja w dni wolne od pracy), jednak, z uwagi na interes społeczny nie można dokonywać ich całkowitej likwidacji. Niestety finansowanie nierentownych połączeń należy do zadań organizatora przewozów i obciąża jego budżet.

Za najrentowniejsze uznać należy połączenia wykonywane w czasie trwania tzw. szczytu komunikacyjnego porannego i popołudniowego. Występują wówczas największe potoki pasażerskie, a względne zapewnienie pojazdów jest najwyższe. Mieszkańcy powiatu płockiego dojeżdżają wtedy do miejsc zamieszkania, do szkół czy zakładów pracy (szczególnie zlokalizowanych na obszarze m. Płocka) oraz w relacji powrotnej. Połączenia realizowane w trakcie trwania międzyszczytu cechują się znacznie niższym popytem w porównaniu z okresem szczytu komunikacyjnego. Kursy przewidziane do realizacji w tej porze uznać należy, że są na granicy rentowności.

Autorzy planu ze względu na tajemnicę handlową, nie dysponują wynikami finansowymi przedsiębiorców realizujących usługi przewozowe na obszarze powiatu. Przewoźnicy autobusowi nie udzielali informacji na temat liczby przewiezionych pasażerów, dlatego też nie jest możliwe dokładne określenie popytu na te usługi. Nie mniej jednak powyższa analiza oraz przyjęty przez organizatora sposób jej oceny pozwoli na optymalne realizowanie celu, o którym mowa w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

13. Preferencje dotyczące środków transportowych.

Środek transportu to wyodrębniony zespół czynności związanych z przemieszczaniem osób i dóbr materialnych przy użyciu odpowiednich środków (np. samochodu, samolotu, kolei, statku itp.). Wyróżniamy następujące środki transportu:

- 1/ Transport drogowy jest jedną z gałęzi transportu, w której pasażerowie przemieszczają się po drogach lądowych przy pomocy kołowych środków transportu (np. pojazdów samochodowych). Usługi transportowe odbywające się z wykorzystaniem tej gałęzi transportu - świadczone są przez przewoźników drogowych. Do zalet transportu drogowego zalicza się m.in. możliwość dowiezienia pasażera bezpośrednio na miejsce przeznaczenia (wysoka dostępność tzw. zasada "od drzwi do drzwi"). Natomiast wady to m.in. energochłonność i szkodliwy wpływ na środowisko naturalne.
- 2/ Transport kolejowy to gałąź transportu w której pasażerowie przemieszczają się przy użyciu pojazdów kolejowych w obrębie danej sieci kolejowej. Kolejowy system transportowy obejmuje infrastrukturę, czyli linie kolejowe, stacje (dworce, przystanki). Drugim elementem systemu jest tabor kolejowy, czyli środki transportu (np. lokomotywy i wagony). W systemie tym operują instytucje kolejowe, do których zaliczyć można przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury (zarządy kolejowe). W ujęciu gospodarczym przewoźnicy świadczą usługi transportowe (zaspokajają popyt) z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej. Infrastruktura ta jest natomiast zarządzana i udostępniana przewoźnikom przez administratorów infrastruktury.

W powiecie płockim przewozy pasażerów odbywać się będą za pomocą środków transportu drogowego, gdyż brak jest innej alternatywy. Oczywiście

dominująca rola transportu drogowego skutkuje wzrostem zanieczyszczenia środowiska i poziomu hałasu, nadmiernego obciążenia sieci drogowych oraz wzrostem poziomu zagrożenia życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego poprzez wzrost liczby wypadków.

Wybierając odpowiedni środek transportu należy zwrócić szczególną uwagę na to aby generował on jak najmniej negatywnych zjawisk z tym związanych. Szczególną uwagę należy zwrócić na takie elementy jak:

- normy zużycia paliwa i poziom emisji spalin,
- poziom emitowanego hałasu.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego ma określić, jakie są preferencje w zakresie wyboru środków transportowych. Wybierając odpowiedni środek transportowy organizator publicznego transportu zbiorowego będzie brał pod uwagę przede wszystkim:

- różnego rodzaju uwarunkowania i usytuowanie gmin powiatu płockiego,
- stan sieci dróg,
- liczbę podróżujących
- wielkość potrzeb przewozowych na poszczególnych liniach,
- możliwość przemieszczania się pasażerów w ramach komunikacji powiatowej,
- infrastrukturę transportową itp.

W celu zapewnienia właściwych standardów transportu zbiorowego w umowie z operatorem należy określić przede wszystkim parametry taboru, jakimi mają być wykonywane usługi przewozowe, z określeniem szczegółów takich jak:

- szerokość drzwi, która ma istotny wpływ na czas wsiadania i wysiadania pasażerów oraz możliwość obsługi osób niepełnosprawnych,



- pojemność autobusów zapewniającą bezpieczny przewóz zakładanej liczby pasażerów.

Publiczny transport zbiorowy w powiecie płockim powinien koncentrować się głównie na:

- dostosowaniu oferty przewozowej do faktycznie występujących potrzeb mieszkańców,
- poprawie elastyczności oferty, szczególnie w dojazdach do i z Płocka oraz w połączeniach w ramach gmin,
- zwiększeniu integracji różnych form transportu publicznego,
- poprawie efektywności systemu informacji dla pasażerów.

Rozdział 14. Zasady organizacji rynku przewozów.

Zasady organizacji rynku przewozów zostały określone w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011, Nr 54, poz. 13 wraz z późniejszymi zmianami). W normie prawnej zdefiniowano pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego, którego to organizatorem jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego, albo minister właściwy do spraw transportu zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Powiat Płocki jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, na sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich. Za powiatowe przewozy pasażerskie rozumie się przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice powiatu płockiego. Określone w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora wykonuje Starosta Płocki. Do którego należy:

- planowanie rozwoju transportu;
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego;
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym określiła również kto może być operatorem publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z opisem wskazanym w ustawie może nim być samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

W świetle obowiązujących przepisów prawnych istnieją następujące możliwości zawierania umów (wyboru operatora) na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego:

- a) w trybie ustawy z dnia 29 stycznia 2004 roku - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2013 roku poz. 907),
- b) w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 roku o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 roku, Nr 19, poz. 101 z późn. zm.),
- c) poprzez bezpośrednie zawarcie umowy w przypadku gdy średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1.000.000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie,
- d) poprzez bezpośrednie zawarcie umowy w przypadku gdy świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- e) poprzez bezpośrednie zawarcie umowy w przypadku, gdy wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega na:

- 1/ badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- 2/ podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- 3/ zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - a) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - b) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - c) funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - d) funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - e) systemu informacji dla pasażera;
- 4/ określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- 5/ ustalaniu stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora;
- 6) określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów;

- 7) określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów;
- 8) przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 9) zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 10) ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 roku, Nr 50, poz. 601, z późn. zm.), za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 11) ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 12) wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, czyli zadań związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 informacje.

Rozdział 15. Standard usług przewozowych

Powiatowe przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej będą realizowane, jako powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora. Przewozy te będą nakierowane w szczególności na bieżące i nieprzerwane zaspokajanie potrzeb przewozowych społeczności na obszarze powiatu płockiego.

Atrakcyjność oferty przewozowej wyrażona poprzez standard oferowanych usług przewozowych oraz jakość ich realizacji jest jednym z elementów wpływających na popyt na te usługi. Powiat Płocki, jako organizator publicznego transportu, w przypadku rozpoczęcia organizacji usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej będzie dążył do tego, aby standard i jakość tych usług w ocenie mieszkańców powiatu była jak największa. Docelowa jakość usług pozwoli na możliwie pełną realizację postulatów przewozowych, a w szczególności związanych z:

- bezpośredniością, czyli zapewnieniem możliwości realizacji podróży bez konieczności przesiadania się;
- częstotliwością, czyli odpowiadającymi realnym potrzebom mieszkańców odstępami czasu między kolejnymi odjazdami autobusów;
- dostępnością, czyli odległościami od i do przystanku na tyle małymi, aby odległość konieczna do pokonania w drodze na przystanek była możliwie zminimalizowana;
- niezawodnością, czyli zapewnieniem dojechania do wyznaczonego miejsca o wyznaczonym czasie;
- prędkością, czyli czasem jazdy porównywalnym do czasu jazdy transportem indywidualnym;

- punktualnością, czyli zgodnością odjazdów i przyjazdów z rozkładem jazdy;
- rytmicznością, czyli równomiernym odstępem między odjazdami w tym samym kierunku;
- wygodą, czyli komfortem oczekiwania na przejazd i przebywania w pojeździe podczas transportu.

W obecnym stanie organizowania publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu płockiego możliwe jest jego realizowanie z uwzględnieniem wyżej wymienionych postulatów. Powiat Płocki, jako organizator transportu publicznego będzie dążył nie tylko do utrzymania zakładanego poziomu świadczonych usług, ale również do jego utrzymania z uwzględnieniem:

- ochrony środowiska naturalnego;
- zwiększeniem dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego
- dostępnością podróżnych do infrastruktury przystankowej.

15.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego.

Transport, a szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających wpływ na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury drogowej, tak aby odpowiadał on unijnym oraz krajowym standardom i wymaganiom ekologicznym.

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, wpływ ma m.in. standard taboru. Powiat Płocki w obecnym stanie prawnym nie

ma wpływu na świadczony przez przewoźników komercyjnych tabor, a tym samym na postulowany aspekt związany z ochroną środowiska naturalnego. W przypadku organizowania publicznego transportu zbiorowego powyższy aspekt będzie jednym z kluczowych przy wyborze operatora świadczącego usługi przewozowe w powiatowych przewozach pasażerskich.

Standardy emisji spalin (tzw. Norma EURO) regulują dopuszczalne normy w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenków azotu (NO_x)
- węglowodorów (HC)
- tlenków węgla (CO)

Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, a praktycznie stosowaną w zakupywanych w ostatnim czasie nowym taborze –norma EURO 5. Trzeba pamiętać, iż norma EURO 6 staje się standardem na tyle powszechnym, iż każda jednostka nowego taboru nabyta po 1 stycznia 2014 r. będzie musiała spełniać tę normę.

Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz obniżenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu pozostają między innymi strefy, do których wjechać mogą tylko pojazdy, również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego, posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO. Innymi, niż zaostrzenie normy w zakresie emisji spalin, proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest

wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych, które w najbliższym okresie nie będą dominującymi

15.2 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

Przepisy prawa polskiego gwarantują każdemu obywatelowi, w tym osobom niepełnosprawnym równe prawa w życiu politycznym czy społecznym. Na władze publiczne nałożony jest obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej. Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z 1 sierpnia 1997 r. zapewnia osobom niepełnosprawnym, m. in. dostęp do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, a także do życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej.

Organizator transportu publicznego ma więc obowiązek zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. System transportu publicznego powinien być otwarty na potrzeby m. in. osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach itp.

W celu sprostania wymaganiom różnych grup osób, należy dążyć do włączenia w jego planowanie jak najszerszej reprezentacji zainteresowanych np.

poprzez konsultacje społeczne z organizacjami pozarządowymi działającymi na rzecz osób niepełnosprawnych itp.

Dostosowanie transportu publicznego do wszystkich użytkowników wymaga:

1. odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:

- eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,
- wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,
- usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:
 - zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m. in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu);
 - lokalizacja przystanków bliżej pożądanego celu podróży,

2. odpowiedniej organizacji przystanku:

- miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
- czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej;
- czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu (tablice elektroniczne);
- zapowiedź (sygnał głosowy i elektroniczny wyświetlacz) przyjazdu pojazdu na przystanek;

3. stosowaniu systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej

- zniżki dla wybranych grup pasażerów;
- przejazdy bezpłatne dla wymaganych grup pasażerów (osoby niepełnosprawne na wózkach inwalidzkich, małe dzieci)

We współczesnym transporcie publicznym szczególnego znaczenia nabiera obecnie ułatwienie podróżowania komunikacją publiczną osobom mającym problem w swobodnym poruszaniu się – osobom nieposiadającym własnego środka transportu, osobom starszym, niepełnosprawnym, matkom z małymi dziećmi oraz osobom ubogim i bezrobotnym. Dlatego Powiat Płocki, jako organizator publicznego transportu zbiorowego dążyć będzie do zminimalizowania problemów w komunikacji publicznej.

15.3 Dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej

Organizator transportu publicznego – Powiat Płocki będzie starał się wprowadzać rozwiązania jak najbardziej przyjazne dla pasażerów, co w szczególności oznacza, że sieć przystanków powinna zapewniać: możliwość wygodnego (najlepiej bezpośredniego) dojazdu z dowolnego punktu całego obszaru obsługiwanego komunikacją publiczną.

Dążenie do spełnienia powyższych postulatów pociąga za sobą cały szereg przedsięwzięć i rozwiązań organizacyjnych w infrastrukturze komunikacji publicznej.

Dla każdego obszaru niezbędne mogłoby być wytyczenie:

- głównych korytarzy komunikacyjnych, w których stosowane byłyby priorytety dla komunikacji publicznej, zapewniające bezpośredni dostęp do miejsc użyteczności publicznej ważnych z punktu widzenia pasażerów,
- podstawowych korytarzy komunikacyjnych, którymi biegą linie o mniejszej częstotliwości kursowania lub inne dowożące pasażerów do linii kursujących głównymi korytarzami komunikacyjnymi.

Dostępność pasażerów do systemu komunikacji publicznej zapewniałaby sieć przystanków wyznaczonych w podstawowych i w głównych korytarzach komunikacyjnych obsługiwanych przez pojazdy komunikacji publicznej, zgodnie z przyjętym rozkładem jazdy.

Bardzo ważnym elementem w transporcie zbiorowym jest też bezpieczeństwo i wygoda pasażerów. Przyczynić się do tego może wyposażenie przystanków w wiaty i ławki. Przynajmniej takie wyposażenie powinno być standardem przy organizowaniu przystanków w nowych lokalizacjach na terenie powiatu płockiego. Dla bezpieczeństwa pasażerów również znaczenie może mieć system monitorowania pojazdów komunikacji publicznej, przystanków (zwłaszcza węzłów przesiadkowych)

Istotną kwestią jest lokalizacja przystanków i ich otoczenie. Zasady lokalizacji przystanków mogą różnić się nieco w zależności od rodzaju korytarza komunikacyjnego. W przypadku korytarzy podstawowych sieć przystanków powinna być dość gęsta, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. Natomiast w przypadku korytarzy głównych, przystanki powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z korytarzy podstawowych, obsługi ważnych punktów użyteczności publicznej (z punktu widzenia pasażerów). Zaś budowanie przystanków może być poprzedzone badaniami, mającymi na celu prawidłowe rozpoznanie rzeczywistych potrzeb użytkowników komunikacji publicznej.

Podsumowanie:

Komunikacja publiczna dobrze zorganizowana i zarządzana jest w stanie zaspokoić podstawowe potrzeby transportowe społeczeństwa, umożliwiając przemieszczanie się pasażerów w określone dla nich miejsca. Powiat płocki, jako organizator publicznego transportu zbiorowego przy realizacji postawionych sobie celów spełni wymagania ustawowe w zakresie przypisanych mu zadań.

Rozdział 16. System informacji dla pasażera.

System informacji dla pasażera obejmuje całość informacji pozwalających użytkownikom komunikacji publicznej na swobodne poruszanie się po obszarze objętym usługami transportowymi. System ten powinien powiadamiać podróżnych o godzinie przyjazdu i odjazdu, opóźnieniach oraz o innych danych o ruchu.

Nawiązując do postanowień zawartych w Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy, gminy zobowiązane są do realizacji określonych funkcji z zakresu systemu informacji o transporcie publicznym dla pasażerów. Informacje w zakresie publicznego transportu zbiorowego powinny tworzyć spójny system i być dostępne dla pasażerów, także tych potencjalnych. Potencjalni pasażerowie powinni mieć możliwość dostępu do informacji o usługach przewozowych od chwili, gdy wystąpi domniemana potrzeba przewozowa, poprzez moment oczekiwania na przystanku na środek transportu, aż po odbywanie podróży i dotarcie do celu. Zanim pasażer skorzysta z usługi komunikacji publicznej, powinien pozyskać niezbędne informacje o układzie i przebiegu linii, obowiązujących taryfach biletowych oraz czasie przejazdu. Miejscem, gdzie może dokonać powyższych czynności powinien być tzw. zintegrowany węzeł przesiadkowy. W tym celu powinno się utworzyć odpowiedni i dogodnie zlokalizowany Punkt Informacyjny Pasażera, gdzie każdy pasażer będzie mógł:

- ✓ pozyskać informacje dotyczące funkcjonowania zbiorowego transportu publicznego,
- ✓ zapoznać się z możliwościami dotarcia do celu podróży,
- ✓ zapoznać się z obowiązującymi taryfami biletowymi,
- ✓ zakupić bilet bez względu na jego rodzaj,

- ✓ uzyskać informacje o wszelkich zmianach dokonywanych w rozkładach jazdy.

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa bardzo ważną rolę. Powinna być kompleksowa i zlokalizowana w dogodnym miejscu. Najlepszym rozwiązaniem byłoby umieszczenie go w centralnej części miasta, w którym koncentruje się wiele środków transportu publicznego. Takim odpowiednim miejscem dla powiatu płockiego jest dworzec autobusowy, który zlokalizowany jest w samym centrum Płocka. Aby zapewnić pasażerom kompleksową obsługę i łatwy dostęp do usług komunikacyjnych na wysokim poziomie niezbędna byłaby koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu niezależnie od tego, kto jest organizatorem przewozów.

Jeśli powiatowe przewozy pasażerskie organizowane przez Powiat zostaną włączone w system węzłów przesiadkowych, powinno nastąpić ich włączenie w system informacji pasażerskiej dostępnej na tych węzłach.

W dzisiejszych czasach rozkłady jazdy powinny być umieszczane nie tylko na przystankach i dworcach, w pojazdach, ale także na stronach internetowych przewoźników. Informacja ta powinna być czytelna i łatwa w obsłudze także dla osób mających na co dzień mniejszy kontakt z tą formą komunikacji.

W celu zapewnienia zintegrowanej informacji o publicznym transporcie zbiorowym i powiązanim z nim pozostałym pasażerskim transporcie zbiorowym, organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (miejskiego i regionalnego) powinni gromadzić wszystkie informacje o ofercie przewozowej w formie baz danych i udostępniać je w węzłach przesiadkowych.

Rozdział 17. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Powiat płocki, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie organizował i zarządzał usługami przewozowymi, tak aby w optymalny sposób były zaspokojone potrzeby mieszkańców powiatu związane z lokalnym transportem zbiorowym biorąc pod uwagę obciążenia budżetu powiatu. Rozwój publicznego transportu zbiorowego będzie się odbywał zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Celem jest optymalny podział zadań przewozowych pomiędzy transport indywidualny i transport zbiorowy.

Wyznaczając kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego należy zwrócić uwagę na podstawową rolę transportu, którą jest konieczność zapewnienia pasażerom wygodnych warunków przemieszczania się. Dotyczy to szczególnie osób nieposiadających własnych środków lokomocji – z powodów ekonomicznych, zdrowotnych, ze względu na młody wiek, lub z jakichkolwiek innych przyczyn, a dojeżdżających do placówek oświatowych miejsc pracy, kultury i innych. Publiczny transport zbiorowy nie powinien być wykorzystywany wyłącznie przez osoby nie mogące z racji wieku, stanu zdrowia bądź sytuacji materialnej korzystać z komunikacji indywidualnej, lecz powinien być realną alternatywą dla transportu indywidualnego.

Wraz z rozwojem miasta Płocka zasadne będzie m. in. wprowadzenie rozwiązań w zakresie przewozów powiatowych mających na celu usprawnienie systemu transportowego całej aglomeracji. Przykładem takiego rozwiązania może być stworzenie w strefie zewnętrznej Miasta Płocka węzłów przesiadkowych umożliwiających pasażerom dokonanie przesiadki pomiędzy przewozami powiatowymi a komunikacją miejską. Zaletą takiego rozwiązania jest to, że autobusy realizujące przewozy powiatowe nie wjeżdżają do miasta i

tym samym nie obciążają jego infrastruktury drogowej i nie obciążają dodatkowo środowiska naturalnego.

Na dzień dzisiejszy Powiat Płocki nie organizuje i nie finansuje przewozów o charakterze użyteczności publicznej. W sytuacji, gdy potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu nie będą zaspokajane przez prywatnych przewoźników, Starosta Płocki rozważy podjęcie decyzji o konieczności rozpoczęcia organizowania i tym samym finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Dodatkowym zadaniem transportu jest zapobieganie negatywnym skutkom nadmiernego rozwoju motoryzacji, takim jak wzrost zanieczyszczenia powietrza, wzrost poziomu hałasu, nadmierne zatłoczenie dróg i przeciążanie infrastruktury w centrum miasta Płocka. Nowoczesny, ekologiczny, efektywny i relatywnie tani transport publiczny nie oznacza usług przewozowych na niskim poziomie jakościowym. Wymaga on od organizatora oferowania prostej sieci optymalnych połączeń i stworzenia infrastruktury odpowiadającej oczekiwaniom każdej z grup pasażerskich.

Utrzymanie równowagi pomiędzy transportem publicznym, a indywidualnym jest konieczne dla zachowania komfortu życia mieszkańców w środowisku wolnym od nadmiaru zanieczyszczeń, hałasu i zatłoczonych dróg. Dbając o rozwój transportu publicznego nie można zatem pominąć elementów uprzywilejowania środków lokomocji w ruchu drogowym. Priorytet dla autobusów w ruchu drogowym jest najważniejszym czynnikiem podnoszącym jakość podróżowania transportem publicznym w stosunku do własnego samochodu. Inwestycje w zapewnienie tych priorytetów przyczyniają się do wzrostu udziału podróży transportem publicznym i jednocześnie do spadku zatłoczenia na drogach. Przyspieszenie przejazdu autobusów sprzyja również

zmniejszeniu kosztów eksploatacji systemu transportu publicznego. Kolejny aspekt, na który należy zwrócić uwagę, wiąże się ze zmianami społeczno-demograficznymi. Otóż wszystkie wskaźniki pokazują, że stajemy się z roku na rok społeczeństwem coraz starszym. Biorąc to pod uwagę, bardzo ważnym aspektem rozwoju komunikacji publicznej jest stała troska o pasażerów starszych, niepełnosprawnych oraz wszystkich, którzy mają trudności w przemieszczaniu się, co będzie sprzyjać ich wychodzeniu ze społecznego wyizolowania.

Nie mniej ważnym aspektem jest również zapewnienie wygodnych i bezpiecznych warunków oczekiwania na transport oraz podróżowania nim. Ważnym jest aby pojazdy komunikacji publicznej dostosowane były również do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Uwzględniając powyższe zasady należy stwierdzić, że podstawowe kierunki rozwoju transportu zbiorowego w Powiecie Płockim to:

1. zapewnienie odpowiedniej dostępności do obiektów użyteczności publicznej;
2. zapewnienie odpowiednich połączeń;
3. minimalizacja negatywnego wpływu transportu na mieszkańców, środowisko naturalne a także poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu;
4. dążenie do poprawy wizerunku organu będącego organizatorem zintegrowanego publicznego transportu zbiorowego;
5. stworzenie elektronicznej informacji o przejazdach komunikacją publiczną;
6. poprawa dostępności osób o ograniczonej sprawności ruchowej do systemu transportowego;
7. tworzenie konkurencji w stosunku do transportu indywidualnego;
8. poprawa integralności systemu transportu;
9. poprawa standardu komunikacji zbiorowej;
10. minimalizowanie nierównomierności obsługi transportowej poszczególnych

obszarów powiatu;

11. budowa i przebudowa zatok i wiat przystankowych;

12. utrzymanie węzła przesiadkowego w Płocku (dworzec autobusowy przy PKP), jako miejsca w powiecie pozwalającego na integrację różnych przewoźników oraz na przesiadkę z komunikacji lokalnej i regionalnej na miejską;

13. poprawę bezpieczeństwa na przystankach poprzez zastosowanie chociażby monitoringu w wyznaczonych miejscach;

14. wprowadzenie informacji w postaci tablic elektronicznych na najważniejszych przystankach w powiecie;

15. elektronicznego systemu nadzoru i monitoringu pojazdów (wraz z informacją o rozkładzie jazdy pojazdów umieszczaną na przystankach, w Internecie, czy chociażby telefonach komórkowych).

Aktualnie w powiecie płockim (na terenie całego powiatu) usługi przewozowe wykonywane są przede wszystkim lub głównie przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej S.A w Płocku, prywatnych przewoźników obsługujących komunikację regionalną oraz Komunikację Miejską Płock Sp. z o. o. (na części powiatu).

Z uwagi na powyższe, głównym kierunkiem rozwoju transportu jest integracja komunikacji. Pozwoli to na kompleksowe dotarcie do mieszkańców i uczyni transport publiczny przyjaznym dla klienta.

Zintegrowanie komunikacji powinno polegać przede wszystkim na:

- zintegrowaniu sieci komunikacyjnej,
- zintegrowaniu rozkładów jazdy różnych przewoźników,
- utworzeniu większej liczby zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- obniżeniu kosztów komunikacji i obniżeniu cen biletów.

Rozdział 18. Podsumowanie

1. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego stanowi realizację delegacji prawnej nakładającej obowiązek jego opracowania na ministerstwo ds. transportu, samorządy wojewódzkie, powiatowe i gminne.
2. W planie powiatowym nie uwzględniono planu wyższego rzędu ze względu na jego brak.
3. Transport powiatowy będzie uzupełnieniem zbiorowego transportu krajowego, wojewódzkiego oraz gminnego (dot. to gmin, które podpisały porozumienie z Prezydentem miasta Płocka) oraz komunikacji indywidualnej.
4. Według opinii organów samorządowych gmin aktualne zapotrzebowanie na zbiorową komunikację jest wystarczające.
5. Powiat Płocki jako organizator publicznego transportu zbiorowego będzie przede wszystkim:
 - a) badał i analizował potrzeby przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym ze szczególnym uwzględnieniem osób niepełnosprawnych oraz ograniczonej zdolności ruchowej,
 - b) podejmował działania w celu realizacji planu oraz w razie potrzeb poddawał go aktualizacji,
 - c) zapewniał odpowiednie warunki funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,
 - d) określał sposób oznakowania środków transportu,
 - e) ustalał stawki opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego

zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora,

- f) określał przystanki komunikacyjne, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunki i zasady korzystania z tych obiektów,
- g) określał przystanki, których właścicielem nie jest jednostka samorządu udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informował o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów,
- h) przygotowywał i przeprowadzał postępowanie prowadzące do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- i) zawierał umowy o świadczenie usług przewozowych,
- j) ustalał opłaty za przewóz oraz inne opłaty o których mowa w ustawie z 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe,
- k) ustalał sposób redystrybucji biletów,
- l) wykonywał zadań wynikających z art. 7 ust. 2 rozporządzenia WE nr 1370/2007.

Rozdział 19. Źródła opracowania

- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Warszawie,
- Statystyczne Vademecum Samorządowe 2012 r.,
- dane z jednostek samorządowych: Powiatowy Urząd Pracy w Płocku, Urzędy Miasta i Gmin z terenu powiatu,
- dane z placówek oświatowych,
- dane z zakładów pracy,
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. – o publicznym transporcie zbiorowym
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 1107/70,
- Strategia Rozwoju Powiatu Płockiego do 2015 r.,
- Program ochrony środowiska w powiecie płockim na lata 2011-2015,
- dane z Mazowieckiego Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Warszawie,
- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla miasta Płocka,
- Studium rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego na Mazowszu w kontekście polityki transportowej Województwa Mazowieckiego, Strony internetowe
- Powiat Płocki www.powiat-plock.pl
- Główny Urząd Statystyczny www.stat.gov.pl

Sieć komunikacyjna Powiatu Płockiego na której odbywa się przewóz o charakterze użyteczności publicznej

