

Prognoza oddziaływania na środowisko

PROJEKTU PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI
MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO OBSZARU
FUNKCJONALNEGO PŁOCKA

Zamawiający:

Gmina Miasto Płock
Urząd Miasta Płocka

Gmina Miasto Płock
Pl. Stary Rynek 1
09-400 Płock

NIP: 774-31-35-712
REGON: 611016086

e-mail: info@plock.eu
WWW: www.plock.eu



Wykonawca:

ATsys.pl Sp. z o.o. Spółka Komandytowa

ul. Lompy 7/3
40-030 Katowice
NIP: 6342817144

e-mail: info@niskaemisja.pl
WWW: www.niskaemisja.pl
www.atsys.pl



Data sporządzenia:

Dokument sporządzony przy współpracy z:

- Gminą Miasto: Płock,
- Gminą Miasto: Gąbin,
- Gminą Stara Biała,
- Gminą Bielsk,
- Gminą Radzanowo,
- Gminą Słupno,
- Gminą Łąck,
- Gminą Nowy Duninów,
- Powiatem Płockim.

Spis treści

Spis treści.....	3
1. Informacje o zawartości, głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami	7
1.1. Zawartość projektu dokumentu	7
1.2. Główne cele projektowanego dokumentu	8
1.3. Powiązania z innymi dokumentami.....	15
1.4. Struktura Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka.....	18
2. Zakres, stopień szczegółowości i metody zastosowane przy sporządzaniu prognozy ...	21
2.1. Zakres i stopień szczegółowości prognozy	21
2.2. Zakres prognozy wynikający z uzgodnień	23
2.2.1. Zakres prognozy uzgodniony z Mazowieckim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym.....	23
2.2.2. Zakres prognozy uzgodniony z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Warszawie	25
2.3. Zakres oceny oddziaływania na komponenty środowiska.....	26
2.4. Informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy.....	27
3. Stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem ..	28
3.1. Ogólna charakterystyka obszaru	28
3.1.1. Gmina Miasto Płock	32
3.1.2. Gmina Stara Biała	36
3.1.3. Gmina Bielsk	40
3.1.4. Gmina Radzanowo.....	44
3.1.5. Gmina Słupno	47
3.1.6. Miasto i Gmina Gąbin.....	51
3.1.7. Gmina Łąck.....	55
3.1.8. Gmina Nowy Duninów.....	59

3.2.	Charakterystyka komponentów środowiska obszaru	63
3.2.1.	Ukształtowanie powierzchni i krajobrazu	63
3.2.2.	Surowce naturalne	63
3.2.3.	Warunki klimatyczne i możliwości wystąpienia klęsk żywiołowych.....	63
3.2.4.	Klimat akustyczny	64
3.2.5.	Promieniowanie elektromagnetyczne	65
3.2.6.	Powietrze atmosferyczne	66
3.2.7.	Zasoby wodne	68
3.2.8.	Zasoby glebowe	69
3.2.9.	Gospodarka odpadami	70
3.2.10.	Gospodarka wodno-ściekowa	72
3.2.11.	Zasoby przyrodnicze	74
4.	Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu	77
5.	Istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu.....	79
6.	Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym	82
6.1.	Pozostałe dokumenty dotyczące zadań z zakresu mobilności miejskiej	90
6.1.1.	Plan rozwoju elektromobilności w Polsce	90
6.1.2.	Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych.....	90
7.	Przewidywane znaczące oddziaływania	93
7.1.	Oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne	93
7.2.	Oddziaływania na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru	104
7.2.1.	Oddziaływanie na korytarze ekologiczne.....	104
7.2.2.	Oddziaływanie na jednolite części wód.....	104
7.2.3.	Oddziaływanie na obszary NATURA 2000	104

7.2.4. Oddziaływanie na występujące na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka formy ochrony przyrody i otulin	105
7.3. Oddziaływania na komponenty środowiska	105
7.3.1. Przewidywane znaczące oddziaływania na różnorodność biologiczną	105
7.3.2. Przewidywane znaczące oddziaływania na ludzi	106
7.3.3. Przewidywane znaczące oddziaływania na zwierzęta	106
7.3.4. Przewidywane znaczące oddziaływania na rośliny	106
7.3.5. Przewidywane znaczące oddziaływania na wodę	106
7.3.6. Przewidywane znaczące oddziaływania na powietrze	106
7.3.7. Przewidywane znaczące oddziaływania na powierzchnię ziemi	106
7.3.8. Przewidywane znaczące oddziaływania na krajobraz	107
7.3.9. Przewidywane znaczące oddziaływania na klimat	107
7.3.10. Przewidywane znaczące oddziaływania na zasoby naturalne	107
7.3.11. Przewidywane znaczące oddziaływania na zabytki	107
7.3.12. Przewidywane znaczące oddziaływania na dobra materialne	107
8. Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu	108
9. Rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie	112
10. Propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania	113
11. Informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko	118
12. Streszczenie sporządzone w języku niespecjalistycznym	119
Spis tabel	125
Spis rysunków	127
Oświadczenie autora, a w przypadku gdy wykonawcą prognozy jest zespół autorów – kierującego tym zespołem, o spełnieniu wymagań, o których mowa w art. 74a ust. 2, stanowiące załącznik do prognozy	128

1. Informacje o zawartości, głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami

1.1. Zawartość projektu dokumentu

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest planem strategiczno-operacyjnym, zaprojektowanym tak, aby spełniać potrzeby mobilności osób oraz gospodarki w mieście i w jego obszarze funkcjonalnym, przy zapewnieniu lepszej jakości życia. Opiera się on na dotychczasowych praktykach planistycznych oraz bierze pod uwagę kwestie integracji, udziału społecznego oraz zasad oceny.¹

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej ma na celu stworzenie miejskiego systemu transportu poprzez spełnienie – jako minimum – następujących celów:

1. zapewnia wszystkim obywatelom takie opcje transportowe, które umożliwiają dostęp do kluczowych celów podróży i usług;
2. poprawia stan bezpieczeństwa;
3. przyczynia się do redukcji zanieczyszczenia powietrza i hałasu, redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz konsumpcji energii;
4. poprawia wydajność i efektywność kosztową transportu osób i towarów;
5. wpływa pozytywnie na atrakcyjność i jakość środowiska miejskiego z korzyścią dla mieszkańców, gospodarki oraz społeczności jako całości.²

Plan zawiera podsumowanie informacji o aktualnej sytuacji w zakresie mobilności na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka (MOF Płocka). Charakteryzuje wszystkie elementy systemu transportowego w podziale na obszar Gminy Miasto Płock oraz pozostałych obszarów MOF Płocka do których należą:

- ruch pieszcy,
- ruch rowerowy, hulajnogi elektryczne i UTO,
- transport autobusowy,
- transport kolejowy,

¹ Źródło: http://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_en.pdf, Guidelines Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan Contract:

ELTISplus, EACI/IEE/2009/05/S12.558822 w Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka, 2023, s. 7,

² Źródło: Wytyczne: Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka, 2023, s. 7,

- ruch samochodowy,
- transport lotniczy,
- transport wodny,
- zagospodarowanie przestrzenne,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- środowisko i adaptacja do klimatu,
- logistyka miejska,
- edukacja i promocja,
- turystyka.

1.2. Główne cele projektowanego dokumentu

Wynikiem analiz przedstawionych w dokumencie są cztery cele strategiczne i odpowiadające im cele operacyjne. Należą do nich:

- Cel A: Wsparcie dla mikromobilności,
- Cel B: Rozwój transportu zbiorowego,
- Cel C: Wysoka jakość zamieszkania,
- Cel D: Efektywna organizacja i współpraca na rzecz mobilności miejskiej.

W ramach każdego z celów przewidziano do realizacji cele szczegółowe i działania.

Cel Strategiczny A – Wsparcie dla mikromobilności

Rozwój mikromobilności poprzez wzrost wykorzystania roweru w codziennych podróżach jest ściśle związany z działaniami towarzyszącymi tj. rozwojem stacji roweru miejskiego czy architektury rowerowej. Natomiast zwiększenie codziennych podróży pieszych to poprawa komfortu ich odbywania.

W ramach celu Wsparcie dla mikromobilności przewidziano następujące cele operacyjne i działania:

- Cel operacyjny A1. Budowanie spójnej sieci dróg rowerowych, w ramach którego przewidziano następujące działania:
 - A1.1. Budowa kładki rowerowej przez rzekę Wisłę - Most im. Legionów Józefa Piłsudskiego w Płocku,
 - A1.2. Umożliwienie przejazdu rowerów wzdłuż Trasy obwodowej Płocka,
 - A1.3. Droga rowerowa wzdłuż ul. Dobrzyńskiej i al. Floriana Kobylińskiego w Płocku,
 - A1.4. Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Wyszogrodzkiej do granic Płocka,
 - A1.5. Budowa ścieżki rowerowej Płock (granica miasta) – Soczewka

- A1.6. Budowa ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 2976W Zofiówka - Wincentów - Korzeń
- A1.7. Program budowy ścieżek rowerowych na terenie Powiatu Płockiego i programy gminne
- A1.8. Rozbudowa ul. Witolda Zglenickiego wraz z budową drogi rowerowej
- A1.9. Budowa ul. Przemysłowej wraz ze ścieżką rowerową w kierunku północnym
- A1.10. Budowa pozostałych dróg rowerowych uzupełniających sieć MOF Płocka
- A1.11. Budowa ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 2975W Dobrzyków – Zaździerz
- A1.12. Rozbudowa drogi powiatowej nr 2935W Rogozino - Blichowo - Bulkowo polegająca na budowie ścieżki rowerowej na odcinku Rogozino – Radzanowo
- A1.13. Budowa ścieżki rowerowej w ciągu drogi powiatowej nr 2908W Srebrna – Draganie
- A1.14. Budowa ciągu pieszo-rowerowego w pasie DW 567 od ronda w Rogozinie do ul. Imielnickiej
- Cel operacyjny A2. Wprowadzanie przyjaznych rozwiązań dla mikromobilności, w ramach którego przewidziano następujące działania:
 - A2.1. Rozwój mobilności współdzielonej np. Płocki Rower Miejski
 - A2.2. Utworzenie miejsc parkowania dla mikromobilności, w szczególności opracowanie planu sytuowania ramek rowerowych
 - A2.3. Separacja ruchu rowerowego od pieszego na al. Stanisława Jachowicza. Likwidacja miejsc postojowych i budowa chodnika
- Cel operacyjny A3. Modernizacja istniejącej infrastruktury pieszej i rowerowej poprzez likwidację barier architektonicznych, w ramach którego przewidziano następujące działania:
 - A3.1. Modernizacja przejazdów rowerowych, brak uskoków przy krawężnikach
 - A3.2. Naprawy chodników
 - A3.3. Poszerzanie chodników i dróg rowerowych w miejscach problematycznych
 - A3.4. Uzupełnienia brakujących fragmentów chodników wraz z modernizacją przejść dla pieszych
- Cel operacyjny A4. Obszary zurbanizowane przyjazne dla mikromobilności, nowa organizacja ruchu zapewniająca płynną komunikację, w ramach którego przewidziano następujące działania:

- A4.1. Wprowadzenie włączeń do ruchu na skrzyżowaniach miejskich
- A4.2. Brak dyskryminacji mikromobilności w ramach sygnalizacji świetlnej - aktualizacja programów na skrzyżowaniach
- A4.3. Zapewnienie przejazdów rowerowych wzdłuż ul. Tumskiej
- A4.4. Ograniczenia fizyczne chroniące drogi piesze i rowerowe
- A4.5. Priorytet dla transportu pieszego i rowerowego w śródmieściu miasta
- A4.6. Zapewnienie przejazdów rowerowych w problematycznych miejscach
- A4.7. Wprowadzenie organizacji ruchu i oznakowania umożliwiającego płynną komunikację
- Cel operacyjny A5. Bezpieczeństwo dla NURD oraz wdrażanie rekomendacji w zakresie BRD, w ramach którego przewidziano następujące działania:
 - A5.1. Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg objazdowych i tras obwodowych
 - A5.2. Audyt bezpieczeństwa dróg rowerowych w Płocku
 - A5.3. Program doświetlania miejsc przejść dla pieszych oraz przejazdów dla rowerów, znaki aktywne, znaki fluorescencyjne, oznakowanie poziome wibracyjne, oznakowanie poziome termoaktywne, punktowe elementy odbłaskowe, ograniczenia prędkości
 - A5.4. Skuteczne egzekwowanie przepisów w zakresie parkowania pojazdów samochodowych w sposób niezgodny z przepisami
 - A5.5. Kontrola prędkości w strefach newralgicznych
- Cel operacyjny A6. Miejsca przyjazne dla mikromobilności, w tym rozwój infrastruktury towarzyszącej, w ramach którego przewidziano następujące działania:
 - A6.1. Utworzenie zadaszonych wiat oraz miejsc postojowych dla mikromobilności w placówkach publicznych, szkołach, ośrodkach kultury, urzędach np. w Nowym Duninowie
 - A6.2. Tworzenie w miejskich jednostkach rozwiązań organizacyjnych systemu benefitów dla pracowników podróżujących do pracy rowerami
 - A6.3. Wprowadzenie możliwości poruszania się rowerami w dużych obszarach np. cmentarz komunalny, parki miejskie.

Cel Strategiczny B - Rozwój transportu zbiorowego

Jednym z najistotniejszych zadań MOF Płocka jest organizacja i dofinansowanie publicznego transportu zbiorowego. Poprawa jakości powietrza, zmniejszenie ruchu samochodowego oraz wyeliminowanie wykluczenia komunikacyjnego to główne powody, dla których JST coraz lepiej dostrzegają potencjał i znaczenie transportu publicznego. Decydującym krokiem w kierunku ekologicznego transportu publicznego są plany Miasta Płocka dotyczące inwestycji w

autobusy wodorowe. W latach 2024 - 2026 Płock zamierza uzupełnić tabor o 34 zeroemisyjne autobusy wodorowe. Kluczową rolę w kwestii wyboru autobusu jako środka transportu pełni również dostępność buspasów, stopień dopasowania rozkładów jazdy do potrzeb pasażerów czy potoków ruchu oraz zintegrowana informacja pasażerska. Kształtując ofertę przewozową należy wziąć pod uwagę czas, koszty i wygodę podróży.

W ramach celu Rozwój transportu zbiorowego przewidziano następujące cele operacyjne i działania:

- Cel operacyjny B1. Utworzenie zasobu informacyjnego dla wszystkich środków transportu publicznego z wykorzystaniem SIP, w ramach którego przewidziano następujące działania:
 - B1.1. Integracja informacji na temat transportu publicznego, informacje o przewoźnikach, rozkładach jazdy, planach rozwoju
 - B1.2. Utworzenie informacji w formie aplikacji i rozwiązań mapowych
 - B1.3. Dobra strategia informowania pasażerów Powiatu Płockiego (rozkłady jazdy, informacje wewnątrz pojazdów, internet, tablice informacyjne, broszury)
- Cel operacyjny B2. Ukierunkowanie taboru wykorzystywanego w transporcie publicznym na zeroemisyjność pojazdów, w ramach którego przewidziano następujące działania:
 - B2.1. Wprowadzenie docelowo pojazdów zeroemisyjnych w usługach samorządowych w tym zakup autobusów wodorowych przez Miasto Płock
 - B2.2. Ograniczenia wjazdu dla autobusów wysokoemisyjnych
 - B2.3. Dążenie do zaostrzenia norm w zakresie emisji spalin na terenie Powiatu Płockiego
- Cel operacyjny B3. Analiza formy prawnej wspólnej organizacji, zarządzania i utrzymania transportu zbiorowego, w ramach którego przewidziano następujące działania:
 - B3.1. Analiza możliwości tworzenia wspólnego transportu zbiorowego
- Cel operacyjny B4. Organizacja centrów przesiadkowych, integracja lokalnych węzłów, w ramach którego przewidziano następujące działania:
 - B4.1. Koncentracja rozwiązań wokół Dworca PKP/PKS w Płocku jako głównego centrum przesiadkowego
 - B4.2. Ustalanie kursów autobusowych z możliwością łatwych przesiadek
 - B4.3. Badanie rzeczywistych potrzeb pasażerskich w oparciu o monitorowanie przystanków oraz pojazdów komunikacji publicznej na terenie Powiatu Płockiego

- B4.4. Zwiększenie siatki połączeń autobusowych, połączenie nowych kursów z istniejącymi
- Cel operacyjny B5. Nowoczesna infrastruktura transportu zbiorowego, w tym przystankowa, wiaty, informacje dla podróżnych, w ramach którego przewidziano następujące działania:
 - B5.1. Organizacja ruchu preferująca transport zbiorowy względem samochodów osobowych
 - B5.2. Zabezpieczanie odpowiedniej infrastruktury dla pasażerów, miejsca oczekiwania, system monitorowania przystanków
 - B5.3. Wiaty przystankowe osłaniające podróżnych
 - B5.4. Prawidłowe rozmieszczenie i liczba przystanków
 - B5.5. Stworzenie korytarzy z pierwszeństwem dla komunikacji publicznej
 - B5.6. Utworzenie Punktu Informacyjnego Pasażera w strategicznym miejscu dla Powiatu Płockiego
 - B5.7. Koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu niezależnie od tego, kto jest organizatorem przewozów
- Cel operacyjny B6. Rozwój i integracja taryf przewozowych i systemu płatności, w ramach którego przewidziano następujące działania:
 - B6.1. Zintegrowanie informacji o taryfach przewozowych
 - B6.2. Wprowadzenie atrakcyjnych taryf przewozowych
 - B6.3. Dostosowanie potrzeb przewozowych do głównych generatorów ruchu – zakładów pracy, ośrodków edukacyjnych, terenów rekreacyjnych i innych
 - B6.4. Analiza rozkładów jazdy
- Cel operacyjny B7. Optymalizacja częstotliwości kursowania i doboru właściwego taboru na trasach, w ramach którego przewidziano następujące działania:
 - B7.1. Atrakcyjne taktowanie kursowania autobusów
 - B7.2. Odpowiedni dobór taboru przewozowego do wielkości potoku pasażerskiego
- Cel operacyjny B8. Rozwój transportu kolejowego, w ramach którego przewidziano następujące działania:
 - B8.1. Dostosowanie lokalnych połączeń w wyniku budowy linii kolei dużych prędkości Włocławek - Płock-CPK
 - B8.2. Zapewnienie ciągłości przejazdu drogowego w wyniku budowy nowej infrastruktury kolejowej np. budowa obwodowej linii towarowej Płocka

- B8.3. Uwzględnienie włączenia w sieć transportową przystanków na modernizowanej linii kolejowej nr 33, w tym dostosowanie infrastruktury towarzyszącej np. P&R, miejsca parkowania rowerów

Cel Strategiczny C - Wysoka jakość zamieszkania

Poziom jakości zamieszkania dotyczy między innymi poczucia bezpieczeństwa publicznego czy stanu środowiska naturalnego. Budowa tras obwodowych w celu zmniejszenia zatorów komunikacyjnych oraz rozwój błękitno-zielonej infrastruktury na terenie MOF Płocka to tylko niektóre zadania w ramach zapewnienia wysokiej jakości życia mieszkańców.

W ramach celu Wysoka jakość zamieszkania przewidziano następujące cele operacyjne i działania:

- Cel operacyjny C1. Lepsza jakość powietrza, w tym działania zmniejszające emisję zanieczyszczeń z transportu
 - C1.1. Wprowadzenie stref zeroemisyjnych
- Cel operacyjny C2. Czytelna organizacja ruchu w przestrzeni dla wszystkich użytkowników, w ramach którego przewidziano następujące działania:
 - C2.1. Wprowadzanie organizacji strefowej ruchu w celu łatwiejszego odbioru przez użytkowników
 - C2.2. Wprowadzenie SIM wraz ze znakami informacyjnymi i kierunkowymi dla ruchu rowerowego
 - C2.3. Wprowadzanie nazw ulic w miejscowościach, w których obecnie one nie funkcjonują
 - C2.4. Wprowadzenie wewnętrznej organizacji ruchu
- Cel operacyjny C3. Ograniczenie hałasu komunikacyjnego, w ramach którego przewidziano następujące działania:
 - C3.1. Rozwiązania projektowe, organizacyjne (organizacja ruchu) i techniczne w pasach drogowych nie wzbudzające nadmiernego hałasu podczas przejazdów
- Cel operacyjny C4. Projektowanie przestrzeni publicznych z najwyższą dbałością o przyjazne zagospodarowanie i powierzchnie dla osób z ograniczoną mobilnością, w ramach którego przewidziano następujące działania:
 - C4.1. Projektowanie uniwersalne
 - C4.2. Zagospodarowanie Placu Nowy Rynek wraz z budową sali koncertowej
 - C4.3. Zapewnienie stałej niwelety przy projektowaniu chodników i dróg rowerowych

- C4.4. Projektowanie infrastruktury dla pieszych i dla rowerów zgodnie z najlepszymi praktykami i wytycznymi np. WR-D-41 i WR-D-42
- C4.5. Bieżąca modernizacja istniejących obiektów
- Cel operacyjny C5. Analiza rozwoju systemu MaaS, w ramach którego przewidziano następujące działania:
 - C5.1. Współpraca z firmami świadczącymi usługi w celu lepszej obsługi obszaru
- Cel operacyjny C6. Planowanie przestrzenne realizujące politykę transportową i parkingową, w ramach którego przewidziano następujące działania:
 - C6.1. Reurbanizacja przestrzeni centralnych oraz intensywnej zabudowy
- Cel operacyjny C7. Rozwój błękitno-zielonej infrastruktury, w ramach którego przewidziano następujące działania:
 - C7.1. Rozwój terenów zieleni i parków
 - C7.2. Lokalizacja drzew w pasach drogowych zacieniających chodniki i drogi rowerowe
 - C7.3. Pielęgnacja zieleni w pasach drogowych tak, aby nie utrudniały ruchu (zachowanie skrajni)
 - C7.4. Tworzenie miejsc naturalnej retencji (np. ogrody deszczowe, zbiorniki retencyjne, zielone dachy)
 - C7.5. Podejmowanie działań w zakresie zagospodarowania i retencji wód opadowych, czyszczenie rowów przydrożnych, rowów melioracyjnych oraz zbiorników wodnych np. Gmina Radzanowo
- Cel operacyjny C8. Rozwój tras obwodowych i zewnętrznych Płocka, w ramach którego przewidziano następujące działania:
 - C8.1. Sprawne włączenie do systemu drogowego MOF drogi ekspresowej S10
 - C8.2. Przebudowa drogi powiatowej nr 2901W Rogozino-Imielnica
 - C8.3. Przebudowa ul. Żyznej na terenie m. Płock, drogi gminnej 291019W, drogi powiatowej 5203W na terenie gminy Radzanowo oraz drogi powiatowej nr 5203W na terenie Miasta Płock
 - C8.4. Przebudowa drogi gminnej nr 291019W, stanowiącej łącznik z ul. Żyzną oraz drogą powiatową nr 5203W na terenie gminy Radzanowo oraz drogi powiatowej 5203W na terenie Miasta Płock

Cel Strategiczny D - Efektywna organizacja i współpraca na rzecz mobilności miejskiej
Organizacja i współpraca na rzecz mobilności miejskiej to głównie działania edukacyjne i promocyjne przyczyniające się do upowszechnienia poglądu, że zrównoważona mobilność jest kierunkiem, w którym wszyscy mieszkańcy powinni podążać.

W ramach celu **Efektywna organizacja i współpraca na rzecz mobilności miejskiej** przewidziano następujące cele operacyjne i działania:

- Cel operacyjny D1. Trwała współpraca samorządowa na rzecz aktywnej mobilności miejskiej, w ramach którego przewidziano następujące działania:
 - D1.1. Organizowanie współpracy samorządowej
 - D1.2. Bieżące informowanie się o wzajemnych działaniach
- Cel operacyjny D2. Edukacja mieszkańców w zakresie podróżowania po MOF, w ramach którego przewidziano następujące działania:
 - D2.1. Prowadzenie działań edukacyjnych w szkołach
 - D2.2. Powszechna edukacja mieszkańców
 - D2.3. Przygotowanie i dystrybucja materiałów informacyjnych dla mieszkańców
- Cel operacyjny D3. Spójna polityka transportowa MOF, z wykorzystaniem P&R, w ramach którego przewidziano następujące działania:
 - D3.1. Propagowanie zrównoważonej mobilności miejskiej
 - D3.2. Rozwój parkingów P&R i zwiększenie ich wykorzystania
- Cel operacyjny D4 Weryfikacja systemu zgód administracyjnych z ukierunkowaniem na strefowanie rozwiązań pojemności parkingowej obszaru, w ramach którego przewidziano następujące działania:
 - D4.1. Zapewnienie aktualności polityki parkingowej i jej wdrażania
 - D4.2.1 Dostosowanie normatywu parkingowego do zmieniających się uwarunkowań
- Cel operacyjny D5. Wprowadzenie rozwiązań organizacyjnych dla logistyki miejskiej, w ramach którego przewidziano następujące działania:
 - D5.1. Analiza możliwości wsparcia logistyki miejskiej
- Cel operacyjny D6. Stworzenie spójnego systemu planowania transportu, w ramach którego przewidziano następujące działania:
 - D6.1. Opracowanie Zintegrowanego Modelu Ruchu dla MOF Płocka (ZMR)

1.3. Powiązania z innymi dokumentami

Plan Zrównoważonej mobilności dla MOF Płocka wpisuje się w założenia i cele dokumentów na szczeblu międzynarodowym, krajowym i regionalnym. SUMP został opracowany w taki sposób, aby uzupełniał istniejące dokumenty strategiczne szczebla międzynarodowego, krajowego, regionalnego oraz lokalnego i wspomagał realizację ich celów.

Dynamiczny rozwój miasta oraz postępująca suburbanizacja pociągają za sobą konieczność aktualizacji dokumentów lokalnych również pod kątem zrównoważonej mobilności.

Suburbanizacja, polegająca na wyludnianiu się centrum i rozwoju strefy podmiejskiej, jest wyzwaniem w zakresie rozwoju i planowania przestrzennego. Wynikiem suburbanizacji jest rozwój infrastruktury na obszarach podmiejskich oraz tworzenie się tzw. miast-sypialni, których mieszkańcy dojeżdżają do pracy w centrum miasta, co z kolei powoduje narastające problemy (infrastrukturalne, zarządcze itp.) oraz istotnie obniża jakość życia mieszkańców. Dlatego strategicznym postulatem przy formułowaniu kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Płocka jest zainicjowanie/wzmocnienie procesów reurbanizacyjnych. Również pandemia COVID-19 weryfikuje założone cele w zakresie funkcjonowania transportu zbiorowego, sposobu wyboru środków transportu, a także relacji społecznych. Długość trwania skutków pandemii wpłynie również na dalsze plany w zakresie przemieszczania się ludności w obszarach zurbanizowanych.

Do dokumentów powiązanych należą:

- dokumenty szczebla międzynarodowego:
 - Zielona Księga – W kierunku nowej kultury mobilności w mieście,
 - Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu,
 - Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu,
 - Plan działania na rzecz mobilności w miastach,
 - Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - Nowe unijne ramy mobilności miejskiej,
 - Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - Europejski Zielony Ład
 - Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej;
- dokumenty szczebla krajowego:
 - Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności,
 - Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030,
 - Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku,
 - Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025,
 - Krajowa Polityka Miejska 2030,

- Umowa Partnerstwa 2021-2027,
- Fundusze Europejskie - Programy Krajowe;
- dokumenty szczebla regionalnego:
 - Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+,
 - Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego,
 - Regionalny Plan Transportowy Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku,
 - Program ochrony Środowiska dla Województwa Mazowieckiego do 2030 roku,
 - Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027,
- dokumenty szczebla lokalnego:
 - Strategie rozwoju gmin/powiatu,
 - Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
 - Programy ochrony środowiska,
 - Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego,
 - Strategie elektromobilności,
 - Programy ochrony środowiska przed hałasem,
 - Plany gospodarki niskoemisyjnej,
 - Programy rozwoju dróg rowerowych,
 - Polityki parkingowe,
 - Plany budowy stacji ładowania,
 - Plany adaptacji do zmian klimatu.

Najważniejsze działania w zakresie mobilności wykazane w dokumentach międzynarodowych, krajowych i regionalnych to:

- wdrażanie rozwiązań zero i nisko-emisyjnych,
- zapewnienie wzrostu sektora transportu i wspieranie zrównoważonej mobilności przy jednoczesnym obniżeniu emisji gazów cieplarnianych
- poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego,
- zwiększenie dostępności komunikacyjnej,
- zapewnienie ekologicznego transportu miejskiego,
- ograniczenie ruchu samochodowego w miastach
- promowanie ruchu rowerowego i pieszego,
- dążenie miast do ładu przestrzennego i ograniczenia zjawiska suburbanizacji,
- budowa „zielonego” miasta,
- zwiększenie efektywności energetycznej,
- ochrona środowiska i adaptacja do zmian klimatu.

Zgodnie z przeprowadzoną analizą wyzwań samorządy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka mają dążyć do:

- rozwoju strukturalnego obszaru miejskiego w sposób zrównoważony i odpowiedzialny,
- przeciwdziałania skutkom zmian klimatu;
- rozwoju opartego na zdywersyfikowanej gospodarce; wykorzystania procesów transformacji cyfrowej na rzecz wzmocnienia relacji między zarządzającymi obszarem miejskim, mieszkańcami i organizacjami pozarządowymi;
- niwelowania barier czyli zapewnienia równych szans mieszkańcom w uczestniczeniu w życiu społeczności oraz dostępie do usług publicznych;
- skutecznego zarządzania, efektywnego wykorzystywania zasobów własnych i współpracy.

w celu realizacji wynikających z dokumentów strategicznych kierunków.

1.4. Struktura Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest planem strategiczno-operacyjnym, zaprojektowanym tak, aby spełniać potrzeby mobilności osób oraz gospodarki w mieście i w jego obszarze funkcjonalnym, przy zapewnieniu lepszej jakości życia. Opiera się on na dotychczasowych praktykach planistycznych oraz bierze pod uwagę kwestie integracji, udziału społecznego oraz zasad oceny. Struktura dokumentu została określona na podstawie opracowania pn. Wytyczne: Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Zawiera ona następujące elementy:

1. Skróty / podstawowe pojęcia
2. Wstęp
3. Rozdział pn. Współpraca oraz udział społeczeństwa w tworzeniu dokumentu, który zawiera
 - 3.1. Grupa robocza / interesariusze kluczowi
 - 3.2. Konsultacje społeczne w tym SOOŚ
 - 3.2.1. Warsztaty scopingowe/zbieranie informacji od mieszkańców
 - 3.2.2. Spotkanie z interesariuszami kluczowymi
 - 3.2.3. Konsultacje społeczne w ramach procedury SOOŚ
4. Rozdział pn. Gdzie jesteśmy i dokąd zmierzamy, który zawiera
 - 4.1. Raport strategiczno-diagnostyczny - co to jest?
 - 4.2. Dokumenty strategiczne różnych szczebli
 - 4.3. Najważniejsze postulaty dla MOF Płocka wynikające z dokumentów strategicznych
 - 4.4. Charakterystyka obszaru MOF Płock

- 4.5. Perspektywa długoletnia
- 4.6. Ocena mobilności MOF Płocka okiem specjalistów
 - 4.6.1. Jakimi danymi dysponujemy?
 - 4.6.2. Jak poruszają się mieszkańcy?
 - 4.6.3. Analiza kluczowych obszarów mobilności
- 4.7. Analiza SWOT
- 4.8. Ocena mobilności MOF Płocka okiem mieszkańców
 - 4.8.1. Wyniki ankiety z mieszkańcami
 - 4.8.2. Wyniki warsztatów scopingowych z interesariuszami
 - 4.8.3. Ocena sytuacji mobilnościowej
- 5. Rozdział pn. Scenariusze rozwoju mobilności, który zawiera:
 - 5.1. Scenariusz I - scenariusz BAU (Business As Usual)
 - 5.2. Scenariusz II - scenariusz równomiernego rozwoju
 - 5.3. Scenariusz III - scenariusz ekorozwoju
 - 5.4. Wybór ścieżki działania - scenariusza 60
- 6. Rozdział pn. Wspólna wizja rozwoju,
- 7. Rozdział pn. Jak będziemy działać?, który zawiera:
 - 7.1. Cele strategiczne i operacyjne
 - 7.1.1. Cel Strategiczny A – Wsparcie dla mikromobilności,
 - 7.1.2. Cel Strategiczny B - Rozwój transportu zbiorowego
 - 7.1.3. Cel Strategiczny C - Wysoka jakość zamieszkania,
 - 7.1.4. Cel Strategiczny D - Efektywna organizacja i współpraca na rzecz mobilności miejskiej,
 - 7.2. Obszary realizacji zadań
- 8. Rozdział pn. Realizacja planu, który zawiera:
 - 8.1. Kto odpowiada za realizację tego Planu?
 - 8.2. Źródła finansowania
 - 8.3. Finansowanie poszczególnych zadań
 - 8.4. Integracja działań,
- 9. Rozdział pn. Jak będziemy monitorować postępy? , który zawiera:
 - 9.1. Monitoring i ewaluacja
 - 9.2. Aktualizacja dokumentu
 - 9.3. Wskaźniki
 - 9.3.1. Wskaźniki rezultatu – wskaźniki SUMI
 - 9.3.2. Wskaźniki produktu
 - 9.3.3. Wskaźniki trendu

10. Spis tabel, rysunków

11. Załączniki

2. Zakres, stopień szczegółowości i metody zastosowane przy sporządzaniu prognozy

2.1. Zakres i stopień szczegółowości prognozy

Przeprowadzenie Strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, w tym opracowanie Prognozy oddziaływania na środowisko Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka przygotowane zostało zgodnie z:

1. Ustawą 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 (tj. Dz.U. 2022 poz. 1029 z późn. zm.).
2. Dyrektywą 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 27 czerwca 2001 roku w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko

Przy wykonywaniu Prognozy oddziaływania na środowisko Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka wykorzystano metody prognostyczne, które miały na celu zidentyfikować potencjalne i rzeczywiste zmiany, jakie mogą wystąpić w środowisku w związku z przewidywanymi w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka działaniami oraz późniejszym wykorzystaniem powstałych obiektów czy infrastruktury technicznej.

Zakres prognozy wynika z art. 51 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska. Zgodnie z jej zapisami Prognoza oddziaływania na środowisko:

- 1) zawiera:
 - a. informacje o zawartości, głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami,
 - b. informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy,
 - c. propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania,
 - d. informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko,
 - e. streszczenie sporządzone w języku niespecjalistycznym,
 - f. oświadczenie autora, a w przypadku gdy wykonawcą prognozy jest zespół autorów – kierującego tym zespołem, o spełnieniu wymagań, o których mowa w art. 74a ust. 2, stanowiące załącznik do prognozy,

- g. datę sporządzenia prognozy, imię, nazwisko i podpis autora, a w przypadku gdy wykonawcą prognozy jest zespół autorów – imię, nazwisko i podpis kierującego tym zespołem oraz imiona, nazwiska i podpisy członków zespołu autorów;

2) określa, analizuje i ocenia:

- a. istniejący stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu,
- b. stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem,
- c. istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,
- d. cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu,
- e. przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko, a w szczególności na:
 - i. różnorodność biologiczną,
 - ii. ludzi,
 - iii. zwierzęta,
 - iv. rośliny,
 - v. wodę,
 - vi. powietrze,
 - vii. powierzchnię ziemi,
 - viii. krajobraz,
 - ix. klimat,
 - x. zasoby naturalne,
 - xi. zabytki,
 - xii. dobra materialnez uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy

3) przedstawia:

- a. rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru,
- b. biorąc pod uwagę cele i geograficzny zasięg dokumentu oraz cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru – rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy.

2.2. Zakres prognozy wynikający z uzgodnień

2.2.1. Zakres prognozy uzgodniony z Mazowieckim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym

Zakres prognozy został uzgodniony na podstawie art. 53 ust 2 i 58 ust. 1 pkt 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, zwana dalej ustawą o oś oraz art. 1 pkt 1 ustawy z dnia 14 marca 1985 r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej. Zakres został ustalony na wniosek Prezydenta Miasta Płocka z dnia 8 listopada 2021 r., znak WRM-V.0630.8.2021.JS w sprawie uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko, dla projektu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Płocka i jego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego”. Opinia została wydana w dniu 7 grudnia 2021 roku przez Mazowieckiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego (znak sprawy: ZS.7040.456.2021 BS). Zgodnie z nią zakres prognozy:

1) zawiera:

- a. informację o zawartości, głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami,
- b. informację o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy,
- c. propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości ich przeprowadzania,
- d. informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko,
- e. streszczenie sporządzone w języku niespecjalistycznym,

- f. oświadczenie autora, a w przypadku gdy wykonawcą prognozy jest zespół autorów – kierującego tym zespołem, o spełnieniu wymagań, o których mowa w art. 74a 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,
 - g. datę sporządzenia prognozy, imię, nazwisko i podpis autora, a w przypadku gdy wykonawcą prognozy jest zespół autorów - imię, nazwisko i podpis kierującego tym zespołem oraz imiona, nazwiska i podpisy członków zespołu autorów;
- 2) określa, analizuje i ocenia:
- a. istniejący stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu,
 - b. stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem,
 - c. cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu,
 - d. przewidywane znaczące oddziaływania, w tym działanie bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na środowisko, a w szczególności na zdrowie ludzi, wodę, powietrze, powierzchnię ziemi, z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy;
- 3) przedstawia:
- a. rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu,
 - b. biorąc pod uwagę cele i geograficzny zasięg dokumentu – rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy.

2.2.2. Zakres prognozy uzgodniony z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Warszawie

Zakres prognozy został uzgodniony na podstawie art. 57 ust. 1 pkt 2 w związku z art. 53 ust. 1 i ust. 3 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 (zwanej dalej „ustawą ooś”), w odpowiedzi na pismo Prezydenta Miasta Płocka z dnia 8 listopada 2021 r., znak: WRM-V.0630.8.2021.JS w sprawie uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko do projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Płocka i jego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego. Opinia została wydana 29 marca 2022 roku przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (znak sprawy: WOOŚ-III.411.453.2021.JD).

Zgodnie z ww. decyzją:

- zakres prognozy oddziaływania na środowisko jest zgodny z art. 51 ust. 2 ustawy ooś,
- stopień szczegółowości zakłada, że w prognozie należy ocenić skutki realizacji ustaleń projektu planu w odniesieniu do ograniczeń wynikających z ustanowienia prawnej formy ochrony przyrody – obszaru chronionego krajobrazu. Na terenie miasta Płocka, powiatu płockiego, gminy Słupno, Nowy Duninów, Łąck, Gąbin, Stara Biała, Radzanowo, Bielsk występują formy ochrony przyrody do których należą m.in.:
 - Nadwiślański Obszar Chronionego Krajobrazu, dla którego aktualnym aktem prawnym jest Uchwała Nr 148/20 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 20 listopada 2020 r. w sprawie Nadwiślańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu położonego na terenie powiatów płońskiego, płockiego i sochaczewskiego i miasta Płock (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2020 r. poz. 11679),
 - Gostynińsko-Gąbiński Obszar Chronionego Krajobrazu, dla którego aktualnym aktem prawnym jest Rozporządzenie Nr 15 Wojewody Mazowieckiego z dnia 27 lipca 2006 r. w sprawie Gostynińsko-Gąbińskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 157 poz. 6152, ze zm.),
 - Gostynińsko-Włocławski Park Krajobrazowy, dla którego aktualnym aktem prawnym jest Rozporządzenie Nr 56 Wojewody Mazowieckiego z 17 maja 2005 r. w sprawie Gostynińsko-Włocławskiego Parku Krajobrazowego w części położonej w województwie mazowieckim (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 120 poz. 3562, ze zm.),
 - Brudzeński Park Krajobrazowy, dla którego aktualnym aktem prawnym jest Rozporządzenie Nr 5 Wojewody Mazowieckiego z dnia 4 kwietnia 2005 r. w

sprawie Brudzeńskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 75 poz. 1974, ze zm.),

- obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Środkowej Wisły PLB040004,
- obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Kampinoska Dolina Wisły PLH140029,
- obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Uroczyska Łąckie PLH140021,
- obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Dolina Skrwy Lewej PLH140051,
- pomniki przyrody, rezerваты przyrody, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, korytarze ekologiczne, strefy ochrony ostoi, użytki ekologiczne.

Informacje zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko opracowane zostały stosownie do stanu współczesnej wiedzy i metod oceny oraz dostosowane do zawartości i stopnia szczegółowości projektowanego dokumentu oraz etapu przyjęcia tego dokumentu w procesie opracowywania projektów dokumentów powiązanych z tym dokumentem. W prognozie oddziaływania na środowisko uwzględnia się informacje zawarte w prognozach oddziaływania na środowisko sporządzonych dla innych, przyjętych już dokumentów powiązanych z projektem dokumentu będącego przedmiotem postępowania (art. 52 ust. 1 i ust. 2 ustawy ooś). Za sporządzenie prognozy odpowiadała osoba, spełniająca wymagania formalne zawarte w art. 74a ustawy ooś.

2.3. Zakres oceny oddziaływania na komponenty środowiska

W prognozie przeanalizowany został możliwy wpływ poszczególnych kierunków działań na komponenty środowiska. Do oceny kierunków działań wykorzystano następujące rodzaje oddziaływań:

- ze względu na charakter oddziaływania:
 - pozytywne,
 - neutralne,
 - negatywne,
 - pozytywne i negatywne,
- ze względu na typ oddziaływania:
 - bezpośrednie,
 - pośrednie,
 - wtórne,
 - skumulowane,
- ze względu na czas oddziaływania:
 - krótkoterminowe,
 - średnioterminowe,
 - długoterminowe,

- stałe,
- chwilowe.

Oznaczenia wykorzystane w ocenie oddziaływania przedstawia tabela poniżej.

Tabela 1 Oznaczenia wykorzystane w ocenie oddziaływania

ze względu na charakter oddziaływania	+	pozytywne
	0	neutralne
	-	negatywne
	+/-	pozytywne i negatywne
ze względu na typ oddziaływania	POŚR	pośrednie
	BEZP	bezpośrednie
	WTÓR	wtórne
	SKUM	skumulowane
ze względu czas oddziaływania	KR	krótkoterminowe
	SR	średnioterminowe
	DŁ	długoterminowe
	ST	stałe
	CHW	chwilowe

Źródło: Opracowanie własne

2.4. Informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy

Przy wykonywaniu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka wykorzystano metody prognostyczne, które miały na celu zidentyfikować potencjalne i rzeczywiste zmiany, jakie mogą wystąpić w środowisku w związku z przewidywanymi w Planie działaniami oraz późniejszym wykorzystaniem powstałych obiektów czy infrastruktury technicznej.

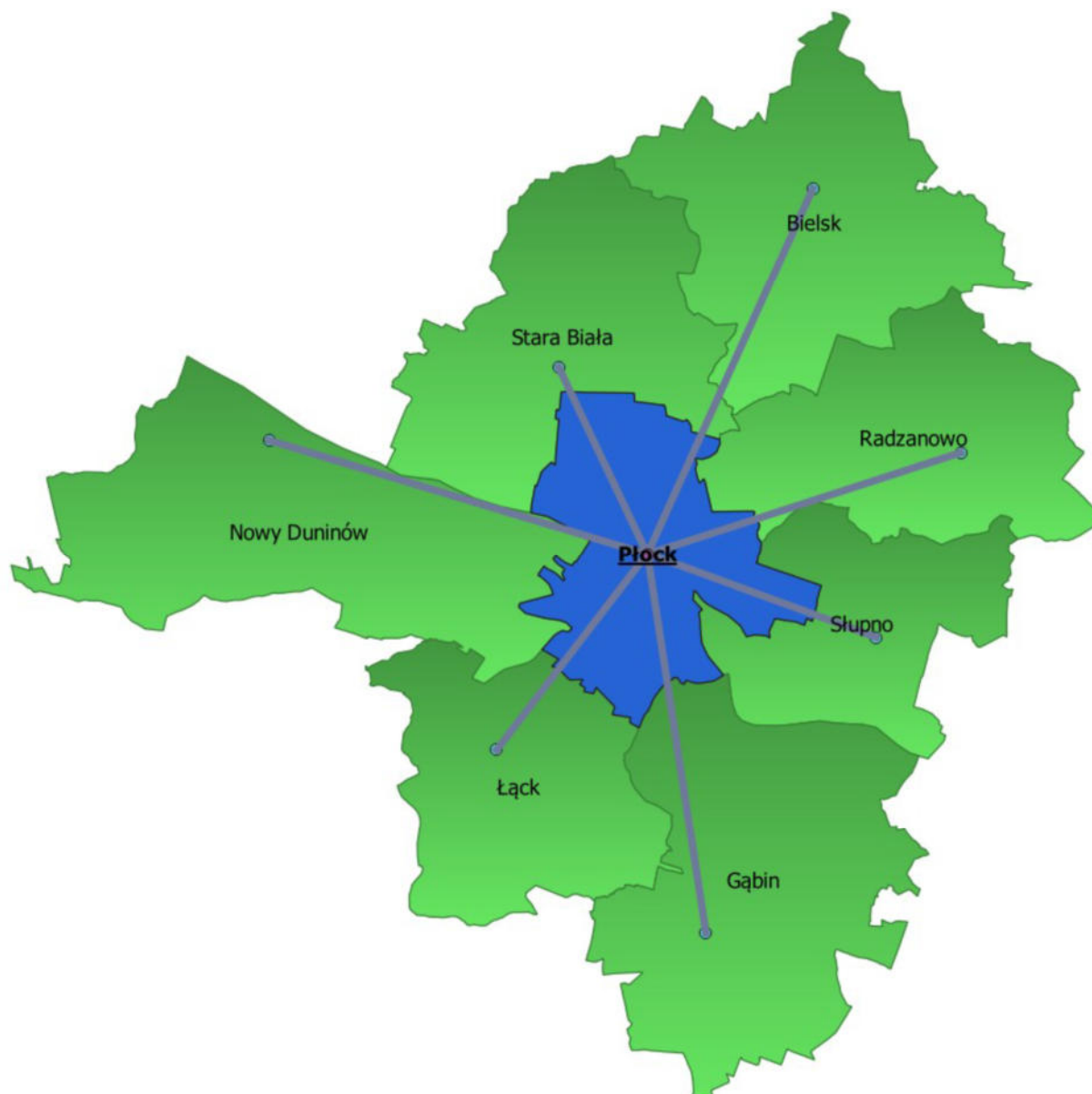
3. Stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem

3.1. Ogólna charakterystyka obszaru

Miejski Obszar Funkcjonalny Płocka to miasto rdzeń obszaru - Płock i 7 gmin należących do Powiatu Płockiego (pozostałe JST MOF) o bardzo silnych powiązaniach transportowych, rosnącej liczbie ludności i dynamicznie rozwijającej się gospodarce:

- Gmina Stara Biała,
- Gmina Bielsk,
- Gmina Radzanowo,
- Gmina Słupno,
- Miasto i Gmina Gąbin,
- Gmina Łąck,
- Gmina Nowy Duninów.

Mapę obszaru przedstawia rysunek poniżej.

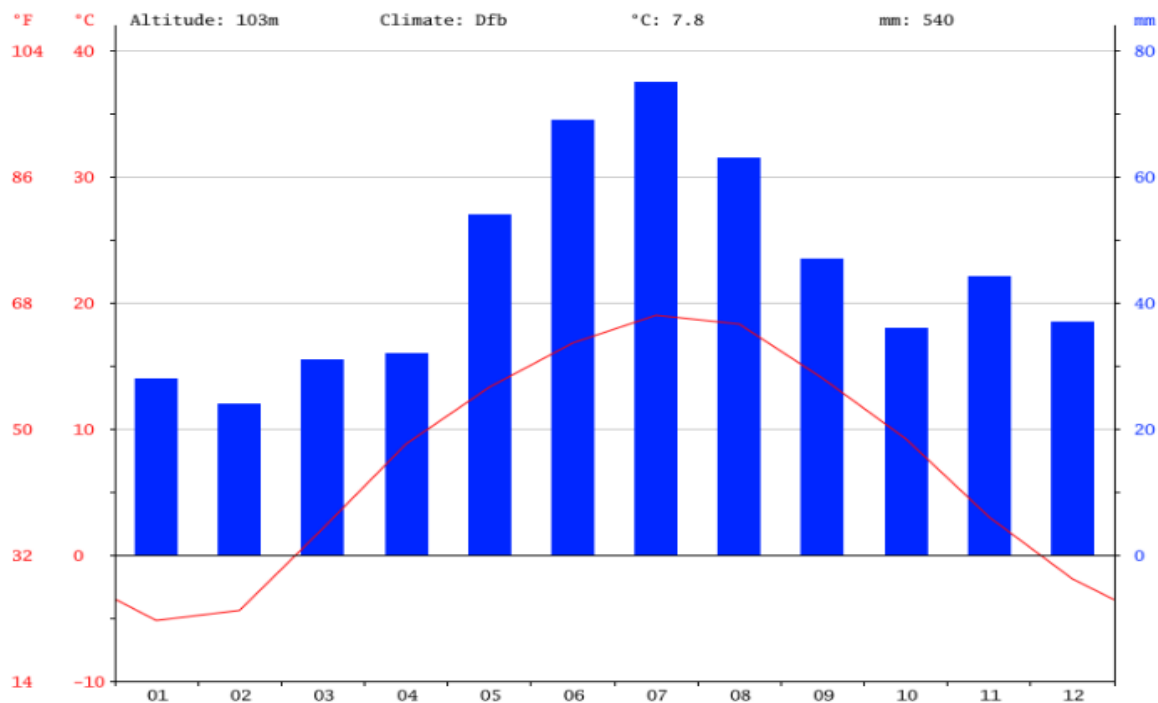


Rysunek 1 Mapa Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka, rysunek 9, s. 21

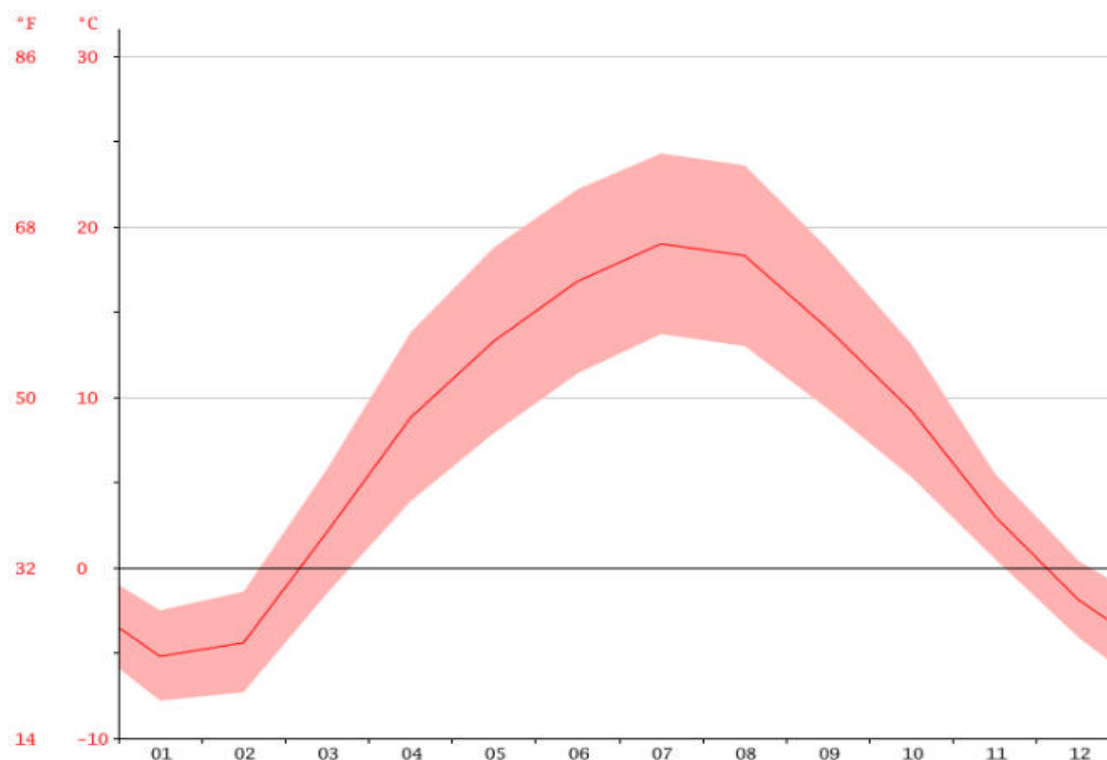
Klimat dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka jest umiarkowany ciepły, często opisywany jako przejściowy ze względu na wpływ mas powietrza kontynentalnego oraz mas znad Atlantyku. Opady atmosferyczne wahają się w granicach 540 mm (należą do jednych z najniższych w kraju ze względu na usytuowanie w cieniu opadowym) i utrzymują się przez cały rok z wyraźnie przeważającą ilością w miesiącach letnich. Najwięcej opadów atmosferycznych odnotowano w lipcu, a najsuchszym miesiącem jest luty. Różnica między najsuchszym a najbardziej obfitym w opady miesiącem wynosi 51 mm. Średnia roczna temperatura powietrza wynosi 7,8 °C, gdzie najcieplejszym miesiącem jest lipiec, a najzimniejszym styczeń. Maksymalna średnia temperatura dobowa odnotowana to 24.3 0C (lipiec), a najniższa jaką wskazano to – 7,8 °C (styczeń). Zauważalny jest podział pór roku oraz dominująca przewaga

wiatrów zachodnich. Średnioroczne opady atmosferyczne oraz rozkład temperatur przedstawiają rysunki 2 i 3. W tabeli 3 umieszczono obserwacje dla klimatu miasta w oparciu o dane temperaturowe i opady atmosferyczne.



Rysunek 2 Średnioroczne opady atmosferyczne Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

<https://pl.climate-data.org/europa/polska/masovian-voivodeship/p%c5%82ock-714853/#climate-table>



Rysunek 3 Średnioroczne temperatury Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Źródło: <https://pl.climate-data.org/europa/polska/masovian-voivodeship/p%c5%82ock-714853/#climate-table>

Tabela 2 Cechy klimatu Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Wskaźnik	Styczeń	Luty	Marzec	Kwiecień	Maj	Czerwiec
Średnia temperatura (°C)	-5.2	-4.4	2.1	8.8	13.3	16.8
Min. Temperatura (°C)	-7.8	-7.3	-1.5	3.9	7.9	11.4
Max. Temperatura (°C)	-2.5	-1.4	5.8	13.8	18.8	22.2
Opad atmosferyczny / Opad deszczu (mm)	28	24	31	32	54	69

Wskaźnik	Lipiec	Sierpień	Wrzesień	Październik	Listopad	Grudzień
Średnia temperatura (°C)	19.0	18.3	14.0	9.2	3.0	-1.9
Min. Temperatura (°C)	13.7	13.0	9.3	5.3	0.5	-4.1
Max. Temperatura (°C)	24.3	23.6	18.7	13.1	5.5	0.4
Opad atmosferyczny / Opad deszczu (mm)	75	63	47	36	44	37

Źródło: <https://pl.climate-data.org/europa/polska/masovian-voivodeship/p%c5%82ock-714853/#climate-table>

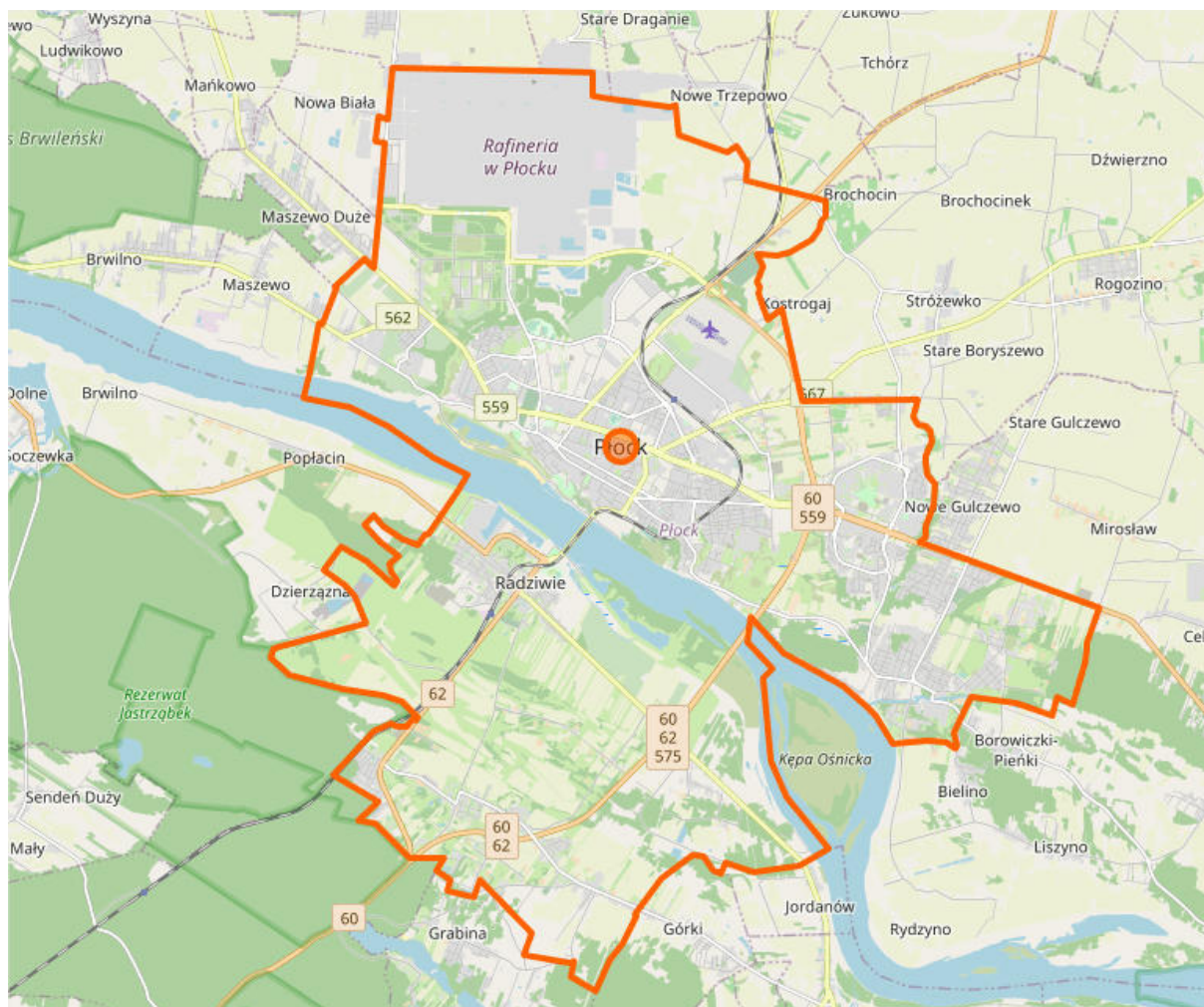
3.1.1. Gmina Miasto Płock

Płock jest gminą miejską, zlokalizowaną w zachodniej części województwa mazowieckiego (siedziba powiatu płockiego). Płock jest miastem na prawach powiatu, oddalonym około 110 km na zachód od Warszawy. W bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane są kolejne gminy:

- Stara Biała,
- Radzanowo,
- Słupno,
- Gąbin,
- Łąck,
- Nowy Duniów.

Gmina obejmuje obszar o łącznej powierzchni 8 804 hektarów.

Obszar Miasta Płock podzielony jest administracyjnie na 21 osiedli. Należą do nich: Borowiczki, Ciechomice, Dworcowa, Góry, Imielnica, Kochanowskiego, Kolegialna, Łukasiewicza, Międzytorze, Miodowa, , Podolszyce Południe, Podolszyce Północ, Pradolina Wisły Radziwie, Skarpa, Stare Miasto, Trzepowo, Tysiąclecia, Winiary, Wyszogrodzka, Zielony Jar.



Rysunek 4 Mapa Płocka

Źródło: <https://www.openstreetmap.org/>, data dostępu: 31.03.2023

Stan ludności Płocka na koniec 2021 roku wynosił 113 660 osób według danych publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny. Liczba kobiet na koniec 2018 roku wynosiła 60 221, a mężczyzn – 57 268 (co stanowiło około 47% ogółu ludności). Szczegółowe informacje na temat zmian liczby ludności w latach 2012 – 2021 prezentuje tabela poniżej.

Tabela 3 Stan ludności Płocka w latach 2012 - 2013

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
Ludność ogółem	[osoby]	123 627	122 815	122 224	121 731	121 295
Kobiety	[osoby]	65 097	64 717	64 377	64 253	64 027
	[%]	53%	53%	53%	53%	53%
Mężczyźni	[osoby]	58530	58098	57847	57478	57268
	[%]	47%	47%	47%	47%	47%

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
Ludność ogółem	[osoby]	120 787	120 000	119 425	114 974	113 660
Kobiety	[osoby]	63 790	63 425	63 157	60 890	60 221
	[%]	53%	53%	53%	53%	53%
Mężczyźni	[osoby]	56997	56575	56268	54084	53439
	[%]	47%	47%	47%	47%	47%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

Na terenie Gminy łączna powierzchnia zasobów mieszkaniowych wyniosła w 2021 roku 3 182 290 metrów kwadratowych. Obejmowała ona łącznie 53 339 mieszkań składających się ze 185 498 izb. Zmianę zasobów mieszkaniowych w latach 2012-2021 na terenie miasta prezentuje tabela poniżej.

Tabela 4 Zasoby mieszkaniowe na terenie Płocka w latach 2012-2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
mieszkania	[szt.]	49 239	49 556	50 088	50 302	50 768
izby	[szt.]	173 538	174 784	176 509	177 349	178 791
powierzchnia użytkowa mieszkań	[m ²]	2 893 855	2 924 465	2 966 089	2 985 421	3 015 243
średnia powierzchnia użytkowa mieszkania	[m ²]	58,8	59,0	59,2	59,3	59,4

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
mieszkania	[szt.]	51 177	51 614	52 209	52 874	53 339
izby	[szt.]	180 081	181 404	183 230	184 099	185 498
powierzchnia użytkowa mieszkań	[m ²]	3 042 101	3 068 746	3 105 049	3 153 847	3 182 290
średnia powierzchnia użytkowa mieszkania	[m ²]	59,4	59,5	59,5	59,6	59,7

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

Na terenie Płocka w 2021 roku działało łącznie 12556 podmiotów gospodarczych, z czego przeważały mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 9 pracowników (11 882 podmiotów gospodarczych zarejestrowanych na terenie gminy). Szczegółowe dane na temat liczby i wielkości przedsiębiorstw przedstawia tabela poniżej.

Tabela 5 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Płocka w latach 2012-2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
ogółem	[szt.]	12440	12533	12462	12389	12379
mikroprzedsiębiorstwo (do 9 osób)	[szt.]	11 679	11 775	11 699	11 624	11 609
małe przedsiębiorstwo (od 10 do 49 osób)	[szt.]	586	589	592	592	602
średnie przedsiębiorstwo (od 50 do 249 osób)	[szt.]	152	147	149	152	147
duże przedsiębiorstwo (od 250 osób)	[szt.]	23	22	22	21	21
1000 i więcej	[szt.]	4	4	5	5	5

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
ogółem	[szt.]	12451	12211	12086	12309	12556
mikroprzedsiębiorstwo (do 9 osób)	[szt.]	11 688	11 498	11 390	11 620	11 882
małe przedsiębiorstwo (od 10 do 49 osób)	[szt.]	602	552	539	532	520
średnie przedsiębiorstwo (od 50 do 249 osób)	[szt.]	140	140	138	138	136
duże przedsiębiorstwo (od 250 osób)	[szt.]	21	21	19	19	18
1000 i więcej	[szt.]	5	5	5	5	5

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

Szczegółowe dane na temat liczby i rodzaju przedsiębiorstw przedstawia tabela poniżej.

Tabela 6 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Płocka w latach 2012-2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[szt.]	93	93	83	85	80
przemysł i budownictwo	[szt.]	2 449	2 474	2 457	2 478	2 457
pozostała działalność	[szt.]	9 902	9 970	9 927	9 831	9 847
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[%]	0,7%	0,7%	0,7%	0,7%	0,6%
przemysł i budownictwo	[%]	19,7%	19,7%	19,7%	20,0%	19,8%
pozostała działalność	[%]	79,6%	79,5%	79,7%	79,4%	79,5%

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[szt.]	88	99	103	103	103
przemysł i budownictwo	[szt.]	2 438	2 339	2 389	2 464	2 528
pozostała działalność	[szt.]	9 930	9 778	9 599	9 747	9 930
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[%]	0,7%	0,8%	0,9%	0,8%	0,8%

przemysł i budownictwo	[%]	19,6%	19,2%	19,8%	20,0%	20,1%
pozostała działalność	[%]	79,8%	80,1%	79,4%	79,2%	79,1%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

3.1.2. Gmina Stara Biała

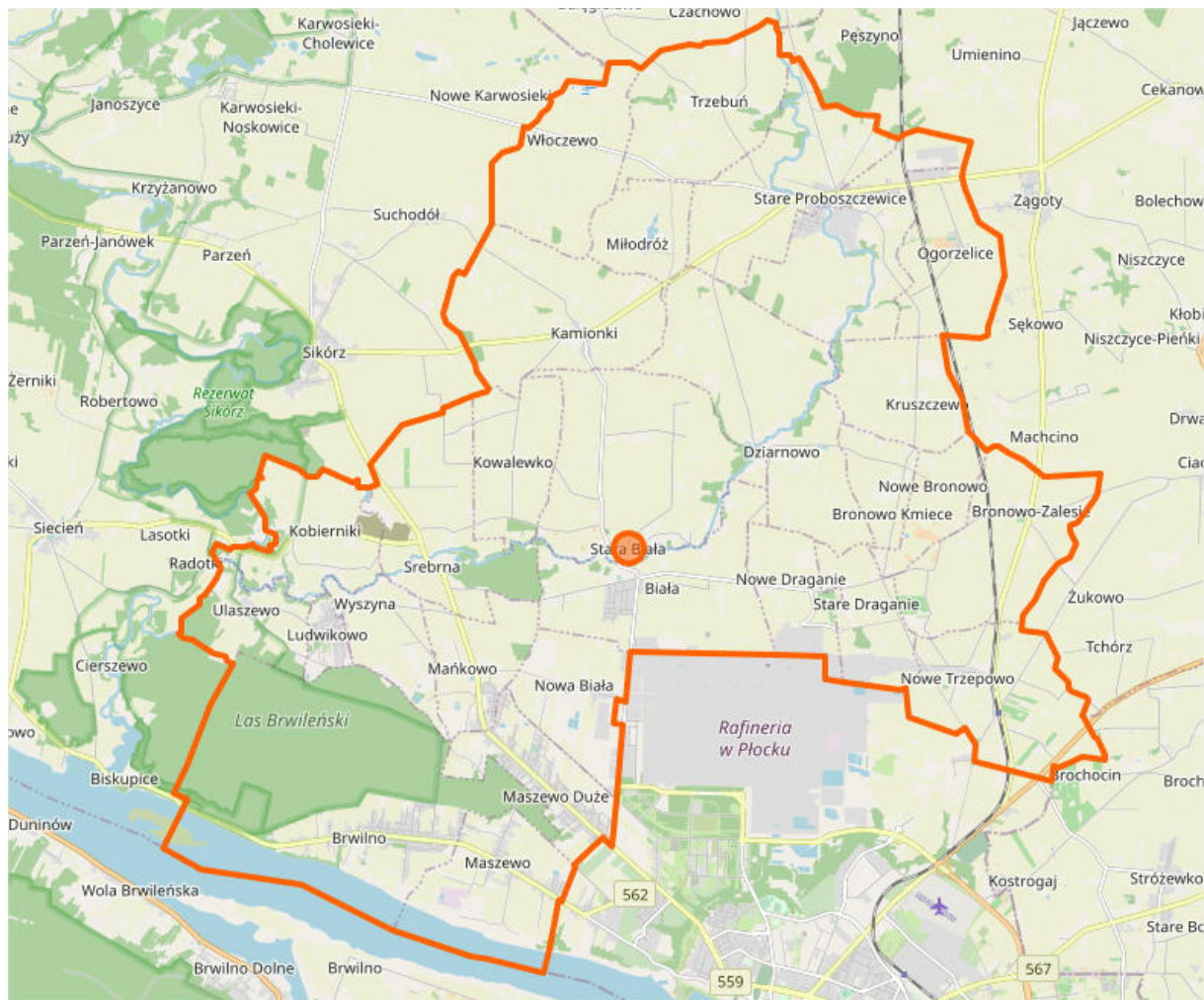
Stara Biała jest gminą wiejską, zlokalizowaną w zachodniej części województwa mazowieckiego w powiecie płockim. W bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane są kolejne gminy:

- Bielsk,
- Brudzeń Duży,
- Gozdowo,
- Nowy Duninów,
- Płock,
- Radzanowo.

Gmina obejmuje obszar o łącznej powierzchni 11 112 hektarów. Na obszarze Gminy znajdują się następujące miejscowości:

- | | |
|-------------------|------------------------|
| – Biała | – Nowa Biała |
| – Bronowo Kmiece | – Nowe Bronowo |
| – Bronowo-Zalesie | – Nowe Draganie |
| – Brwilno | – Nowe Proboszczewice |
| – Dziarnowo | – Nowe Trzepowo |
| – Kamionki | – Ogorzelice |
| – Kobierniki | – Srebrna |
| – Kowalewko | – Stara Biała |
| – Kruszcze | – Stare Draganie |
| – Ludwikowo | – Stare Proboszczewice |
| – Mańkowo | – Trzebuń |
| – Maszewo | – Ułaszewo |
| – Maszewo Duże | – Włoczewo |
| – Miłodróż | – Wyszyna. |

**Prognoza oddziaływania na środowisko
projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego
Płocka**



Rysunek 5 Mapa Gminy Stara Biała

Źródło: <https://www.openstreetmap.org/>, data dostępu: 31.03.2023

Stan ludności Gminy Stara Biała na koniec 2021 roku wynosił 12 222 osób według danych publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny. Liczba kobiet na koniec 2021 roku wynosiła 6 116, a mężczyzn – 6 106 (co stanowiło około 50% ogółu ludności). Szczegółowe informacje na temat zmian liczby ludności w latach 2012 – 2021 prezentuje tabela poniżej.

Tabela 7 Stan ludności Gminy Stara Biała w latach 2012 - 2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
Ludność ogółem	[osoby]	11 245	11 423	11 461	11 611	11 752
Kobiety	[osoby]	5 606	5 720	5 724	5 797	5 882
	[%]	50%	50%	50%	50%	50%
Mężczyźni	[osoby]	5639	5703	5737	5814	5870
	[%]	50%	50%	50%	50%	50%

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
Ludność ogółem	[osoby]	11 809	11 891	11 968	12 180	12 222
Kobiety	[osoby]	5 883	5 943	5 973	6 088	6 116
	[%]	50%	50%	50%	50%	50%
Mężczyźni	[osoby]	5926	5948	5995	6092	6106

	[%]	50%	50%	50%	50%	50%
--	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

Na terenie Gminy łączna powierzchnia zasobów mieszkaniowych wyniosła w 2021 roku 360 860 metrów kwadratowych. Obejmowała ona łącznie 3 354 mieszkań składających się ze 16 468 izb. Zmianę zasobów mieszkaniowych w latach 2012-2021 na terenie miasta prezentuje tabela poniżej.

Tabela 8 Zasoby mieszkaniowe na terenie Gminy Stara Biała w latach 2012-2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
mieszkania	[szt.]	3 099	3 174	3 236	3 303	3 354
izby	[szt.]	15 129	15 536	15 867	16 206	16 468
powierzchnia użytkowa mieszkań	[m ²]	325 287	336 662	344 710	353 727	360 860
średnia powierzchnia użytkowa mieszkania	[m ²]	105,0	106,1	106,5	107,1	107,6

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
mieszkania	[szt.]	3 416	3 468	3 514	3 523	3 572
izby	[szt.]	16 804	17 058	17 285	17 613	17 856
powierzchnia użytkowa mieszkań	[m ²]	369 941	377 114	383 303	386 377	393 231
średnia powierzchnia użytkowa mieszkania	[m ²]	108,3	108,7	109,1	109,7	110,1

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

Na terenie Gminy Stara Biała w 2021 roku działało łącznie 1063 podmiotów gospodarczych, z czego przeważały mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 9 pracowników (1025 podmiotów gospodarczych zarejestrowanych na terenie gminy). Szczegółowe dane na temat liczby i wielkości przedsiębiorstw przedstawia tabela poniżej.

Tabela 9 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Gminy Stara Biała w latach 2012-2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
ogółem	[szt.]	758	782	798	840	830
mikroprzedsiębiorstwo (do 9 osób)	[szt.]	717	740	751	794	786
małe przedsiębiorstwo (od 10 do 49 osób)	[szt.]	32	33	38	38	36
średnie przedsiębiorstwo (od 50 do 249 osób)	[szt.]	9	9	9	8	8
duże przedsiębiorstwo (od 250 osób)	[szt.]	0	0	0	0	0

1000 i więcej	[szt.]	0	0	0	0	0
----------------------	--------	---	---	---	---	---

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
ogółem	[szt.]	857	909	943	1007	1063
mikroprzedsiębiorstwo (do 9 osób)	[szt.]	815	872	905	970	1 025
małe przedsiębiorstwo (od 10 do 49 osób)	[szt.]	34	30	31	29	30
średnie przedsiębiorstwo (od 50 do 249 osób)	[szt.]	8	7	7	8	8
duże przedsiębiorstwo (od 250 osób)	[szt.]	0	0	0	0	0
1000 i więcej	[szt.]	0	0	0	0	0

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

Szczegółowe dane na temat liczby i rodzaju przedsiębiorstw przedstawia tabela poniżej.

Tabela 10 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Gminy Stara Biała w latach 2012-2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[szt.]	39	38	32	32	34
przemysł i budownictwo	[szt.]	188	200	196	212	201
pozostała działalność	[szt.]	531	544	570	596	595
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[%]	5,1%	4,9%	4,0%	3,8%	4,1%
przemysł i budownictwo	[%]	24,8%	25,6%	24,6%	25,2%	24,2%
pozostała działalność	[%]	70,1%	69,6%	71,4%	71,0%	71,7%

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[szt.]	36	41	41	44	46
przemysł i budownictwo	[szt.]	217	238	258	282	288
pozostała działalność	[szt.]	604	630	644	681	729
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[%]	4,2%	4,5%	4,3%	4,4%	4,3%
przemysł i budownictwo	[%]	25,3%	26,2%	27,4%	28,0%	27,1%
pozostała działalność	[%]	70,5%	69,3%	68,3%	67,6%	68,6%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

3.1.3. Gmina Bielsk

Bielsk jest gminą wiejską, zlokalizowaną w zachodniej części województwa mazowieckiego w powiecie płockim. W bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane są kolejne gminy:

- Drobin,
- Gozdowo,
- Radzanowo,
- Stara Biała,
- Staroźreby,
- Zawidz.

Gmina obejmuje obszar o łącznej powierzchni 12 517 hektarów. Na obszarze Gminy znajdują się następujące miejscowości:

- | | | |
|------------------|---------------------|------------|
| – Bielsk | – Józinek | – Rudowo |
| – Bolechowice | – Kędzierzyn | – Sękowo |
| – Cekanowo | – Kleniewo | – Śmiłowo |
| – Ciachcin | – Kłobie | – Smolino |
| – Ciachcin Nowy | – Konary | – Strusino |
| – Dębsk | – Kuchary-Jeżewo | – Szewce |
| – Drwały | – Leszczyn Księży | – Tchórz |
| – Dziedzice | – Leszczyn | – Tłubice |
| – Gilino | – Szlachecki | – Ułtowo |
| – Giżyno | – Lubiejewo | – Umienino |
| – Goślice | – Machcinko | – Zągoty |
| – Jączewo | – Machcino | – Zagroba |
| – Jaroszewo | – Niszczycze | – Zakrzewo |
| – Biskupie | – Niszczycze-Pieńki | – Żukowo. |
| – Jaroszewo-Wieś | – Pęszyno | |

Źródło: <https://www.openstreetmap.org/>, data dostępu: 31.03.2023

Tabela 11 Stan ludności Gminy Bielsk w latach 2012 - 2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
Ludność ogółem	[osoby]	9 133	9 121	9 143	9 113	9 111
Kobiety	[osoby]	4 566	4 563	4 563	4 562	4 547
	[%]	50%	50%	50%	50%	50%
Mężczyźni	[osoby]	4567	4558	4580	4551	4564
	[%]	50%	50%	50%	50%	50%

41

Kobiety	[osoby]	4 552	4 555	4 542	4 495	4 477
	[%]	50%	50%	50%	50%	50%
Mężczyźni	[osoby]	4547	4533	4529	4451	4439
	[%]	50%	50%	50%	50%	50%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

Na terenie Gminy łączna powierzchnia zasobów mieszkaniowych wyniosła w 2021 roku 244 182 metrów kwadratowych. Obejmowała ona łącznie 2 569 mieszkań składających się ze 11 608 izb. Zmianę zasobów mieszkaniowych w latach 2012-2021 na terenie miasta prezentuje tabela poniżej.

Tabela 12 Zasoby mieszkaniowe na terenie Gminy Bielsk w latach 2012-2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
mieszkania	[szt.]	2 458	2 471	2 496	2 523	2 538
izby	[szt.]	10 547	10 611	10 737	10 879	10 956
powierzchnia użytkowa mieszkań	[m ²]	221 707	223 286	226 659	229 806	231 594
średnia powierzchnia użytkowa mieszkania	[m ²]	90,2	90,4	90,8	91,1	91,3

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
mieszkania	[szt.]	2 572	2 596	2 623	2 550	2 569
izby	[szt.]	11 136	11 245	11 382	11 515	11 608
powierzchnia użytkowa mieszkań	[m ²]	236 147	238 755	242 020	241 940	244 182
średnia powierzchnia użytkowa mieszkania	[m ²]	91,8	92,0	92,3	94,9	95,0

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

Na terenie Gminy Bielsk w 2021 roku działało łącznie 602 podmiotów gospodarczych, z czego przeważały mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 9 pracowników (577 podmiotów gospodarczych zarejestrowanych na terenie gminy). Szczegółowe dane na temat liczby i wielkości przedsiębiorstw przedstawia tabela poniżej.

Tabela 13 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Gminy Bielsk w latach 2012-2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
ogółem	[szt.]	480	500	516	529	534
mikroprzedsiębiorstwo (do 9 osób)	[szt.]	454	474	490	505	509
małe przedsiębiorstwo (od 10 do 49 osób)	[szt.]	23	22	22	20	21

średnie przedsiębiorstwo (od 50 do 249 osób)	[szt.]	3	4	4	4	4
duże przedsiębiorstwo (od 250 osób)	[szt.]	0	0	0	0	0
1000 i więcej	[szt.]	0	0	0	0	0

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
ogółem	[szt.]	535	529	561	573	602
mikroprzedsiębiorstwo (do 9 osób)	[szt.]	511	505	537	548	577
małe przedsiębiorstwo (od 10 do 49 osób)	[szt.]	20	20	20	21	22
średnie przedsiębiorstwo (od 50 do 249 osób)	[szt.]	4	4	4	4	3
duże przedsiębiorstwo (od 250 osób)	[szt.]	0	0	0	0	0
1000 i więcej	[szt.]	0	0	0	0	0

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

Szczegółowe dane na temat liczby i rodzaju przedsiębiorstw przedstawia tabela poniżej.

Tabela 14 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Gminy Bielsk w latach 2012-2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[szt.]	45	42	31	32	32
przemysł i budownictwo	[szt.]	108	121	133	138	129
pozostała działalność	[szt.]	327	337	352	359	373
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[%]	9,4%	8,4%	6,0%	6,0%	6,0%
przemysł i budownictwo	[%]	22,5%	24,2%	25,8%	26,1%	24,2%
pozostała działalność	[%]	68,1%	67,4%	68,2%	67,9%	69,9%

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[szt.]	29	26	27	27	26
przemysł i budownictwo	[szt.]	138	139	144	158	164
pozostała działalność	[szt.]	368	364	390	388	412
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[%]	5,4%	4,9%	4,8%	4,7%	4,3%
przemysł i budownictwo	[%]	25,8%	26,3%	25,7%	27,6%	27,2%
pozostała działalność	[%]	68,8%	68,8%	69,5%	67,7%	68,4%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

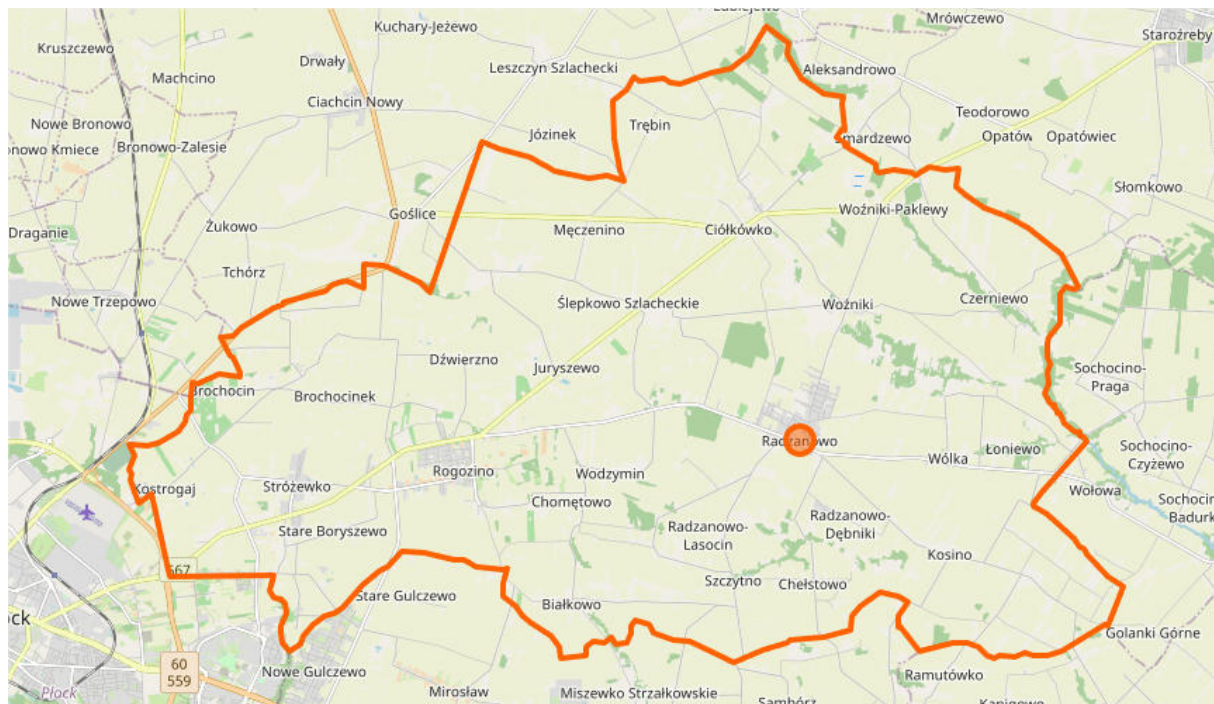
3.1.4. Gmina Radzanowo

Radzanowo jest gminą wiejską, zlokalizowaną w zachodniej części województwa mazowieckiego w powiecie płockim. W bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane są kolejne gminy:

- Bielsk,
- Bodzanów,
- Bulkowo,
- Płock,
- Słupno,
- Stara Biała,
- Starorzeźby.

Gmina obejmuje obszar o łącznej powierzchni 10 445 hektarów. Na obszarze Gminy znajdują się następujące miejscowości:

- | | |
|------------------|------------------------|
| – Białkowo | – Radzanowo |
| – Brochocin | – Radzanowo-Dębniaki |
| – Brochocinek | – Radzanowo-Lasocin |
| – Chełstowo | – Rogozino |
| – Chomętowo | – Ślepkowo Królewskie |
| – Ciółkówko | – Ślepkowo Szlacheckie |
| – Ciółkowo | – Śniegocin |
| – Czerniewo | – Stare Boryszewo |
| – Dźwierzno | – Stróżewko |
| – Juryszewo | – Szczytno |
| – Kosino | – Trębin |
| – Kostrogaj | – Wodzymin |
| – Łoniewo | – Wólka |
| – Męczenino | – Woźniki |
| – Nowe Boryszewo | – Woźniki-Paklewy. |



Rysunek 7 Mapa Gminy Radzanowo

Źródło: <https://www.openstreetmap.org/>, data dostępu: 31.03.2023

Stan ludności Gminy Radzanowo na koniec 2021 roku wynosił 8 568 osób według danych publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny. Liczba kobiet na koniec 2021 roku wynosiła 4 267, a mężczyzn – 4301 (co stanowiło około 50% ogółu ludności). Niezmiennie od 2013 roku odnotowuje się ujemny przyrost liczby ludności mieszkańców. Trend ten dotyczy zarówno kobiet i mężczyzn. Szczegółowe informacje na temat zmian liczby ludności w latach 2012 – 2021 prezentuje tabela poniżej.

Tabela 15 Stan ludności Gminy Radzanowo w latach 2012 - 2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
Ludność ogółem	[osoby]	8 220	8 252	8 275	8 324	8 371
Kobiety	[osoby]	4 158	4 163	4 167	4 193	4 240
	[%]	51%	50%	50%	50%	51%
Mężczyźni	[osoby]	4062	4089	4108	4131	4131
	[%]	49%	50%	50%	50%	49%

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
Ludność ogółem	[osoby]	8 413	8 452	8 500	8 588	8 568
Kobiety	[osoby]	4 257	4 285	4 304	4 293	4 267
	[%]	51%	51%	51%	50%	50%
Mężczyźni	[osoby]	4156	4167	4196	4295	4301
	[%]	49%	49%	49%	50%	50%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

Na terenie Gminy łączna powierzchnia zasobów mieszkaniowych wyniosła w 2021 roku 271 924 metrów kwadratowych. Obejmowała ona łącznie 2 630 mieszkań składających się ze

12 730 izb. Zmianę zasobów mieszkaniowych w latach 2012-2021 na terenie miasta prezentuje tabela poniżej.

Tabela 16 Zasoby mieszkaniowe na terenie Gminy Radzanowo w latach 2012-2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
mieszkania	[szt.]	2 370	2 406	2 437	2 480	2 520
izby	[szt.]	11 130	11 310	11 455	11 681	11 881
powierzchnia użytkowa mieszkań	[m ²]	253 199	257 582	260 917	266 476	271 924
średnia powierzchnia użytkowa mieszkania	[m ²]	106,8	107,1	107,1	107,5	107,9

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
mieszkania	[szt.]	2 555	2 584	2 629	2 593	2 630
izby	[szt.]	12 062	12 195	12 403	12 556	12 730
powierzchnia użytkowa mieszkań	[m ²]	276 497	279 984	286 279	282 032	286 546
średnia powierzchnia użytkowa mieszkania	[m ²]	108,2	108,4	108,9	108,8	109,0

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

Na terenie Gminy Radzanowo w 2021 roku działało łącznie 733 podmiotów gospodarczych, z czego przeważały mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 9 pracowników (703 podmiotów gospodarczych zarejestrowanych na terenie gminy). Szczegółowe dane na temat liczby i wielkości przedsiębiorstw przedstawia tabela poniżej.

Tabela 17 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Gminy Radzanowo w latach 2012-2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
ogółem	[szt.]	500	526	559	578	583
mikroprzedsiębiorstwo (do 9 osób)	[szt.]	473	495	529	548	552
małe przedsiębiorstwo (od 10 do 49 osób)	[szt.]	26	29	28	28	29
średnie przedsiębiorstwo (od 50 do 249 osób)	[szt.]	0	2	2	2	2
duże przedsiębiorstwo (od 250 osób)	[szt.]	1	0	0	0	0
1000 i więcej	[szt.]	0	0	0	0	0

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
ogółem	[szt.]	603	622	677	709	733
mikroprzedsiębiorstwo (do 9 osób)	[szt.]	576	594	650	680	703
małe przedsiębiorstwo (od 10 do 49 osób)	[szt.]	25	26	25	28	29
średnie przedsiębiorstwo (od 50 do 249 osób)	[szt.]	2	2	2	1	1
duże przedsiębiorstwo (od 250 osób)	[szt.]	0	0	0	0	0
1000 i więcej	[szt.]	0	0	0	0	0

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

Szczegółowe dane na temat liczby i rodzaju przedsiębiorstw przedstawia tabela poniżej.

Tabela 18 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Gminy Radzanowo w latach 2012-2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[szt.]	32	32	23	24	23
przemysł i budownictwo	[szt.]	125	128	130	134	137
pozostała działalność	[szt.]	343	366	406	420	423
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[%]	6,4%	6,1%	4,1%	4,2%	3,9%
przemysł i budownictwo	[%]	25,0%	24,3%	23,3%	23,2%	23,5%
pozostała działalność	[%]	68,6%	69,6%	72,6%	72,7%	72,6%

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[szt.]	24	26	24	24	26
przemysł i budownictwo	[szt.]	149	155	174	200	221
pozostała działalność	[szt.]	430	441	479	485	486
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[%]	4,0%	4,2%	3,5%	3,4%	3,5%
przemysł i budownictwo	[%]	24,7%	24,9%	25,7%	28,2%	30,2%
pozostała działalność	[%]	71,3%	70,9%	70,8%	68,4%	66,3%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

3.1.5. Gmina Słupno

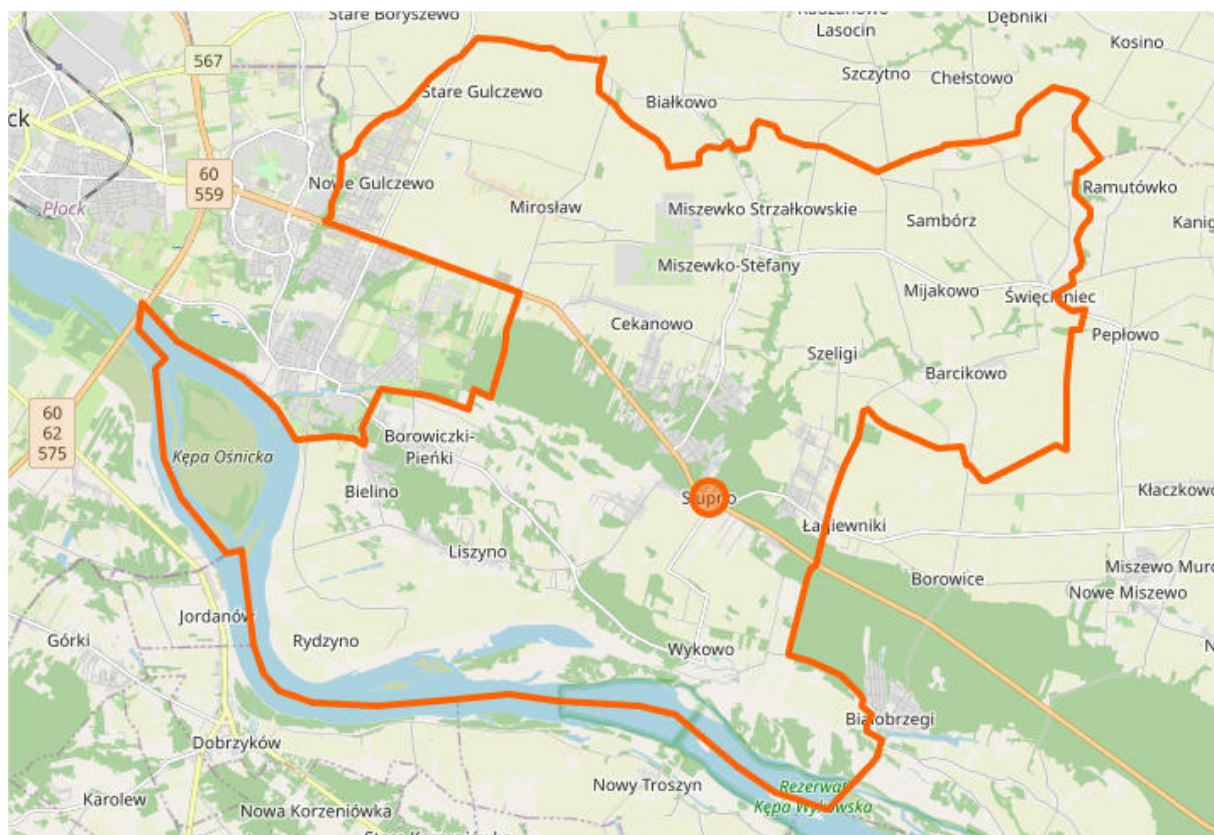
Słupno jest gminą wiejską, zlokalizowaną w zachodniej części województwa mazowieckiego w powiecie płockim. W bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane są kolejne gminy:

- Bodzanów,

- Gąbin,
- Radzanowo,
- Słubice,
- Płock.

Gmina obejmuje obszar o łącznej powierzchni 7 493 hektarów. Na obszarze Gminy znajdują się następujące miejscowości:

- | | |
|--------------------------|-------------------|
| – Barcikowo | – Pieńki Ośnickie |
| – Bielino | – Piotrowo |
| – Borowiczki-Pieńki | – Ramutowo |
| – Cekanowo | – Rydzyno |
| – Liszyno | – Sambórz |
| – Mijkowo | – Słupno |
| – Mirosław | – Stare Gulczewo |
| – Miszewko Strzałkowskie | – Święcieniec |
| – Miszewko-Stefany | – Szeligi |
| – Nowe Gulczewo | – Wykowo. |



Rysunek 8 Mapa Gminy Słupno

Źródło: <https://www.openstreetmap.org/>, data dostępu: 31.03.2023

Stan ludności Gminy Słupno na koniec 2021 roku wynosił 8 841 osób według danych publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny. Liczba kobiet na koniec 2021 roku wynosiła 4 391, a mężczyzn – 4450 (co stanowiło około 50% ogółu ludności). Szczegółowe informacje na temat zmian liczby ludności w latach 2012 – 2021 prezentuje tabela poniżej.

Tabela 19 Stan ludności Gminy Słupno w latach 2012 - 2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
Ludność ogółem	[osoby]	6 874	7 031	7 145	7 259	7 433
Kobiety	[osoby]	3 440	3 525	3 582	3 627	3 744
	[%]	50%	50%	50%	50%	50%
Mężczyźni	[osoby]	3434	3506	3563	3632	3689
	[%]	50%	50%	50%	50%	50%

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
Ludność ogółem	[osoby]	7 705	7 817	7 958	8 704	8 841
Kobiety	[osoby]	3 875	3 931	4 009	4 330	4 391
	[%]	50%	50%	50%	50%	50%
Mężczyźni	[osoby]	3830	3886	3949	4374	4450
	[%]	50%	50%	50%	50%	50%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

Na terenie Gminy łączna powierzchnia zasobów mieszkaniowych wyniosła w 2021 roku 380 874 metrów kwadratowych. Obejmowała ona łącznie 2 956 mieszkań składających się ze 15 677 izb. Zmianę zasobów mieszkaniowych w latach 2012-2021 na terenie miasta prezentuje tabela poniżej.

Tabela 20 Zasoby mieszkaniowe na terenie Gminy Słupno w latach 2012-2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
mieszkania	[szt.]	2 392	2 472	2 533	2 614	2 689
izby	[szt.]	11 897	12 333	12 675	13 100	13 488
powierzchnia użytkowa mieszkań	[m ²]	298 179	310 544	318 908	330 939	341 991
średnia powierzchnia użytkowa mieszkania	[m ²]	124,7	125,6	125,9	126,6	127,2

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
mieszkania	[szt.]	2 764	2 826	2 892	2 891	2 956
izby	[szt.]	13 862	14 164	14 481	15 323	15 677
powierzchnia użytkowa mieszkań	[m ²]	352 558	361 719	370 906	370 628	380 874
średnia powierzchnia użytkowa mieszkania	[m ²]	127,6	128,0	128,3	128,2	128,8

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

Na terenie Gminy Słupno w 2021 roku działało łącznie 1114 podmiotów gospodarczych, z czego przeważały mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 9 pracowników (1080 podmiotów gospodarczych zarejestrowanych na terenie gminy). Szczegółowe dane na temat liczby i wielkości przedsiębiorstw przedstawia tabela poniżej.

Tabela 21 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Gminy Słupno w latach 2012-2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
ogółem	[szt.]	719	764	795	816	849
mikroprzedsiębiorstwo (do 9 osób)	[szt.]	682	727	756	777	812
małe przedsiębiorstwo (od 10 do 49 osób)	[szt.]	31	31	33	33	31
średnie przedsiębiorstwo (od 50 do 249 osób)	[szt.]	4	4	5	5	5
duże przedsiębiorstwo (od 250 osób)	[szt.]	2	2	1	1	1
1000 i więcej	[szt.]	0	0	0	0	0

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
ogółem	[szt.]	882	962	994	1054	1114
mikroprzedsiębiorstwo (do 9 osób)	[szt.]	846	930	958	1 020	1 080
małe przedsiębiorstwo (od 10 do 49 osób)	[szt.]	30	28	32	30	30
średnie przedsiębiorstwo (od 50 do 249 osób)	[szt.]	5	3	3	3	3
duże przedsiębiorstwo (od 250 osób)	[szt.]	1	1	1	1	1
1000 i więcej	[szt.]	0	0	0	0	0

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

Szczegółowe dane na temat liczby i rodzaju przedsiębiorstw przedstawia tabela poniżej.

Tabela 22 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Gminy Słupno w latach 2012-2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[szt.]	25	26	17	17	17
przemysł i budownictwo	[szt.]	163	178	179	176	172
pozostała działalność	[szt.]	531	560	599	623	660
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[%]	3,5%	3,4%	2,1%	2,1%	2,0%
przemysł i budownictwo	[%]	22,7%	23,3%	22,5%	21,6%	20,3%
pozostała działalność	[%]	73,9%	73,3%	75,3%	76,3%	77,7%

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[szt.]	21	24	21	19	18
przemysł i budownictwo	[szt.]	181	192	204	218	236
pozostała działalność	[szt.]	680	746	769	817	860
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[%]	2,4%	2,5%	2,1%	1,8%	1,6%
przemysł i budownictwo	[%]	20,5%	20,0%	20,5%	20,7%	21,2%
pozostała działalność	[%]	77,1%	77,5%	77,4%	77,5%	77,2%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

3.1.6. Miasto i Gmina Gąbin

Miasto i Gmina Gąbin jest gminą miejsko-wiejską, zlokalizowaną w zachodniej części województwa mazowieckiego w powiecie płockim. W bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane są kolejne gminy:

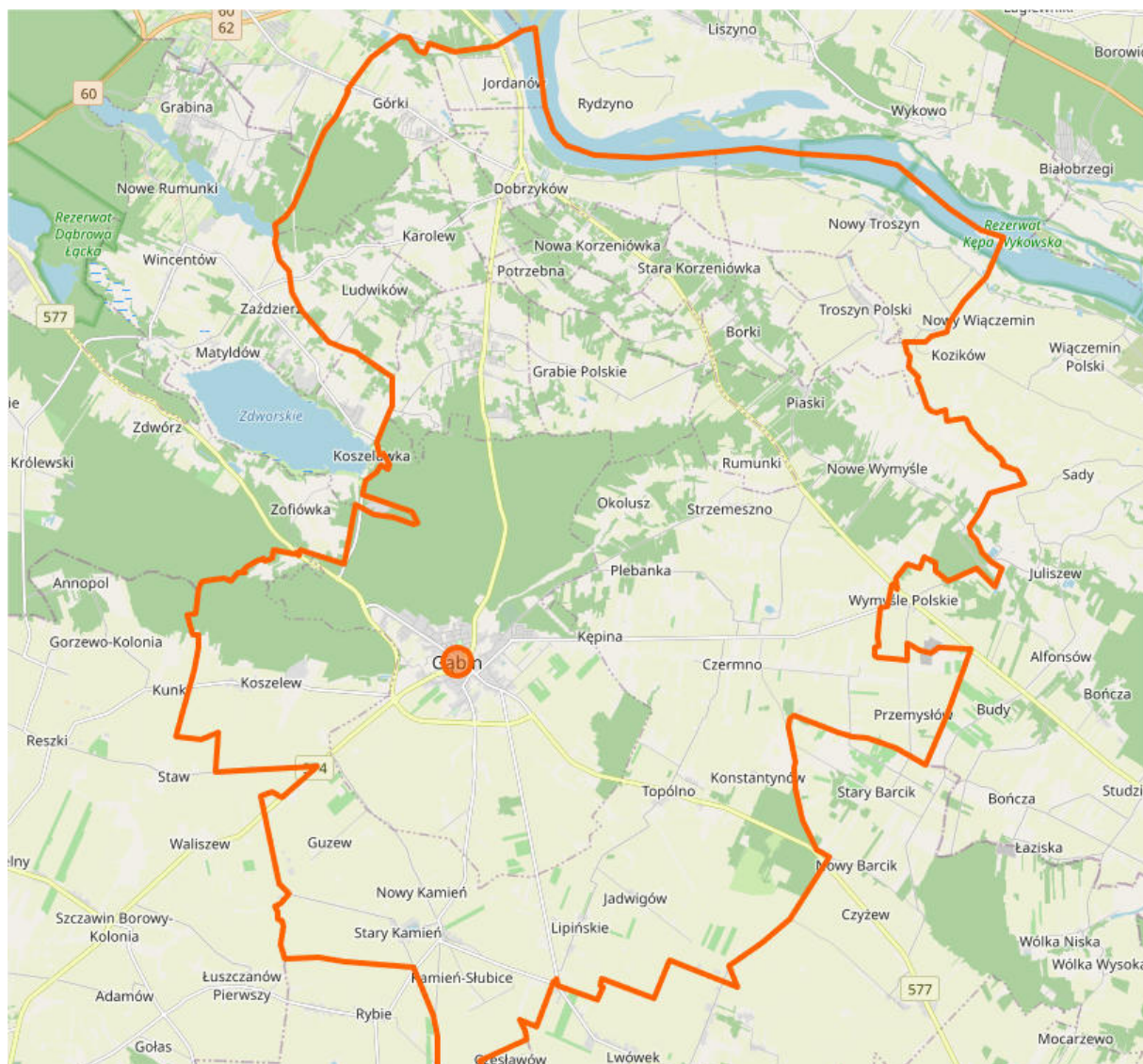
- Łąck,
- Słubice,
- Słupno,
- Szczawin Kościelny,
- Pacyna,
- Sanniki,
- Płock.

Gmina obejmuje obszar o łącznej powierzchni 14 621 hektarów. Na obszarze Gminy znajdują się następujące miejscowości:

- | | |
|------------------|--------------------|
| – Gąbin, | – Karolew |
| – Borki | – Kępina |
| – Czermno | – Konstantynów |
| – Dobrzyków | – Koszelew |
| – Górki | – Lipińskie |
| – Góry Małe | – Ludwików |
| – Grabie Polskie | – Nowa Korzeniówka |
| – Guzów | – Nowe Grabie |
| – Jadwigów | – Nowe Wymysle |
| – Jordanów | – Nowy Kamień |
| – Kamień-Słubice | – Nowy Troszyn |

projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego
Płocka

- Okolusz
- Piaski
- Plebanka
- Potrzebna
- Przemysłów
- Rumunki
- Stara Korzeniówka
- Stary Kamień
- Strzemeszno
- Topólno
- Troszyn Polski.



Rysunek 9 Mapa Miasta i Gmina Gąbin

Źródło: <https://www.openstreetmap.org/>, data dostępu: 31.03.2023

Stan ludności Miasta i Gminy Gąbin na koniec 2021 roku wynosił 11 062 osób według danych publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny. Liczba kobiet na koniec 2021 roku wynosiła 5 660, a mężczyzn – 5402 (co stanowiło około 49% ogółu ludności). Niezmiennie od 2013 roku odnotowuje się ujemny przyrost liczby ludności mieszkańców. Trend ten dotyczy zarówno

kobiet i mężczyzn. Szczegółowe informacje na temat zmian liczby ludności w latach 2012 – 2021 prezentuje tabela poniżej.

Tabela 23 Stan ludności Miasta i Gminy Gąbin w latach 2012 - 2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
Ludność ogółem	[osoby]	11 101	11 070	11 141	11 096	11 067
Kobiety	[osoby]	5 681	5 689	5 732	5 698	5 704
	[%]	51%	51%	51%	51%	52%
Mężczyźni	[osoby]	5420	5381	5409	5398	5363
	[%]	49%	49%	49%	49%	48%

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
Ludność ogółem	[osoby]	11 045	11 021	11 025	11 084	11 062
Kobiety	[osoby]	5 684	5 684	5 687	5 665	5 660
	[%]	51%	52%	52%	51%	51%
Mężczyźni	[osoby]	5361	5337	5338	5419	5402
	[%]	49%	48%	48%	49%	49%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

Na terenie Miasta i Gminy Gąbin znajdowało się w 2021 roku łączna powierzchnia zasobów mieszkaniowych na terenie gminy wyniosła w 2021 roku 356 793 metrów kwadratowych. Obejmowała ona łącznie 3 911 mieszkań składających się ze 16 934 izb. Zmianę zasobów mieszkaniowych w latach 2012-2021 na terenie miasta prezentuje tabela poniżej.

Tabela 24 Zasoby mieszkaniowe na terenie Miasta i Gminy Gąbin w latach 2012-2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
mieszkania	[szt.]	3 406	3 481	3 565	3 603	3 658
izby	[szt.]	14 579	14 893	15 317	15 513	15 772
powierzchnia użytkowa mieszkań	[m ²]	299 874	308 538	318 385	324 518	330 176
średnia powierzchnia użytkowa mieszkania	[m ²]	88,0	88,6	89,3	90,1	90,3

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
mieszkania	[szt.]	3 704	3 760	3 796	3 829	3 911
izby	[szt.]	15 974	16 199	16 367	16 590	16 934
powierzchnia użytkowa mieszkań	[m ²]	335 342	340 889	345 217	348 684	356 793
średnia powierzchnia użytkowa mieszkania	[m ²]	90,5	90,7	90,9	91,1	91,2

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

Na terenie Miasta i Gminy Gąbin w 2021 roku działało łącznie 1025 podmiotów gospodarczych, z czego przeważały mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 9 pracowników (986 podmiotów

gospodarczych zarejestrowanych na terenie gminy). Szczegółowe dane na temat liczby i wielkości przedsiębiorstw przedstawia tabela poniżej.

Tabela 25 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Miasta i Gminy Gąbin w latach 2012-2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
ogółem	[szt.]	816	828	857	881	891
mikroprzedsiębiorstwo (do 9 osób)	[szt.]	780	793	820	845	852
małe przedsiębiorstwo (od 10 do 49 osób)	[szt.]	33	32	34	32	34
średnie przedsiębiorstwo (od 50 do 249 osób)	[szt.]	3	3	3	4	5
duże przedsiębiorstwo (od 250 osób)	[szt.]	0	0	0	0	0
1000 i więcej	[szt.]	0	0	0	0	0

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
ogółem	[szt.]	899	924	957	984	1025
mikroprzedsiębiorstwo (do 9 osób)	[szt.]	860	883	918	946	986
małe przedsiębiorstwo (od 10 do 49 osób)	[szt.]	35	37	35	34	35
średnie przedsiębiorstwo (od 50 do 249 osób)	[szt.]	4	4	4	4	4
duże przedsiębiorstwo (od 250 osób)	[szt.]	0	0	0	0	0
1000 i więcej	[szt.]	0	0	0	0	0

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

Szczegółowe dane na temat liczby i rodzaju przedsiębiorstw przedstawia tabela poniżej.

Tabela 26 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Miasta i Gminy Gąbin w latach 2012-2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[szt.]	42	37	23	25	26
przemysł i budownictwo	[szt.]	211	215	224	228	231
pozostała działalność	[szt.]	563	576	610	628	634
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[%]	5,1%	4,5%	2,7%	2,8%	2,9%
przemysł i budownictwo	[%]	25,9%	26,0%	26,1%	25,9%	25,9%
pozostała działalność	[%]	69,0%	69,6%	71,2%	71,3%	71,2%

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[szt.]	28	27	28	30	29

przemysł i budownictwo	[szt.]	220	230	239	259	274
pozostała działalność	[szt.]	651	667	690	695	722
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[%]	3,1%	2,9%	2,9%	3,0%	2,8%
przemysł i budownictwo	[%]	24,5%	24,9%	25,0%	26,3%	26,7%
pozostała działalność	[%]	72,4%	72,2%	72,1%	70,6%	70,4%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

3.1.7. Gmina Łąck

Łąck jest gminą wiejską, zlokalizowaną w zachodniej części województwa mazowieckiego w powiecie płockim. W bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane są kolejne gminy:

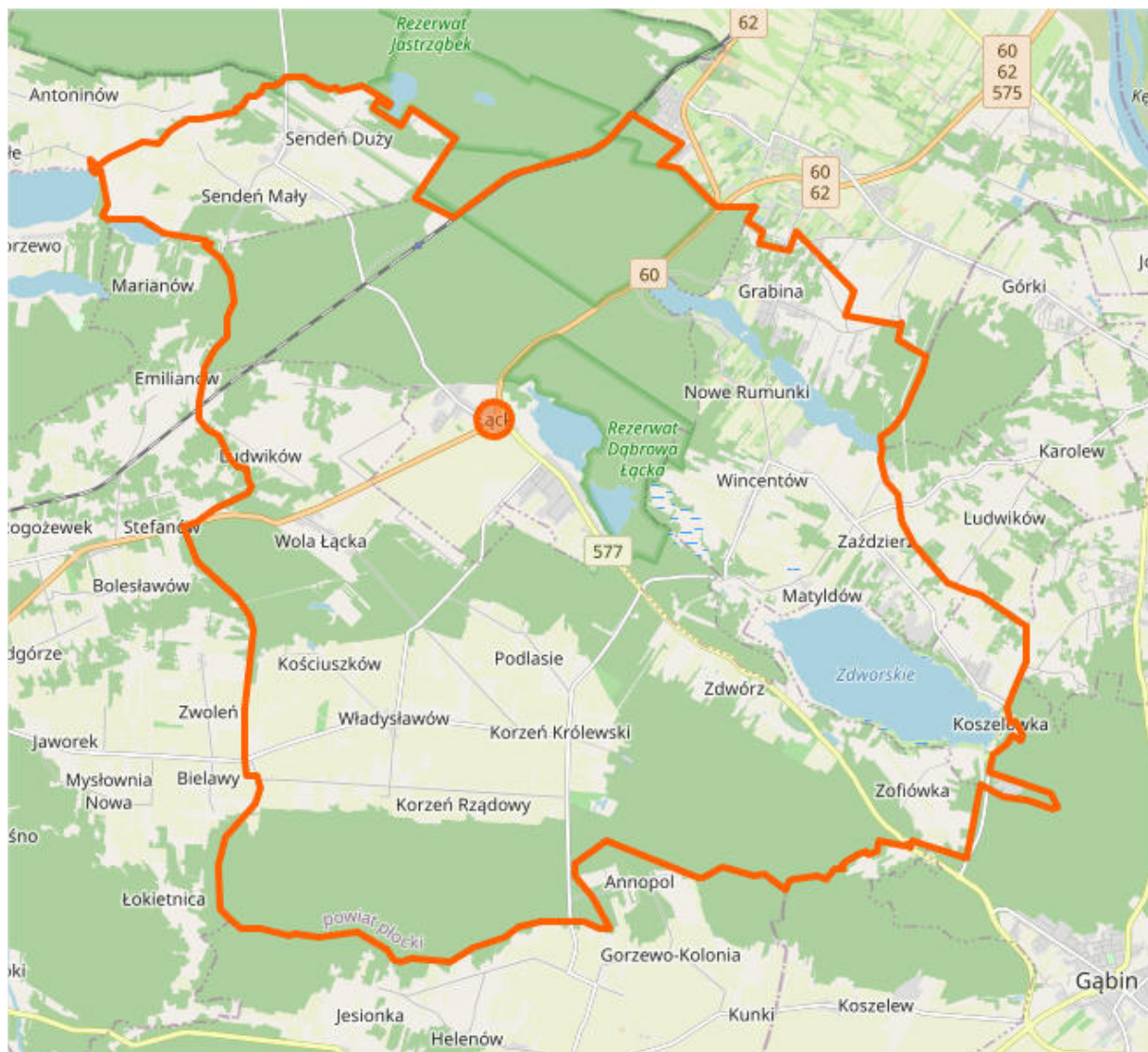
- Gąbin,
- Gostynin,
- Nowy Duninów,
- Płock,
- Szczawin Kościelny.

Gmina obejmuje obszar o łącznej powierzchni 9 399 hektarów. Na obszarze Gminy znajdują się następujące miejscowości:

- Antoninów
- Grabina
- Korzeń Królewski
- Korzeń Rządowy
- Kościuszków
- Koszelówka
- Łąck
- Łąck
- Ludwików
- Matyldów
- Nowe Rumunki
- Podlasie
- Sendeń Duży
- Sendeń Mały
- Wincentów
- Władysławów
- Wola Łącka

**Prognoza oddziaływania na środowisko
projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego
Płocka**

- Załdziej
- Zdwórż
- Zofiówka.



Rysunek 10 Mapa Gminy Łąck

Źródło: <https://www.openstreetmap.org/>, data dostępu: 31.03.2023

Stan ludności Gminy Łąck na koniec 2021 roku wynosił 5 359 osób według danych publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny. Liczba kobiet na koniec 2021 roku wynosiła 2 788, a mężczyzn – 2 571 (co stanowiło około 48% ogółu ludności). Szczegółowe informacje na temat zmian liczby ludności w latach 2012 – 2021 prezentuje tabela poniżej.

Tabela 27 Stan ludności Gminy Łąck w latach 2012 - 2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
Ludność ogółem	[osoby]	5 288	5 321	5 359	5 365	5 384
Kobiety	[osoby]	2 721	2 734	2 756	2 758	2 788
	[%]	51%	51%	51%	51%	52%

Mężczyźni	[osoby]	2567	2587	2603	2607	2596
	[%]	49%	49%	49%	49%	48%

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
Ludność ogółem	[osoby]	5 423	5 402	5 408	5 388	5 359
Kobiety	[osoby]	2 798	2 778	2 795	2 799	2 788
	[%]	52%	51%	52%	52%	52%
Mężczyźni	[osoby]	2625	2624	2613	2589	2571
	[%]	48%	49%	48%	48%	48%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

Na terenie Gminy łączna powierzchnia zasobów mieszkaniowych wyniosła w 2021 roku 177 854 metrów kwadratowych. Obejmowała ona łącznie 1 953 mieszkań składających się ze 8 347 izb. Zmianę zasobów mieszkaniowych w latach 2012-2021 na terenie miasta prezentuje tabela poniżej.

Tabela 28 Zasoby mieszkaniowe na terenie Gminy Łąck w latach 2012-2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
mieszkania	[szt.]	1 626	1 679	1 703	1 734	1 762
izby	[szt.]	6 742	6 976	7 090	7 242	7 373
powierzchnia użytkowa mieszkań	[m ²]	138 521	143 856	146 737	150 820	154 263
średnia powierzchnia użytkowa mieszkania	[m ²]	85,2	85,7	86,2	87,0	87,5

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
mieszkania	[szt.]	1 783	1 804	1 822	1 909	1 953
izby	[szt.]	7 470	7 563	7 652	8 157	8 347
powierzchnia użytkowa mieszkań	[m ²]	156 653	159 178	161 668	172 711	177 854
średnia powierzchnia użytkowa mieszkania	[m ²]	87,9	88,2	88,7	90,5	91,1

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

Na terenie Gminy Łąck w 2021 roku działało łącznie 641 podmiotów gospodarczych, z czego przeważały mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 9 pracowników (615 podmiotów gospodarczych zarejestrowanych na terenie gminy). Szczegółowe dane na temat liczby i wielkości przedsiębiorstw przedstawia tabela poniżej.

Tabela 29 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Gminy Łąck w latach 2012-2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
ogółem	[szt.]	391	406	419	434	446
mikroprzedsiębiorstwo (do 9 osób)	[szt.]	369	386	395	411	422
małe przedsiębiorstwo (od 10 do 49 osób)	[szt.]	19	17	20	20	22
średnie przedsiębiorstwo (od 50 do 249 osób)	[szt.]	3	3	4	3	2
duże przedsiębiorstwo (od 250 osób)	[szt.]	0	0	0	0	0
1000 i więcej	[szt.]	0	0	0	0	0

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
ogółem	[szt.]	478	499	580	628	641
mikroprzedsiębiorstwo (do 9 osób)	[szt.]	454	478	558	604	615
małe przedsiębiorstwo (od 10 do 49 osób)	[szt.]	22	19	20	21	23
średnie przedsiębiorstwo (od 50 do 249 osób)	[szt.]	2	2	2	3	3
duże przedsiębiorstwo (od 250 osób)	[szt.]	0	0	0	0	0
1000 i więcej	[szt.]	0	0	0	0	0

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

Szczegółowe dane na temat liczby i rodzaju przedsiębiorstw przedstawia tabela poniżej.

Tabela 30 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Gminy Łąck w latach 2012-2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[szt.]	25	20	15	15	16
przemysł i budownictwo	[szt.]	116	117	118	127	136
pozostała działalność	[szt.]	250	269	286	292	294
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[%]	6,4%	4,9%	3,6%	3,5%	3,6%
przemysł i budownictwo	[%]	29,7%	28,8%	28,2%	29,3%	30,5%
pozostała działalność	[%]	63,9%	66,3%	68,3%	67,3%	65,9%

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[szt.]	18	14	15	14	16
przemysł i budownictwo	[szt.]	137	139	136	138	155
pozostała działalność	[szt.]	323	346	429	476	470

rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[%]	3,8%	2,8%	2,6%	2,2%	2,5%
przemysł i budownictwo	[%]	28,7%	27,9%	23,4%	22,0%	24,2%
pozostała działalność	[%]	67,6%	69,3%	74,0%	75,8%	73,3%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

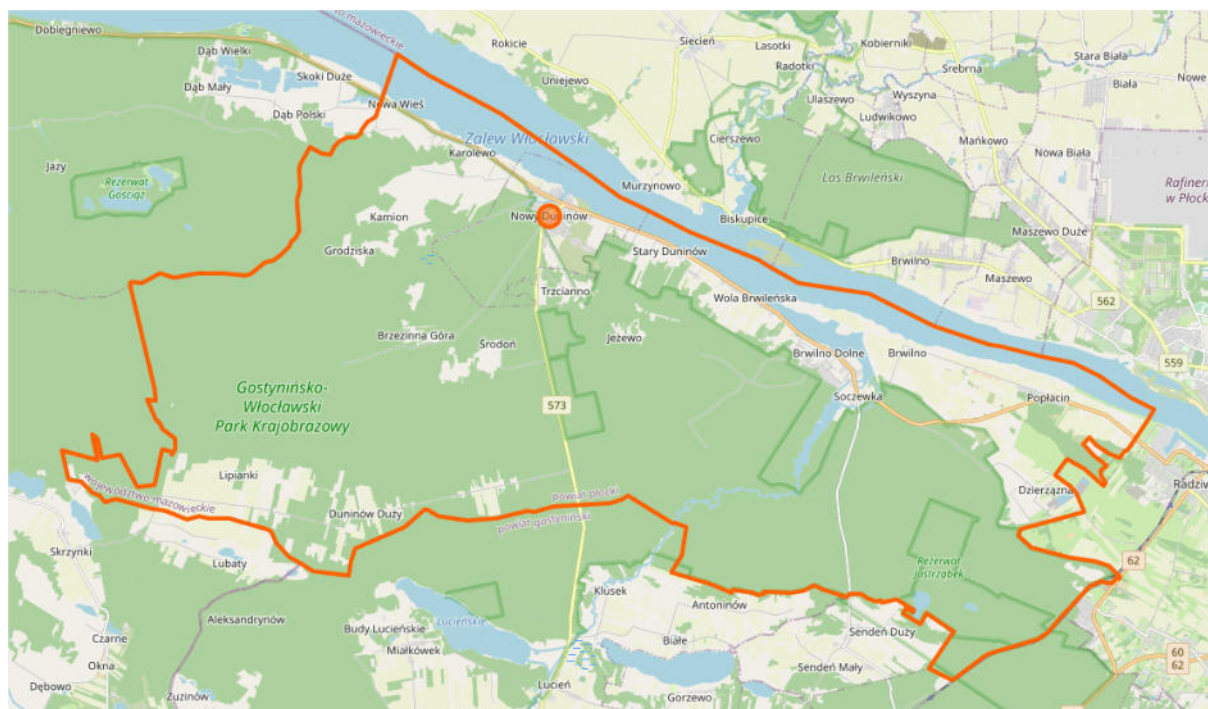
3.1.8. Gmina Nowy Duninów

Nowy Duninów jest gminą wiejską, zlokalizowaną w zachodniej części województwa mazowieckiego w powiecie płockim. W bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane są kolejne gminy:

- Baruchowo,
- Brudzeń Duży,
- Gostynin,
- Łąck,
- Płock,
- Stara Biała,
- Włocławek.

Gmina obejmuje obszar o łącznej powierzchni 14 623 hektarów. Na obszarze Gminy znajdują się następujące miejscowości:

- | | |
|-----------------|--------------------|
| – Brwilno | – Lipianki |
| – Brwilno Dolne | – Nowa Wieś |
| – Brzezina Góra | – Nowy Duninów |
| – Duninów Duży | – Popłacin |
| – Dzierżazna | – Soczewka |
| – Grodziska | – Środoń |
| – Jeżewo | – Stary Duninów |
| – Kamion | – Studzianka |
| – Karolewo | – Trzecianno |
| – Kobyle Błoto | – Wola Brwileńska. |
| – Krzywy Kołek | |



Rysunek 11 Mapa Gminy Nowy Duninów

Źródło: <https://www.openstreetmap.org/>, data dostępu: 31.03.2023

Stan ludności Gminy Nowy Duninów na koniec 2021 roku wynosił 3 946 osób według danych publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny. Liczba kobiet na koniec 2021 roku wynosiła 2 021, a mężczyzn – 1 957 (co stanowiło około 49% ogółu ludności). Szczegółowe informacje na temat zmian liczby ludności w latach 2012 – 2021 prezentuje tabela poniżej.

Tabela 31 Stan ludności Gminy Nowy Duninów w latach 2012 - 2013

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
Ludność ogółem	[osoby]	3 994	3 996	3 981	3 964	3 978
Kobiety	[osoby]	2 033	2 034	2 029	2 014	2 021
	[%]	51%	51%	51%	51%	51%
Mężczyźni	[osoby]	1961	1962	1952	1950	1957
	[%]	49%	49%	49%	49%	49%

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
Ludność ogółem	[osoby]	3 966	3 993	3 977	3 995	3 946
Kobiety	[osoby]	2 007	2 020	1 996	2 020	1 998
	[%]	51%	51%	50%	51%	51%
Mężczyźni	[osoby]	1959	1973	1981	1975	1948
	[%]	49%	49%	50%	49%	49%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

Na terenie Gminy łączna powierzchnia zasobów mieszkaniowych wyniosła w 2021 roku 122 043 metrów kwadratowych. Obejmowała ona łącznie 1 507 mieszkań składających się ze 5 951 izb. Zmianę zasobów mieszkaniowych w latach 2012-2021 na terenie miasta prezentuje tabela poniżej.

Tabela 32 Zasoby mieszkaniowe na terenie Gminy Nowy Duninów w latach 2012-2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
mieszkania	[szt.]	1 445	1 460	1 476	1 484	1 498
izby	[szt.]	5 453	5 540	5 627	5 665	5 732
powierzchnia użytkowa mieszkań	[m ²]	106 631	108 812	110 676	111 543	113 210
średnia powierzchnia użytkowa mieszkania	[m ²]	73,8	74,5	75,0	75,2	75,6

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
mieszkania	[szt.]	1 510	1 526	1 534	1 494	1 507
izby	[szt.]	5 785	5 854	5 890	5 893	5 951
powierzchnia użytkowa mieszkań	[m ²]	114 346	115 974	116 997	120 427	122 043
średnia powierzchnia użytkowa mieszkania	[m ²]	75,7	76,0	76,3	80,6	81,0

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

Na terenie Gminy Nowy Duninów w 2021 roku działało łącznie 313 podmiotów gospodarczych, z czego przeważały mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 9 pracowników (305 podmiotów gospodarczych zarejestrowanych na terenie gminy). Szczegółowe dane na temat liczby i wielkości przedsiębiorstw przedstawia tabela poniżej.

Tabela 33 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Gminy Nowy Duninów w latach 2012-2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
ogółem	[szt.]	236	245	252	265	269
mikroprzedsiębiorstwo (do 9 osób)	[szt.]	228	237	243	255	258
małe przedsiębiorstwo (od 10 do 49 osób)	[szt.]	8	8	8	9	10
średnie przedsiębiorstwo (od 50 do 249 osób)	[szt.]	0	0	1	1	1
duże przedsiębiorstwo (od 250 osób)	[szt.]	0	0	0	0	0
1000 i więcej	[szt.]	0	0	0	0	0

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
ogółem	[szt.]	261	272	279	293	313
mikroprzedsiębiorstwo (do 9 osób)	[szt.]	253	265	271	286	305
małe przedsiębiorstwo (od 10 do 49 osób)	[szt.]	7	6	7	6	7
średnie przedsiębiorstwo (od 50 do 249 osób)	[szt.]	1	1	1	1	1
duże przedsiębiorstwo (od 250 osób)	[szt.]	0	0	0	0	0
1000 i więcej	[szt.]	0	0	0	0	0

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

Pod względem rodzaju działalności najmniejszy udział ma grupa rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo. Szczegółowe dane na temat liczby i rodzaju przedsiębiorstw przedstawia tabela poniżej.

Tabela 34 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Gminy Nowy Duninów w latach 2012-2021

Wyszczególnienie	Jedn.	2012	2013	2014	2015	2016
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[szt.]	28	26	24	22	19
przemysł i budownictwo	[szt.]	67	67	76	81	85
pozostała działalność	[szt.]	141	152	152	162	165
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[%]	11,9%	10,6%	9,5%	8,3%	7,1%
przemysł i budownictwo	[%]	28,4%	27,3%	30,2%	30,6%	31,6%
pozostała działalność	[%]	59,7%	62,0%	60,3%	61,1%	61,3%

Wyszczególnienie	Jedn.	2017	2018	2019	2020	2021
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[szt.]	18	17	17	15	15
przemysł i budownictwo	[szt.]	87	93	99	106	117
pozostała działalność	[szt.]	156	162	163	172	181
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	[%]	6,9%	6,3%	6,1%	5,1%	4,8%
przemysł i budownictwo	[%]	33,3%	34,2%	35,5%	36,2%	37,4%
pozostała działalność	[%]	59,8%	59,6%	58,4%	58,7%	57,8%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2012-2021

3.2. Charakterystyka komponentów środowiska obszaru

3.2.1. Ukształtowanie powierzchni i krajobrazu

Teren Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka położony jest na pograniczu Kotliny Płockiej i Pojezierza Dobrzyńskiego, a samo miasto Płock leży na 52 metrowej stromej skarpie (Wzgórze Tumskie), bezpośrednio nad Wisłą.

3.2.2. Surowce naturalne

System Gospodarki i Ochrony Bogactw Mineralnych Polski MIDAS prowadzony przez Państwowy Instytut Geologiczny - Państwowy Instytut Badawczy jest podstawowym źródłem informacji o surowcach mineralnych Polski oraz ściśle z nimi związaną tematyką eksploatacji złóż.

Gmina Miasto Płocka

Według danych serwisu MIDAS prowadzonego przez Państwowy Instytut Geologiczny - Państwowy Instytut Badawczy na terenie Miasta Płocka zlokalizowane są złoża surowców mineralnych do których należą:

- złoża Góry I, stanowiące źródło surowców ilastych, ceramiki budowlanej, złoża nie jest eksploatowane,
- złoża Góry II, stanowiące źródło surowców ilastych, ceramiki budowlanej, złoża nie jest eksploatowane,
- złoża Lisia II, stanowiące źródło kruszywa naturalnego, złoża jest wyeksploatowane,
- złoża Płock - Lisia, stanowiące źródło kruszywa naturalnego, złoża jest wyeksploatowane.

3.2.3. Warunki klimatyczne i możliwości wystąpienia klęsk żywiołowych

W kontekście Miasta Płocka zagrożenia poważnymi awariami oraz nadzwyczajnymi zagrożeniami środowiska są istotnym elementem koniecznym do uwzględniania w planowaniu strategicznym, ze względu na funkcjonujące zakłady przemysłowe, rozwinięty system transportowy o charakterze tranzytowym (Główny Inspektor Ochrony Środowiska wskazuje, że w najwięcej poważnych zdarzeń ma miejsce w transporcie drogowym), ruchy osuwiskowe Skarpy Płockiej, zagrożenie pożarowe i powodziowe. Istotne jest także zwrócenie uwagi na zagrożenia pojawiające się w kontekście historycznych zagrożeń środowiska – np. wynikające z oddziaływania .

Występowanie nadzwyczajnych zagrożeń środowiska związane jest z zanieczyszczeniem różnych elementów środowiska i może dotyczyć zanieczyszczenia powietrza, gruntu i wody, co obserwuje się lokalnie na terenie jednostki.³

Aktualnie na obszarze powiatu płockiego obowiązują dwa dokumenty przedstawiające obszary szczególnego zagrożenia powodzią. Są to Studium ochrony przeciwpowodziowej

Dyrektora RZGW z 2006 r. oraz mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego opracowane przez Prezesa KZGW w 2015 r. Zgodnie z art. 14 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o zmianie ustawy Prawo wodne i niektórych innych ustaw, do czasu opracowania map zagrożenia powodziowego dla rzek Skrwa Lewa, Skrwa Prawa, Płonka oraz Sierpienica, obowiązuje nadal Studium Dyrektora RZGW.

Na terenie powiatu płockiego zagrożonych jest zalaniem po obu stronach Wisły łącznie 13 083 ha, w tym po lewej stronie – 8 021 ha, po prawej stronie – 5 062 ha terenów. Na niebezpieczeństwo powodzi narażonych jest ponad 1 400 gospodarstw domowych, zamieszkałych przez około 7 000 osób. Przebywa na nich ponad 10 000 zwierząt hodowlanych.

Najbardziej zagrożone powodzią są następujące tereny powiatu płockiego:

- Lewobrzeżne:
 - gmina Nowy Duninów: Dolina Duninów, Dolina Radziwie, Popłacin, Brwilno;
 - miasto i gmina Gąbin: Dolina Iłowsko – Dobrzykowska;
- Prawobrzeżne:
 - gmina Słupno: Dolina Ośnicka, Dolina Białobrzegi⁴

Na terenie powiatu płockiego dominują obszary o wysokim i bardzo wysokim poziomie zagrożenia występowaniem susz.

3.2.4. Klimat akustyczny

Gmina Miasto Płocka

Z analizy opracowanej na potrzeby Strategicznej mapy hałasu miasta Płocka w 2022 roku oraz zestawień statystycznych dotyczących liczby osób i obszarów eksponowanych na hałas wynika, że przyczyną największego zagrożenia hałasem na terenie miasta Płocka jest hałas drogowy.

³ Źródło: Program Ochrony Środowiska dla Miasta Płocka na lata 2016 – 2022, s. 84

⁴ Źródło: Program ochrony środowiska dla powiatu płockiego do 2022 r. z perspektywą do 2026 r., s. 58

W szczególności niżej wymienione odcinki ulic stanowią w dalszym ciągu obszary o dużym zagrożeniu hałasem drogowym:

- Al. Stanisława Jachowicza (od ul. 11 Listopada do ul. Jana Kochanowskiego)
- Ul. Słoneczna (od ul. Wyszogrodzka do ul. Wiatraki)
- Aleja Marszałka Józefa Piłsudskiego (od przejazdu kolejowego do ok. 200 m za ul. Jesienną)
- Ul. Wyszogrodzka (od ok. 150 m od skrzyżowania z Al. Armii Krajowej) do ok. 1000 m w kierunku zachodnim).
- Ul. Wyszogrodzka (na odcinku od Aleja Marszałka Józefa Piłsudskiego do ul. Henryka Sienkiewicza)
- Ul. Józefa Kwiatka (na odcinku od ul. Bielskiej do ul. Tumskiej)
- Ul. Kolejowa (na odcinku od wiaduktu kolejowego do ok. 120 m za skrzyżowaniem z ul. Cichą)

Dla hałasu kolejowego stwierdzono tylko niewielkie przekroczenia wskaźnika LDWN przy ul. Strażackiej i ul. Paśniki. Nie stwierdzono przekroczeń dla wskaźnika LN (pora nocna).⁵

Pozostałe Gminy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Hałas komunikacyjny (drogowy)

Podstawowymi czynnikami wpływającymi na powstawanie nadmiernego hałasu drogowego są: prędkość pojazdu, zły stan techniczny pojazdu, brak płynności ruchu pojazdów, duża ilość pojazdów ciężkich, zły stan techniczny nawierzchni dróg, nieodpowiednia struktura drogi.

Hałas przemysłowy

Hałas pochodzący z przemysłu i usług z uwagi na rolniczy charakter powiatu płockiego nie stanowi istotnego problemu w skali powiatu. Spowodowane jest to stosunkowo niewielką ilością źródeł hałasu (zakładów przemysłowych i usług) jak przewaga terenów rolnych, niepodlegających ochronie akustycznej zlokalizowanych w sąsiedztwie takich zakładów.

W latach 2013-2015 Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Warszawie wykonał dwa pomiary poziomu hałasu (gm. Nowy Duninów oraz Gąbin), w wyniku których stwierdzono przekroczenia wartości dopuszczalnych.⁶

3.2.5. Promieniowanie elektromagnetyczne

Źródła pola elektromagnetycznego na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka to:

⁵ Źródło: Strategiczna mapa hałasu, 2022 rok, s. 146 - 149

⁶ Źródło: Program ochrony środowiska dla powiatu płockiego do 2022 r. z perspektywą do 2026 r., s. 42

- linie energetyczne wysokiego napięcia,
- stacje transformatorowe,
- stacje przekaźnikowe telefonii komórkowej,
- stacje linii radiowych wraz z nadajnikiem

Wynik pomiarów monitoringowych za 2021 rok nie stwierdzono przekroczeń wartości dopuszczalnych pól elektromagnetycznych w środowisku (wartość wskaźnika W_{ME} w żadnym z punktów nie przekroczyła wartości 1). Wyniki przedstawione w powyższych tabelach pokazały, że aż w 95 punktach pomiarowych ze 149 (z czego w 47 w stałej sieci monitoringu i 48 w monitoringu badawczym) średnie zmierzone wartości były niższe od progu czułości sondy pomiarowej.

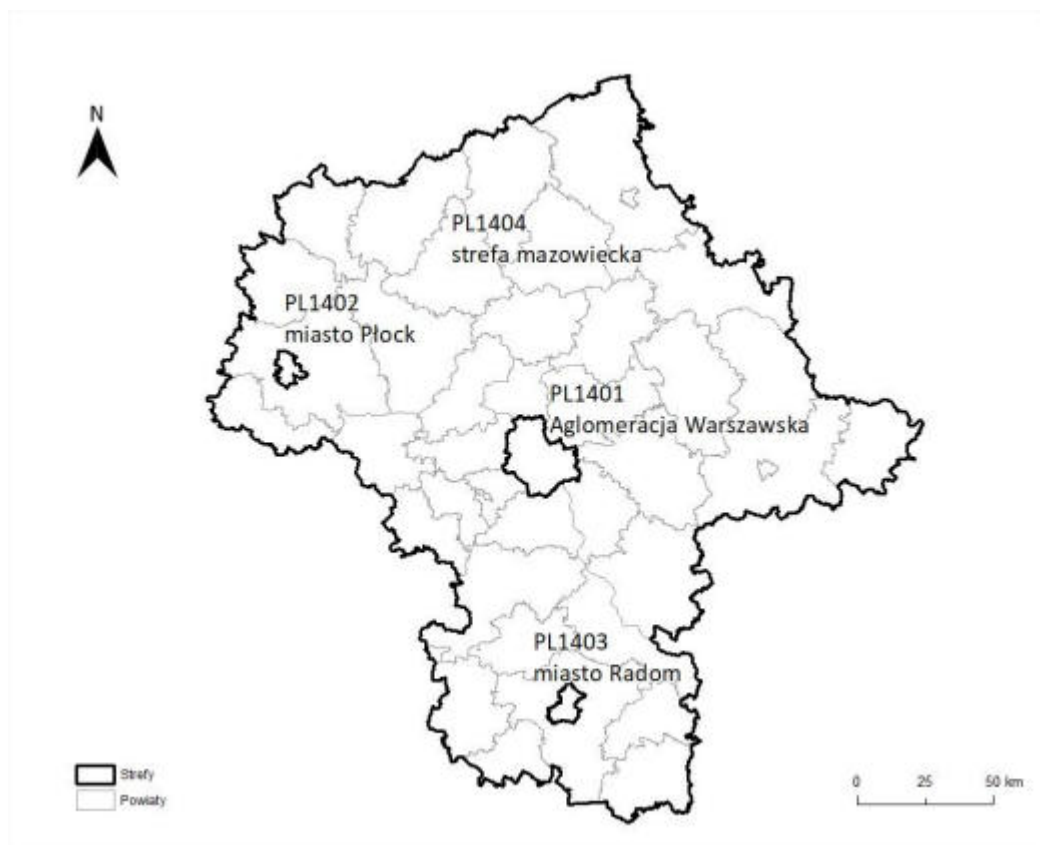
Średni poziom pól elektromagnetycznych na terenie województwa mazowieckiego, wyznaczony na podstawie wszystkich pomiarów wykonanych w 2021 roku wynosi 0,59 V/m. Średnia natężenia PEM w stałej sieci monitoringu wynosi 0,8 V/m, w monitoringu badawczym 0,39 V/m.

3.2.6. Powietrze atmosferyczne

Miejski Obszar Funkcjonalny Płocka zlokalizowana jest w województwie mazowieckim, dla którego Główny Inspektorat Ochrony Środowiska co roku sporządza raport o stanie środowiska, a także ocenia jakość powietrza. Ocenę jakości powietrza i obserwację zmian dokonuje się w ramach państwowego monitoringu środowiska (art. 88 ustawy Prawo ochrony środowiska).

Ostania „Roczna ocena jakości powietrza w województwie mazowieckim, raport wojewódzki za rok 2021” została opublikowana w kwietniu 2022 roku. W ocenie przedstawiono stan jakości powietrza w województwie mazowieckim w 2021 roku jak również przeprowadzono analizę porównawczą z jakością powietrza w latach poprzednich.

Na terenie województwa mazowieckiego zostały wydzielone 4 strefy zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 10 sierpnia 2012 r. w sprawie stref, w których dokonuje się oceny jakości powietrza (Dz. U. 2012, poz. 914). Zgodnie z raportem, Miejski Obszar Funkcjonalny Płocka zaliczona jest do strefy mazowieckiej – kod strefy PL1404, a Miasto Płock do strefy miasto Płock – kod strefy PL1402.



Rysunek 12 Podział województwa mazowieckiego na strefy dla celów oceny jakości powietrza za 2021 r.

Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie mazowieckim, obejmująca 2021 rok, str. 16

Dla wszystkich substancji podlegających ocenie, strefy zaliczono do klas:

- klasa A – jeżeli stężenia zanieczyszczenia na jej terenie nie przekraczały poziomów dopuszczalnych, poziomów docelowych, poziomów celów długoterminowych;
- klasa C - jeżeli stężenia zanieczyszczenia na jej terenie przekraczały poziomy dopuszczalny, lub docelowe;
- klasa C1 - jeżeli stężenia pyłu zawieszonego PM_{2,5} na jej terenie przekraczały poziom dopuszczalny 20 µg/m³ do osiągnięcia do dnia 1 stycznia 2020 roku (faza II);
- klasa D1 - jeżeli stężenia ozonu w powietrzu na jej terenie nie przekraczały poziomu celu długoterminowego;
- klasa D2 - jeżeli stężenia ozonu na jej terenie przekraczały poziom celu długoterminowego.

Przeprowadzone analizy wykazały, podobnie jak w latach poprzednich, że ponad normatywne są dobowe stężenia pyłu zawieszonego PM₁₀ oraz zawartego w nim benzo(a)pirenu. Przekroczenie dobowego poziomu dopuszczalnego dla pyłu zawieszonego PM₁₀ wystąpiło na obszarze dwóch stref: aglomeracji warszawskiej i strefy mazowieckiej.

Przekroczenie poziomu docelowego dla benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym PM10 wystąpiło w trzech strefach: aglomeracji warszawskiej, mieście Radom i w strefie mazowieckiej.

W roku 2021 w strefie mazowieckiej wystąpiło ponadto przekroczenie poziomu dopuszczalnego dla dwutlenku siarki. Było to pierwsze przekroczenie dla tego zanieczyszczenia w województwie mazowieckim. Konsekwencją wystąpienia przekroczenia jest konieczność przygotowania przez Zarząd Województwa Mazowieckiego programu ochrony powietrza w odniesieniu do tego zanieczyszczenia.

Ponadto, w 2021 roku, na obszarze wszystkich stref województwa mazowieckiego przekroczony został poziom celu długoterminowego dla ozonu w powietrzu ze względu na ochronę zdrowia ludzi. Dla kryterium ochrony roślin poziom celu długoterminowego przekroczony został na obszarze analizowanej w tym zakresie strefy mazowieckiej. Poziomy celu długoterminowego, zgodnie z przepisami prawa, powinny być dotrzymywane od 2020 roku.

Dla pozostałych zanieczyszczeń tj. tlenku węgla, benzenu, ołowiu, arsenu, kadmu oraz niklu w pyłe zawieszonym PM10, odpowiednio poziomy dopuszczalne lub docelowe na terenie wszystkich stref województwa mazowieckiego zostały dotzymane. Strefy w ocenie uzyskały klasę A.

Analiza stężeń zanieczyszczeń monitorowanych w 2021 roku wskazuje na ścisłą zależność stężeń zanieczyszczeń od warunków meteorologicznych. Chłodniejsze w porównaniu z poprzednimi latami miesiące zimowe roku 2021 spowodowały większą emisję zanieczyszczeń pochodzących ze spalania paliw na cele grzewcze, co bezpośrednio przełożyło się na wyższe poziomy stężeń tych zanieczyszczeń w powietrzu. Istotny wpływ na stężenia zanieczyszczeń w województwie mazowieckim ma również napływ zanieczyszczeń spoza województwa. Ponadto, w aglomeracji warszawskiej znaczący wpływ na jakość powietrza ma emisja liniowa, związana z ruchem pojazdów i spalaniem paliw.

7

3.2.7. Zasoby wodne

Gmina Miasto Płock

Podstawową dla omawianego obszaru rzeką jest Wisła, będąca osią hydrograficzną omawianego obszaru, przecinając Płock na część północną i południową. Wisła jest ważnym źródłem zaopatrzenia mieszkańców w wodę pitną. Wykorzystywana jest również przez PKN

⁷ Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie mazowieckim. Raport wojewódzki za rok 2021, s. 113

ORLEN S.A. do celów technologicznych. Na prawym brzegu rzeki Wisły zlokalizowany jest zbiornik wodny – Zalew Sobótka. Powstał on z rozlewiska Wisły. Oddzielony jest od rzeki wałem przeciwpowodziowym, na koronie którego przebiega droga. Spełnia on głównie funkcję rekreacyjną. W północnej części Miasta Płocka występują zlewnie trzech małych rzek:

- Brzeźnicy – rzeki o długości 16,5 km i powierzchni zlewni 74,9 km²,
- Rosicy – rzeki o długości 9,7 km i powierzchni zlewni 25,0 km²,
- Słupianki – rzeki o długości 19,6 km i powierzchni zlewni 82,7 km².

Uzupełnienie sieci hydrograficznej omawianego obszaru stanowią krótkie ciek, kanały i rowy melioracyjne uchodzące do Wisły, a także niewielkie oczka wodne, dolinki sandrowe i obiekty małej retencji. Powierzchnia gruntów zmeliorowanych na terenie Miasta Płocka to 292 ha gruntów ornych i 403 ha trwałych użytków zielonych. Długość rowów melioracji szczegółowej wynosi 50,1 km.⁸

Pozostałe Gminy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Powiat płocki w całości położony jest w regionie wodnym Środkowej Wisły. Dorzecze Wisły na terenie powiatu płockiego rozwinięte jest asymetrycznie, gdyż przeważają tu prawe dopływy, z których największą powierzchnię zlewni posiada Skrwa Prawa.⁹

3.2.8. Zasoby glebowe

Gmina Miasto Płock

Wpływ na charakter gleb na terenie Gminy Miasto Płock mają stosunki gruntowo – wodne. Na analizowanym terenie opisu użytków rolnych i gleb dokonano w oparciu o trzy jednostki jakimi są:

- Wysoczyzna Płońska obejmująca teren od północnej granicy opracowania do Skarpy Wiślanej północnej – obejmuje najlepsze gleby i grunty rolnicze przydatne dla rozwoju sadownictwa, przy stosunkowo niewielkiej powierzchni słabych użytków rolnych, które można przeznaczyć na inny cel (zabudowa, zalesienia),
- Dolina Wisły zwana na tym odcinku Kotliną Płocką, obramowana skarpami Wisły północną i południową – występują tu średniej jakości grunty rolne, duża powierzchnia użytków zielonych i pewien areał kompleksów leśnych rozproszonych na całym obszarze,

⁸ Źródło: Źródło: Program ochrony środowiska dla Miasta Płocka na lata 2016- 2022, s. 30

⁹ Źródło: Program ochrony środowiska dla powiatu płockiego do 2022 r. z perspektywą do 2026 r., s. 46
- 50

- obszar równinny między południową Skarpą Wisły i południową granicą Płocka – to teren jednolicie słaby i bardzo słaby pod względem wartości glebowej i stopnia przydatności uprawowej, z dużymi, zwartymi kompleksami leśnymi.

Gleby na terenie Gminy nie były monitorowane w ramach państwowego monitoringu środowiska. Można założyć, że stan gleb jest podobny jak w analogicznych ze względu na charakter zabudowy i sposób zagospodarowania jednostkach administracyjnych.¹⁰

Pozostałe Gminy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Struktura gleb powiatu płockiego wykazuje znaczną różnorodność zarówno pod względem rodzajów gleb, jak ich urodzajności. Gleby powiatu płockiego to głównie gliny, piaski, żwiry i napływy rzeczne. Najżyźniejsze ziemie są w południowej części powiatu w okolicy Wyszogrodu, wyspa gleb urodzajnych znajduje się poza tym w promieniu ok. 15 km w okolicach Płocka.

Najmniej żyzne gleby zajmują pas ciągnący się w kierunku północno – zachodnim. W sumie jednak powiat płocki zalicza się do bardziej urodzajnych terenów województwa mazowieckiego. Powiat płocki jest bardzo bogaty w gleby wysokich klas, a grunty chronione stanowią około 47 % powierzchni użytków rolnych w powiecie. Wśród użytków rolnych przeważają grunty orne klasy II – IV. Jakość tych gleb ma wpływ na rozmieszczenie upraw rolniczych, które zależy również od odpowiedniej wilgotności, nawożenia mineralno-organicznego, warunków termicznych oraz opadów atmosferycznych.

Ochronie podlegają użytki rolne o wysokiej bonitacji, klasa I – III, które powstały z gleb pochodzenia mineralnego (tego typu gleby znajdują się na terenie gmin: Drobin, Staroźreby, Bielsk, Radzanowo, Słupno) oraz użytki rolne klas IV – VI wytworzone z gleb pochodzenia organicznego (występują na obszarze gmin: Łąck, Słubice, Gąbin oraz na pozostałych terenach w przyrzeczu Wisły).¹¹

3.2.9. Gospodarka odpadami

Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. 2016 poz. 1987 – dalej: UO) nakłada na samorząd wojewódzki obowiązek aktualizacji wojewódzkich planów gospodarki odpadami (dalej: WPGO) wraz z opracowaniem tzw. planów inwestycyjnych w formie załączników. Celem planów inwestycyjnych ma być wskazanie infrastruktury niezbędnej do osiągnięcia zgodności z dyrektywami Unii Europejskiej (dalej: UE) w zakresie gospodarki odpadami komunalnymi, w tym wdrożenia hierarchii sposobów postępowania z odpadami, osiągnięcia

¹⁰ Źródło: Programu ochrony środowiska dla Miasta Płocka na lata 2016 -2022, s. 62

¹¹ Źródło: Program ochrony środowiska dla powiatu płockiego do 2022 r. z perspektywą do 2026 r., s. 85

wymaganych poziomów przygotowania do ponownego użycia i recyklingu oraz ograniczenia składowania odpadów komunalnych ulegających biodegradacji.

Łączna masa zebranych odpadów na terenie MOF Płocka wynosiła w 2021 roku 63 248,31 Mg. Największy udział w przekazanych odpadach miała Gmina Miejska Płock. W przeliczeniu na mieszkańców, również na obszarze Miasta produkcja odpadów była najwyższa – wynosiła 390 kg/rok/mieszkańca.

Tabela 35 Łączna masa zebranych odpadów na terenie MOF Płocka w latach 2017 - 2021

Nazwa	ogółem				
	2017	2018	2019	2020	2021
	[t]	[t]	[t]	[t]	[t]
Bielsk	2 052,08	1 976,02	1 945,93	2 343,48	2 769,40
Gąbin	2 195,40	2 433,92	2 318,10	2 641,15	2 850,17
Łąck	1 211,17	1 272,75	1 367,96	1 666,13	1 652,74
Nowy Duninów	711,89	803,76	534,09	666,49	998,96
Radzanowo	2 109,03	2 208,24	2 047,85	2 712,53	3 018,45
Słupno	2 342,95	2 511,35	2 478,59	3 166,34	3 248,37
Stara Biała	3 146,47	3 346,16	3 293,06	4 070,82	4 157,25
Powiat m.Płock	41 826,84	43 133,95	43 460,92	42 835,19	44 552,97
RAZEM	55 595,83	57 686,15	57 446,50	60 102,13	63 248,31

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2017-2021

Tabela 36 Łączna masa zebranych odpadów na terenie MOF Płocka w latach 2017 - 2021 w przeliczeniu na mieszkańca

Nazwa	Masa wytworzonych odpadów komunalnych przez jednego mieszkańca				
	2017	2018	2019	2020	2021
	[kg]	[kg]	[kg]	[kg]	[kg]
Bielsk	-	-	215	262	309
Gąbin	-	-	210	238	258
Łąck	-	-	253	308	308
Nowy Duninów	-	-	135	167	251
Radzanowo	-	-	242	316	352
Słupno	-	-	314	366	370
Stara Biała	-	-	277	335	341
Powiat m.Płock	-	-	363	370	390

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2017-2021

Punkty Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych przyjmuje bezpłatnie od właścicieli nieruchomości zamieszkałych z terenu Gminy / Miasta następujące rodzaje odpadów:

- papier,
- tworzywa sztuczne, opakowania wielomateriałowe, metal,
- szkło,

- meble i inne odpady wielkobarytowe,
- odpady ulegające biodegradacji i odpady zielone,
- zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny,
- opony o średnicy zewnętrznej do 100 cm, (wskazany limit 4 szt/na/rok)
- przeterminowane leki i chemikalia,
- zużyte baterie i akumulatory,
- żarówki, świetlówki.

Odsetek odpadów zebranych selektywnie w relacji do ogółu odpadów rośnie w ciągu ostatnich kilku lat. Najwyższy współczynnik w 2021 osiągnęła Gmina Słupno, gdzie blisko 50% odpadów stanowiły odpady zebrane selektywnie.

Tabela 37 Odpady zebrane selektywnie w relacji do ogółu odpadów

Nazwa	ogółem					z gospodarstw domowych				
	2017	2018	2019	2020	2021	2017	2018	2019	2020	2021
	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]
Bielsk	15,7	18,3	21,9	32,3	27,7	18,0	19,9	21,0	32,5	30,9
Gąbin	29,7	35,1	26,5	32,6	33,4	31,3	33,5	28,1	35,7	35,3
Łąck	29,7	35,9	34,6	42,6	43,0	32,2	41,7	39,7	44,2	43,2
Nowy Duninów	77,6	79,0	57,8	33,2	33,4	81,2	82,5	59,4	33,2	35,0
Radzanowo	20,1	22,8	21,0	35,0	29,5	21,8	25,1	23,7	37,9	32,9
Słupno	38,2	36,8	37,1	47,9	48,9	42,6	38,2	37,4	50,0	52,1
Stara Biała	27,2	28,7	29,3	39,1	38,3	30,3	30,1	29,9	42,4	42,7
Powiat m.Płock	18,4	20,0	20,5	34,6	35,2	21,2	22,0	20,6	36,5	40,8

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2017-2021

3.2.10. Gospodarka wodno-ściekowa

Na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka podstawowym źródłem zaopatrzenia w wodę dla potrzeb socjalno-bytowych są wody podziemne. Kontrolę w zakresie jakości wody przeznaczonej do spożycia sprawują akredytowane laboratoria. Woda dostarczana mieszkańcom musi spełniać wymagania jakościowe w zakresie bakteriologicznym i fizyko-chemicznym określonym w przepisach prawa.

Z roku na rok rośnie długość czynnej sieci wodociągowej na terenie Gmin należących do Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka. Szczegóły przedstawia tabela poniżej. Podobnie wygląda sytuacja w przypadku czynnych przyłączy do budynków.

Tabela 38 Długość czynnej sieci rozdzielczej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Nazwa	długość czynnej sieci rozdzielczej				
	2017	2018	2019	2020	2021
	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]
Bielsk	210,9	211,6	212,0	212,7	213,8

Gąbin	217,0	217,8	220,5	221,9	224,1
Łąck	102,7	102,7	103,4	103,6	103,6
Nowy Duninów	108,6	108,6	111,8	111,8	113,0
Radzanowo	200,0	201,0	210,0	200,3	201,5
Słupno	162,5	150,3	152,3	152,3	152,9
Stara Biała	195,0	196,0	197,5	199,0	200,6
Powiat m.Płock	287,3	285,6	293,9	299,4	303,4

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2017-2021

Najwyższy odsetek ludności korzystających z sieci wodociągowej znajduje się na terenie Stara Biała. W 2021 roku wynosił on: 98,3%. Szczegóły przedstawia tabela poniżej.

Tabela 39 Korzystający z instalacji sieci wodociągowej w % ogółu ludności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

	2017	2018	2019	2020	2021
Nazwa	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]
Bielsk	75,9	76,3	76,7	77,1	77,5
Gąbin	87,3	87,4	87,5	87,7	87,9
Łąck	93,0	93,2	93,2	93,3	93,4
Nowy Duninów	91,7	91,8	91,9	91,9	92,2
Radzanowo	93,4	92,9	93,5	94,0	94,2
Słupno	93,0	93,1	94,8	94,8	95,0
Stara Biała	98,1	98,2	98,2	98,2	98,3
Powiat m.Płock	96,4	96,4	96,4	96,4	96,5

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2017-2021

Z roku na rok rośnie również długość czynnej sieci kanalizacyjnej na terenie Gmin należących do Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka. Szczegóły przedstawia tabela poniżej. Podobnie wygląda sytuacja w przypadku czynnych przyłączy do budynków.

Tabela 40 Długość czynnej sieci kanalizacyjnej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Nazwa	długość czynnej sieci kanalizacyjnej				
	2017	2018	2019	2020	2021
	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]
Bielsk	15,4	15,6	35,1	35,5	35,5
Gąbin	21,4	21,4	21,5	21,5	21,5
Łąck	30,0	30,0	30,0	30,2	30,2
Nowy Duninów	46,2	51,4	57,4	57,4	62,7
Radzanowo	14,5	14,5	15,0	24,0	26,7
Słupno	100,6	102,8	103,0	103,0	103,5
Stara Biała	64,1	64,0	71,0	71,0	77,0
Powiat m.Płock	247,9	247,9	247,6	249,3	252,2

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2017-2021

Tabela 41 Przyłącza prowadzące do budynków mieszkalnych i zbiorowego zamieszkania Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Nazwa	przyłącza prowadzące do budynków mieszkalnych i zbiorowego zamieszkania				
	2017	2018	2019	2020	2021
	[szt.]	[szt.]	[szt.]	[szt.]	[szt.]
Bielsk	509	519	529	487	502
Gąbin	608	613	616	619	621
Łąck	454	428	430	456	462
Nowy Duninów	574	655	723	727	773
Radzanowo	210	204	220	406	459
Słupno	1 297	1 454	2 128	2 128	2 208
Stara Biała	1 811	1 808	1 963	1 991	2 164
Powiat m. Płock	4 655	4 716	4 532	4 554	4 613

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2017-2021

Najwyższy odsetek ludności korzystających z kanalizacji znajduje się na terenie Gminy Miasto Płock. W 2021 roku wynosił on: 90,6%. Szczegóły przedstawia tabela poniżej.

Tabela 42 Korzystający z instalacji kanalizacji w % ogółu ludności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Nazwa	2017	2018	2019	2020	2021
	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]
Bielsk	26,7	27,0	27,3	26,0	26,5
Gąbin	23,2	23,3	23,3	23,3	23,3
Łąck	46,1	45,3	45,4	46,1	46,3
Nowy Duninów	44,7	48,1	50,6	50,8	52,3
Radzanowo	13,9	13,7	14,2	20,0	21,6
Słupno	55,9	58,4	68,5	68,5	69,4
Stara Biała	58,1	58,1	60,1	60,4	62,3
Powiat m. Płock	90,7	90,7	90,6	90,6	90,6

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Dane za 2017-2021

3.2.11. Zasoby przyrodnicze

Obszar Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka zlokalizowany jest w malowniczym krajobrazie rzeki Wisły, jak również w sąsiedztwie lasów, jezior, co czyni ten obszar cennym pod względem przyrodniczo-turystycznym. Miasto Płock otoczone jest dwoma Parkami Krajobrazowymi – Brudzeńskim i Gostyńsko-Włocławskim. Dodatkowo obszar posiada dwa zespoły krajobrazowo-przyrodnicze, tj. jar rzeki Brzeźnicy, a także jar rzeki Rosicy. Obiekty cenione pod względem przyrodniczym, wskazane w centralnym rejestrze form ochrony przyrody to:

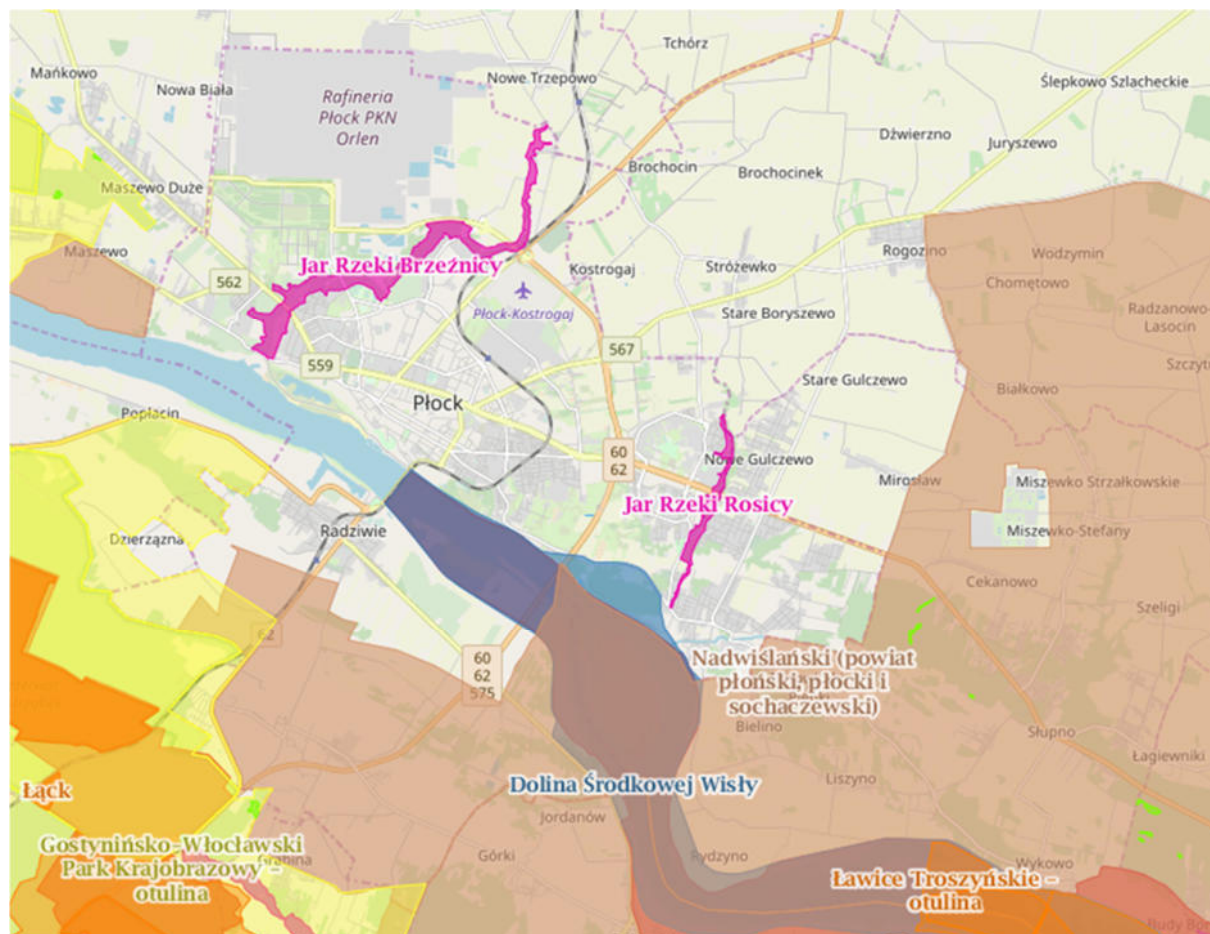
- Dąb szypułkowy „Wojciech”, wys. ok. 18m, ul. Zarieczna 6,
- Miłorząb chiński, wys. ok. 9m, ul. Jesienna,

- Robinia akacjowa, wys. ok. 8m, ul. Sienkiewicza 26,
- Surmia żółtokwiatowa, wys. ok. 9m, ul. Sienkiewicza 26,
- Dąb szypułkowy „Dąb Zygmunta Padlewskiego”, wys. ok. 18m, ul. Piłsudskiego 4,
- Dąb szypułkowy „Dąb Broniewskiego”, wys. ok. 19m, ul. Kościuszki 24,
- Dąb szypułkowy, wys. ok. 18m, w pobliżu ul. Teatralnej,
- Dąb szypułkowy, wys. ok. 21m, ul. Kościuszki 3,
- Platan klonolistny, wys. ok. 19m, w pobliżu Bazyliki Katedralnej i Muzeum Diecezjalnego,
- Kasztanowiec zwyczajny, wys. ok. 9m, w pobliżu ul. Swojskiej,
- Nadwiślański Obszar Chronionego Krajobrazu II,
- Jar Rzeki Brzeźnicy jako zespół przyrodniczo-krajobrazowy,
- Jar Rzeki Rosicy jako zespół przyrodniczo-krajobrazowy,
- Uroczyska Łąckie jako obszar natura 2000,
- Kampinowska Dolina Wisły jako obszar natura 2000,
- Dolina Środkowej Wisły jako obszar natura 2000.

Na rysunku poniżej przedstawiono rozmieszczenie chronionych obszarów na terenie miasta. Płock rozgranicza od strony zachodniej Jar Rzeki Brzeźnicy, który ze względu na swój bogaty charakter flory i fauny stanowi wartościowe miejsce pod względem turystyczno-przyrodniczym. Na jego obszarze możemy spotkać dziesiątki gatunków ptaków oraz ssaków. Flora zachwyca swoim dzikim charakterem, zarówno roślinami rodzimymi jak i pochodzenia obcego (jodła kalifornijska, świerk srebrny, kasztanowiec biały). Miasto od strony wschodniej przecina Jar Rzeki Rosicy. Warunki stworzone przez ten zespół przyrodniczo-krajobrazowy dały obszar bytowania wielu gatunkom kręgowców i bezkręgowców wodnych. Wiele gatunków ptaków znajduje tutaj idealne warunki do gniazdowania ze względu na dostępność gęstych krzewów, rzadkich drzewostanów czy skraju lasu. Na wspomnianym terenie zlokalizowano ponadto wiele ssaków i gryzoni (ryjówka aksamitna, jeż wschodni, królik europejski, kret europejski). Flora tego terenu jest bogata w zespół łągu olszowego, w mniejszej ilości łągu wierzbowo-topolowego, a w niektórych miejscach spotkać można zbiorowisko lasu grądowego i klonowego.

Obszary Natura 2000 zlokalizowane na terenie miasta dają szczególne warunki bytowania ptakom wodno-błotnym. Dodatkowo mają znaczenie jako szlak wędrówkowy dla ptaków migrujących - tworząc korytarze migracyjno-ekologiczne. Znaczna część gatunków wymienionych jest w I Załączniku Dyrektywy Ptasiej. Kompleks lasów, bagien i wód w Uroczyskach Łąckich tworzy rozległe stanowiska wielu gatunków roślin. W toni wodnej występują różne gatunki roślin owadożernych. Dominującymi siedliskami są naturalne

eutroficzne zbiorniki wodne, torfowiska przejściowe, trzęsawiska, a także lasy grądowe, łągi wierzbowe, topolowe, olszowe, a także dębowo-wiązowo-jesionowe. W II Dyrektywie Siedliskowej stwierdzono występowanie płazów: traszki grzebieniastej i kumaka nizinnego.



Rysunek 13 Rozmieszczenie przyrodniczych obszarów chronionych na terenie Płocka

Źródło: Geoserwis - Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, <https://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/>

4. Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu

Wizja określona w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka przewiduje, że Miejski Obszar Funkcjonalny Płocka to obszar bezpieczny i dostępny komunikacyjnie, wspierający aktywne podróże i efektywne rozwiązania dla transportu zbiorowego

W ramach planu przewidziano do realizacji:

- budowę spójnej sieci dróg rowerowych,
- wprowadzenie przyjaznych rozwiązań dla mikromobilności,
- zmianę organizacji ruchu zapewniającą płynną komunikację,
- rozwój transportu zbiorowego w MOF,
- działania zmniejszające emisję zanieczyszczeń z transportu,
- ograniczenie hałasu komunikacyjnego,
- rozwój błękitno-zielonej infrastruktury,
- budowę tras obwodowych i zewnętrznych Płocka,
- rozwój organizacji i współpracy na rzecz mobilności miejskiej w MOF.

Brak realizacji ww. przyczyni się do:

- na terenie Gminy Miasto Płock:
 - utrzymania się przywiązania do korzystania z samochodów osobowych jako podstawowego/jedynego środka transportu,
 - zachowania niewystarczającej ilości rozwiązań wspierających ruch rowerowy w samym centrum miasta,
 - obniżenia zainteresowania usługami komunikacji miejskiej,
 - zwiększania natężenia hałasu komunikacyjnego spowodowanego lokalizacją dróg o dużym natężeniu ruchu oraz linii kolejowej,
 - zachowania braku porządku w przestrzeni miasta, poprzez zajęcie jej w dużej mierze przez zaparkowane samochody (duża liczba miejsc parkingowych), które parkując zajmują również chodniki,
 - zmniejszania się przestrzeni miejskiej przeznaczonej dla ruchu pieszego i rowerowego,
 - zachowania niskiej jakościowo i ograniczonej oferty międzymiastowej transportu autobusowego,
 - zachowania mało rozbudowanej oferty transportu kolejowego, która jest ograniczona tylko do 1 linii,
 - braku działań edukacyjnych w zakresie zrównoważonej mobilności,

- rosnącego wskaźnika motoryzacji, który spowoduje coraz większą presję transportu samochodowego,
- regresu transportu publicznego prowadzący do likwidacji lub ograniczania połączeń autobusowych;
- na terenie pozostałej części MOF Płocka:
 - zachowania niewystarczającej ilości dróg rowerowych przy głównych drogach na terenie gmin, w szczególności prowadzących do Płocka,
 - postępującego rozproszenia zabudowy, zwiększającego problemy komunikacyjne,
 - braku zintegrowanego systemu transportu zbiorowego, powodujący niską dostępność transportową niektórych gmin,
 - zachowania zbyt małej ilości chodników i ciągów pieszych,
 - brak działań edukacyjnych w zakresie zrównoważonej mobilności,
 - rosnącego wskaźnika motoryzacji, który spowoduje coraz większą presję transportu samochodowego,
 - regres transportu publicznego prowadzący do likwidacji lub ograniczania połączeń autobusowych.

Reasumując, brak realizacji założeń określonych w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka spowoduje w dłuższej perspektywie pogorszenie się stanu środowiska na terenie miasta.

5. Istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu

Rozdział obejmuje zagadnienia dotyczące problemów ochrony środowiska istotnych z punktu widzenia realizacji dokumentu pn. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka. Najważniejsze problemy ochrony środowiska wpływające na realizację planu to:

- Hałas drogowy,
- Zanieczyszczenie powietrza,
- Zmiany klimatu,
- Degradacja środowiska wodnego,
- Degradacja powierzchni ziemi i krajobrazu.

Główne zagrożenia klimatyczne w Płocku to wzrost wartości i liczby dni z temperaturą maksymalną powietrza, wzrost częstości występowanie fal upałów, występowanie deszczy nawalnych, występowanie powodzi od strony rzek, wzrost koncentracji zanieczyszczeń powietrza.

W Płocku w ramach miejskiego planu adaptacji do zmian klimatu (MPA) wskazano, że istotną rolę powinny odgrywać następujące działania adaptacyjne: wymiana taboru komunikacji miejskiej, rozbudowa ścieżek rowerowych, zwiększenie ilości stacji roweru publicznego w Płocku, doposażanie służb ratowniczych w odpowiedni sprzęt i szkolenia z uwzględnieniem zmian klimatycznych, wzmocnienie współpracy i komunikacji pomiędzy samorządami, wdrażanie elastycznych godzin pracy jako reakcja na ekstremalne warunki meteorologiczne, sprzątanie i czyszczenie (na mokro) ulic z pyłu i zanieczyszczeń, działania edukacyjne zachęcające do korzystania z transportu publicznego.

Wpływ na stan czystości powietrza atmosferycznego na terenie obszaru ma również emisja liniowa ze źródeł mobilnych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych.

Na terenie MOF dominują obszary o wysokim i bardzo wysokim poziomie zagrożenia występowaniem susz, szczególnie na terenach gmin Łąck, Nowy Duninów i Gąbin. Najbardziej zagrożone powodzią są tereny gmin: Słupno, Nowy Duninów i Gąbin.

Największym problemem w zakresie transportu w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń jest: prędkość pojazdów, zły stan techniczny pojazdów, brak płynności ruchu pojazdów, duża ilość pojazdów ciężkich, zły stan techniczny nawierzchni dróg i nieodpowiednia struktura drogi.

Działania adaptacyjne dotyczą głównie ograniczenia emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych, które sprowadzają się do rozwoju transportu rowerowego, w tym rozbudowy spójnego systemu dróg i ścieżek rowerowych oraz budowy, przebudowy i utwardzania dróg i poboczy oraz opracowania dokumentacji projektowych. Niezwykle ważne jest również prowadzenie inwestycji drogowych ograniczających emisję hałasu (m.in. „ciche” nawierzchnie, ekrany akustyczne).

Tabela 43 Problemy ochrony środowiska

OBSZAR PROBLEMOWY	ZIDENTYFIKOWANE PROBLEMY ŚRODOWISKOWE	
	GMINA MIASTO PŁOCK	POZOSTAŁE OBSZARY MOF PŁOCKA
KLIMAT	- wzrost wartości i liczby dni z temperaturą maksymalną powietrza, - wzrost częstości występowanie fal upałów, - występowanie deszczy nawalnych, - występowanie powodzi od strony rzek, - wzrost koncentracji zanieczyszczeń powietrza.	- dominacja obszarów o wysokim i bardzo wysokim poziomie zagrożenia występowania susz, - obszary z występującym zagrożeniem powodziowym
POWIETRZE	- prędkość pojazdów, zły stan techniczny pojazdów, brak płynności ruchu pojazdów, duża ilość pojazdów ciężkich, zły stan techniczny nawierzchni dróg i nieodpowiednia struktura drogi, które mają wpływ na wysoką emisję zanieczyszczeń z sektora transportu, - średni stan taboru wykorzystywanego do komunikacji miejskiej – wysoka emisja z tego sektora, - wysoka emisja liniowa ze źródeł mobilnych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych	prędkość pojazdów, zły stan techniczny pojazdów, brak płynności ruchu pojazdów, duża ilość pojazdów ciężkich, zły stan techniczny nawierzchni dróg i nieodpowiednia struktura drogi, które mają wpływ na wysoką emisję zanieczyszczeń z sektora transportu
GLEBA	utrata terenów leśnych	utrata terenów leśnych stanowiących główny potencjał
PRZYRODA I KRAJOBRAZ	- obniżenie się zdrowotności lasów i obszarów zielonych, - pogarszanie się warunków klimatycznych, wodnych i funkcji rekreacyjnych lasów stanowiących główny potencjał	- obniżenie się zdrowotności lasów i obszarów zielonych, - spadek produktywności lasów - pogarszanie się warunków klimatycznych, wodnych i funkcji rekreacyjnych lasów stanowiących główny potencjał

ZABYTKI I DOBRA MATERIALNE	– degradowanie istniejących zabytków na terenie miasta poprzez zanieczyszczenia wynikające z braku ograniczenia nadmiernej emisji z transportu	– degradowanie istniejących zabytków na terenie miasta poprzez zanieczyszczenia wynikające z braku ograniczenia nadmiernej emisji z transportu
---	--	--

Źródło: Opracowanie własne

6. Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym

Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu przedstawia tabela poniżej.

Tabela 44 Cele spójne z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka

Rodzaj dokumentu	Nazwa dokumentu	Cele spójne z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka
dokumenty międzynarodowe	Zielona Księga – W kierunku nowej kultury mobilności w mieście	Główne cele wskazane w dokumencie to: – Propagowanie chodzenia pieszo i jazdy na rowerze, – Optymalizacja korzystania z prywatnych samochodów, – Bardziej bezpieczna i niezawodna infrastruktura, – Bezpieczniejsze pojazdy, – Edukacja społeczna,
	Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu	Za główne cele do osiągnięcia, dokument stawia integrację i ujednolicenie transportu w Europie, znaczne zmniejszenie emisji CO ₂ poprzez rozwój nowoczesnych technologii produkcji silników oraz zwiększenie aktywizacji bardziej ekologicznych i wydajniejszych środków transportu, czyli kolejowego oraz wodnego.
	Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu	Dokument „Strategia Europa 2020” jest dziesięcioletnią strategią Unii Europejskiej, zapoczątkowaną w 2010 r., na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia. Dla oceny postępów realizacji założeń strategii przyjęto w niej pięć głównych celów dla całej UE do osiągnięcia do 2020 r., obejmujących: – Zatrudnienie; – Badania i rozwój; – Zmiany klimatu i zrównoważone wykorzystanie energii; – Edukację; – Integrację społeczną i walkę z ubóstwem.
	Plan działania na rzecz mobilności w miastach	Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności wskazuje, że wśród najważniejszych celów przyszłej unijnej polityki transportowej musi znaleźć się zapewnienie, że: – unijny system transportu stanie się odporny na przyszłe kryzysy, – mobilność w Europie będzie opierać się na wydajnym i wzajemnie połączonym systemie transportu multimodalnego,

Rodzaj dokumentu	Nazwa dokumentu	Cele spójne z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka
		– transformacja cyfrowa stanie się niezbędnym czynnikiem napędowym modernizacji całego systemu, – mobilność będzie dostępna i przystępna cenowo dla wszystkich. Zgodnie ze strategią wszystkie rodzaje transportu mają stać się bardziej zrównoważone, a ekologiczne alternatywy powszechnie dostępne. Według planów do 2030 roku przewóz pasażerów na odległości do 500 km ma być neutralny klimatycznie, a na drogach UE spotkamy co najmniej 30 milionów bezemisyjnych samochodów. W roku 2050 niemal cały transport kołowy ma osiągnąć zerową emisję CO₂.
	Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - Nowe unijne ramy mobilności miejskiej	Przejście na bezpieczną, dostępną, sprzyjającą włączeniu społecznemu, inteligentną, odporną i bezemisyjną mobilność miejską wymaga wyraźnego skupienia się na mobilności aktywnej, zbiorowej i współdzielonej opartej na rozwiązaniach niskoemisyjnych i bezemisyjnych. Wymaga to zatem wzmożonych i przyspieszonych działań oraz nowych inwestycji, przy czym należy zwrócić szczególną uwagę na transport publiczny, multimodalność i infrastrukturę służącą aktywnej mobilności. Można to osiągnąć poprzez wzmocnienie istniejących narzędzi i uzupełnienie ich o nowe. W oparciu o dogłębną analizę w niniejszej sekcji przedstawiono nowe ramy UE dotyczące mobilności miejskiej, które mają wspierać państwa członkowskie, regiony, miasta i inne zainteresowane strony w dokonywaniu niezbędnych transformacji. Cele założone w polityce: – Wzmocnione podejście do węzłów miejskich TEN-T, – Wzmocnione podejście do planów zrównoważonej mobilności miejskiej i planów zarządzania mobilnością, – Monitorowanie postępów – wskaźniki zrównoważonej mobilności miejskiej, – Atrakcyjne usługi transportu publicznego, wspierane przez podejście multimodalne i cyfryzację, – Mobilność zdrowsza i bezpieczniejsza: ponowne skoncentrowanie się na chodzeniu pieszo, jeżdżeniu rowerem i mikromobilności, – Logistyka bezemisyjnego miejskiego transportu towarowego oraz dostawa na „ostatniej mili”, – Cyfryzacja, innowacyjność i nowe usługi w zakresie mobilności, – Ku neutralnym dla klimatu miastom: odporny, przyjazny dla środowiska i energooszczędny transport miejski,

Rodzaj dokumentu	Nazwa dokumentu	Cele spójne z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka
		– Zwiększanie świadomości i budowanie zdolności. Wskazuje kierunki działań w celu niedopuszczenia do negatywnego scenariusza zmian klimatycznych. Zmiana klimatu i degradacja środowiska stanowią zagrożenie dla Europy i reszty świata. Aby sprostać tym wyzwaniom Europejski Zielony Ład ma pomóc przekształcić UE w nowoczesną, zasobooszczędną i konkurencyjną gospodarkę: – która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto, – w której nastąpi oddzielenie wzrostu gospodarczego od zużycia zasobów, – w której żadna osoba ani żaden region nie pozostaną w tyle. Najważniejszą propozycją Zielonego Ładu jest uchwalenie wiążącego celu neutralności klimatycznej do 2050 roku. Planowanie, rozwijanie i użytkowanie transeuropejskich sieci transportowych przyczynia się do osiągnięcia głównych celów Unii, zawartych między innymi w strategii „Europa 2020” oraz w białej księdze Komisji zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu” – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (zwanej dalej „białą księgą”), takich jak sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego i wzmocnienie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej. Ich szczegółowe cele obejmują również zapewnienie niezakłóconego, bezpiecznego i zrównoważonego przepływu osób i towarów, zapewnienie dostępności i łączności wszystkich regionów Unii oraz przyczynienie się do dalszego rozwoju gospodarczego i konkurencyjności w perspektywie globalnej. Te szczegółowe cele należy osiągnąć poprzez ustanowienie wzajemnych połączeń i interoperacyjności pomiędzy krajowymi sieciami transportowymi w sposób zasobooszczędny i zrównoważony. Przykładowo, interoperacyjność kolei można wzmocnić dzięki innowacyjnym rozwiązaniom mającym na celu poprawę kompatybilności między systemami, takim jak urządzenia pokładowe i sploty torów kolejowych.
dokumenty krajowe	Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności	W ramach strategii przewidziano jeden cel spójny z założeniami projektu dokumentu. Jest nim: Cel 9 - Zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego. Przewiduje ona następujące kierunki działań: – Sprawna modernizacja, rozbudowa i budowa zintegrowanego systemu transportowego,

Rodzaj dokumentu	Nazwa dokumentu	Cele spójne z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka
		– Zmiana sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym, – Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, – Udrożnienie obszarów miejskich i metropolitalnych.
	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030	Cel główny: Efektywne wykorzystanie endogenicznych potencjałów terytoriów i ich specjalizacji dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju kraju, co tworzyć będzie warunki do wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym osiągnięciu spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym, przestrzennym. Cel szczegółowy: Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym i przestrzennym - Infrastruktura wspierająca dostarczanie usług publicznych. Interwencja w zakresie transportu ma na celu m.in. uzupełnienie braków w wyposażeniu infrastrukturalnym, poprawa dostępności transportowej, poprawa jakości świadczenia usług publicznych.
	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku	Głównym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności transportowej i poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz efektywność sektora transportowego poprzez stworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego oraz przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, globalnym a także europejskim. Cele szczegółowe: 1: budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce; 2: poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym; 3: zmiany w indywidualnej zbiorowej mobilności; 4: poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów; 5: ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko; 6: poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe. Wyzwaniem dla Polski jest zatem budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce oraz zrównoważone kształtowanie połączeń infrastrukturalnych z uwzględnieniem obszarów o niższej dynamice rozwoju i włączenie ich jako pełnoprawnych elementów krajowej i europejskiej sieci transportu. Spójna sieć dróg i kolei, rozwinięta sieć lotnisk, portów morskich i dróg wodnych śródlądowych oraz zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności, a także wzrost poziomu innowacyjności oraz cyfryzacji sektora transportu i

Rodzaj dokumentu	Nazwa dokumentu	Cele spójne z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka
	Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025	rozwój systemów transportu publicznego pozwoli na pełne wykorzystanie potencjału polskiej gospodarki, edukacji, nauki i kultury. Głównym zadaniem polityki transportowej państwa powinno więc być wsparcie samorządów miast w realizacji polityki zrównoważonego rozwoju, odwrócenie niekorzystnych tendencji w przekształceniach przestrzennych oraz w rozwoju systemów transportowych i podtrzymanie zmian korzystnych. Przyjmuje się następujące podstawowe instrumenty polityki państwa w odniesieniu do transportu w miastach: – wprowadzenie obowiązku formułowania polityki transportowej (jako uchwał) na różnych poziomach struktur samorządowych (szczególnie dla dużych miast i dla obszarów metropolitalnych), – wprowadzenie obowiązku analiz ruchowych i parkingowych, – promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemów transportowych, – promowanie i wspomaganie w dużych miastach roli transportu szynowego w tym w szczególności kolei i tramwaju, – wspieranie demonopolizacji rynku usług przewozowych we wszystkich rodzajach transportu publicznego, – promowanie i wspieranie działań technicznych, organizacyjnych, prewencyjnych i propagandowo-wychowawczych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, – promowanie roweru jako ekologicznego środka transportu, – promowanie rozwiązań zmniejszających uciążliwość ruchu ciężarowego – tworzenie wymogów i zachęt dla dostosowywania systemów transportowych miast do potrzeb niepełnosprawnych użytkowników, – promowanie innowacyjnych rozwiązań technicznych, – podejmowanie inicjatyw legislacyjnych własnych oraz na wnioski samorządów lokalnych, w tym doskonalenie regulacji prawnych dotyczących płatnego parkowania oraz stworzenie regulacji dopuszczających wprowadzanie opłat za wjazd do wybranych obszarów miasta lub za korzystanie z wybranych elementów infrastruktury. – tworzenie i upowszechnianie standardów technicznych i promowanie dobrych rozwiązań technicznych. – wspieranie i upowszechnianie działań prowadzących do zarządzania mobilnością w sensie skłaniania do rezygnacji z niekoniecznych podróży samochodowych i wykonywania ich „przyjaznymi”

Rodzaj dokumentu	Nazwa dokumentu	Cele wspólne z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka
		– środowisku środkami podróżowania.
	Krajowa Polityka Miejska 2030	Polityka miejska w Polsce koncentruje się na działaniach i instrumentach zorientowanych terytorialnie, które odpowiadają aktualnym wyzwaniom stojącym przed miastami, w tym m.in. demograficznym i klimatycznym.
	Umowa Partnerstwa 2021-2027	W zakresie transportu w Projekcie Umowy Partnerstwa wskazany został Cel Polityki 3 – „Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności i udoskonaleniu regionalnych połączeń teleinformatycznych”. Osiągnięcie celu zakłada się poprzez realizację następujących działań: – Udoskonalanie sieci połączeń cyfrowych; – Rozwój zrównoważonej, inteligentnej, bezpiecznej i intermodalnej sieci TEN-T odpornej na zmianę klimatu; – Rozwój zrównoważonej, inteligentnej i intermodalnej mobilności odpornej na zmianę klimatu na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawa dostępu do sieci TEN-T i mobilności transgranicznej; – Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej.
dokumenty regionalne	Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+	Najważniejsze wyzwania województwa w zakresie transportu wpisują się w obszar: DOSTĘPNOŚĆ, w ramach którego przewidziano następujące wyzwania: – zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa województwa, zwłaszcza transportem publicznym – znaczenie niskoemisyjnego transportu zbiorowego, transportu rowerowego i ruchu pieszego – w systemie transportowym – jakość infrastruktury transportowej oraz taboru dbałość o ład przestrzenny W ramach Strategii przewidziano 3 kierunki działań w odniesieniu do transportu: – Zwiększenie dostępności transportowej i spójności przestrzennej regionu oraz udziału środków transportu przyjaznych dla środowiska, mieszkańców i przestrzeni, – Rozwój uporządkowanej sieci osadniczej, sprzyjającej wykorzystaniu transportu zbiorowego i ruchowi niezmotoryzowanemu, – Udrożnienie systemu tranzytowego i ograniczenie ruchu tranzytowego na pozostałych trasach
	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego przewiduje postulaty dotyczące rozwoju w następujących zakresach: – modyfikację układu korytarzy sieci TEN-T,

Rodzaj dokumentu	Nazwa dokumentu	Cele spójne z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka
		– rozbudowę sieć kolejowej w zakresie budowy i przebudowy nowych i istniejących linii, – rozbudowę sieć dróg krajowych, a w szczególności: ○ przebudowę autostrady A2, ○ budowę obwodnic, – rozbudowę sieć dróg wojewódzkich, – podejmowanie działań organizacyjnych w transporcie publicznym dla podmiotów realizujących politykę transportową w województwie – poprawę spójności tras oraz warunków sprzyjających poprawie bezpieczeństwa i rozwojowi komunikacji rowerowej, – ochronę środowiska i zasobów przyrody, w tym udokumentowanych złóż kopalin, – modernizację infrastruktury lotniczej, w tym modernizacja infrastruktury lotniskowej w Płocku wraz z budową utwardzonego pasa startowego
	Regionalny Plan Transportowy Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku	Wyznacznikiem kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie mazowieckim jest zasada zrównoważonego rozwoju, stanowiąca podstawę kształtowania polityki transportowej. Regionalny Plan Transportowy Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku zakłada, że celem głównym dla województwa jest: – DOSTĘPNE I MOBILNE MAZOWSZE Cele strategiczne to: – Dostępny dla wszystkich, spójny i nowoczesny system transportowy – Niskoemisyjny system transportowy Cele spójne z Planem Zrównoważonej mobilności to przed wszystkich realizowane w ramach celu strategicznego Niskoemisyjny system transportowy: – Zwiększenie liczby osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego i podróży zeroemisyjnych (niezmotoryzowanych), – Zwiększenie udziału paliw alternatywnych w transporcie.
	Program ochrony Środowiska dla Województwa Mazowieckiego do 2030 r.	Jako cel nadrzędny przyjęto: Ochronę środowiska naturalnego na Mazowszu z zachowaniem zasad zrównoważonego rozwoju, jako podstawę poprawy jakości życia mieszkańców regionu. Ponadto wyznaczono następujące obszary priorytetowe: I. Poprawa jakości środowiska. II. Racjonalne wykorzystanie zasobów naturalnych.

Rodzaj dokumentu	Nazwa dokumentu	Cele spójne z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka
	Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027	III. Ochrona Przyrody. IV. Poprawa bezpieczeństwa ekologicznego. V. Edukacja ekologiczna. <u>Priorytet FEMA.03 Fundusze Europejskie na rozwój mobilności miejskiej na Mazowszu</u> Cel Polityki CP2 - Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna i przechodząca w kierunku gospodarki zeroemisyjnej oraz odporna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetycznej, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, łagodzenia zmian klimatu i przystosowania się do nich, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem, oraz zrównoważonej mobilności miejskiej Realizowane działania: – Działanie FEMA.03.01 Mobilność miejska, typy projektów: ○ Infrastruktura rowerowa i piesza, ○ Ekologiczny i konkurencyjny transport publiczny, ○ Budowa i przebudowa infrastruktury transportu publicznego. ○ Przygotowanie i aktualizacja planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP). – Działanie FEMA.03.02 Mobilność miejska w ZIT WOF i MSIT, typy projektów: ○ Infrastruktura rowerowa i piesza, ○ Ekologiczny i konkurencyjny transport publiczny, ○ Budowa i przebudowa infrastruktury transportu publicznego. ○ Przygotowanie i aktualizacja planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP). <u>Priorytet FEMA.04 Fundusze Europejskie dla lepiej połączonego i dostępnego Mazowsza</u> Cel Polityki CP3 - Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności Realizowane działania: – Działanie FEMA.04.01 Transport regionalny i lokalny, typy projektów: ○ Budowa i przebudowa dróg wojewódzkich, poprawiających dostępność do sieci TEN-T, obwodnic odciążających miasta od ruchu samochodowego, w szczególności tranzytowego, w tym inwestycje na rzecz poprawy bezpieczeństwa na tych drogach, ○ Budowa i przebudowa dróg powiatowych i gminnych. ○ Budowa, przebudowa, modernizacja linii kolejowych, ○ Tabor kolejowy – zakup lub modernizacja,

Rodzaj dokumentu	Nazwa dokumentu	Cele spójne z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka
		○ Budowa zapleczy utrzymaniowo-naprawczych dla taboru kolejowego, ○ Zakup taboru dla pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego wraz z budową infrastruktury ładowania/tankowania.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie dokumentów źródłowych

6.1. Pozostałe dokumenty dotyczące zadań z zakresu mobilności miejskiej

6.1.1. Plan rozwoju elektromobilności w Polsce

Plan rozwoju elektromobilności w Polsce jest odpowiedzią na zmieniające się trendy w motoryzacji, które wpływają na kształt i rozwój gospodarki. Przewidywane scenariusze zakładają stały wzrost zainteresowania samochodami elektrycznymi, które na przestrzeni kilkudziesięciu lat będą wypierać z rynku tradycyjne pojazdy spalinowe. Cele jakie przedstawiono w dokumencie dotyczą:

- Stworzenia warunków dla rozwoju elektromobilności Polaków (budowa infrastruktury szybkiego ładowania na terenie całego kraju, dostęp do centrum miast wyłącznie samochodów elektrycznych, ulgi dla samochodów z określoną normą emisji spalin);
- Rozwoju przemysłu elektromobilności (rozwój innowacyjnych technologii, wsparcie uczelni w zakresie rozwoju elektromobilności, programy rządowe wspierające inwestycje w nowe technologie);
- Stabilizacji sieci elektroenergetycznej (kreowanie nawyków konsumentów poprzez zróżnicowanie cen zachęcające do korzystania ze specjalnych taryf, dostosowanie stanu technicznego infrastruktury sieciowej do dynamicznych potrzeb rynku, budowa inteligentnych sieci).

6.1.2. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych

Pojęcie elektromobilności określa wszystkie zagadnienia związane z zastosowaniem pojazdów z napędem elektrycznym (ang. electric vehicles, w skrócie EV). Najważniejszym dokumentem, który określa uwarunkowania i zasady dostosowania systemu energetycznego w zakresie elektromobilności określa ustawa z dnia 11 stycznia 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. 2019 poz. 1124).

Wyżej wymieniona ustawa określa:

- zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury służącej do wykorzystania paliw alternatywnych w transporcie, w tym wymagania techniczne, jakie ma spełniać ta infrastruktura;
- obowiązki podmiotów publicznych w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych;
- obowiązki informacyjne w zakresie paliw alternatywnych;
- warunki funkcjonowania stref czystego transportu;
- krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz sposób ich realizacji.

Zgodnie z art. 3. Ust. 1. ustawy operator ogólnodostępnej stacji ładowania gwarantuje spełnienie następujących zasad:

- w ogólnodostępnej stacji ładowania prowadzić musi działalność co najmniej jeden dostawca usługi ładowania;
- zapewnienie przeprowadzenia przez Urząd Dozoru Technicznego, badań ogólnodostępnej stacji ładowania;
- zapewnienie bezpiecznej eksploatację ogólnodostępnej stacji ładowania;
- wyposażyć stację w odpowiednie oprogramowanie;
- każdy punkt ładowania zainstalowany w ogólnodostępnej stacji ładowania, wyposażony jest w system pomiarowy umożliwiający pomiar zużycia energii elektrycznej i przekazywanie danych pomiarowych z tego systemu do systemu zarządzania stacją ładowania w czasie zbliżonym do rzeczywistego;
- zawarcie umowy o świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej, o której mowa w art. 5 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania oraz świadczenia usług ładowania – jeżeli stacja ładowania jest przyłączona do sieci dystrybucyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne;
- przekazywanie operatorowi systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, dostawcy usług ładowania i sprzedawcy energii elektrycznej, który zawarł umowę sprzedaży energii elektrycznej z dostawcą usług ładowania prowadzącym działalność na tej stacji, dane dotyczące ilości zużytej energii elektrycznej odrębnie na świadczenie usług ładowania oraz na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania;
- zawarcie umowy sprzedaży energii elektrycznej na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania;
- rozliczanie strat energii elektrycznej wynikające z funkcjonowania stacji ładowania;

- udostępnianie w ogólnodostępnej stacji ładowania informacje dotyczące zasad korzystania z tej stacji oraz instrukcję jej obsługi;
- zapewnienie dostawcom usług ładowania, na zasadach równoprawnego traktowania, dostęp do ogólnodostępnej stacji ładowania;
- uzgodnienia z organem zarządzającym ruchem na drogach liczbę możliwych do wyznaczenia stanowisk postojowych przy ogólnodostępnych stacjach ładowania w przypadkach, o których mowa w art. 12b ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2068 oraz z 2019 r. poz. 698 i 730).

Obecnie dostępne jest pięć rodzajów wtyczek stacji ładowania:

- CHAdeMO/TYP 4,
- TYPE 2/CSS Combo 2,
- Tesla Charging Conector,
- TYPE 1/ CCS Combo 1,
- Type 3 / EV Plug Alliance / Scame.

7. Przewidywane znaczące oddziaływania

7.1. Oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne

W prognozie przeanalizowany został możliwy wpływ poszczególnych kierunków działań na komponenty środowiska. Do oceny kierunków działań wykorzystano następujące rodzaje oddziaływań:

- ze względu na charakter oddziaływania:
 - pozytywne,
 - neutralne,
 - negatywne,
 - pozytywne i negatywne,
- ze względu na typ oddziaływania:
 - bezpośrednie,
 - pośrednie,
 - wtórne,
 - skumulowane,
- ze względu czas oddziaływania:
 - krótkoterminowe,
 - średnioterminowe,
 - długoterminowe,
 - stałe,
 - chwilowe.

Oznaczenia wykorzystane w ocenie oddziaływania przedstawia tabela poniżej.

Tabela 45 Oznaczenia wykorzystane w ocenie oddziaływania

ze względu na charakter oddziaływania	+	pozytywne
	0	neutralne
	-	negatywne
	+/-	pozytywne i negatywne
ze względu na typ oddziaływania	POŚR	pośrednie
	BEZP	bezpośrednie
	WTÓR	wtórne
	SKUM	skumulowane
ze względu czas oddziaływania	KR	krótkoterminowe
	SR	średnioterminowe
	DŁ	długoterminowe
	ST	stałe
	CHW	chwilowe

Źródło: Opracowanie własne

**Prognoza oddziaływania na środowisko
projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego
Płocka**

Tabela 46 Ocena oddziaływania na komponenty środowiska

Cel strategiczny	Cel operacyjny	Kierunek działań	Oddziaływanie											
			RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA	LUDZIE	ZWIERZĘTA	ROŚLINY	WODA	POWIETRZE	POWIERZCHNIA ZIEMI	KRAJOBRAZ	KLIMAT	ZASOBY NATURALNE	ZABYTKI	DOBRA MATERIALNE
A. Wsparcie dla mikromobilności	A1. Budowanie spójnej sieci dróg rowerowych	A1.1. Budowa kładki rowerowej przez rzekę Wisłę - Most im. Legionów Józefa Piłsudskiego w Płocku	0	+	0	-	0	+	0	0	+	+	+	+
		A1.2. Umożliwienie przejazdu rowerów wzdłuż Trasy obwodowej Płocka	0	+	0	-	0	+	0	0	+	+	+	+
		A1.3. Droga rowerowa wzdłuż ul. Dobrzyńskiej i al. Floriana Kobylińskiego w Płocku	0	+	0	-	0	+	0	0	+	+	+	+
		A1.4. Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Wyszogrodzkiej do granic Płocka	0	+	0	-	0	+	0	0	+	+	+	+
		A1.5. Budowa ścieżki rowerowej Płock (granica miasta) – Soczewka	0	+	0	-	0	+	0	0	+	+	+	+
		A1.6. Budowa ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 2976W Zofiówka - Wincentów - Korzeń	0	+	0	-	0	+	0	0	+	+	+	+
		A1.7. Program budowy ścieżek rowerowych na terenie Powiatu Płockiego i programy gminne	0	+	0	-	0	+	0	0	+	+	+	+
		A1.8. Rozbudowa ul. Witolda Zglenickiego wraz z budową drogi rowerowej	0	+	0	-	0	+	0	0	+	+	+	+
		A1.9. Budowa ul. Przemysłowej wraz ze ścieżką rowerową w kierunku północnym	0	+	0	-	0	+	0	0	+	+	+	+
		A1.10. Budowa pozostałych dróg rowerowych uzupełniających sieć MOF Płocka	0	+	0	-	0	+	0	0	+	+	+	+
		A1.11. Budowa ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 2975W Dobrzyków – Załdierz	0	+	0	-	0	+	0	0	+	+	+	+
		A1.12. Rozbudowa drogi powiatowej nr 2935W Rogozino - Blichowo - Bulkowo	0	+	0	-	0	+	0	0	+	+	+	+

**Prognoza oddziaływania na środowisko
projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego
Płocka**

Cel strategiczny	Cel operacyjny	Kierunek działań	Oddziaływanie											
			RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA	ŁUDZIE	ZWIERZĘTA	ROŚLINY	WODA	POWIETRZE	POWIERZCHNIA ZIEMI	KRAJOBRAZ	KLIMAT	ZASOBY NATURALNE	ZABYTKI	DOBRA MATERIALNE
		polegająca na budowie ścieżki rowerowej na odcinku Rogozino – Radzanowo		BEZP		BEZP		POŚR			POŚR	POŚR	POŚR	POŚR
		A1.13. Budowa ścieżki rowerowej w ciągu drogi powiatowej nr 2908W Srebrna – Draganie	0	+ ST BEZP	0	- CHW BEZP	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
		A1.14. Budowa ciągu pieszo-rowerowego w pasie DW 567 od ronda w Rogozinie do ul. Imielnickiej	0	+ ST BEZP	0	- CHW BEZP	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
		A2.1. Rozwój mobilności współdzielonej np. Płocki Rower Miejski	0	+ ST BEZP	0	- CHW BEZP	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
	A2. Wprowadzanie przyjaznych rozwiązań dla mikromobilności	A2.2. Utworzenie miejsc parkowania dla mikromobilności, w szczególności opracowanie planu sytuowania ramek rowerowych	0	+ ST BEZP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		A2.3. Separacja ruchu rowerowego od pieszego na al. Stanisława Jachowicza. Likwidacja miejsc postojowych i budowa chodnika	0	+ ST BEZP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		A3.1. Modernizacja przejazdów rowerowych, brak uskoków przy krawężnikach	0	+ ST BEZP	0	- CHW BEZP	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
	A3. Modernizacja istniejącej infrastruktury pieszej i rowerowej poprzez likwidację barier architektonicznych	A3.2. Naprawy chodników	0	+ ST BEZP	0	- CHW BEZP	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
		A3.3. Poszerzanie chodników i dróg rowerowych w miejscach problematycznych	0	+ ST BEZP	0	- CHW BEZP	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
		A3.4. Uzupełnienia brakujących fragmentów chodników wraz z modernizacją przejść dla pieszych	0	+ ST BEZP	0	- CHW BEZP	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
A4. Obszary zurbanizowane przyjazne dla mikromobilności, nowa organizacja		A4.1. Wprowadzenie włączeń do ruchu na skrzyżowaniach miejskich	0	+ ST BEZP	0	- CHW BEZP	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
		A4.2. Brak dyskryminacji mikromobilności w ramach sygnalizacji	0	+ ST	0	- CHW	0	+ ST	0	0	+ ST	+ ST	+ ST	+ ST

Prognoza oddziaływania na środowisko
projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego
Płocka

Cel strategiczny	Cel operacyjny	Kierunek działań	Oddziaływanie											
			RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA	ŁUDZIE	ZWIERZĘTA	ROŚLINY	WODA	POWIERTRZE	POWIERZCHNIA ZIEMI	KRAJOBRAZ	KLIMAT	ZASOBY NATURALNE	ZABYTKI	DOBRA MATERIALNE
	ruchu zapewniająca płynną komunikację	światłowej - aktualizacja programów na skrzyżowaniach		BEZP		BEZP		POŚR			POŚR	POŚR	POŚR	POŚR
		A4.3. Zapewnienie przejazdów rowerowych wzdłuż ul. Tumskiej	0	+ ST BEZP	0	- CHW BEZP	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
		A4.4. Ograniczenia fizyczne chroniące drogi pieszce i rowerowe	0	+ ST BEZP	0	- CHW BEZP	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
		A4.5. Priorytet dla transportu pieszego i rowerowego w śródmieściu miasta	0	+ ST BEZP	0	- CHW BEZP	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
		A4.6. Zapewnienie przejazdów rowerowych w problematycznych miejscach	0	+ ST BEZP	0	- CHW BEZP	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
		A4.7. Wprowadzenie organizacji ruchu i oznakowania umożliwiającego płynną komunikację	0	+ ST BEZP	0	- CHW BEZP	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
	A5. Bezpieczeństwo dla NURD oraz wdrażanie rekomendacji w zakresie BRD	A5.1. Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg objazdowych i tras obwodowych	0	+ ST BEZP	0	- CHW BEZP	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
		A5.2. Audyt bezpieczeństwa dróg rowerowych w Płocku	0	+ ST BEZP	0	- CHW BEZP	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
		A5.3. Program doświetlania miejsc przejść dla pieszych oraz przejazdów dla rowerów, znaki aktywne, znaki fluorescencyjne, oznakowanie poziome wibracyjne, oznakowanie poziome termoaktywne, punktowe elementy odblaskowe, ograniczenia prędkości	0	+ ST BEZP	0	- CHW BEZP	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
		A5.4. Skuteczne egzekwowanie przepisów w zakresie parkowania pojazdów samochodowych w sposób niezgodny z przepisami	0	+ ST BEZP	0	- CHW BEZP	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
		A5.5. Kontrola prędkości w strefach newralgicznych	0	+ ST BEZP	0	- CHW BEZP	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR

**Prognoza oddziaływania na środowisko
projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego
Płocka**

Cel strategiczny	Cel operacyjny	Kierunek działań	Oddziaływanie											
			RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA	ŁUDZIE	ZWIERZĘTA	ROŚLINY	WODA	POWIETRZE	POWIERZCHNIA ZIEMI	KRAJOBRAZ	KLIMAT	ZASOBY NATURALNE	ZABYTKI	DOBRA MATERIALNE
	A6. Miejsca przyjazne dla mikromobilności, w tym rozwój infrastruktury towarzyszącej	A6.1. Utworzenie zadaszonych wiat oraz miejsc postojowych dla mikromobilności w placówkach publicznych, szkołach, ośrodkach kultury, urzędach np. w Nowym Duninowie	0	+ ST BEZP	0	- CHW BEZP	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
		A6.2. Tworzenie w miejskich jednostkach rozwiązań organizacyjnych systemu benefitów dla pracowników podróżujących do pracy rowerami	0	+ ST BEZP	0	- CHW BEZP	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
		A6.3. Wprowadzenie możliwości poruszania się rowerami w dużych obszarach np. cmentarz komunalny, parki miejskie.	0	+ ST BEZP	0	- CHW BEZP	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
B. Rozwój transportu zbiorowego	B1. Utworzenie zasobu informacyjnego dla wszystkich środków transportu publicznego z wykorzystaniem SIP	B1.1. Integracja informacji na temat transportu publicznego, informacje o przewoźnikach, rozkładach jazdy, planach rozwoju	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		B1.2. Utworzenie informacji w formie aplikacji i rozwiązań mapowych	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		B1.3. Dobra strategia informowania pasażerów Powiatu Płockiego (rozkłady jazdy, informacje wewnątrz pojazdów, internet, tablice informacyjne, broszury)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	B2. Ukierunkowanie taboru wykorzystywanego w transporcie publicznym na zeroemisyjność pojazdów	B2.1. Wprowadzenie docelowo pojazdów zeroemisyjnych w usługach samorządowych w tym zakup autobusów wodorowych przez Miasto Płock	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	0	0
		B2.2. Ograniczenia wjazdu dla autobusów wysokoemisyjnych	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	0	0
		B2.3. Dążenie do zaostrzenia norm w zakresie emisji spalin na terenie Powiatu Płockiego	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	0	0

Prognoza oddziaływania na środowisko
projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego
Płocka

Cel strategiczny	Cel operacyjny	Kierunek działań	Oddziaływanie											
			RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA	ŁUDZIE	ZWIERZĘTA	ROŚLINY	WODA	POWIETRZE	POWIERZCHNIA ZIEMI	KRAJOBRAZ	KLIMAT	ZASOBY NATURALNE	ZABYTKI	DOBRA MATERIALNE
	B3. Analiza formy prawnej wspólnej organizacji, zarządzania i utrzymania transportu zbiorowego	B3.1. Analiza możliwości tworzenia wspólnego transportu zbiorowego	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	B4. Organizacja centrów przesiadkowych, integracja lokalnych węzłów	B4.1. Koncentracja rozwiązań wokół Dworca PKP/PKS w Płocku jako głównego centrum przesiadkowego	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		B4.2. Ustalanie kursów autobusowych z możliwością łatwych przesiadek	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		B4.3. Badanie rzeczywistych potrzeb pasażerskich w oparciu o monitorowanie przystanków oraz pojazdów komunikacji publicznej na terenie Powiatu Płockiego	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		B4.4. Zwiększenie siatki połączeń autobusowych, połączenie nowych kursów z istniejącymi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	B5. Nowoczesna infrastruktura transportu zbiorowego, w tym przystankowa, wiaty, informacje dla podróżnych	B5.1. Organizacja ruchu preferująca transport zbiorowy względem samochodów osobowych	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		B5.2. Zabezpieczanie odpowiedniej infrastruktury dla pasażerów, miejsca oczekiwania, system monitorowania przystanków	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		B5.3. Wiaty przystankowe osłaniające podróżnych	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		B5.4. Prawidłowe rozmieszczenie i liczba przystanków	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		B5.5. Stworzenie korytarzy z pierwszeństwem dla komunikacji publicznej	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		B5.6. Utworzenie Punktu Informacyjnego Pasażera w	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

**Prognoza oddziaływania na środowisko
projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego
Płocka**

Cel strategiczny	Cel operacyjny	Kierunek działań	Oddziaływanie											
			RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA	ŁUDZIE	ZWIERZĘTA	ROŚLINY	WODA	POWIERTRZE	POWIERZCHNIA ZIEMI	KRAJOBRAZ	KLIMAT	ZASOBY NATURALNE	ZABYTKI	DOBRA MATERIALNE
		strategicznym miejscu dla Powiatu Płockiego												
		B5.7. Koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu niezależnie od tego, kto jest organizatorem przewozów	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	B6. Rozwój i integracja taryf przewozowych i systemu płatności	B6.1. Zintegrowanie informacji o taryfach przewozowych	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		B6.2. Wprowadzenie atrakcyjnych taryf przewozowych	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		B6.3. Dostosowanie potrzeb przewozowych do głównych generatorów ruchu – zakładów pracy, ośrodków edukacyjnych, terenów rekreacyjnych i innych	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		B6.4. Analiza rozkładów jazdy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	B7. Optymalizacja częstotliwości kursowania i doboru właściwego taboru na trasach	B7.1. Atrakcyjne taktowanie kursowania autobusów	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		B7.2. Odpowiedni dobór taboru przewozowego do wielkości potoku pasażerskiego	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	B8. Rozwój transportu kolejowego	B8.1. Dostosowanie lokalnych połączeń w wyniku budowy linii kolei dużych prędkości Włocławek - Płock-CPK	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		B8.2. Zapewnienie ciągłości przejazdu drogowego w wyniku budowy nowej infrastruktury kolejowej np. budowa obwodowej linii towarowej Płocka	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		B8.3. Uwzględnienie włączenia w sieć transportową przystanków na modernizowanej linii kolejowej nr 33, w tym dostosowanie infrastruktury towarzyszącej np. P&R, miejsca parkowania rowerów	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Prognoza oddziaływania na środowisko
projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego
Płocka

Cel strategiczny	Cel operacyjny	Kierunek działań	Oddziaływanie											
			RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA	ŁUDZIE	ZWIERZĘTA	ROŚLINY	WODA	POWIETRZE	POWIERZCHNIA ZIEMI	KRAJOBRAZ	KLIMAT	ZASOBY NATURALNE	ZABYTKI	DOBRA MATERIALNE
C. Wysoka jakość zamieszkania	C1. Lepsza jakość powietrza, w tym działania zmniejszające emisję zanieczyszczeń z transportu	C1.1. Wprowadzenie stref zeroemisyjnych	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	0	+ ST POŚR	0	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	0	0
	C2. Czytelna organizacja ruchu w przestrzeni dla wszystkich użytkowników	C2.1. Wprowadzanie organizacji strefowej ruchu w celu łatwiejszego odbioru przez użytkowników	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		C2.2. Wprowadzenie SIM wraz ze znakami informacyjnymi i kierunkowymi dla ruchu rowerowego	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		C2.3. Wprowadzanie nazw ulic w miejscowościach, w których obecnie one nie funkcjonują	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		C2.4. Wprowadzenie wewnętrznej organizacji ruchu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	C3. Ograniczenie hałasu komunikacyjnego	C3.1. Rozwiązania projektowe, organizacyjne (organizacja ruchu) i techniczne w pasach drogowych nie wzbudzające nadmiernego hałasu podczas przejazdów	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	C4. Projektowanie przestrzeni publicznych z najwyższą dbałością o przyjazne zagospodarowanie i powierzchnie dla osób z ograniczoną mobilnością	C4.1. Projektowanie uniwersalne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		C4.2. Zagospodarowanie Placu Nowy Rynek wraz z budową sali koncertowej	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		C4.3. Zapewnienie stałej niwelety przy projektowaniu chodników i dróg rowerowych	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		C4.4. Projektowanie infrastruktury dla pieszych i dla rowerów zgodnie z najlepszymi praktykami i wytycznymi np. WR-D-41 i WR-D-42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		C4.5. Bieżąca modernizacja istniejących obiektów	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Prognoza oddziaływania na środowisko
projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego
Płocka

Cel strategiczny	Cel operacyjny	Kierunek działań	Oddziaływanie											
			RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA	ŁUDZIE	ZWIERZĘTA	ROŚLINY	WODA	POWIETRZE	POWIERZCHNIA ZIEMI	KRAJOBRAZ	KLIMAT	ZASOBY NATURALNE	ZABYTKI	DOBRA MATERIALNE
	C5. Analiza rozwoju systemu MaaS	C5.1. Współpraca z firmami świadczącymi usługi w celu lepszej obsługi obszaru	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	C6. Planowanie przestrzenne realizujące politykę transportową i parkingową	C6.1. Reurbanizacja przestrzeni centralnych oraz intensywnej zabudowy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	C7. Rozwój błękitno-zielonej infrastruktury	C7.1. Rozwój terenów zieleńców i parków	+ ST BEZP	+ ST BEZP	+ ST BEZP	+ ST BEZP	0	+ ST POŚR	+ ST BEZP	+ ST BEZP	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
		C7.2. Lokalizacja drzew w pasach drogowych zacięniających chodniki i drogi rowerowe	+ ST BEZP	+ ST BEZP	+ ST BEZP	+ ST BEZP	0	+ ST POŚR	+ ST BEZP	+ ST BEZP	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
		C7.3. Pielęgnacja zieleni w pasach drogowych tak, aby nie utrudniały ruchu (zachowanie skrajni)	+ ST BEZP	+ ST BEZP	+ ST BEZP	+ ST BEZP	0	+ ST POŚR	+ ST BEZP	+ ST BEZP	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
		C7.4. Tworzenie miejsc naturalnej retencji (np. ogrody deszczowe, zbiorniki retencyjne, zielone dachy)	+ ST BEZP	+ ST BEZP	+ ST BEZP	+ ST BEZP	0	+ ST POŚR	+ ST BEZP	+ ST BEZP	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
		C7.5. Podejmowanie działań w zakresie zagospodarowania i retencji wód opadowych, czyszczenie rowów przydrożnych, rowów melioracyjnych oraz zbiorników wodnych np. Gmina Radzanowo	+ ST BEZP	+ ST BEZP	+ ST BEZP	+ ST BEZP	0	+ ST POŚR	+ ST BEZP	+ ST BEZP	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
	C8. Rozwój tras obwodowych i zewnętrznych Płocka	C8.1. Sprawne włączenie do systemu drogowego MOF drogi ekspresowej S10	0	+ ST BEZP	0	- CHW BEZP	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
		C8.2. Przebudowa drogi powiatowej nr 2901W Rogozino-Imielnica	0	+ ST BEZP	0	- CHW BEZP	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
		C8.3. Przebudowa ul. Żyznej na terenie m. Płock, drogi gminnej 291019W, drogi powiatowej 5203W na terenie gminy Radzanowo oraz drogi	0	+ ST BEZP	0	- CHW BEZP	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR

**Prognoza oddziaływania na środowisko
projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego
Płocka**

Cel strategiczny	Cel operacyjny	Kierunek działań	Oddziaływanie											
			RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA	ŁUDZIE	ZWIERZĘTA	ROŚLINY	WODA	POWIERTRZE	POWIERZCHNIA ZIEMI	KRAJOBRAZ	KLIMAT	ZASOBY NATURALNE	ZABYTKI	DOBRA MATERIALNE
Efektywna organizacja i współpraca na rzecz mobilności miejskiej	Cel operacyjny D1. Trwała współpraca samorządowa na rzecz aktywnej mobilności miejskiej	powiatowej nr 5203W na terenie Miasta Płock												
		C8.4. Przebudowa drogi gminnej nr 291019W, stanowiącej łącznik z ul. Żyzną oraz drogą powiatową nr 5203W na terenie gminy Radzanowo oraz drogi powiatowej 5203W na terenie Miasta Płock	0	+ ST BEZP	0	- CHW BEZP	0	+ ST POŚR	0	0	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR	+ ST POŚR
	D2. Edukacja mieszkańców w zakresie podróżowania po MOF	D1.1. Organizowanie współpracy samorządowej	0	+ POŚR DŁ	0	0	0	0	0	+ POŚR DŁ	+ POŚR DŁ	+ POŚR DŁ	0	0
		D1.2. Bieżące informowanie się o wzajemnych działaniach	0	+ POŚR DŁ	0	0	0	0	0	+ POŚR DŁ	+ POŚR DŁ	+ POŚR DŁ	0	0
		D2.1. Prowadzenie działań edukacyjnych w szkołach	0	+ POŚR DŁ	0	0	0	0	0	+ POŚR DŁ	+ POŚR DŁ	+ POŚR DŁ	0	0
	D3. Spójna polityka transportowa MOF, z wykorzystaniem P&R	D2.2. Powszechna edukacja mieszkańców	0	+ POŚR DŁ	0	0	0	0	0	+ POŚR DŁ	+ POŚR DŁ	+ POŚR DŁ	0	0
		D2.3. Przygotowanie i dystrybucja materiałów informacyjnych dla mieszkańców	0	+ POŚR DŁ	0	0	0	0	0	+ POŚR DŁ	+ POŚR DŁ	+ POŚR DŁ	0	0
	D4 Weryfikacja systemu zgód administracyjnych z ukierunkowaniem na strefowanie rozwiązań pojemności	D3.1. Propagowanie zrównoważonej mobilności miejskiej	0	+ POŚR DŁ	0	0	0	0	0	+ POŚR DŁ	+ POŚR DŁ	+ POŚR DŁ	0	0
		D3.2. Rozwój parkingów P&R i zwiększenie ich wykorzystania	0	+ POŚR DŁ	0	0	0	0	0	+ POŚR DŁ	+ POŚR DŁ	+ POŚR DŁ	0	0
		D4.1. Zapewnienie aktualności polityki parkingowej i jej wdrażania	0	+ POŚR DŁ	0	0	0	0	0	+ POŚR DŁ	+ POŚR DŁ	+ POŚR DŁ		
		D4.2. Dostosowanie normatywu parkingowego do zmieniających się uwarunkowań		+ POŚR DŁ	0	0	0	0	0	+ POŚR DŁ	+ POŚR DŁ	+ POŚR DŁ	0	0

**Prognoza oddziaływania na środowisko
projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego
Płocka**

Cel strategiczny	Cel operacyjny	Kierunek działań	Oddziaływanie											
			RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA	ŁUDZIE	ZWIERZĘTA	ROŚLINY	WODA	POWIETRZE	POWIERZCHNIA ZIEMI	KRAJOBRAZ	KLIMAT	ZASOBY NATURALNE	ZABYTKI	DOBRA MATERIALNE
	parkingowej obszaru													
	D5. Wprowadzenie rozwiązań organizacyjnych dla logistyki miejskiej	D5.1. Analiza możliwości wsparcia logistyki miejskiej		+ POŚR DŁ	0	0	0	0	0	+ POŚR DŁ	+ POŚR DŁ	+ POŚR DŁ	0	0
	D6. Stworzenie spójnego systemu planowania transportu	D6.1. Opracowanie Zintegrowanego Modelu Ruchu dla MOF Płocka (ZMR)		+ POŚR DŁ	0	0	0	0	0	+ POŚR DŁ	+ POŚR DŁ	+ POŚR DŁ	0	0

Źródło: Opracowanie własne

7.2. Oddziaływania na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru

7.2.1. Oddziaływanie na korytarze ekologiczne

W ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka nie przewiduje się działań, wpływających na korytarze ekologiczne. Inwestycje liniowe będą je omijać.

7.2.2. Oddziaływanie na jednolite części wód

Nie przewiduje się wpływu przedsięwzięcia na ingerencję w koryto cieku lub inne elementy mogące wpływać na jakość wód. Ponadto, nie przewiduje się poboru wód podziemnych, ani obniżenia zwierciadła wód podziemnych. Planowane przedsięwzięcia samo w sobie przyczynią się do poprawienia warunków sanitarnych i zdrowotnych na tym terenie, a ponadto pozwolą na poprawę jakości powietrza poprzez ograniczenie zużycia energii w związku z poprawą efektywności energetycznej budynków. W związku z powyższym nie przewiduje się wpływu na jednolite części wód podziemnych i powierzchniowych.

7.2.3. Oddziaływanie na obszary NATURA 2000

Głównym celem funkcjonowania Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 jest zachowanie określonych typów siedlisk przyrodniczych i gatunków roślin i zwierząt, które uważa się za cenne (znaczące dla zachowania dziedzictwa przyrodniczego Europy) i zagrożone wyginięciem w skali całej Europy. Cel ten ma być realizowany poprzez wyznaczenie i objęcie ochroną obszarów, na których te gatunki i siedliska występują. Na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka nie zostały wyznaczone takiego obszary, dlatego też realizacja założeń planu w sposób bezpośredni nie wpłynie na cele ochrony, przedmioty ochrony, integralność obszarów i spójność Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Oddziaływanie zapisów dokumentu może mieć pośredni wpływ na obszary Natura znajdujące się poza obszarem Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka. Jednak zakres tego oddziaływania nie będzie miał skutków negatywnych. Wszystkie działania objęte Planem mają służyć optymalizacji gospodarki energetycznej na terenie miasta, a także realizacji celów w zakresie ochrony klimatu, w tym redukcji emisji dwutlenku węgla, redukcji zużycia energii końcowej oraz zwiększenia udziału energii pochodzących z odnawialnych źródeł energii w ogólnym bilansie energetycznym.

7.2.4. Oddziaływanie na występujące na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka formy ochrony przyrody i otulin

W ramach Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka nie przewiduje się działań realizowanych na terenach zidentyfikowanych na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka form ochrony przyrody i otulin. Działania związane z modernizacją i rozbudową systemu dróg oraz ścieżek rowerowych, a także pozostałe działania optymalizujące transport na terenie MOF realizowane będą na obszarach zabudowanych, które zostały już przekształcone w wyniku działalności człowieka. Planowane inwestycje są bezpośrednio związane z istniejącą zabudową i infrastrukturą. Jednocześnie w trakcie planowania inwestycji i realizacji założeń dokumentu konieczne będzie uwzględnienie wszystkich zakazów wynikających z ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 o ochronie przyrody w przypadku realizacji inwestycji w pobliżu form ochrony zlokalizowanych na obszarze M Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka. W związku z powyższym zapisy dokumentu nie wpływają negatywnie na cele ochrony przyrody wynikające z ww. ustawy.

7.3. Oddziaływania na komponenty środowiska

7.3.1. Przewidywane znaczące oddziaływania na różnorodność biologiczną

Zadania wskazane niniejszym dokumentem z założenia mają skutkować poprawą środowiska naturalnego, poprzez działania związane z ograniczeniem niskiej emisji i zmniejszeniem ruchu indywidualnego na drogach. Wśród proponowanych inwestycji nie przewiduje się takich, które mogłyby mieć znaczące oddziaływanie na środowisko.

Ewentualne, negatywne oddziaływanie na środowisko może wystąpić jedynie sporadycznie i chwilowo, w trakcie prowadzenia robót budowlanych, montażowych w remontowych. Jednakże po ich zakończeniu, środowisko zostanie przywrócone do stanu pierwotnego.

Wśród proponowanych do realizacji zadań przewidziano: wsparcie dla mikromobilności, a także rozwój transportu zbiorowego. Działania te nie wyrządzą szkody środowisku, a przeciwnie niosą za sobą pozytywne aspekty związane z ograniczeniem niskiej emisji do środowiska, co skutkuje poprawą powietrza atmosferycznego. Tym samym wpływa korzystnie na ekosystem.

Mogą natomiast wystąpić, czasowe negatywne oddziaływania w trakcie prac budowlanych. Mogą ulec uszkodzeniu gniazda ptaków i nietoperzy. Będzie to jednak szkoda krótkotrwała i całkowicie odwracalna.

Również w trakcie prac nad rozbudową sieci drogowej, mogą nastąpić pewne niedogodności dla środowiska. Jednakże prawdopodobieństwo negatywnego wpływu będzie minimalizowane

poprzez wytyczenie przebiegu nitki gazowej, tak aby roboty budowlane były, jak najmniej uciążliwe lub wcale dla przyrody.

7.3.2. Przewidywane znaczące oddziaływania na ludzi

Wskazane zadania z założenia mają skutkować poprawą środowiska naturalnego, poprzez działania związane z poprawą mobilności miejskiej. Tym samym nastąpi znaczna poprawa jakości powietrza atmosferycznego, co będzie miało swoje pozytywne oddziaływanie na mieszkańców Miasta.

7.3.3. Przewidywane znaczące oddziaływania na zwierzęta

Wskazane zadania z założenia mają skutkować poprawą środowiska naturalnego, poprzez działania związane z poprawą mobilności miejskiej. Tym samym nastąpi znaczna poprawa jakości powietrza atmosferycznego, co będzie miało swoje pozytywne oddziaływanie na mieszkańców Miasta.

7.3.4. Przewidywane znaczące oddziaływania na rośliny

Wskazane zadania z założenia mają skutkować poprawą środowiska naturalnego, poprzez działania związane z poprawą mobilności miejskiej. Tym samym nastąpi znaczna poprawa jakości powietrza atmosferycznego, co będzie miało swoje pozytywne oddziaływanie na mieszkańców Miasta.

7.3.5. Przewidywane znaczące oddziaływania na wodę

Nie planuje się inwestycji, które w jakikolwiek sposób wpływałyby – negatywnie czy pozytywnie – na jakość wód.

7.3.6. Przewidywane znaczące oddziaływania na powietrze

Wskazane zadania z założenia mają skutkować poprawą środowiska naturalnego, poprzez działania związane z poprawą mobilności miejskiej. Tym samym nastąpi znaczna poprawa jakości powietrza atmosferycznego, co będzie miało swoje pozytywne oddziaływanie na mieszkańców Miasta.

7.3.7. Przewidywane znaczące oddziaływania na powierzchnię ziemi

Oddziaływanie w tym aspekcie będzie z gruntu neutralne. Inwestycje planowane dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka, nie naruszają w jakikolwiek sposób krajobrazu czy powierzchni ziemi w perspektywie długoterminowej. Możliwe oddziaływanie będzie miało charakter krótkoterminowy i odwracalny związany z prowadzonymi pracami budowlano-montażowymi.

7.3.8. Przewidywane znaczące oddziaływania na krajobraz

Oddziaływanie w tym aspekcie będzie z gruntu neutralne. Inwestycje planowane dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka, nie naruszają w jakikolwiek sposób krajobrazu czy powierzchni ziemi w perspektywie długoterminowej. Możliwe oddziaływanie będzie miało charakter krótkoterminowy i odwracalny związany z prowadzonymi pracami budowlano-montażowymi.

7.3.9. Przewidywane znaczące oddziaływania na klimat

W aspekcie klimatu i możliwości wystąpienia klęsk żywiołowych planowane działania mogą mieć jedynie oddziaływanie pozytywne. Zmniejszenie niskiej emisji, prowadzące do poprawy powietrza atmosferycznego, będzie miało swoje odzwierciedlenie również w pozytywnym wpływie na klimat atmosferyczny i ograniczy negatywny wpływ występowania klęsk żywiołowych.

7.3.10. Przewidywane znaczące oddziaływania na zasoby naturalne

W aspekcie ochrony zasobów naturalnych planowane działania mogą mieć jedynie oddziaływanie pozytywne. Zmniejszenie niskiej emisji, prowadzące do poprawy powietrza atmosferycznego, będzie miało swoje odzwierciedlenie również w zmniejszeniu zapotrzebowania na paliwa kopalne i ograniczy negatywny wpływ nadmiernego zużycia zasobów.

7.3.11. Przewidywane znaczące oddziaływania na zabytki

W ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka nie przewiduje się działań, na obiektach zabytkowych. Wpływ realizacji, zasadniczo będzie neutralny, jednakże fakt ograniczenia niskiej emisji, może pozytywnie wpłynąć na zachowanie zabytków w mieście.

7.3.12. Przewidywane znaczące oddziaływania na dobra materialne

W ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka nie przewiduje się działań, na obiektach stanowiących dobra materialne. Wpływ realizacji, zasadniczo będzie neutralny, jednakże fakt ograniczenia niskiej emisji, może pozytywnie wpłynąć na zachowanie dóbr materialnych w mieście.

8. Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu

Kompensację przyrodniczą należy przeprowadzić, jeśli w wyniku realizacji konkretnej inwestycji może nastąpić szkoda w środowisku, w sposób szczególny dotyczy to ewentualnych szkód wyrządzonych na obszarach chronionych Natura 2000. W przypadku działań zaproponowanych w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka, które będą prowadzone na terenach zurbanizowanych, całkowicie przekształconych antropogenicznie, gdzie nie występują obszary chronione, nie ma przesłanek do proponowania kompensacji przyrodniczych.

Rezultatem realizacji działań zaproponowanych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka mogą być ograniczone czasowo i przestrzennie uciążliwości związane z przeprowadzanymi remontami i budową infrastruktury drogowej lub inwestycjami polegającymi na modernizacji dróg

Podczas realizacji działań dla inwestycji liniowych oraz dla obiektów kubaturowych nastąpi krótkotrwała uciążliwość dla środowiska spowodowana pracami budowlano-remontowymi. Może nastąpić tymczasowa zwiększona emisja pyłów do powietrza oraz zwiększona emisja NO₂ ze wzmożonego ruchu pojazdów budowlanych oraz wzrost emisji hałasu. W celu zapobiegania lub ograniczania oddziaływań na warunki życia i zdrowie ludzi powinno się podjąć następujące działania:

- Wcześniejsze informowanie ludności o zamierzonych pracach;
- Zakładanie siatek ochronnych na elewacje remontowanych budynków;
- Wykonywanie prac uciążliwych ze względu na hałas tylko w godzinach dziennych;
- Odpowiednie oznaczanie reorganizacji ruchu;
- Rewitalizacja zieleni miejskiej po zakończeniu prac (np. w przypadku nieznacznych kolizji z zielenią miejską w wyniku przeprowadzenia inwestycji liniowych).

Jednocześnie należy zaznaczyć, że są to tylko przedstawione propozycje działań mających na celu poprawę jakości transportu, poprawę zieleni miejskiej, wzrost wykorzystania niskoemisyjnych środków transportu i zmniejszenie zużycia energii, jednak za realizację zadań odpowiadają bezpośrednio inwestorzy, którzy powinni zwrócić uwagę, na wybór rozwiązań i

technologii spełniających kryteria najlepszych dostępnych technik oraz spełniających standardy emisyjne, zarówno na etapie budowy, eksploatacji i w fazie poeksploatacyjnej.

Ponadto Prognoza nie zawiera i nie zastępuje ocen oddziaływań na środowisko tych działań będących przedsięwzięciami, które muszą być poddane osobnej procedurze przeprowadzenia takiej oceny np. związanych z inwestycjami liniowymi (kwalifikację przedsięwzięć przeprowadza się na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko – Dz.U. 2019 poz. 1839). Zgodnie z ww. rozporządzeniem do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się m.in. następujące rodzaje przedsięwzięć:

- linie kolejowe wchodzące w skład infrastruktury transportu kolejowego transeuropejskiej sieci transportowej, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.3));
- lotniska o podstawowej długości drogi startowej nie mniejszej niż 2100 m;
- autostrady i drogi ekspresowe;
- drogi inne niż wymienione w pkt 31 nie mniej niż o czterech pasach ruchu i długości nie mniejszej niż 10 km w jednym odcinku oraz zmianę przebiegu lub rozbudowę istniejącej drogi o dwóch pasach ruchu co najmniej do czterech pasów ruchu na długości nie mniejszej niż 10 km w jednym odcinku;
- porty w rozumieniu art. 5 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1568) lub śródlądowe drogi wodne, o których mowa w tej ustawie, pozwalające na żeglugę statków o nośności większej niż 1350 t;
- zapory lub inne urządzenia przeznaczone do zatrzymywania i stałego retencjonowania (gromadzenia) nie mniej niż 10 mln m³ nowej lub dodatkowej masy wody;
- budowle piętrzące o wysokości piętrzenia wody nie mniejszej niż 5 m.

Zgodnie z ww. rozporządzeniem do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się m.in. następujące rodzaje przedsięwzięć:

- garaże, parkingi samochodowe lub zespoły parkingów, w tym na potrzeby planowanych, realizowanych lub zrealizowanych przedsięwzięć, o których mowa w pkt 52, 54–57 i 59, wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, o powierzchni użytkowej nie mniejszej niż:
 - 0,2 ha na obszarach objętych formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, lub

w otulinach form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–3 tej ustawy,

- 0,5 ha na obszarach pozostałych;
- linie kolejowe inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29 Rozporządzenia, urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych oraz bocznice co najmniej z jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km;
- lotniska inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 30 Rozporządzenia lub lądowiska, z wyłączeniem lądowisk, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 27 czerwca 2019 r. w sprawie szpitalnego oddziału ratunkowego (Dz. U.poz. 1213);
- drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 Rozporządzenia lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
- linie tramwajowe, koleje linowe z wyłączeniem kolei linowych przeznaczonych do obsługi terenów narciarskich innych niż określone w pkt 49 lub 50 oraz wyciągów o długości nie większej niż 100 m, koleje podziemne, w tym metro, lub inne linie do przewozu pasażerów wraz z towarzyszącą im infrastrukturą;
- porty w rozumieniu art. 5 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej lub śródlądowe drogi wodne, o których mowa w tej ustawie, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 33, lub infrastruktura portowa związana z tymi portami;
- przystanie śródlądowe:
 - dla nie mniej niż 10 statków,
 - wykorzystujące linię brzegową na długości większej niż 20 m;
- budowle piętrzące inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 35 i 36:
 - na obszarach objętych formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, lub w otulinach form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–3 tej ustawy, z wyłączeniem budowli piętrzących o wysokości piętrzenia wody mniejszej niż 1 m realizowanych na podstawie planu ochrony, planu zadań ochronnych lub zadań ochronnych ustanowionych dla danej formy ochrony przyrody, Dziennik Ustaw – 12 – Poz. 1839
 - jeżeli piętrzenie dotyczy cieków naturalnych, na których nie ma budowli piętrzących,

- jeżeli w promieniu mniejszym niż 5 km na tym samym cieku lub cieku z nim połączonym znajduje się inna budowla piętrząca,
- o wysokości piętrzenia wody nie mniejszej niż 1 m;
- kanały w rozumieniu art. 16 pkt 21 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne.

9. Rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie

Proponowane do realizacji przedsięwzięcia w ramach projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka obejmują:

- budowanie spójnej sieci dróg rowerowych,
- rozwój tzw. mikromobilności (np. rozwój systemu roweru miejskiego, miejsca parkowania dla rowerów, oddzielenie ruchu rowerowego od pieszego),
- modernizacja istniejącej infrastruktury pieszej i rowerowej poprzez likwidację barier architektonicznych,
- zmiana organizacji ruchu zapewniająca płynną komunikację,
- utworzenie zasobu informacyjnego dla wszystkich środków transportu publicznego z wykorzystaniem SIP,
- ukierunkowanie taboru wykorzystywanego w transporcie publicznym na zeroemisyjność pojazdów,
- organizacja centrów przesiadkowych, integracja lokalnych węzłów,
- rozwój (unowocześnienie) infrastruktury i systemu transportu zbiorowego,
- rozwój transportu kolejowego,
- działania zmniejszające emisję zanieczyszczeń z transportu,
- organizacja ruchu w przestrzeni dla wszystkich użytkowników,
- ograniczenie hałasu komunikacyjnego,
- zmiana sposobu projektowania przestrzeni publicznej w celu usprawnienia systemu transportowego,
- rozwój błękitno-zielonej infrastruktury,
- zmiana (ulepszenie) organizacji i współpracy na rzecz mobilności miejskiej w MOF.

Mają one pozytywny wpływ na środowisko i proponowanie rozwiązań alternatywnych nie ma uzasadnienia zarówno z formalnego, jak i ekologicznego punktu widzenia. Ponadto, jak wyżej wspomniano, jest to dokument kierunkowy i stosunkowo wysokim stopniu ogólności, w związku z tym brak jest możliwości precyzyjnego określenia działań alternatywnych dla wskazanych działań, w tym napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy.

10. Propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania

W myśl przepisów art. 55 ustęp 5 Ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko na organie opracowującym projekt dokumentu spoczywa obowiązek prowadzenia monitoringu postanowień przyjętego dokumentu w zakresie oddziaływania na środowisko. Ocena ta jest niezbędna w celu określenia, na wczesnym etapie, negatywnego wpływu wynikającego z realizacji przyjętego dokumentu oraz zapewnia możliwość podjęcia działań naprawczych. Monitoring skutków realizacji odbywać się będzie zgodnie z zapisami określonymi w dokumencie. Proces ten jest zgodny z przepisami krajowymi oraz międzynarodowymi.

Przy ocenie postępów prac wskazanych w planie zdecydowano się na przyjęcie 3 rodzajów wskaźników:

- wskaźniki rezultatu, które stanowią wskaźniki oceniające kompleksowo wdrażane zmiany, będące jednocześnie ujednoliconymi wskaźnikami oceniającymi postępy we wdrażaniu zrównoważonej mobilności, zgodnie z metodyką przyjętą przez Komisję Europejską.
- wskaźniki produktu, które stanowią wskaźniki oceniające twarde działania w zakresie wdrażania zrównoważonej mobilności.
- wskaźniki trendu, które stanowią wskaźniki oceniające bieżące działania oraz tendencje zachodzące na obszarze funkcjonalnym. Zmiana zamierzonego trendu (wzrost lub spadek) będzie wczesnym sygnałem ostrzegawczym w zakresie problemów związanych z wdrażaniem zrównoważonej mobilności miejskiej. Wskaźniki trendu będą oceniane według potrzeb.

Wskaźniki rezultatu to:

- wskaźnik dostępności: Wskaźnik dostępności czasowej transportu zbiorowego [% mieszkańców MOF Płock o dobrej dostępności transportu zbiorowego],
- wskaźnik bezpieczeństwa: Liczba ofiar wypadków drogowych [rocznie na 100 tys. mieszkańców].

Wskaźniki produktu to:

- Liczba pasażerów korzystających z KM Płock,

- Praca eksploatacyjna autobusów – liczba wozokilometrów KM Płock,
- % autobusów niskoemisyjnych we flocie KM Płock,
- % autobusów zeroemisyjnych,
- Długość buspasów,
- % autobusów dostosowanych do przewozu osób o ograniczonej mobilności we flocie KM Płock,
- Liczba stacji roweru miejskiego,
- Długość dróg dla rowerów,
- Długość chodników przy drogach wojewódzkich i powiatowych,
- Powierzchnia parków, zieleńców i terenów zieleni osiedlowej,
- Liczba miejsc postojowych na parkingach P&R,
- Długość dróg w Strefie Tempo 30,
- Liczba zarejestrowanych pojazdów samochodowych zeroemisyjnych,
- Liczba wypadków drogowych,
- Liczba JST z obszaru MOF objęta porozumieniami z zakresu transportu publicznego lub zintegrowaną informacją.

Powiązanie z celami strategicznymi ww. wskaźników oraz ich przewidywany trend przedstawia tabela poniżej.

Tabela 47 Wskaźniki produktu

Cel strategiczny	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa (2021 r.)	Wartość docelowa (2030)	Jedn. miary	Przewidywany trend
Rozwój transportu zbiorowego w MOF	Liczba pasażerów korzystających z KM Płock	10 753 892	11 076 508	szt.	wzrostowy
	Praca eksploatacyjna autobusów – liczba wozokilometrów KM Płock	5 739 644	5 797 040	wzkm	wzrostowy
	% autobusów niskoemisyjnych we flocie KM Płock	26,12	60	%	wzrostowy
	% autobusów zeroemisyjnych	0	30	%	wzrostowy
	Długość buspasów	1,1	6	km	wzrostowy
	% autobusów dostosowanych do przewozu osób o ograniczonej mobilności we flocie KM Płock	94,6	100	%	wzrostowy

Cel strategiczny	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa (2021 r.)	Wartość docelowa (2030)	Jedn. miary	Przewidywany trend
Wsparcie dla mikromobilności	Liczba stacji roweru miejskiego	29	30	szt.	wzrostowy
	Długość dróg dla rowerów	115,1	131	km	wzrostowy
	Długość chodników przy drogach wojewódzkich i powiatowych	165	175	km	wzrostowy
	Powierzchnia parków, zieleńców i terenów zieleni osiedlowej	296,81	320	ha	wzrostowy
Wysoka jakość zamieszkania	Liczba miejsc postojowych na parkingach P&R	445	470	szt.	wzrostowy
	Długość dróg w Strefie Tempo 30	31	50	km	wzrostowy
	Liczba zarejestrowanych pojazdów samochodowych zeroemisyjnych	91	800	szt.	wzrostowy
	Liczba wypadków drogowych	82	0	szt.	spadkowy
Efektywna organizacja i współpraca na rzecz mobilności miejskiej w MOF	Liczba JST z obszaru MOF objęta porozumieniami z zakresu transportu publicznego lub zintegrowaną informacją	7	8	szt.	wzrostowy

Źródło: Tabela 16, Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka, s. 98

Wskaźniki trendu to:

- stopień satysfakcji mieszkańców w zakresie dostępności obsługi komunikacyjnej
- stopień satysfakcji mieszkańców w zakresie przystępności cenowej komunikacji miejskiej
- stopień satysfakcji mieszkańców w zakresie czasu przejazdu autobusem komunikacji miejskiej
- ocena ciągłości tras rowerowych
- ocena jakości tras rowerowych
- stopień satysfakcji mieszkańców w zakresie udostępnionych miejsc odpoczynku i elementów małej architektury

- stopień satysfakcji mieszkańców ze stopnia płynności ruchu drogowego
- ocena stopnia bezpieczeństwa drogowego z punktu widzenia pieszych i rowerzystów
- ocena jakości powietrza dzięki wprowadzeniu ograniczeń dla pojazdów samochodowych w centrum i zastosowania autobusów nisko i zeroemisyjnych
- stopień satysfakcji mieszkańców ze wspólnych działań w zakresie SUMP
- ocena stopnia zaangażowania samorządów przy działaniach z zakresu SUMP

Powiązanie z celami strategicznymi ww. wskaźników oraz ich przewidywany trend przedstawia tabela poniżej.

Tabela 48 Wskaźniki trendu

Cel strategiczny	Nazwa wskaźnika	Przewidywany trend
Rozwój transportu zbiorowego w MOF	stopień satysfakcji mieszkańców w zakresie dostępności obsługi komunikacyjnej	wzrostowy
	stopień satysfakcji mieszkańców w zakresie przystępności cenowej komunikacji miejskiej	wzrostowy
	stopień satysfakcji mieszkańców w zakresie czasu przejazdu autobusem komunikacji miejskiej	wzrostowy
Wsparcie dla mikromobilności	ocena ciągłości tras rowerowych	wzrostowy
	ocena jakości tras rowerowych	wzrostowy
	stopień satysfakcji mieszkańców w zakresie udostępnionych miejsc odpoczynku i elementów małej architektury	wzrostowy
Wysoka jakość zamieszkania	Stopień satysfakcji mieszkańców ze stopnia płynności ruchu drogowego	wzrostowy
	ocena stopnia bezpieczeństwa drogowego z punktu widzenia pieszych i rowerzystów	wzrostowy
	ocena jakości powietrza dzięki wprowadzeniu ograniczeń dla pojazdów samochodowych w centrum i zastosowania autobusów nisko i zeroemisyjnych	wzrostowy
Efektywna organizacja i współpraca na rzecz mobilności miejskiej w MOF	stopień satysfakcji mieszkańców ze wspólnych działań w zakresie SUMP	wzrostowy
	ocena stopnia zaangażowania samorządów przy działaniach z zakresu SUMP	wzrostowy

Źródło: Tabela 17, Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka, s. 99

Harmonogram oceny rezultatów postępu prac w ramach planu przewiduje:

- ocenę wskaźników rezultatu w 2030 roku,
- ocenę wskaźników produktu co 2 lata, tj. w 2025, 2027, 2029 i 2030 roku,
- ocenę wskaźników trendu doraźnie, z zachowaniem opracowanej na potrzeby planu metodologii.

Z punktu widzenia oddziaływania na środowisko najważniejsze wskaźniki to:

- wskaźniki oddziałujące bezpośrednio:
 - Powierzchnia parków, zieleńców i terenów zieleni osiedlowej;
- wskaźniki oddziałujące pośrednio:
 - Liczba pasażerów korzystających z KM Płock,
 - % autobusów niskoemisyjnych we flocie KM Płock,
 - % autobusów zeroemisyjnych,
 - Liczba stacji roweru miejskiego,
 - Długość dróg dla rowerów,
 - Liczba miejsc postojowych na parkingach P&R,
 - Liczba zarejestrowanych pojazdów samochodowych zeroemisyjnych.

Ich realizacja wpłynie bezpośrednio na poprawę jakości środowiska, w tym poprzez zwiększenie obszarów zielonych, a także zmniejszenie szkodliwych emisji do środowiska.

11. Informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko

Międzynarodowym instrumentem prawnym poświęconym ocenom oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym dla planowanych przedsięwzięć mogących znacząco negatywnie oddziaływać na terytorium innego państwa jest Konwencja z Espoo (Konwencja o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym sporządzona w Espoo 25 lutego 1991 r.). Konwencja jest dokumentem prawa międzynarodowego, wyznaczającym ramy proceduralne dla wykonywania ocen oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym dla przedsięwzięć mogących negatywnie oddziaływać na środowisko. Konwencja ma swoje zastosowanie wówczas, gdy jedno państwo (Strona pochodzenia) planuje realizację przedsięwzięcia, którego oddziaływanie, może wywołać potencjalnie odczuwalne skutki na terytorium drugiego państwa (Strona narażona). Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, jako organ właściwy, jest odpowiedzialny za wykonanie zadań określonych w Konwencji z Espoo.

Do powyżej konwencji został podpisany Protokół Strategiczny (Protokół w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko do Konwencji o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym sporządzony w Kijowie 21 maja 2003 r.), którego postanowienia stosuje się w odniesieniu do projektów dokumentów strategicznych czyli planów, programów, polityk. Dotyczy to również sytuacji, gdy skutki realizacji takiego dokumentu mogłyby ujawnić się na terytorium innego państwa.

Protokół w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko do Konwencji o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym, sporządzony w Kijowie dnia 21 maja 2003 r. został przyjęty przez Sejm w Polsce w 2011 roku (Dz.U. 2011 nr 180 poz. 1074).

W myśl ww. przepisów projekt dokumentu pn. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka nie spowoduje możliwego oddziaływania transgranicznego, zatem nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko. Inwestycje zawarte w dokumencie odnoszą się bezpośrednio do Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka, który nie graniczy bezpośrednio z innymi krajami. Ponadto działania, które zostały przewidziane w dokumencie mają bezpośredni wpływ wyłącznie na obszar MOF Płocka. W sposób pośredni działania podejmowane przez Władze Gminy MOF Płocka mogą oddziaływać wyłącznie na obszary sąsiadujące, które znajdują się na terenie Polski.

12. Streszczenie sporządzone w języku niespecjalistycznym

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest planem strategiczno-operacyjnym, zaprojektowanym tak, aby spełniać potrzeby mobilności osób oraz gospodarki w mieście i w jego obszarze funkcjonalnym, przy zapewnieniu lepszej jakości życia. Opiera się on na dotychczasowych praktykach planistycznych oraz bierze pod uwagę kwestie integracji, udziału społecznego oraz zasad oceny.¹²

Plan zawiera podsumowanie informacji o aktualnej sytuacji w zakresie mobilności na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka (MOF Płocka). Charakteryzuje wszystkie elementy systemu transportowego w podziale na obszar Gminy Miasto Płock oraz pozostałych obszarów MOF Płocka do których należą:

- ruch pieszy,
- ruch rowerowy, hulajnogi elektryczne i UTO,
- transport autobusowy,
- transport kolejowy,
- ruch samochodowy,
- transport lotniczy,
- transport wodny,
- zagospodarowanie przestrzenne,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- środowisko i adaptacja do klimatu,
- logistyka miejska,
- edukacja i promocja,
- turystyka.

Wynikiem analiz przedstawionych w dokumencie są cztery cele strategiczne i odpowiadające im cele operacyjne. Należą do nich:

- Cel A: Wsparcie dla mikromobilności,
- Cel B: Rozwój transportu zbiorowego,
- Cel C: Wysoka jakość zamieszkania,

¹² Źródło: http://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_en.pdf, Guidelines Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan Contract: ELTISplus, EACI/IEEE/2009/05/S12.558822 w Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka, 2023, s. 7,

- Cel D: Efektywna organizacja i współpraca na rzecz mobilności miejskiej.

Najważniejsze działania w zakresie mobilności wykazane w dokumentach międzynarodowych, krajowych i regionalnych to:

- wdrażanie rozwiązań zero i nisko-emisyjnych,
- zapewnienie wzrostu sektora transportu i wspieranie zrównoważonej mobilności przy jednoczesnym obniżeniu emisji gazów cieplarnianych
- poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego,
- zwiększenie dostępności komunikacyjnej,
- zapewnienie ekologicznego transportu miejskiego,
- ograniczenie ruchu samochodowego w miastach
- promowanie ruchu rowerowego i pieszego,
- dążenie miast do ładu przestrzennego i ograniczenia zjawiska suburbanizacji,
- budowa „zielonego” miasta,
- zwiększenie efektywności energetycznej,
- ochrona środowiska i adaptacja do zmian klimatu.

Przeprowadzenie Strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, w tym opracowanie Prognozy oddziaływania na środowisko Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka przygotowana została zgodnie z:

1. Ustawą 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 (tj. Dz.U. 2022 poz. 1029 z późn. zm.).
2. Dyrektywą 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 27 czerwca 2001 roku w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko

Przy wykonywaniu Prognozy oddziaływania na środowisko Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka wykorzystano metody prognostyczne, które miały na celu zidentyfikować potencjalne i rzeczywiste zmiany, jakie mogą wystąpić w środowisku w związku z przewidywanymi w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka działaniami oraz późniejszym wykorzystaniem powstałych obiektów czy infrastruktury technicznej.

Przy wykonywaniu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka wykorzystano metody prognostyczne, które miały na celu zidentyfikować potencjalne i rzeczywiste zmiany, jakie

mogą wystąpić w środowisku w związku z przewidywanymi w Planie działaniami oraz późniejszym wykorzystaniem powstałych obiektów czy infrastruktury technicznej.

W dokumencie opisano stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem. Odnosi się on do wszystkich komponentów środowiska, a w szczególności do:

- Ukształtowania powierzchni i krajobrazu,
- Surowców naturalnych,
- Warunków klimatycznych i możliwości wystąpienia klęsk żywiołowych,
- Klimatu akustycznego
- Promieniowania elektromagnetycznego,
- Powietrza atmosferycznego,
- Zasobów wodnych,
- Zasobów glebowych,
- Gospodarki odpadami,
- Gospodarki wodno-ściekowej,
- Zasobów przyrodniczych.

W ramach planu przewidziano do realizacji:

- budowę spójnej sieci dróg rowerowych,
- wprowadzenie przyjaznych rozwiązań dla mikromobilności,
- zmianę organizacji ruchu zapewniającą płynną komunikację,
- rozwój transportu zbiorowego w MOF,
- działania zmniejszające emisję zanieczyszczeń z transportu,
- ograniczenie hałasu komunikacyjnego,
- rozwój błękitno-zielonej infrastruktury,
- budowę tras obwodowych i zewnętrznych Płocka,
- rozwój organizacji i współpracy na rzecz mobilności miejskiej w MOF.

Brak realizacji założeń określonych w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka spowoduje w dłuższej perspektywie pogorszenie się stanu środowiska na terenie miasta.

Najważniejsze problemy ochrony środowiska wpływające na realizację planu to:

- Hałas drogowy,
- Zanieczyszczenie powietrza,
- Zmiany klimatu,

- Degradacja środowiska wodnego,
- Degradacja powierzchni ziemi i krajobrazu.

W prognozie przeanalizowany został możliwy wpływ poszczególnych kierunków działań na komponenty środowiska. Do oceny kierunków działań wykorzystano następujące rodzaje oddziaływań:

- ze względu na charakter oddziaływania:
 - pozytywne,
 - neutralne,
 - negatywne,
 - pozytywne i negatywne,
- ze względu na typ oddziaływania:
 - bezpośrednie,
 - pośrednie,
 - wtórne,
 - skumulowane,
- ze względu czas oddziaływania:
 - krótkoterminowe,
 - średnioterminowe,
 - długoterminowe,
 - stałe,
 - chwilowe.

Zadania wskazane niniejszym dokumentem z założenia mają skutkować poprawą środowiska naturalnego, poprzez działania związane z ograniczeniem niskiej emisji i zmniejszeniem ruchu indywidualnego na drogach. Wśród proponowanych inwestycji nie przewiduje się takich, które mogłyby mieć znaczące oddziaływanie na środowisko.

Podczas realizacji działań dla inwestycji liniowych oraz dla obiektów kubaturowych nastąpi krótkotrwała uciążliwość dla środowiska spowodowana pracami budowlano-remontowymi. Może nastąpić tymczasowa zwiększona emisja pyłów do powietrza oraz zwiększona emisja NO₂ ze wzmożonego ruchu pojazdów budowlanych oraz wzrost emisji hałasu. W celu zapobiegania lub ograniczania oddziaływań na warunki życia i zdrowie ludzi powinno się podjąć następujące działania:

- Wcześniejsze informowanie ludności o zamierzonych pracach;
- Zakładanie siatek ochronnych na elewacje remontowanych budynków;
- Wykonywanie prac uciążliwych ze względu na hałas tylko w godzinach dziennych;

- Odpowiednie oznaczanie reorganizacji ruchu;
- Rewitalizacja zieleni miejskiej po zakończeniu prac (np. w przypadku nieznacznych kolizji z zielenią miejską w wyniku przeprowadzenia inwestycji liniowych).

Proponowane do realizacji przedsięwzięcia w ramach projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka mają one pozytywny wpływ na środowisko i proponowanie rozwiązań alternatywnych nie ma uzasadnienia zarówno z formalnego, jak i ekologicznego punktu widzenia. Ponadto, jak wyżej wspomniano, jest to dokument kierunkowy i stosunkowo wysokim stopniu ogólności, w związku z tym brak jest możliwości precyzyjnego określenia działań alternatywnych dla wskazanych działań, w tym napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy.

Przy ocenie postępów prac wskazanych w planie zdecydowano się na przyjęcie 3 rodzajów wskaźników:

- wskaźniki rezultatu, które stanowią wskaźniki oceniające kompleksowo wdrażane zmiany, będące jednocześnie ujednoliconymi wskaźnikami oceniającymi postępy we wdrażaniu zrównoważonej mobilności, zgodnie z metodyką przyjętą przez Komisję Europejską.
- wskaźniki produktu, które stanowią wskaźniki oceniające twarde działania w zakresie wdrażania zrównoważonej mobilności.
- wskaźniki trendu, które stanowią wskaźniki oceniające bieżące działania oraz tendencje zachodzące na obszarze funkcjonalnym. Zmiana zamierzonego trendu (wzrost lub spadek) będzie wczesnym sygnałem ostrzegawczym w zakresie problemów związanych z wdrażaniem zrównoważonej mobilności miejskiej. Wskaźniki trendu będą oceniane według potrzeb.

Z punktu widzenia oddziaływania na środowisko najważniejsze wskaźniki to:

- wskaźniki oddziałujące bezpośrednio:
 - Powierzchnia parków, zieleńców i terenów zieleni osiedlowej;
- wskaźniki oddziałujące pośrednio:
 - Liczba pasażerów korzystających z KM Płock,
 - % autobusów niskoemisyjnych we flocie KM Płock,
 - % autobusów zeroemisyjnych,
 - Liczba stacji roweru miejskiego,
 - Długość dróg dla rowerów,
 - Liczba miejsc postojowych na parkingach P&R,
 - Liczba zarejestrowanych pojazdów samochodowych zeroemisyjnych.

Ich realizacja wpłynie bezpośrednio na poprawę jakości środowiska, w tym poprzez zwiększenie obszarów zielonych, a także zmniejszenie szkodliwych emisji do środowiska.

Projekt dokumentu pn. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka nie spowoduje możliwego oddziaływania transgranicznego, zatem nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko. Inwestycje zawarte w dokumencie odnoszą się bezpośrednio do Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka, który nie graniczy bezpośrednio z innymi krajami. Ponadto działania, które zostały przewidziane w dokumencie mają bezpośredni wpływ wyłącznie na obszar MOF Płocka. W sposób pośredni działania podejmowane przez Władze Gminy MOF Płocka mogą oddziaływać wyłącznie na obszary sąsiadujące, które znajdują się na terenie Polski.

Spis tabel

Tabela 1 Oznaczenia wykorzystane w ocenie oddziaływania	27
Tabela 2 Cechy klimatu Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka.....	31
Tabela 3 Stan ludności Płocka w latach 2012 - 2013.....	33
Tabela 4 Zasoby mieszkaniowe na terenie Płocka w latach 2012-2021	34
Tabela 5 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Płocka w latach 2012-2021	35
Tabela 6 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Płocka w latach 2012-2021	35
Tabela 7 Stan ludności Gminy Stara Biała w latach 2012 - 2021	37
Tabela 8 Zasoby mieszkaniowe na terenie Gminy Stara Biała w latach 2012-2021.....	38
Tabela 9 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Gminy Stara Biała w latach 2012-2021	38
Tabela 10 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Gminy Stara Biała w latach 2012-2021	39
Tabela 11 Stan ludności Gminy Bielsk w latach 2012 - 2021.....	41
Tabela 12 Zasoby mieszkaniowe na terenie Gminy Bielsk w latach 2012-2021	42
Tabela 13 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Gminy Bielsk w latach 2012-2021	42
Tabela 14 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Gminy Bielsk w latach 2012-2021	43
Tabela 15 Stan ludności Gminy Radzanowo w latach 2012 - 2021.....	45
Tabela 16 Zasoby mieszkaniowe na terenie Gminy Radzanowo w latach 2012-2021	46
Tabela 17 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Gminy Radzanowo w latach 2012-2021.....	46
Tabela 18 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Gminy Radzanowo w latach 2012-2021.....	47
Tabela 19 Stan ludności Gminy Słupno w latach 2012 - 2021	49
Tabela 20 Zasoby mieszkaniowe na terenie Gminy Słupno w latach 2012-2021	49
Tabela 21 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Gminy Słupno w latach 2012-2021	50
Tabela 22 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Gminy Słupno w latach 2012-2021	50
Tabela 23 Stan ludności Miasta i Gminy Gąbin w latach 2012 - 2021.....	53
Tabela 24 Zasoby mieszkaniowe na terenie Miasta i Gminy Gąbin w latach 2012-2021	53

Tabela 25 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Miasta i Gminy Gąbin w latach 2012-2021.....	54
Tabela 26 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Miasta i Gminy Gąbin w latach 2012-2021.....	54
Tabela 27 Stan ludności Gminy Łąck w latach 2012 - 2021.....	56
Tabela 28 Zasoby mieszkaniowe na terenie Gminy Łąck w latach 2012-2021	57
Tabela 29 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Gminy Łąck w latach 2012-2021	58
Tabela 30 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Gminy Łąck w latach 2012-2021	58
Tabela 31 Stan ludności Gminy Nowy Duninów w latach 2012 - 2013.....	60
Tabela 32 Zasoby mieszkaniowe na terenie Gminy Nowy Duninów w latach 2012-2021	61
Tabela 33 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Gminy Nowy Duninów w latach 2012-2021.....	61
Tabela 34 Podmioty gospodarcze według klas wielkości na terenie Gminy Nowy Duninów w latach 2012-2021.....	62
Tabela 35 Łączna masa zebranych odpadów na terenie MOF Płocka w latach 2017 - 2021	71
Tabela 36 Łączna masa zebranych odpadów na terenie MOF Płocka w latach 2017 - 2021 w przeliczeniu na mieszkańca.....	71
Tabela 37 Odpady zebrane selektywnie w relacji do ogółu odpadów	72
Tabela 38 Długość czynnej sieci rozdzielczej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka..	72
Tabela 39 Korzystający z instalacji sieci wodociągowej w % ogółu ludności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka	73
Tabela 40 Długość czynnej sieci kanalizacyjnej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka	73
Tabela 41 Przyłącza prowadzące do budynków mieszkalnych i zbiorowego zamieszkania Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka	74
Tabela 42 Korzystający z instalacji kanalizacji w % ogółu ludności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka	74
Tabela 43 Problemy ochrony środowiska	80
Tabela 44 Cele spójne z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka	82
Tabela 45 Oznaczenia wykorzystane w ocenie oddziaływania	93
Tabela 46 Ocena oddziaływania na komponenty środowiska	94
Tabela 47 Wskaźniki produktu.....	114
Tabela 48 Wskaźniki trendu	116

Spis rysunków

Rysunek 1 Mapa Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka	29
Rysunek 2 Średnioroczne opady atmosferyczne Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka	30
Rysunek 3 Średnioroczne temperatury Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka	31
Rysunek 4 Mapa Płocka	33
Rysunek 5 Mapa Gminy Stara Biała	37
Rysunek 6 Mapa Gminy Bielsk	41
Rysunek 7 Mapa Gminy Radzanowo	45
Rysunek 8 Mapa Gminy Słupno	48
Rysunek 9 Mapa Miasta i Gmina Gąbin	52
Rysunek 10 Mapa Gminy Łąck	56
Rysunek 11 Mapa Gminy Nowy Duninów	60
Rysunek 12 Podział województwa mazowieckiego na strefy dla celów oceny jakości powietrza za 2021 r.	67
Rysunek 13 Rozmieszczenie przyrodniczych obszarów chronionych na terenie Płocka	76

Oświadczenie autora, a w przypadku gdy wykonawcą prognozy jest zespół autorów – kierującego tym zespołem, o spełnieniu wymagań, o których mowa w art. 74a ust. 2, stanowiące załącznik do prognozy

Niniejszym oświadczam, iż jako kierownik zespołu autorskiego przygotowującego Prognozę oddziaływania na środowisko Aktualizacji założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Gminy Kluczbork, spełniam wymagania, o których mowa w art. 74a ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Jednocześnie jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.

.....
PODPIS OSOBY KIERUJĄCEJ ZESPOŁEM