

Załącznik

do Uchwały nr III/27/2024

Rady Gminy Płońsk

z dnia 28 czerwca 2024 roku

w sprawie przyjęcia Strategicznego Planu
Transportu na Terenie Wiejskiej Gminy Płońsk na lata 2024-2030



Strategiczny Plan Transportu na Terenie Wiejskiej Gminy Płońsk na lata 2024-2030

Płońsk, czerwiec 2024 rok

Autor opracowania: mgr Maria Pluta

INVESTUS Maria Pluta

09-100 Płońsk

Ulica Zapłotek 7

NIP 567 122 63 20

Spis treści

- 1. Cel strategicznego planu transportu na terenie wiejskiej Gminy Płońsk 4**
- 2. Podstawowe informacje o obszarze objętym strategicznym planem transportu na terenie wiejskiej Gminy Płońsk 4**
 - 2.1. Informacje ogólne 4**
 - 2.1.1. Gmina wiejska Płońsk 4**
 - 2.2. Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru 5**
 - 2.2.1. Liczba ludności i gęstość zaludnienia 5**
 - 2.2.2. Struktura funkcjonalna ludności 7**
 - 2.2.3. Bezrobocie 9**
 - 2.2.4. Prognozy liczby ludności 10**
 - 2.3. Zagospodarowanie przestrzenne 10**
 - 2.4. Wpływ transportu na środowisko 11**
 - 2.4.1. Emisja spalin 11**
 - 2.4.2. Emisja hałasu 12**
 - 2.4.3. Drogi krajowe i drogi wojewódzkie przebiegające przez teren gminy wiejskiej Płońsk 12**
 - 2.4.4. Drogi gminne 14**
 - 2.4.5. Kolej 15**
- 3. Sieć komunikacyjna 15**
 - 3.1. Obecna sieć komunikacyjna 15**
 - 3.1.1. Transport drogowy 15**
 - 3.2. Sieć komunikacyjna na której są wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej 17**
- 4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców gminy wiejskiej Płońsk 19**
 - 4.1. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej 19**
 - 4.1.1. Placówki oświatowe 19**
 - 4.1.2. Duże zakłady pracy 20**
 - 4.1.3. Pozostałe placówki 21**
- 5. Preferencje dotyczące komunikacji zbiorowej 21**
 - 5.1. Postulaty przewozowe 21**
 - 5.2. Analiza SWOT 22**
- 6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej 24**

6.1.	Informacje ogólne	24
6.2.	Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną	25
6.2.1	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego	25
6.2.2.	Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym	26
6.3.	Pożądany standard infrastruktury przystankowej	26
7.	Charakterystyka systemu transportowego	27
8.	Diagnoza systemu transportowego	28
9.	Cele rozwoju systemu transportowego	30
10.	Inwestycje transportowe	31
11.	Budowa, przebudowa dróg gminnych na lata 2024-2030	32
12.	Spisy map, tabel i wykresów	44
12.1.	Spis map	44
12.2.	Spis tabel	44
12.3.	Spis wykresów	

1. Cel strategicznego planu transportu na terenie wiejskiej Gminy Płońsk

Celem strategicznego planu transportu na terenie wiejskiej Gminy Płońsk na lata 2024-2030 jest zaplanowanie oferty publicznego transportu zbiorowego tak, aby spełniała ona oczekiwania mieszkańców wiejskiej gminy Płońsk przy zachowaniu odpowiedniego standardu jakości systemu transportowego. Zamierzenie to zostanie osiągnięte poprzez określenie w niniejszym strategicznym planie transportu na terenie wiejskiej Gminy Płońsk przez organizatora publicznego transportu zbiorowego zestawu standardów obowiązujących w gminnych przewozach pasażerskich oraz określenie sieci komunikacyjnej, na której realizowane będą usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej. Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie potrzeby osób o ograniczonej mobilności (zarówno niepełnosprawnych i z dysfunkcjami ruchowymi jak i osób zagrożonych wykluczeniem społecznym) oraz zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego.

Dokument Strategiczny dotyczący transportu jest wymagany i stanowi on kryterium dostępu dla konkursów z działania 4.1: Transport regionalny i lokalny dla typu projektów: Budowa i przebudowa dróg powiatowych i gminnych w ramach programu Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027.

Zakres strategicznego planu transportu na terenie wiejskiej Gminy Płońsk jest zgodny z art. 12 ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu niniejszego strategicznego planu transportu na terenie wiejskiej gminy Płońsk wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji Urzędu Gminy w Płońsku i Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również informacje branżowe pochodzące ze stron internetowych oraz ogólnodostępnych wydawnictw o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

2. Podstawowe informacje o obszarze objętym strategicznym planem transportu na terenie wiejskiej Gminy Płońsk

2.1. Informacje ogólne

2.1.1. Gmina wiejska Płońsk

Gmina wiejska Płońsk znajduje się w województwie mazowieckim, w centralnej części powiatu płońskiego. Gmina wiejska Płońsk graniczy z 4 gminami: Baboszewo, Sochocin, Dzierżążnia, Nowe Miasto i otacza swoim obszarem Miasto Płońsk. Powierzchnia gminy to 127,3 km². Gmina liczy **8088 mieszkańców** (dane gminy Płońsk na dzień 31.05.2024 r.). W skład gminy wchodzi 13 sołectw: Arcelin, Bogusławice, Bońki, Brody, Cempkowo, Cieciorki, Ćwiklinek, Ćwiklin, Cholewy, Dalanówek, Ilinko, Ilino, Jeżewo, Kluczewo, Kownaty, Koziminy – Stachowo, Koziminy, Krępicza, Lisewo, Michalinek, Michowo, Pilitowo, Poczernin, Rażniewo, Siedlin, Słoszewo, Skarżyn, Skrzyńki, Strachowo, Strachówko, Strubiny, Szeromin, Szerominek, Szpondowo, Szymaki, Woźniki oraz Wroninko.

Poniższa mapa przedstawia obszar wiejskiej gminy Płońsk, na tle sąsiednich gmin.



Mapa 1: Gmina wiejska Płońsk na tle powiatu płońskiego

2.2. Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru

2.2.1. Liczba ludności i gęstość zaludnienia

W poniższej tabeli zaprezentowano liczbę ludności w poszczególnych miejscowościach w gminie wiejskiej Płońsk (dane na dzień 31.05.2024 r.).

Tabela 1. Liczba ludności w miejscowościach gminy wiejskiej Płońsk

Lp.	Miejscowość	Liczba mieszkańców
1.	Arcelin	374
2.	Bogusławice	208
3.	Bońki	460
4.	Brody	328
5.	Cempkowo	257
6.	Cholewy	152
7.	Cieciórki	176
8.	Ćwiklin	344
9.	Ćwiklinek	219
10.	Dalanówek	116
11.	Ilinko	160
12.	Ilino	98
13.	Jeżewo	252
14.	Kluczewo	109
15.	Kownaty	91
16.	Koziminy – Stachowo	119
17.	Krępica	206
18.	Lisewo	228
19.	Michalinek	71
20.	Michowo	129
21.	Młyńsk	60
22.	Nowe Koziminy	95
23.	Pilitowo	180
24.	Poczernin	104
25.	Poświętne	89
26.	Pruszyń	61
27.	Raźniewo	163
28.	Siedlin	433
29.	Skarżyn	460
30.	Skrzynki	131
31.	Słoszewo	82
32.	Słoszewo-Kolonia	97
33.	Stare Koziminy	36
34.	Strachowo	186
35.	Strachówko	250
36.	Strubiny	105
37.	Szeromin	225
38.	Szerominek	733
39.	Szpondowo	157
40.	Szymaki	183
41.	Woźniki	132
42.	Wroninko	29

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych gminy wiejskiej Płońsk

Pod względem liczby ludności największe miejscowości to: Szerominek oraz Bońki i Siedlin. Najmniej zaludniona miejscowość to Wroninko, gdzie mieszka 29 osób.

Tabela 2. Zmiany liczby ludności w gminie wiejskiej Płońsk w latach 2016, 2020, 2023

Jednostka terytorialna	Liczba ludności w latach (os.)		
	2016	2020	2023
Gmina wiejska Płońsk	7720	7886	8068

W ciągu ostatnich lat liczba ludności w gminie wiejskiej Płońsk rośnie. W latach 2016, 2020, 2023 liczba ta wzrosła o 348 osób.

W poniższej tabeli zaprezentowano wartości gęstości zaludnienia w gminie wiejskiej Płońsk (dane na rok 2016, 2020 oraz 2023).

Tabela 3. Gęstość zaludnienia w gminie wiejskiej Płońsk w latach 2016, 2020, 2023

Jednostka terytorialna	Gęstość zaludnienia w latach [os./km ²]		
	2016	2020	2023
Gmina wiejska Płońsk	61	62	63

Liczba mieszkańców i ich rozmieszczenie na terenie gminy są ważnymi informacjami z punktu widzenia planowania komunikacji gminnej o charakterze użyteczności publicznej. Innymi istotnymi parametrami są struktura funkcjonalna ludności (ludność według ekonomicznych grup wieku) oraz stopa bezrobocia mieszkańców gminy opisane w kolejnych rozdziałach.

2.2.2. Struktura funkcjonalna ludności

Strukturę funkcjonalną charakteryzuje się poprzez podział ludności na trzy grupy ekonomiczne:

- w wieku przedprodukcyjnym – przedział wiekowy do 17 lat,
- w wieku produkcyjnym – przedziały wiekowe 18–59 lat (kobiety) oraz 18–64 lat (mężczyźni),
- w wieku poprodukcyjnym – 60 lat i więcej (kobiety) oraz 65 lat i więcej (mężczyźni).

Poniższa wykres przedstawia mieszkańców gminy wiejskiej Płońsk według ekonomicznych grup wieku w latach 2016, 2020 i 2023.

Rok 2016

- w wieku przedprodukcyjnym – przedział wiekowy do 17 lat, - **1577 osób**
- w wieku produkcyjnym – przedziały wiekowe 18–59 lat (kobiety) oraz 18–64 lat (mężczyźni),
– **5266 osób, w tym: 2414 kobiet, 2852 mężczyzn**
- w wieku poprodukcyjnym – 60 lat i więcej (kobiety) oraz 65 lat i więcej (mężczyźni) –
ogółem 1241 osób

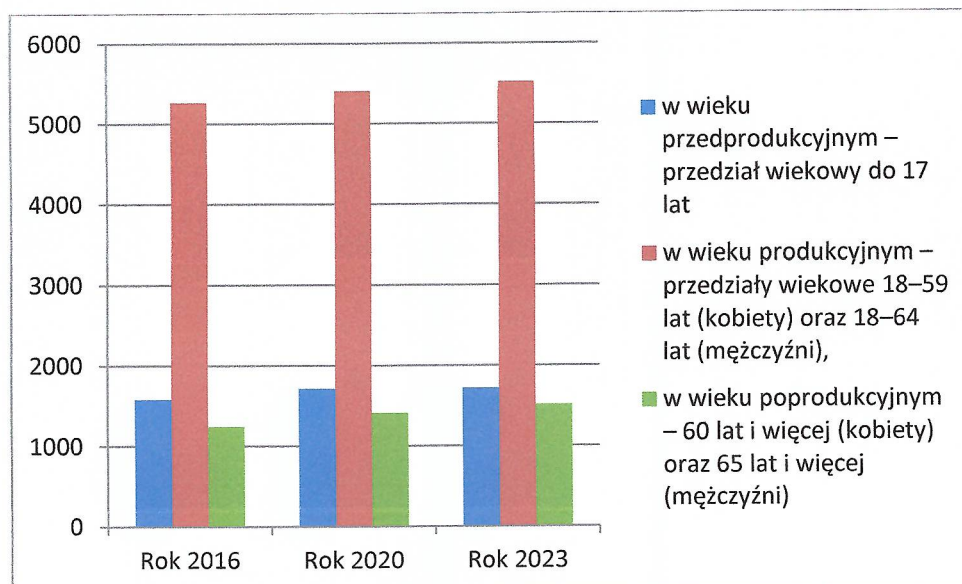
Rok 2020

- w wieku przedprodukcyjnym – przedział wiekowy do 17 lat, - **1709 osób**
- w wieku produkcyjnym – przedziały wiekowe 18–59 lat (kobiety) oraz 18–64 lat (mężczyźni),
– **5405 osób, w tym: 2491 kobiet, 2914 mężczyzn**
- w wieku poprodukcyjnym – 60 lat i więcej (kobiety) oraz 65 lat i więcej (mężczyźni) –
ogółem 1409 osób

Rok 2023

- w wieku przedprodukcyjnym – przedział wiekowy do 17 lat, - **1719 osób**
- w wieku produkcyjnym – przedziały wiekowe 18–59 lat (kobiety) oraz 18–64 lat (mężczyźni),
– **5519 osób, w tym: 2543 kobiet, 2976 mężczyzn**
- w wieku poprodukcyjnym – 60 lat i więcej (kobiety) oraz 65 lat i więcej (mężczyźni) –
ogółem 1511 osób

Wykres 1. Mieszkańcy gminy wiejskiej Płońsk wg ekonomicznych grup wieku w latach 2016, 2020 i 2023



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Według danych GUS w gminie wiejskiej Płońsk w ostatnich latach następuje niewielki wzrost udziału ludności w wieku przedprodukcyjnym. W Polsce oraz w Europie obserwuje się obecnie zjawisko starzenia się społeczeństwa, polegającego na zmniejszaniu się udziału ludności w wieku przedprodukcyjnym na rzecz ludności w wieku poprodukcyjnym. Zjawisko to nie charakteryzuje mieszkańców gminy wiejskiej Płońsk. To istotna informacja dla sporządzenia strategicznego planu transportu na terenie wiejskiej Gminy Płońsk ponieważ przewiduje się, że zwiększy się liczba podróży obowiązkowych (do szkół, a w późniejszych latach również do pracy), a zmniejszy się liczba podróży incydentalnych (w przypadku osób starszych – do placówek służby zdrowia czy na zakupy). Jeśli taki trend się utrzyma, na przestrzeni lat może dojść również do sytuacji, w której zmieni się udział podróży w godzinach szczytu i poza nim.

2.2.3. Bezrobocie

Stopa bezrobocia rejestrowanego jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar. W ostatnich latach stopa bezrobocia w powiecie płońskim regularnie spada i obecnie na koniec kwietnia 2024 roku osiągnęła wartość 10%. Warto zaznaczyć, że część mieszkańców gminy wiejskiej Płońsk utrzymuje się z pracy w Warszawie, a miejscowości Szerominek oraz Siedlin pełnią przede wszystkim funkcje mieszkaniowe. Na dzień 31 maja 2024 roku według danych z Powiatowego Urzędu Pracy w Płońsku w powiecie płońskim zarejestrowanych było 3111 osób bezrobotnych, w tym 1646 bezrobotnych kobiet (294 kobiety z prawem do zasiłku) i 548 bezrobotnych mężczyzn.

Na dzień 31 maja 2024 roku według danych z Powiatowego Urzędu Pracy w Płońsku w gminie wiejskiej Płońsk zarejestrowanych było 340 osób bezrobotnych, w tym 176 bezrobotnych kobiet i 164 bezrobotnych mężczyzn.

3.2.4. Prognozy liczby ludności

Celem prawidłowego zaplanowania sieci komunikacyjnej należy wziąć pod uwagę prognozy dotyczące liczby i struktury ludności zamieszkującej analizowany obszar. Na ich podstawie można wnioskować jakie zmiany mogą być konieczne w przyszłości w sferze transportu. W ostatnich latach w gminie wiejskiej Płońsk notowano wzrost liczby ludności. W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Płońsk zaprognozowano, że w 2044 r. liczba ludności gminy wiejskiej Płońsk osiągnie wartość 9879 mieszkańców. Wiąże się to przede wszystkim ze zjawiskiem suburbanizacji, czyli odpływem ludności z miast na obszary podmiejskie. Gmina wiejska Płońsk jest atrakcyjnym miejscem do życia dzięki bliskości stolicy regionu i stolicy Polski – Warszawy. W tym miejscu należy podkreślić że teren wiejskiej gminy Płońsk otacza Miasto Płońsk. Prognozuje się, że zgodnie z obecnymi trendami, w najbliższych latach liczba mieszkańców gminy wiejskiej Płońsk będzie jeszcze wzrastać. Mogą jednak zachodzić zauważalne zmiany w strukturze ludności – według trendów maleje liczba osób w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym na rzecz osób w wieku poprodukcyjnym.

2.3 Zagospodarowanie przestrzenne

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Płońsk stanowi załącznik Nr 1 do Uchwały Nr XXXVI/248/2017 Rady Gminy Płońsk z dnia 18 sierpnia 2017 r. w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Płońsk w części dotyczącej dz. ewidencyjnych nr 28/16 i 28/18 położonych w obrębie Siedlin gmina Płońsk.

.Analiza zagospodarowania przestrzennego badanego obszaru jest jednym z kluczowych uwarunkowań podczas planowania transportu zbiorowego. W przypadku niniejszego planu istotnymi elementami są: sieć transportowa, lokalizacja oraz charakter terenów zagospodarowanych na cele nierolnicze i nieleśne. Czynniki te analizowane są w zakresie stanu istniejącego oraz planowanego. Aby zachować zgodność dokumentu z wytyczonymi wcześniej kierunkami rozwoju, analizie poddano Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Płońsk. Omawiany dokument określa postulaty rozwoju na szczeblu

gminnym. Z uwagi na bliskie sąsiedztwo Warszawy, dodatni bilans migracyjny obszarów wiejskich, dokument SUIKZP zakłada rozwój terenów zagospodarowanych na cele nierolnicze i nieleśne. Planowana w SUIKZP struktura funkcjonalno – przestrzenna wskazuje na koncentrację terenów przeznaczonych na cele mieszkaniowe i aktywności gospodarczej. Ponadto studium określa układ dróg głównych, zbiorczych i lokalnych, które wraz z pozostałymi drogami gminnymi i wewnętrznymi zapewnią sprawną obsługę obecnych terenów zainwestowanych i rozległych terenów pod nowe inwestycje.

Gmina Płońsk posiada dobre połączenia drogowe z ważnymi ośrodkami takimi jak: Warszawa, Bydgoszcz, Gdańsk. Na terenie gminy zbiegają się ważne w skali kraju szlaki komunikacyjne: droga krajowa nr 7 (Gdańsk – Warszawa – Kraków – Chyżne), nr 10 (Szczecin – Piła – Toruń – Płońsk) i nr 50 (Ciechanów – Płońsk – Góra Kalwaria – Mińsk Mazowiecki – Ostrów Mazowiecka), droga wojewódzka nr 632 (Płońsk – Nowe Miasto – Nasielsk – Dębe – Legionowo – Rembelszczyzna – Marki). Drogi powiatowe przebiegające przez teren gminy mają łączną długość około 40 km. Łączna długość dróg podlegająca bezpośrednio pod zarząd gminy wynosi natomiast około 140 km.

Przez teren gminy wiejskiej Płońsk przebiega 229,10 km dróg gminnych bez dróg wewnętrznych.

150,93 km to drogi o nawierzchni bitumicznej, natomiast 33 419 km stanowią drogi o nawierzchni żwirowej, a 44 751 km stanowią drogi o nawierzchni gruntowej naturalnej bądź naturalnej ulepszonej.

2.4. Wpływ transportu na środowisko

2.4.1. Emisja spalin

Transport drogowy jest jednym z czynników odpowiedzialnych za emisję zanieczyszczeń do środowiska. Uciążliwość ta jest największa przy drogach charakteryzujących się dużym natężeniem ruchu. W gminie wiejskiej Płońsk są to przede wszystkim drogi krajowe: Nr 7 (Gdańsk – Warszawa – Kraków – Chyżne), nr 10 (Szczecin – Piła – Toruń – Płońsk) i nr 50 (Ciechanów – Płońsk – Góra Kalwaria – Mińsk Mazowiecki – Ostrów Mazowiecka), oraz droga wojewódzka nr 632 (Płońsk – Nowe Miasto – Nasielsk – Dębe – Legionowo – Rembelszczyzna – Marki).

Główne typy zanieczyszczeń generowanych w ruchu kołowym to przede wszystkim:

- tlenek i dwutlenek węgla,
- węglowodory,
- tlenki azotu,

- pyły zawierające metale ciężkie,
- pyły ze ścierania się nawierzchni dróg i opon samochodowych. Na wielkość generowanych zanieczyszczeń ma wpływ między innymi stan techniczny pojazdów, jakość stosowanych paliw oraz stan nawierzchni dróg. Wzrost liczby pojazdów oraz degradacja nawierzchni może wzmacniać negatywne działanie transportu na środowisko.

2.4.2 Emisja hałasu

Głównymi źródłami hałasu komunikacyjnego są drogi i linie kolejowe. Wzrost zapotrzebowania na przemieszczanie się oraz w konsekwencji wzrost liczby pojazdów na drogach w ostatnich latach spowodowały wzrost uciążliwości hałasu. Kryteria dopuszczalności hałasu drogowego określa Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 15 października 2014 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014, poz. 112). W przypadku hałasu drogowego, dopuszczalne normy poziomu hałasu wynoszą, w zależności od sposobu zagospodarowania terenu, w porze dziennej: od 50 do 65 dB oraz w porze nocnej: od 45 do 56 dB. W gminie Płońsk najważniejszym źródłem hałasu jest komunikacja drogowa. W latach 2017, 2019-2020 na terenie gminy nie został wyznaczony przez WIOŚw Warszawie żaden punkt pomiarowy w sieci monitoringu hałasu jaki jest prowadzony na terenie woj. mazowieckiego. Może to wynikać z faktu, że występujące uciążliwości akustyczne w gminie mają charakter lokalny. Jedynie w niektórych miejscowościach, zwłaszcza przy trasach drogowych krajowych i wojewódzkich, mogą wystąpić uciążliwości związane z hałasem powodowanym przez tranzytowy ruch samochodowy, zwłaszcza pojazdów ciężkich. W chwili obecnej problem związany z niekorzystnym oddziaływaniem hałasu komunikacyjnego jest minimalny. Jednak należy podjąć działania w celu przeprowadzenia pomiarów poziomu hałasu w punktach o dużym prawdopodobieństwie wystąpienia ponadnormatywnych natężeń poziomów hałasu. Efektem realizacji celów w zakresie ochrony przed hałasem jest redukcja hałasu drogowego głównie poprzez przebudowę dróg i wymianę nawierzchni na cichą.

2.4.3. Drogi krajowe i drogi wojewódzkie przebiegające przez teren gminy wiejskiej Płońsk

Przez teren gminy wiejskiej Płońsk z północy na południe przebiega droga krajowa nr 7 Gdańsk – Warszawa – Kraków – Chyżne, a z zachodu na południowy wschód droga krajowa nr 10 Szczecin – Piła – Toruń – Płońsk – (dr nr 7). Drogi te stanowią szkielet komunikacyjny gminy i wraz z drogą krajową nr 50 Ciechanów – Płońsk – Wyszogród – Sochaczew – Grójec – Ostrów Mazowiecka do Wyszogrodu, oraz drogą wojewódzką nr 632 do Nasielska i dalej nr 571 do Pułtuska, stanowią podstawowe powiązanie obszaru gminy wiejskiej Płońsk z

terenami zewnętrznymi. Płońsk położony jest w odległości ok. 56 km na północ od Warszawy i oddalony ok. 34 km od Nowego Dworu (drogą nr 7), ok. 34 km od Ciechanowa (drogą nr 50), ok. 32 km od Nasielska (drogą nr 632) i ok. 56 km od Sierpca (drogą nr 10). Nadrzędny układ komunikacyjny na terenie gminy stanowią drogi: krajowe nr 7, nr 10 i nr 50, wojewódzka nr 632 oraz drogi powiatowe. Droga krajowa nr 7 Gdańsk – Warszawa – Kraków – Chyżne, o łącznej długości na obszarze gminy ok. 20,5 km (w tym ok. 4,0 km na terenie miasta) przebiega przez teren wsi: Poczernin, Dalanówek, Rażniewo, Siedlin, Poświętne, Cieciorki, Ćwiklinek i Szymaki. Od kilku lat jest modernizowana i obecnie posiada na odcinku na południe od Płońska dwie jezdnie. Jednocześnie trwają prace drogowe mające na celu dostosowanie tego odcinka drogi do parametrów drogi ekspresowej. Ruch na drodze nr 7 to w ogromnej większości ruch tranzytowy o charakterze gospodarczym. Według danych generalnego pomiaru ruchu w 1995r, średni dobowy ruch pojazdów samochodowych na odcinku drogi nr 7 na południe od Płońska wynosił 13.900 pojazdów na dobę, a na północ od Płońska – 7.500 poj./dobę. Droga krajowa nr 10 Szczecin – Płońsk, o łącznej długości na obszarze gminy ok. 7,5 km (w tym ok. 3,5 km na terenie miasta) przebiega przez teren wsi: Ilino, Ilinek, Bońki Zawady, Brody i Siedlin. Planowane jest docelowo dostosowanie tej drogi do parametrów drogi ekspresowej. Droga krajowa nr 50 Ciechanów – Płońsk – Wyszogród – Sochaczew – Grójec – Mińsk Maz. – Łochów - Ostrów Mazowiecka, o łącznej długości na obszarze gminy ok. 8,0 km (w tym ok. 1,5 km na terenie miasta) przebiega przez teren wsi: Koziminy Nowe, Stare i Stachowe, Poświętne, Skarżyn i Skrzyńki. Droga wojewódzka nr 632 Płońsk – Nasielsk – Legionowo – Marki, o łącznej długości na obszarze gminy ok. 5,0 km przebiega przez miejscowości: Poświętne, Strachówek i Strachowo. Droga posiada nawierzchnię utwardzoną – bitumiczną. Średni dobowy ruch pojazdów samochodowych na przebiegającym przez teren gminy odcinku tej drogi, według danych generalnego pomiaru ruchu w 1995r, wynosił 950 pojazdów na dobę i w większości został zakwalifikowany jako ruch gospodarczy. Wielkość ruchu na tej trasie wykazuje tendencję wzrostową.

Drogi powiatowe na terenie gminy to dwanaście dróg o łącznej długości ok. 39,8 km (oraz ok. 2,5 km na terenie miasta):

- ulica Młodzieżowa na ciągu drogi nr 3021W - dł. 1,5 km i ulica Kwiatowa na ciągu drogi nr 3057W - dł. 1,0 km):

- nr 3021W Płońsk - Raciąż (dł. na terenie gminy ok. 4,5 km) kl. G
- nr 3030W Wierzbica Szlachecka - Starczewo Wielkie – Arcelin (dł. ok. 1,5 km) kl. L
- nr 3032W Arcelin - Jarocin - Galomin (dł. ok. 2,0 km) kl. L
- nr 3034W Szymaki - Smardzewo – Sohocin Kolonia (dł. ok. 0,9 km) kl. Z
- nr 3037W Szymaki - Jarocin - Sokolniki (dł. ok. 0,8 km) kl. L
- nr 3040W Szpondowo - Strachowo - Poczernin (dł. ok. 7,5 km) kl. Z

- nr 3050W Lisewo - Ślepowrony - Kołożąb (dł. ok. 0,6 km) kl. L
- nr 3051W Strachowo - Lisewo – Joniec (dł. ok. 8,0 km) kl. G
- nr 3054W Krysk - Poczernin – Pilitowo (dł. ok. 5,5 km) kl. L
- nr 3057W Płońsk - Wichorowo (dł. ok. 5,0 km) kl. Z
- nr 3058W Brody - Pilitowo – Siedlin (dł. ok. 1,6 km) kl. Z
- nr 3059W Ilinek - Kucice – Bulkowo – Bodzanów (dł. ok. 1,9 km) kl. Z

Drogi powiatowe w ponad 90% posiadają nawierzchnię utwardzoną - bitumiczną. Pozostałe to drogi o nawierzchni gruntowej i zwirowej. Nadrzędny układ dróg w gminie o długości prawie 72 km stanowią drogi w ponad 90% utwardzone – bitumiczne. Jednak głównie drogi powiatowe wymagają modernizacji i dostosowania parametrów do wymagań dróg V klasy technicznej (w tym rodzaj nawierzchni, nośność, szerokość jezdni i pobocza). Drogi układu nadrzędnego obsługują większość miejscowości w gminie wiejskiej Płońsk. Docelowo droga nr 7 na południe od miasta i droga nr 10 będą wyłączone z bezpośredniej obsługi terenów przyległych jako drogi ekspresowe. Obsługę terenu przejmie układ dróg dojazdowych, a poprzez planowane węzły drogowe możliwe będzie włączenie się do ruchu ekspresowego.

2.4.4. Drogi gminne

Uzupełnienie układu drogowego gminy wiejskiej Płońsk stanowią drogi gminne o łącznej długości ok. 137 km, tworzące połączenia między wsiami i obsługujące przede wszystkim zabudowę rozproszoną, stanowią komunikację wewnątrz wsi, tworzą połączenia między wsiami i ułatwiają dojazdy do użytków rolnych.

Główne obszary rozwoju infrastruktury technicznej obejmują rozbudowę i modernizację dróg, wraz z towarzyszącymi elementami, takimi jak oświetlenie, chodniki, przejścia dla pieszych i miejsca parkingowe oraz modernizację i rozbudowę sieci kolejowej – szczególnie utworzenie szybkiego połączenia z Warszawą. To wszystko przyczynia się do zwiększenia dostępności przestrzennej, ułatwienia przemieszczania się oraz podniesienia ogólnego bezpieczeństwa użytkowników dróg.

Przez teren gminy wiejskiej Płońsk przebiega 229,10 km dróg gminnych bez dróg wewnętrznych.

150,93 km to drogi o nawierzchni bitumicznej, natomiast 33 419 km stanowią drogi o nawierzchni zwirowej, a 44 751 km stanowią drogi o nawierzchni gruntowej naturalnej bądź naturalnej ulepszonej.

2.4.5. Kolej

Przez teren gminy, na długości ok. 6,0 km przez obszar miejscowości: Kręcica, Michalinek, Dalanówek, Rażniewo, Siedlin, Brody, Szeromin i Arcelin, przebiega linia kolejowa jednotorowa kolejowej Nr 027 Nasielsk-Toruń Wschodni, odcinek Nasielsk-Sierpc. Na terenie gminy wiejskiej zlokalizowane są dwa przystanki: osobowe: w Dalanówku i w Arcelinie.

Wykaz przejazdów kolejowych na drogach na terenie gminy Płońsk.

Droga gminna Nr 300741W przejazd kolejowy w miejscowości Arcelin

Droga powiatowa Nr 3032W przejazd kolejowy w miejscowości Arcelin

Droga gminna Nr 300753W przejazd kolejowy w miejscowości Arcelin

Droga gminna Nr 300703W przejazd kolejowy w miejscowości Szeromin

Droga gminna Nr 7 przejazd kolejowy w miejscowości Siedlin Wiadukt

Droga gminna Nr 300734W przejazd kolejowy w miejscowości Rażniewo

Droga powiatowa Nr 3040W przejazd kolejowy w miejscowości Dalanówek

Droga gminna Nr 301736W przejazd kolejowy w miejscowości Michalinek

Droga gminna Nr 300736W przejazd kolejowy w miejscowości Kręcica

Droga gminna Nr 300737W przejazd kolejowy w miejscowości Kręcica.

3. Sieć komunikacyjna

3.1. Obecna sieć komunikacyjna

3.1.1. Transport drogowy

Gmina wiejska Płońsk jest organizatorem następujących linii komunikacyjnych, łączących miejscowości z obszaru gminy z miejscowościami z gmin: Baboszewo, Joniec, Nowe Miasto, Naruszewo, Sochocin, Załuski, Dzierżążnia.

W tabeli poniżej przedstawiono nazwę przewoźnika oraz trasy przejazdu linii komunikacyjnych pasażerskich. Kolorem czerwonym zaznaczono miejscowości położone na terenie wiejskiej gminy Płońsk.

Tabela 4. Nazwa przewoźnika oraz trasy przejazdu linii komunikacyjnych pasażerskich.

Przewoźnik (Zakres trasy)	Trasa
Marko-Bus (Syberia-Lubowidz, Żuromin, Biezuń, Drobin, Raciąż, Płońsk- Warszawa)	Baboszewo-Sokolniki Nowe- Arcelin -Szeromin -Płońsk
Przewozy Pasażerskie (Żuromin)	Baboszewo-Sokolniki Nowe- Arcelin -Szeromin -Płońsk
Sanimax Transport (linia 206 Ciechanów)	Sochocin-Biele-Wycinki- Kolonia Szpondowo – Koziminy – Płońsk
Sanimax Transport (Linia 245 Baboszewo-Płońsk)	Baboszewo-Sokolniki Nowe- Arcelin -Szeromin -Płońsk
Sanimax Transport (Linia 306 Płońsk-Nacpolsk- Kucice)	Wróblewo- Radzyminek- Jezewo- Skrzynki-Skarżyn - Płońsk
Sanimax Transport (Linia 308 Płońsk-Nacpolsk- Srebrna)	Niwa- Ilino- Skarżyn- Bońki - Płońsk
Sanimax Transport (Linia 309 Płońsk – Załuski- kamienica-Krysk)	Płońsk- Siedlin- Poczernin - Szczytniki – Szczytno – Przyborowice – Michałowek-Załuski
Sanimax Transport (Linia 310 Płońsk –Rzewin – Dziektarzewo- Smardzewo)	Płońsk- Szeromin – Arcelin – Sokolniki Nowe – Baboszewo – Smardzewo –Smardzewo Poduchowne – Słozewo – Słozewo Kolonia –Cieciórki –Płońsk
Sanimax Transport (Linia 311 Płońsk – Kucice – Nacpolsk)	Płońsk- Ilinko –Siekluki – Gumowo –Nowe Sarnowo – Nowe Gumino- Kucice
Sanimax Transport (Linia 312 Baboszewo- Gralewo)	Baboszewo – Korzybie – Kraszewie- Rakowo – Kluczewo – Płońsk
Sanimax Transport (Linia 302 Czerwińsk nad Wisłą - Płońsk-Przybojewo – Naruszewo)	Radzymin –Radzyminek – Jezewo – Skrzynki – Skarżyn – Bońki – Płońsk
Sanimax Transport (Linia 313 Płońsk -Wrona - Joniec)	Płońsk – Siedlin – Poczernin – Szczytniki – Szczytno - Przyborowice – Karolinowo – Kolonia Nowa Wrona – Stara Wrona – Popielżyn Zawady - Popielżyn Górny – Joniec – Joniec Kolonia – Osiek – Krępica – Lisewo – Ślepowrony – Pruszkowo – Kołoząb – Drożdżyn – Kownaty –Szpondowo – Michowo - Płońsk

3.2.Sieć komunikacyjna na której są wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej

Gmina wiejska Płońsk planuje dążyć do zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców gminy oraz do optymalnego prowadzenia przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych o adekwatnych do potrzeb przewozowych parametrach obsługi. Gmina

wiejska Płońsk jako organizator transportu zbiorowego będzie dostosowywać ofertę przewozową do zmieniających się zachowań transportowo-komunikacyjnych mieszkańców m.in. w oparciu o wnioski pasażerów dotyczące tras czy rozkładów jazdy, jak również w związku z pojawiającymi się istotnymi z punktu widzenia przewozów gminnych generatorami ruchu. Czynnikiemami wpływającymi na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego są przede wszystkim:

- zmiany liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia,
- zmiany społeczno-gospodarcze,
- rozwój przestrzenny gminy wiejskiej Płońsk.

Celem organizacji sieci komunikacyjnej będzie zabezpieczenie realizacji podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców gminy ze szczególnym uwzględnieniem osób niemogących samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego (np. uczniów) oraz podnoszenie atrakcyjności oferty przewozowej.

Poniższa tabela zawiera wykaz autobusów szkolnych dowożących uczniów do dwóch szkół publicznych w miejscowości Lisewo i Siedlin wraz z liczbą uczniów i trasami przejazdu.

Tabela 5 Wykaz autobusów szkolnych dowożących uczniów do dwóch szkół publicznych do miejscowości Lisewo i Siedlin wraz z liczbą uczniów i trasami przejazdu

Ilość autobusów - 4

Godz. wyjazdu	Ilość uczniów	Trasa
AUTOBUS NR 1		
6.30	40	Płońsk-Siedlin-Poświętne-Strachówko-Raźniewo-Siedlin-Dalanówek-Ślepowrony-Pruszkowo-Ślepowrony-Sobokłęczysz-Osiek-Krępicza-Michalinek-Poczernin-Dalanówek-Lisewo-Płońsk
12.30	20	Płońsk-Siedlin-Poswiętne-Strachówko-Raźniewo-Ilinko-Skarżyn-Skrzynki-Jezewo-Bogusławice-Siedlin-Płońsk
15.20	50	Płońsk-Siedlin-Poświętne-Strachówko-Raźniewo-Ilinko-Skarżyn-Skrzynki-Jezewo-Bogusławice-Woźniki-Młyńsk-Pruszyn-Młyńsk-Cempkowo-Siedlin-Płońsk
AUTOBUS NR 2		
6.30	40	Płońsk-Cieciórki-Słozzewo-Ćwiklinek-Szeromin-Arcelin-Kluczewo-Szerominek-Bońki-Brody-Pilitowo-Siedlin-Płońsk

12.40	12	Płońsk-Siedlin-Brody-Bońki-Płońsk-Cieciórki-Słoszewo-Ćwiklinek-Ćwiklin-Arcelin-Szeromek-Płońsk
15.20	20	Płońsk-Siedlin-Brody-Bońki-Płońsk-Cieciórki-Słoszewo-Ćwiklinek-Ćwiklin-Arcelin-Szeromek-Płońsk
AUTOBUS NR 3		
7.00	50	Płońsk-Siedlin-Bogusławice-Jeżewo-Bogusławice-Woźniki-Młyńsk-Pruszyń-Młyńsk-Cempkowo-Poczernin-Cempkowo-Bogusławice-Pilitowo-Siedlin-Płońsk
12.30	70	Płońsk-siedlin-Pilitowo-Brody-Jeżewo-Bogusławice-Woźniki-Młyńsk-Pruszyń-Płyńsk-Cempkowo-Poczernin-Cempkowo-Lisewo-Ślepowrony-Pruszkowo-Lisewo-Soboklęszcz-Osiek-Krępica-Michalinek-Poczernin-Dalanówek-Lisewo-Płońsk
15.05	15	Lisewo-Ślepowrony-Pruszkowo-Lisewo-Soboklęszcz-Osiek-Krępica-Michalinek-Poczernin-Dalanówek-Raźniewo-Płońsk
AUTOBUS NR 4		
7.30	40	Płońsk-Poświętne-Koziminy Stachowo-Nowe Koziminy-Stare Koziminy-Michowo-Szpondowo-Kownaty-Strachowo-Strubiny-Lisewo-Płońsk
12.30	30	Płońsk-Lisewo-Strubiny-Strachowo-Kownaty-Szpondowo-Michowo-Stare Koziminy-Nowe Koziminy-Koziminy Stachowo-Poświętne-Płońsk
15.00	15	Płońsk-Lisewo-Strubiny-Strachowo-Kownaty-Szpondowo-Michowo-Stare Koziminy-Nowe Koziminy-Koziminy Stachowo-Poświętne-Płońsk

Kolorem czerwonym zaznaczono miejscowości położone poza terenami gminy wiejskiej Płońsk, tj. na terenie gminy Joniec

4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców gminy wiejskiej Płońsk

4.1. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

4.1.1. Placówki oświatowe

W 2024 roku Gmina Płońsk prowadzi obsługę 2 placówek oświatowych, w tym:

- Szkoła Podstawowa im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Siedlinie wraz z oddziałami przedszkolnymi,
- Szkoła Podstawowa w Lisewie wraz z oddziałami przedszkolnymi.

Ponadto na terenie gminy Płońsk funkcjonują placówki oświatowe prowadzone przez inne podmioty niż gmina wiejska Płońsk: tj.

- Niepubliczna Szkoła Podstawowa „Żywioły” w Szerominku
- Przedszkole Integracyjne „Akademia ABCD” w Szerominku,
- Przedszkole „Kolorowa Ciuchcia” w Arcelinie.

Na terenie Gminy Płońsk oprócz dwóch szkół podstawowych prowadzonych przez jednostkę samorządową, funkcjonuje również Niepubliczna Szkoła Podstawowa „Żywioły”. Jej organem prowadzącym jest stowarzyszenie „Integritas”. Zajęcia odbywają się w klasach liczących 18 osób, gdzie realizuje się program edukacyjny poszerzony w stosunku do standardowej podstawy programowej Ministerstwa Edukacji Narodowej.

Tabela 6 Liczba uczniów i oddziałów w placówkach oświatowych prowadzonych przez wiejską gminę Płońsk w roku szkolnym 2023/2024

Placówka	Ilość uczniów	Ilość oddziałów
Szkoła Podstawowa w Lisewie		
Oddziały przedszkolne	46	3
Szkoła Podstawowa	116	8
Szkoła Podstawowa im. Kard. S. Wyszyńskiego w Siedlinie		
Oddziały przedszkolne	45	3
Szkoła Podstawowa	145	9
Razem	352	23

4.1.2. Duże zakłady pracy

W Gminie Płońsk obserwuje się wzrost liczby przedsiębiorstw przy zachowaniu pozytywnej dynamiki zachodzących zmian. Podmioty gospodarcze działające na terenie Gminy skupione

są głównie w branżach: w handlu hurtowym i detalicznym, budownictwie, transporcie i gospodarce magazynowej oraz przetwórstwie przemysłowym. W Gminie Płońsk obserwuje się korzystne wskaźniki gospodarcze m.in. wzrost liczby podmiotów gospodarczych. To może wskazywać na dobre perspektywy rozwoju gospodarczego i społecznego dla regionu. Istnieje potencjał do dalszego wzrostu i zrównoważonego rozwoju, zwłaszcza poprzez wsparcie dla małych i średnich przedsiębiorstw oraz inwestycje w infrastrukturę.

Na terenie Gminy Płońsk zakwaterowanie i ofertę gastronomiczną zapewniają w szczególności gospodarstwa agroturystyczne. Obiekty te chętnie współpracują z samorządem przy organizacji różnych uroczystości gminnych. Ponadto, w Gminie Płońsk znajduje się Jeździecki Klub Sportowy Poczernin, który oferuje pensjonat i hotel oraz profesjonalne treningi sportowe. Dostępna oferta umożliwia spędzenie wolnego czasu w wspaniałej sielskiej atmosferze. Obiektami agroturystyki na terenie Gminy Płońsk są:

- Malinowy bzyk – Dalanówek,
- Dworek Marzenie – Strachowo,
- Gród Mazowiecki – Szymaki,
- Hotel Orlik – Ilinko,
- Chata za Wsią – Poczernin,
- Sportowy Klub Jeździecki Poczernin FP – Poczernin,
- Stajnia Bogumił – Poświętne,
- Karminowy bzyk – Bońki.
- Hotel Orlik – Ilinko
- Swojski klimat – Siedlin
- Agroturystyka pod dębem – Ilinko

Inne podmioty gospodarcze zlokalizowane na terenie gminy wiejskiej Płońsk

Centrum Ogrodnicze ELJAN Zieleń dla Domu i Ogrodu w Skarżynie

**Darcoplast – Poczernin,
Eurocash Centrum Dystrybucji Poczernin,
Stalimex. PPUH. Hurtownia stali Cempkowo,
Firma Liberpol Bońki
DPH Company Szerominek,
Smad Distribution Poczernin,
Huber Holding Poczernin,
MCK9999 Poczernin,**

**AquaMaof Poland spółka z o. o. Bońki,
Durasan Poświętne,
EMS,
Inex Brody,
Motpol Dalanówek,
Bomar Siedlin,
Lodmors Skarżyn,**

4.1.3. Pozostałe placówki

Inne obiekty użyteczności publicznej, do których podróżują mieszkańcy gminy wiejskiej Płońsk, to przede wszystkim obiekty związane z administracją publiczną, handlem oraz sportem i rekreacją. Głównym celem tych podróży jest Płońsk jako siedziba gminy wiejskiej. Ruch między miejscowościami jest również generowany przez większe obiekty handlowe, jak np. sklepy.

5. Preferencje dotyczące komunikacji zbiorowej

5.1. Postulaty przewozowe

Ranking postulatów przewozowych oraz stopień ich spełnienia to zestaw determinant wskazujących na kierunki kształtowania podziału zadań przewozowych w transporcie zbiorowym z punktu widzenia pasażera. Podział zadań przewozowych jest mierzony udziałem poszczególnych środków transportu w przewozach i obliczany jako stosunek liczby podróży realizowanych danym środkiem transportu do ogólnej liczby wykonywanych podróży. Standard świadczonych usług komunikacyjnych w gminie wiejskiej Płońsk - gmina planuje rozpatrywać przy pomocy następujących postulatów przewozowych:

- **bezpośredniość** – możliwość dotarcia do celu bez przesiadek,
- **częstotliwość** – podstawowe standardy częstotliwości kursowania linii w dniu powszednim w godzinach porannych szczytów (6-9), popołudniowych szczytów (14-19) oraz w soboty w południe i niedziele po południu,
- **dostępność** – odległość do przystanku wyrażona w minutach i metrach, udział nisko wejściowego taboru, dostęp dla osób niepełnosprawnych do przystanku,
- **informacja** – wszystkie dostępne źródła informacji o transporcie publicznym,

- niezawodność – udział niezrealizowanych kursów autobusowych w stosunku do wszystkich kursów planowych,
- niski koszt – taryfa biletowa (ceny podstawowych biletów jednorazowych i okresowych),
- prędkość – poziom prędkości komunikacyjnej autobusów,
- punktualność – udział kursów zrealizowanych z określonym odchyleniem rozkładu jazdy,
- wygoda – udział pojazdów klimatyzowanych, nisko wejściowych, zapewnienie miejsc siedzących, wyposażenie w WiFi oraz ładowarki USB. Poziom zadowolenia pasażerów z funkcjonowania komunikacji gminnej można badać bezpośrednio np. metodą PAPI poprzez przeprowadzenie bezpośrednich wywiadów z mieszkańcami odpowiadającymi na pytania, jak użytkownicy oceniają całość funkcjonowania komunikacji zbiorowej oraz rankingujących ważność postulatów transportowych. Różne systemy transportowe funkcjonujące w granicach jednej gminy powodują utrudnienia dla ich użytkowników z powodu braku integracji taryf oraz rozkładów jazdy. W miarę posiadanych możliwości należy dążyć do integracji wszystkich systemów transportowych funkcjonujących na jego terenie, tak aby w przyszłości stworzyły jeden spójny system ze zintegrowaną taryfą oraz zapewnionymi skomunikowaniami.

5.2. Analiza SWOT

Analiza SWOT (skrót od: Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats) to diagnoza stanu systemu ze wskazaniem mocnych i słabych stron, szans i zagrożeń. Informacje o systemie publicznego transportu zbiorowego zostały pogrupowane pod względem w/w grup. Mocne strony to atuty i cechy mogące decydować o przewadze regionu. Słabe strony to negatywne aspekty występujące w regionie, których wskazanie jest konieczne w celu wyodrębnienia obszarów wymagających poprawy. Szanse to czynniki zewnętrzne wywierające pozytywny wpływ na rozwój regionu. Natomiast zagrożenia to czynniki wewnętrzne, mogące wywołać niekorzystane zmiany w funkcjonowaniu systemu publicznego transportu zbiorowego.

SILNE STRONY <i>czynniki wewnętrzne i wspomagające</i>	SŁABE STRONY <i>czynniki wewnętrzne i destrukcyjne</i>
– Wysoki popyt rynkowy w gminie na transport publiczny	Brak integracji taryfowej różnych środków komunikacji publicznej

<ul style="list-style-type: none"> - Dodatnie saldo demograficzne - Konkurencyjność kosztowa transportu publicznego w stosunku do transportu indywidualnego - Wprowadzenie w transporcie rozwiązań służących osobom niepełnosprawnym <ul style="list-style-type: none"> - Wzrost świadomości decydentów w zakresie transportu publicznego - Ukierunkowanie polityki przestrzennej gminy na koncentrację aktywności wokół centrów przesiadkowych 	<ul style="list-style-type: none"> - Niedostatki w integracji między poszczególnymi przewoźnikami i organizatorami transportowymi <ul style="list-style-type: none"> - Niska zdolność przewozowa - Niewystarczająca jakość sieci dróg w gminie wiejskiej Płońsk - Niedostateczna informacja publiczna - Wrażliwość komunikacji autobusowej na zatłoczenie w ruchu drogowym - Rosnące koszty utrzymania infrastruktury i taboru transportu publicznego <ul style="list-style-type: none"> - Brak bezpośredniego wpływu gminy Płońsk na ofertę w transporcie kolejowym - Niedostatek środków budżetowych w stosunku do potrzeb rozwojowych transportu publicznego - Rozproszenie zabudowy i dezintegracja przestrzenna co skutkuje wzrostem zapotrzebowania na transport samochodowego w centrum Wrocławia na rzecz komunikacji publicznej <ul style="list-style-type: none"> - Położenie gminy w aglomeracji wrocławskiej - Możliwość ubiegania się o dofinansowania w ramach ZIT (Zintegrowane Inwestycje Terytorialne)
<p style="text-align: center;">SZANSE <i>czynniki zewnętrzne i wspomagające</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Rosnące koszty transportu indywidualnego - Możliwość ubiegania się o dofinansowanie w ramach programu Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027 Priorytet IV Fundusze Europejskie dla lepiej połączonego i dostępnego Mazowsza 	<p style="text-align: center;">ZAGROŻENIA <i>czynniki zewnętrzne i destrukcyjne</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Niewystarczająca infrastruktura drogowa pod kątem potrzeb przewozów użyteczności publicznej - Dynamiczny wzrost wskaźnika motoryzacji - Znaczny spadek liczby przewozów w okresie wakacyjnym - Rosnące koszty organizowania i korzystania z komunikacji publicznej - Niedostateczny rozwój infrastruktury dla ruchu rowerowego na dojazdach do węzłów transportu zbiorowego - Brak integracji pomiędzy połączeniami kolejowymi a autobusowymi

Z przeprowadzonej diagnozy wynika, że gmina wiejska Płońsk dysponuje znacznym potencjałem w postaci szans i silnych stron. Położenie gminy wiejskiej Płońsk wokół Miasta Płońsk niesie za sobą jednocześnie szereg wyzwań. Rozproszenie zabudowy i dezintegracja przestrzenna w gminie Płońsk wpływa na trudność w zaspokojeniu potrzeb transportowych

wszystkich mieszkańców z wykorzystaniem transportu publicznego. Jednocześnie wysoki popyt rynkowy w gminie Płońsk na transport publiczny stwarza warunki do rozwoju oferty publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez gminę. Polityka przestrzenna gminy określona w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Płońsk stwarza warunki do poprawy konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego względem komunikacji indywidualnej.

6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

6.1. Informacje ogólne

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej musi odpowiadać oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców obszaru objętego planem transportowym oraz możliwościom finansowym jednostki samorządowej. Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców. Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Są to pasażerowie – użytkownicy transportu zbiorowego, jak i potencjalni użytkownicy tej formy transportu, którzy dotychczas korzystali z własnych, indywidualnych pojazdów.

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Tabela 7. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Postulat transportowy	Sposób realizacji
bezpośredniość	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach.
częstotliwość	Dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb.
dostępność	Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z /do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zatrzymywanie autobusów gminnej komunikacji pasażerskiej na dodatkowych przystankach np. na żądanie; tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków; likwidacja progów na drodze do przystanków.
niezawodność	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowsze.
koszt	Dostosowanie opłat taryfowych dostosowanych do realnych potrzeb i możliwości pasażerów, uwzględniając rzeczywiste koszty funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej oraz możliwości finansowe organizatora.

prędkość	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.
punktualność	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie.
wygoda	Poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż.

Źródło: opracowanie własne

Planując ciągle podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w gminnych przewozach pasażerskich na terenie gminy należy pamiętać i uwzględnić również:

- ochronę środowiska naturalnego,
- zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

6.2. Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną

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

Transport, a w 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 pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) tak, aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym. Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin 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:

- tlenek azotu (NOX),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO),
- cząstki stałe.

Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę. Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych

strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje unijne aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu powstają między innymi strefy, do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy, również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego, posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO. Innymi niż zaostrzanie norm 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.

6.2.2. Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Standard taboru wykorzystywanego przez operatora do obsługi linii organizowanych przez gminę Płońsk:

- pojazdy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych i wózków dziecięcych (rampa, przyklęk, miejsce dostępne z poziomu niskiej podłogi, pierwsze i drugie drzwi wejściowe bez stopni, przycisk dla osób niepełnosprawnych),
- pojazdy wyposażone w system monitoringu przestrzeni pasażerskiej i stanowiska kierowcy, zapewniający nagrywanie zdarzeń w sposób ciągły i późniejsze ich odtwarzanie,
- pojazdy wyposażone w systemu lokalizacji autobusów w czasie rzeczywistym,
- pojazdy wyposażone w router WiFi - internet bezprzewodowy zapewniający pasażerom wewnątrz autobusu dostęp do zasobów sieciowych (GPRS/EDGE/UMTS/HSDPA),
- pojazdy wyposażone w ładowarki USB (min. dwie na autobus) - umożliwiające ładowanie urządzeń elektronicznych posiadających opcję zasilania poprzez gniazdo USB,
- pojazdy wyposażone w klimatyzację.

6.3. Pożądany standard infrastruktury przystankowej

Dostępność do infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży (np. domu) do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także między innymi od struktury urbanistycznej rejonu, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu powodowanych pokonywaniem miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym, a także od jakości drogi pieszego i różnicy wysokości. W przewozach gminnych można zwiększyć oddziaływanie przystanków poprzez lokalizację w ich obrębie parkingów typu Bike&Ride. W każdej miejscowości objętej gminną siecią komunikacyjną na obszarze gminy Płońsk planuje się zatrzymanie pojazdu na minimum jednym przystanku. Większa liczba przystanków w miejscowościach będzie uwarunkowana faktycznymi potrzebami

transportowymi oraz możliwościami technicznymi utworzenia przystanku. Gmina Płońsk w miarę posiadanych środków finansowych, dążyć będzie do zapewnienia możliwie najwyższego standardu przystanków komunikacyjnych (w tym wiat przystankowych), odpowiadającego potrzebom gminnych przewozów pasażerskich. W trakcie przebudowy dróg gminnych oraz – w uzasadnionych przypadkach i w miarę posiadanych funduszy – niezależnie od procesu inwestycyjnego na sieci dróg gminnych – gmina Płońsk będzie dążyła do ujednoczenia standardu przystanków komunikacyjnych, uwzględniając przy tym:

- pełnioną funkcję dominującą (przystanek głównie dla wsiadających/wysiadających),
- liczbę pasażerów korzystających z przystanku,
- dostosowanie przystanku do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- natężenie ruchu na drodze wzdłuż której zlokalizowany jest przystanek.

Zgodnie z art. 18 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zadań własnych gminy w zakresie publicznego transportu zbiorowego należą również budowa, przebudowa i remont wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg. Obecnie przystanki w gminie Płońsk często posiadają nieczytelny lub nieaktualny rozkład jazdy. Nie wszystkie przystanki posiadają wiaty, jak również nie są oświetlone.

7. Charakterystyka systemu transportowego

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy określa informacje rozkładowe jakie powinny się znaleźć na przystankach i dworcach autobusowych. W przypadku przystanków są to odjazdy środków transportowych bądź określona w minutach częstotliwość kursowania. Dodatkowo przy każdym z kursów należy podać terminy kursowania (nie dotyczy kursów drogowego transportu zbiorowego wykonywanego codziennie). Przytoczone Rozporządzenie reguluje także kwestie podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy. Zarówno operatorzy, jak i przewoźnicy w transporcie publicznym zobowiązani są do:

- umieszczenia swoich rozkładów jazdy na stronach internetowych,
- przekazywania organizatorowi publicznego transportu zbiorowego danych związanych z rozkładem jazdy w celu zamieszczenia ich na przystankach, dworcach oraz w systemach informacji pasażerskiej.

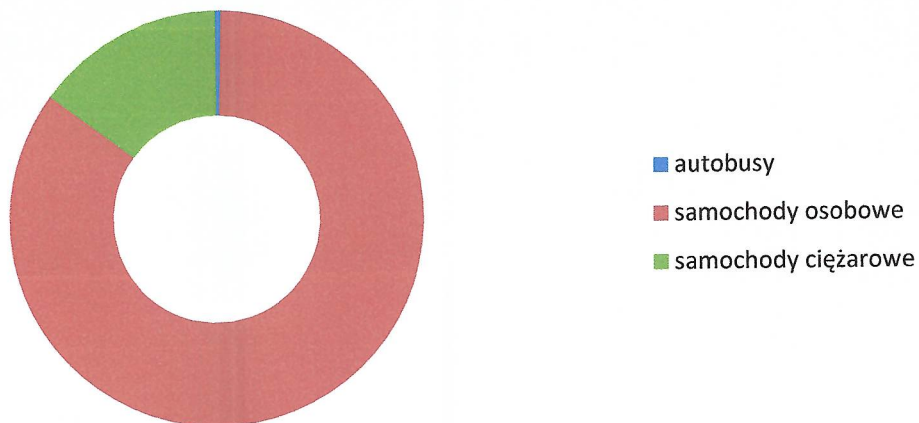
8. Diagnoza systemu transportowego

Kluczem dla skutecznej realizacji strategicznego planu transportu na terenie wiejskiej gminy Płońsk jest odpowiednie rozpoznanie funkcjonowania i organizacji transportu oraz identyfikacja kierunków i wielkości przepływów osób czy towarów. Dopełnieniem poprawnej diagnozy jest określenie możliwości jakie dla mieszkańców dają alternatywne w stosunku do własnego samochodu środki transportu, dotyczy to zarówno wachlarza oferowanych usług, jak i dostępności do nich (odległościowej, czasowej czy ekonomicznej). Bez takiej wiedzy podejmowanie jakichkolwiek działań na rzecz transportu może prowadzić do odmiennych od oczekiwanych wyników (np. sposób organizacji transportu zbiorowego może się nie pokrywać z istniejącym zapotrzebowaniem na przewozy, zarówno w ujęciu wielkości jak i kierunku tego zapotrzebowania). Może o tym decydować również brak odpowiedniej wiedzy na temat procesów, które pośrednio determinują funkcjonowanie systemu transportowego. Są to m. in.: przemiany demograficzne, kierunki zagospodarowania przestrzennego (polityka przestrzenna), w tym przede wszystkim lokalizacja stref zamieszkania. Pomimo dużej odmienności struktury przestrzennej jak i funkcjonalnej, poprawny strategiczny plan transportu na terenie wiejskiej gminy Płońsk powinien obejmować nie tylko pojedynczą jednostkę – gminę wiejską Płońsk, ale także silnie z nim powiązane zaplecze funkcjonalne. Jest to w szczególności istotne ze względu na obserwowane procesy suburbanizacji polskich przedmieść i ich związki z miastem centralnym, w tym przypadku z miastem Płońsk. Miasto Płońsk i jego otoczenie to pod względem funkcjonalnym jeden organizm, w którym przenikają się codzienne aktywności ludzi związane z pracą, zakupami czy spędzaniem wolnego czasu. Taki organizm potrzebuje dobrze funkcjonującego krwioobiegu, którym w tym przypadku jest system transportu, obejmujący zarówno jego infrastrukturę, organizację jak i operacyjność. To wymaga całościowego spojrzenia na taki obszar, i co ważniejsze wspólnego zarządzania (na poziomie ponadlokalnym) mogącego przynieść efekty, w postaci dobrego i kompleksowego systemu transportowego (zarówno indywidualnego jak i zbiorowego) służącego mieszkańcom.. Przy bardzo szerokim spektrum poruszanych zagadnień

Struktura udziału: autobusów, samochodów osobowych, samochodów ciężarowych w latach 2020-2022 w powiecie płońskim została zobrazowana na poniższych wykresach:

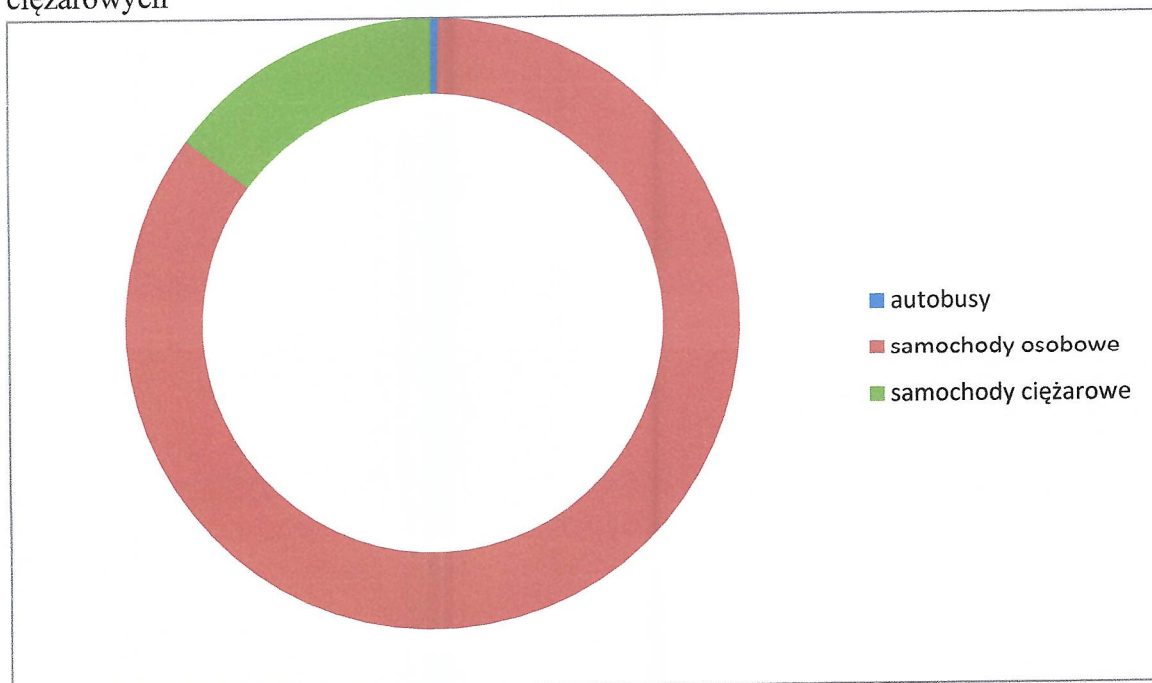
Wykres 2 Rok 2020 Struktura udziału: autobusów, samochodów osobowych, samochodów ciężarowych

Struktura udziału: autobusów, samochodów osobowych, samochodów ciężarowych w 2020 roku w powiecie płońskim



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

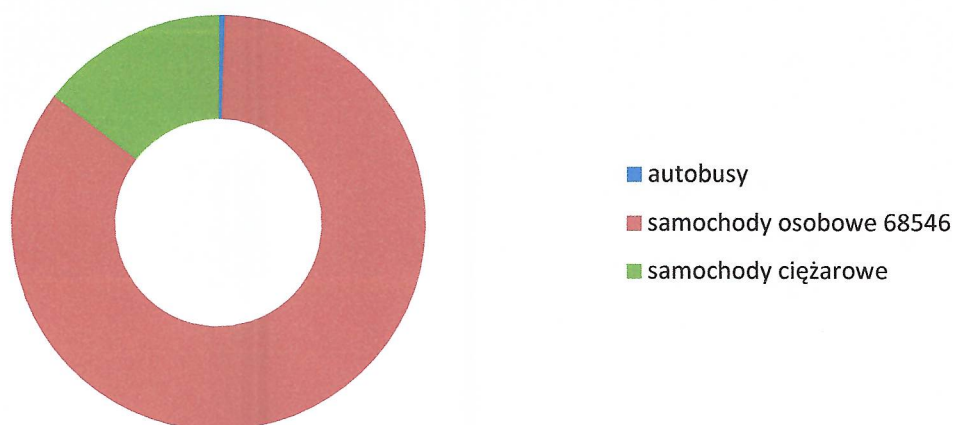
Wykres 3 Rok 2021 Struktura udziału: autobusów, samochodów osobowych, samochodów ciężarowych



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wykres 4 Rok 2022 Struktura udziału: autobusów, samochodów osobowych, samochodów ciężarowych

Struktura udziału: autobusów, samochodów osobowych, samochodów ciężarowych w 2022 roku w powiecie płońskim



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

9. Cele rozwoju systemu transportowego

Oferta publicznego transportu zbiorowego na terenie wiejskiej gminy Płońsk jest mocno zróżnicowana. Funkcjonuje wielu organizatorów na różnych poziomach zarządzania: powiatowym i gminnym. Przewozy świadczone przez różnych organizatorów wzajemnie się przenikają i uzupełniają tworząc siatkę połączeń.

Zgodnie z regulacjami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (ustawa PTZ), organizatorem publicznego transportu zbiorowego (PTZ) jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego lub minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Operatorem publicznego transportu zbiorowego zdefiniowano jako samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorcę, uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, którzy zawierają z organizatorem umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na określonej w umowie linii komunikacyjnej. Zgodnie z założeniami ustawy, organizatorem publicznego transportu zbiorowego może być:

- gmina, na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
- związek międzygminny, na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które utworzyły związek międzygminny,

- powiat, na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich.

Do głównych zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy planowanie jego rozwoju, organizowanie oraz zarządzanie transportem. Planowanie rozwoju transportu ma na celu wyznaczenie strategicznych celów i kierunków rozwoju, a następnie dążenie do ich realizacji w celu polepszenia standardów i jakości życia społeczeństwa w danej lokalizacji. Zarządzanie PTZ polega w szczególności na: ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zatwierdzaniu rozkładów jazdy, dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych, bieżącej analizie potrzeb przewozowych.

W regionie ciechanowskim przewozy wykonuje 15 przewoźników na 49 liniach o łącznej długości 4 103,50 km, na których wykonywane jest 250 kursów. Przewoźnicy których lokalizacja firmy występuje na terenie gminy Płońsk wykonujący największą liczbę kursów (4 i więcej) to: „Przewóz Osób Adam Klimkiewicz” z siedzibą w Płońsku. Siedziba powiatu z terenu działania delegatury taka jak Płońsk jest skomunikowana ze stolicą kraju w ramach wykonywanych połączeń autobusowych.

Z kolei sieć połączeń drogowych między siedzibą władz powiatowych przedstawia się następująco:

- Płońsk – połączenie bezpośrednie z Ciechanowem i Żurominem (dodatkowo z Brodnicą, Gdańskiem, Zakopanem, Radomiem, Kielcami, Łodzią, Wrocławiem, Krakowem).

Realizacja celu głównego w perspektywie do 2030 r. wymaga podjęcia m. in. następujących działań:

- zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności (chodzi m.in. o promocję transportu zbiorowego),
- ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko;

10. Inwestycje transportowe

Przewozy o charakterze użyteczności publicznej, zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, finansowane są:

- ze środków własnych jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem przewozów,
- ze środków budżetu państwa,

- z przychodów taryfowych i jakichkolwiek innych przychodów wygenerowanych podczas wypełniania danego zobowiązania lub zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie transportu zbiorowego.

Dodatkowymi źródłami finansowania publicznego transportu zbiorowego mogą być:

- środki pochodzące od innych jednostek samorządu terytorialnego przekazywane w formie dotacji celowych na podstawie zawieranych porozumień,
- środki pochodzące z budżetu Unii Europejskiej oraz innych programów współpracy.

Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, polega w szczególności na: • pobieraniu przez operatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,

- przekazywaniu operatorowi rekompensaty z tytułu: o utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, o poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

11. Budowa, przebudowa dróg gminnych na lata 2024-2030

Gmina wiejska Płońsk jako Wnioskodawca występuje w ramach programu Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027; Priorytet IV Fundusze Europejskie dla lepiej połączanego i dostępnego Mazowsza, Działanie 4.1 Transport regionalny i lokalny, Typ projektów: Budowa i przebudowa dróg powiatowych i gminnych o dotację unijną na projekt pn: **Przebudowa dróg gminnych w miejscowościach Michalinek i Poczernin, gmina Płońsk**

Zakres projektu obejmuje następujące zadania inwestycyjne:

1. Przebudowa drogi gminnej nr 300736W w miejscowości Michalinek, gmina Płońsk na długości 0,98 km
2. Przebudowa drogi gminnej nr 300733W w miejscowości Poczernin, gmina Płońsk na długości 0,97 km

Zadanie 1: Przebudowa drogi gminnej nr 300736W w miejscowości Michalinek, gmina Płońsk

Wartość zadania inwestycyjnego zgodnie z kosztorysem inwestorskim wynosi: **1 442 592,11 PLN**. Szerokość pasa drogowego wynosi ok. 10,00 – 10,50 m. Droga posiada nawierzchnię asfaltową o szerokości 4,80 m ÷ 5,00 m.

Zadanie inwestycyjne pn: Przebudowa drogi gminnej nr 300736W w miejscowości Michalinek, gm. Płońsk realizowane zostanie w jednostce ewidencyjnej: 142009_2 Płońsk - Gmina obręb: 0018 Michalinek działki ewidencyjne: 39, 24/6, 24/11, 24/9, 24/7, 25/1, 29/11, 29/13, 29/15, 29/17, 29/19, 29/21, 29/23, 29/25, 41/7, 42/1, 42/2, 43/14, 43/16, 43/18, 43/20, 43/22, 43/24, 43/26, 43/28, 43/30, 43/32, 43/34, 43/36, 43/38.

Przewidziano rozwiązania oparte na przyrodzie, które zapewnią retencję i podczyszczanie wód opadowych. Wody opadowe będą odprowadzone do rowów przydrożnych, z wykorzystaniem oczyszczających właściwości gruntu. Rowy jako powierzchnie infiltracyjno-trawiaste posiadają wystarczającą skuteczność redukcji zanieczyszczeń, zatem mogą być stosowane samodzielnie i nie wymagają współpracy z innymi urządzeniami oczyszczającymi.

Zadanie 2: Przebudowa drogi gminnej nr 300733W w miejscowości Poczernin, gmina Płońsk

Wartość zadania inwestycyjnego zgodnie z kosztorysem inwestorskim wynosi: **1 891 418,61 PLN.**

Zadanie inwestycyjne pn: Przebudowa drogi gminnej nr 300733W W miejscowości Poczernin, gm. Płońsk realizowane zostanie w jednostce ewidencyjnej: 142009_2 Płońsk - Gmina obręb: 0022 Poczernin działki ewidencyjne: 44.

W celu poprawy bezpieczeństwa niezmotywowanych uczestników ruchu drogowego zastosowano na dwóch odcinkach dróg gminnych uspokojenie ruchu w postaci czerwonych pasów wibracyjno-akustycznych. Wyżej wymieniony środek uspokojenia ruchu zgodnie z WR-D-22-5 -Ministerstwo Infrastruktury zalecany jest na odcinkach dróg zamieszkiwanych z ruchem pieszych lub rowerów na jezdni lub poboczu i pełni funkcję hamulca optycznego. Dla poprawy bezpieczeństwa pieszych na odcinku drogi gminnej w miejscowości Michalinek zastosowano rozwiązania dla pieszych zgodnie z wytycznymi Ministerstwa Infrastruktury dla projektowania infrastruktury dla pieszych (WR-D-Ministerstwo Infrastruktury), w ramach inwestycji przewiduje się także wykonanie chodnika o nawierzchni z kostki betonowej oraz dojścia o nawierzchni z kostki betonowej do istniejącej figurki. Zaprojektowano oświetlenie w postaci latarni solarnej z własnym źródłem zasilania w pobliżu projektowanego chodnika. Projekt przewiduje wspieranie oszczędności energii ponieważ zawiera elementy infrastruktury oszczędzającej energię elektryczną, tj. wykorzystanie odnawialnych źródeł energii z zachowaniem efektywności systemu energetycznego poprzez użycie oprawy LED. Na odcinku drogi gminnej w miejscowości Poczernin zaprojektowano również jako zastosowanie rozwiązań dla pieszych zgodnie z wytycznymi Ministerstwa Infrastruktury dla projektowania infrastruktury dla pieszych (WR-D-Ministerstwo Infrastruktury) - chodnik o szerokości 2,00 m o nawierzchni z kostki betonowej. Zaprojektowano oświetlenie w postaci latarni solarnych z własnym źródłem zasilania, które będzie pełnić funkcję doświetlenia przejścia dla pieszych.

Nowo wykonana nawierzchnia posiada wysokiej jakości parametry szorstkości, co wpływa na poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi. Poprawie ulegnie również trwałość

infrastruktury dzięki zwiększonej odporności na koleinowanie, spękanie i warunki atmosferyczne.

Gmina wiejska Płońsk skutecznie pozyskuje środki zewnętrzne zarówno z funduszy unijnych jak i ze źródeł krajowych na budowę i przebudowę dróg gminnych przebiegających przez teren gminy Płońsk.

Poniżej przedstawiono inwestycje drogowe zrealizowane przez Gminę Płońsk w latach 2022-2024 z podaniem tytułu projektu, zakresu rzeczowego oraz źródeł finansowania

Tabela 8 Wykaz inwestycji drogowych zrealizowanych wraz ze źródłami finansowania w 2022 r.

Lp.	Nazwa inwestycji	Zakres rzeczowy	Wartość (zł)	Koszty poniesione w 2022 r. (zł)	Uwagi
	Wykonanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej	Projekty budowlane dróg gminnych	74 117,20	74 117,20	
	Rozbudowa drogi gminnej nr 301791W w miejscowości Pilitowo	- Nawierzchnia jezdni z mieszanki mineralno-asfaltowej, pobocza i zjazdów z kruszywa łamanego, dł. 287 m - nadzór inwestorski	375 449,49	375 449,49	Dotacja ze środków budżetu Województwa Mazowieckiego na zadanie z zakresu budowy i modernizacji dróg dojazdowych do gruntów rolnych w wysokości 174 000,00 zł
	Przebudowa drogi gminnej nr 300722W w miejscowości Skarżyn-Cholewy (ul. Leśna)	- Nawierzchnia jezdni z mieszanki mineralno-asfaltowej, pobocza i zjazdów z kruszywa łamanego, dł. 2 197,00 m - nadzór inwestorski - tablice informacyjne	1 563 087,08	1 543 572,88	Dofinansowanie w ramach Rządowego Funduszu POLSKI ŁAD: Program Inwestycji strategicznych w wysokości: 1 444 301,99 zł
	Przebudowa dróg gminnych nr 300711W i 300793W w miejscowości Kownaty gm. Płońsk	- Nawierzchnia jezdni z mieszanki mineralno-asfaltowej, pobocza i zjazdów z kruszywa łamanego, dł. 2 119,25 m - nadzór inwestorski - tablice informacyjne	1 809 593,82	1 753 602,72	Dofinansowanie w ramach Rządowego Funduszu POLSKI ŁAD: Program Inwestycji strategicznych w wysokości: 1 640 909,08