



***Program zrównoważonego rozwoju  
systemu dróg rowerowych  
na terenie miasta Płocka  
do 2033 roku w ujęciu krajowym,  
regionalnym i lokalnym***

***Tom I. Diagnoza***



**PŁOCK, 2011**



***Program zrównoważonego rozwoju  
systemu dróg rowerowych  
na terenie miasta Płocka  
do 2033 roku  
w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym***

***Tom I. Diagnoza***

**Zespół autorski:**

mgr Renata Mordak – nadzór merytoryczny

mgr Przemysław Herburt – Kierownik projektów

mgr Aneta Duda – koordynacja

mgr inż. arch. Krzysztof Rytel – koordynacja merytoryczna, projekt ogólny systemu dróg rowerowych

mgr inż. Daniel Chabrowski – projektant branży drogowej

mgr inż. Jacek Szymański – projektant branży telekomunikacyjnej

mgr inż. Katarzyna Kowalczyk – projektant branży sieciowej

inż. Mieczysław Czech – projektant branży elektrycznej i elektroenergetycznej

mgr Aleksander Buczyński – analiza bezpieczeństwa, konsultacja merytoryczna

mgr Marcin Hyla – standardy techniczne

dr Jacek Chmielewski – prognozy ruchu

mgr Marta Rytel – raport ewaluacyjny

inż. arch. Katarzyna Gosk – opracowanie graficzne

Ewa Bartkowiak, Zdzisław Bartkowiak, Marcin Harembki, Robert Jaroszek – badania ankietowe

WYG International  
Warszawa 2011

## Spis treści

---

<b>I. WSTĘP.....</b>	<b>4</b>
<b>II. RAPORT EWALUACYJNY.....</b>	<b>7</b>
<b>III. DIAGNOZA SYTUACJI SPOŁECZNO – GOSPODARCZEJ.....</b>	<b>24</b>
3.1. Podstawowe dane społeczno-gospodarcze.....	24
3.2. Analiza infrastruktury rowerowej.....	26
3.3. Analiza ruchu rowerowego.....	40
3.4. Analiza i wyniki badań ankietowych.....	51
3.5. Analiza bezpieczeństwa ruchu rowerowego.....	83
3.6. Analiza kluczowych problemów .....	95
3.7. Analiza uwarunkowań planistycznych, decyzyjnych i technicznych.....	97

## **I. WSTĘP**

---

### **Podstawowe akty prawne**

Główne akty prawne mające zastosowanie w obszarze objętym niniejszym programem stanowią:

1. Konwencja o ruchu drogowym sporządzona w Wiedniu (Dz. U. z 1988 r., Nr 5 poz. 40 i 41);
2. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (tekst jednolity – Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.);
3. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 r. Nr 43 poz. 430 z późn. zm.);
4. Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr z 2002 Nr 170, poz. 1393 z późn. zm.);
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181).

### **Podstawowe pojęcia**

Na wstępie, omówienia wymaga zastosowana terminologia, gdyż akty prawne wymienione powyżej posługują się różnym słownictwem. I tak ustawa Prawo o ruchu drogowym (PoRD) posługuje się terminami: „droga dla rowerów” (nie: rowerowa) i „pas dla rowerów”, a także terminami: „przejazd dla rowerzystów” i „przejście dla pieszych”. Z kolei w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie występuje wyłącznie termin „ścieżka rowerowa”, przy czym z treści art. 47 wynika, że ścieżka rowerowa może także pełnić inne funkcje, w tym mogą z niej korzystać piesi (musi mieć wówczas minimum 2,5 m szerokości).

Dla potrzeb niniejszego dokumentu zdecydowano się używać terminu „droga dla rowerów”, uznając wyższą rangę ustawy niż rozporządzenia. Nadto rozporządzenie nie zawiera żadnej definicji pojęcia „ścieżka rowerowa”, a w ustawie „droga dla rowerów” i „pas dla rowerów” są zdefiniowane. Konsekwentnie zastosowano całą terminologię z ustawy PoRD. W ustawie (ani w rozporządzeniu) nie ma terminu dla drogi przeznaczonej dla wspólnego ruchu pieszych i rowerzystów, dlatego wprowadzono termin: „droga dla pieszych i rowerów”.

Droga dla rowerów nie wyczerpuje jednak infrastruktury służącej do poruszania się na rowerze, ponieważ są sytuacje gdzie budowa wydzielonej drogi dla rowerów, a nawet wyznaczenie pasa dla rowerów w jezdni nie jest ani niezbędne, ani nawet wskazane. Na przykład na ulicach o charakterze lokalnym, o niewielkim ruchu samochodów, rowerzyści mogą z powodzeniem korzystać z jezdni na zasadach ogólnych, zwłaszcza przy wprowadzeniu uspokojenia ruchu. Całą trasę umożliwiającą poruszanie się rowerów niezależnie od jej charakteru (wydzielona droga dla rowerów, droga dla pieszych i rowerów, ciąg pieszo – jezdny) nazywać będziemy „trasą rowerową”. Z kolei pod

pojęciem „szlak rowerowy” należy rozumieć trasę wyznaczoną w terenie za pomocą znaków, najczęściej o charakterze turystycznym lub rekreacyjnym.

Uwaga: Cytując wcześniejsze dokumenty (w tym uchwały rady Miasta Płocka i miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego) używano terminów jak w oryginale, nawet gdy były niezgodne z powyższym standardem.

## Słownik pojęć i skrótów

- **Brd** – bezpieczeństwo ruchu drogowego;
- **Bezpieczeństwo społeczne:** bezpieczeństwo przed zagrożeniem przestępczością;
- **Droga dla rowerów** (wydzielona droga rowerowa, pieszo-rowerowa): zgodnie z ustawą Prawo o Ruchu Drogowym. Uwaga: zgodnie z nowelizacją Konwencji Wiedeńskiej o Ruchu Drogowym w 2006 roku (do sierpnia 2010 nieopublikowaną w Dzienniku Ustaw) rozróżnia się drogę dla rowerów i pas dla rowerów, co zostało uwzględnione w definicjach poniżej;
- **Kontrapas** (pas rowerowy "pod prąd"): jednokierunkowy pas rowerowy w jezdni ulicy jednokierunkowej po lewej stronie, przeznaczony dla ruchu rowerów w kierunku przeciwnym do obowiązującego pozostałe pojazdy;
- **Łącznik rowerowy** (skrót rowerowy): krótki odcinek drogi rowerowej, umożliwiający przejazd rowerem np. przez koniec ulicy bez przejazdu (ślepej) dla samochodów;
- **Małe rondo:** rondo o średnicy zewnętrznej mniejszej niż 22 – 45 m i średnicy wyspy środkowej 5 – 33,5 m;
- **Mini-rondo:** rondo o średnicy zewnętrznej mniejszej niż 22 m i średnicy wyspy środkowej 3 - 5 m;
- **MPZP:** Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego;
- **Pas ruchu dla rowerów** (pas dla rowerów): podłużna część jezdni w formie pasa ruchu przeznaczona do jednokierunkowego ruchu rowerów i oznaczona odpowiednim oznakowaniem;
- **Parking rowerowy:** miejsce do pozostawiania rowerów wyposażone w stojaki rowerowe;
- **Program:** niniejszy dokument – „Program zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka do 2033 roku w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym”;
- **Program na lata 2003-2006:** Program ścieżek rowerowych miasta Płocka na lata 2003-2006, uchwała Nr 1166/LVI/02 Rady Miasta Płocka z dnia 24 września 2002 roku;
- **Przechowalnia rowerowa:** pomieszczenie lub urządzenie, umożliwiające bezpieczne i wygodne przechowanie roweru na odpowiedzialność operatora przechowalni;
- **PoRD** - Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (tekst jednolity – Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.);
- **Przejazd dla rowerzystów:** zgodnie z ustawą Prawo o Ruchu Drogowym;

- **Rozporządzenie o warunkach technicznych:** Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181);
- **Trasa rowerowa:** czytelny i spójny ciąg różnych rozwiązań technicznych, funkcjonalnie łączący poszczególne części miasta i obejmujący: drogi rowerowe, pasy i kontrapasy rowerowe, ulice o ruchu uspokojonym, strefy zamieszkania, łączniki rowerowe, ulice przyjazne dla rowerów, drogi niepubliczne o małym ruchu (w porozumieniu z zarządcą takiej drogi) oraz inne odcinki, które mogą być bezpiecznie i wygodnie wykorzystywane przez rowerzystów. Trasa rowerowa nie musi być drogą rowerową w rozumieniu Prawa o Ruchu Drogowym, może natomiast obejmować odcinki takich dróg. W skład jednej trasy rowerowej mogą wchodzić dwie (lub więcej) drogi rowerowe, biegnące równolegle (np. po dwóch stronach jezdni, rzeki czy linii kolejowej) lub ulice o ruchu uspokojonym;
- **Stojak rowerowy:** urządzenie techniczne trwale przytwierdzone do podłoża, umożliwiające oparcie i przymocowanie roweru przez użytkownika przy pomocy własnego zapięcia;
- **Studium Transportowe** - uchwała Nr 594/XLII/09 Rady Miasta Płocka z dnia 27 października 2009 roku w sprawie: przyjęcia „Studium transportowego i bezpieczeństwa transportu w mieście Płocku” z załącznikami.
- **SEWIK** – System Ewidencji Wypadków i Kolidzji;
- **Szlak rowerowy:** turystyczna lub rekreacyjna trasa rowerowa wykorzystująca istniejącą infrastrukturę komunikacyjną lub prowadzona poza nią i oznakowana znakami dodatkowymi szlaków rowerowych lub innymi znakami;
- **Śluza rowerowa:** oznakowany obszar na wlocie skrzyżowania przed linią zatrzymań dla samochodów, skąd rowerzyści mogą na zielonym świetle ruszyć jako pierwsi;
- **Ulica przyjazna dla rowerzystów** (ulica o ruchu uspokojonym): ulica, w której prędkość miarodajna nie przekracza 30 km/h, oznaczona znakiem B-43 z liczbą 30 km/h lub znakiem D-40, w szczególności ulica wyposażona w rozwiązania techniczne wymuszające ograniczenie prędkości samochodów (progi zwalniające, zwężenia, szykany itp.);
- **Współczynnik opóźnienia:** średnia ilość czasu, którą użytkownik traci oczekując na sygnalizacji świetlnej lub skrzyżowaniach bez pierwszeństwa na każdym kilometrze trasy, wyrażony w sekundach na kilometr;
- **Współczynnik wydłużenia:** stosunek odległości między punktami trasy rowerowej w realnych warunkach do odległości między tymi punktami w linii prostej (np. 1,3 czyli 300 m wydłużenia na 1000 m trasy);
- **Wydzielenie fizyczne drogi rowerowej:** oddzielenie drogi rowerowej od jezdni za pomocą elementów inżynierskich, w szczególności: słupków, barier, krawężników, pasów zieleni;
- **Wydzielona droga dla rowerów** (dla pieszych i rowerów): droga lub część drogi oddzielona od jej pozostałych części strukturalnie, przeznaczona do ruchu rowerów lub rowerów i pieszych i oznaczona odpowiednim oznakowaniem.

## II. RAPORT EWALUACYJNY

### Ewaluacja „Programu ścieżek rowerowych miasta Płocka na lata 2003-2006”

„Program ścieżek rowerowych miasta Płocka na lata 2003-2006”, zwany poniżej Programem lata 2003-2006, został przyjęty Uchwałą Nr 1166/LVI/02 Rady Miasta Płocka z dnia 24 września 2002 roku. Dotyczy on lat 2003-2006, dlatego też w opracowaniu przeprowadzona zostanie ewaluacja programu ex-post.

Głównym celem ewaluacji jest zbadanie wartości i cech realizowanego Programu.

Celami szczegółowymi przeprowadzenia badania ewaluacyjnego wspomnianego Programu, są:

- weryfikacja założeń Programu lata 2003-2006,
- ocena stopnia wdrożenia zakresu działań realizacyjnych, przewidzianych w Programie na lata 2003-2006,
- sformułowanie rekomendacji oraz ich wdrożenie w „Programie zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka do 2033 roku w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym”.

W tabeli 1 przedstawiono drogi dla rowerów istniejące we wrześniu 2002 roku, czyli przed realizacją „Programu ścieżek rowerowych miasta Płocka na lata 2003-2006”, natomiast w tabeli 2 drogi dla rowerów będące w realizacji przed uchwaleniem „Programu ścieżek rowerowych miasta Płocka na lata 2003-2006”.

**Tabela 1. Sieć dróg dla rowerów w Płocku, istniejących przed uchwaleniem „Programu ścieżek rowerowych miasta Płocka na lata 2003-2006” [dane z września 2002 roku w km]**

Lp.	Droga dla rowerów	Długość [km]
1.	Wzdłuż al. Jana Pawła II, odcinek od ul. Wyszogrodzkiej w kierunku ul. Władysława Mazura	0,7
2.	Wzdłuż ul. Czwartaków do ul. Franciszka Zubrzyckiego	0,75
3.	Wzdłuż ul. Wyszogrodzkiej na długości parkingu przy supermarkecie Auchan	0,3
4.	Wzdłuż ul. Ignacego Łukasiewicza na odcinku od al. Floriana Kobylińskiego do ul. Miodowej	0,4
5.	Wzdłuż ul. Ignacego Łukasiewicza na odcinku od ul. Batalionów Chłopskich do PKN ORLEN	2,2
6.	Wzdłuż ul. Mostowej na odcinku od Pl. Gabriela Narutowicza do Mostu im. Legionów marsz. Piłsudskiego	0,7
7.	Wzdłuż al. Armii Krajowej na odcinku od ul. Grota Roweckiego do ul. Batalionu „Parasol”	1,0
8.	Wzdłuż ul. Otołińskiej na odcinku od al. Stanisława Jachowicza do ul. Fryderyka Chopina	(0,4) obecnie nie istnieje (chodnik z płyt betonowych nieoznakowany jako droga dla rowerów)
9.	Wzdłuż ul. Wyszogrodzkiej na odcinku od skrzyżowania	0,7

Lp.	Droga dla rowerów	Długość [km]
	zachodniego do skrzyżowania wschodniego z al. Armii Krajowej	
10.	Wzdłuż ul. Przemysłowej na odcinku od ul. Tysiąclecia do ul. Wincentego Hipolita Gawareckiego	0,4
<b>RAZEM</b>		<b>7,15</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Programu ścieżek rowerowych miasta Płocka 2003-2006”

**Tabela 2. Drogi dla rowerów w realizacji przed uchwaleniem „Programu ścieżek rowerowych miasta Płocka na lata 2003-2006” [dane z września 2002 roku w km]**

Lp.	Drogi dla rowerów w realizacji	Długość	Stan na dziś
1.	Wzdłuż ul. Portowej	0,4	Nie zrealizowano
2.	Wzdłuż ul. Żeglarskiej	0,6	Zrealizowano (obecnie dawną ul. Żeglarską obejmuje ul. Portowa)
3.	Wzdłuż ul. Morelowej, na odcinku od ul. Wyszogrodzkiej do ul. Chmielnej	0,7	Nie realizowano
4.	Wzdłuż ul. Grabówka, na odcinku od ul. Norbertańskiej w kierunku Borowiczek	1,05	Zrealizowano obecnie nie istnieje (brak oznakowania, brak spełniania parametrów)
5.	Wzdłuż ul. Gwardii Ludowej, na odcinku od ul. Ignacego Łukasiewicza do ul. Bielskiej	1,65	Zrealizowano
6.	Wzdłuż ul. Przemysłowej, na odcinku od ul. Wincentego Hipolita Gawareckiego do ul. Gwardii Ludowej	0,6	Zrealizowano
7.	Wzdłuż ul. Ignacego Łukasiewicza, na odcinku od al. Floriana Kobylińskiego do ul. Miodowej	0,42	Zrealizowano
8.	Wzdłuż ul. Ignacego Łukasiewicza, na odcinku od ul. Miodowej do ul. Batalionów Chłopskich	0,48	Zrealizowano
9.	Wzdłuż ul. Batalionów Chłopskich, na odcinku od ul. Ignacego Łukasiewicza do ul. Zygmunta Wolskiego	0,19	Zrealizowano (rozebrana w 2010 r. w związku z budową Hali Widowiskowej)
10.	Wzdłuż ul. Wyszogrodzkiej, na odcinku od parkingu przy Auchan do skrzyżowania wschodniego z al. Jana Pawła II	0,45	Zrealizowano
<b>RAZEM</b>		<b>6,54</b>	<b>4,9</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Programu ścieżek rowerowych miasta Płocka 2003-2006”

Przed realizacją Programu na lata 2003-2006 w Płocku było zbudowanych 7,15 km dróg dla rowerów (nie uwzględniając wymienionej w programie drogi dla rowerów w ul. Otolińskiej, która nie spełnia parametrów i nie jest oznakowana jako droga dla rowerów). Długość dróg dla rowerów w realizacji wynosiła 6,54 km i wszystkie zostały ukończone z wyjątkiem odcinka wzdłuż ówczesnej ul. Żeglarskiej i wzdłuż ul. Grabówka, gdzie wzdłuż ulicy wprawdzie jest ciąg o nawierzchni z kostki betonowej w kolorze czerwonym, to jednak nie jest on oznakowany jako droga rowerowa i nie towarzyszy mu inny chodnik dla pieszych, tak więc nie można go uznać za drogę dla rowerów.



Drogi dla rowerów zaplanowane do realizacji w ramach „Programu ścieżek rowerowych miasta Płocka na lata 2003-2006”, zostały naniesione na mapę będącą załącznikiem do Uchwały Rady Miasta Nr 1166/LVI/02 w sprawie przyjęcia Programu ścieżek rowerowych miasta Płocka na lata 2003 - 2006” z dnia 2002 roku. Zawartość wspomnianej mapy przeniesiono do poniższej tabeli, wraz z oceną stanu aktualnego.

**Tabela 3. Drogi dla rowerów zaplanowane do realizacji w ramach „Programu ścieżek rowerowych miasta Płocka na lata 2003-2006”**

Lp.	Drogi dla rowerów zaplanowane do realizacji	Planowane rozpoczęcie robót	Stan na dziś
1.	Wzdłuż ul. Wyszogrodzkiej, na odcinku od ul. Franciszka Zubrzyckiego do granicy gminy	po 2006 r.	Nie zrealizowano
2.	Wzdłuż ul. Wyszogrodzkiej od Zakładu Energetycznego Płock do ul. Jana Pawła II	w 2005 r.	Zrealizowano drogę dla pieszych i rowerów po stronie płn. od ul. Bliskiej do al. Jana Pawła II
3.	Wzdłuż ul. marsz. J. Piłsudskiego od ul. Otolińskiej do Zakładu Energetycznego Płock	w 2005 r.-2006 r.	Nie zrealizowano
4.	Wzdłuż al. Stanisława Jachowicza od ul. Bielskiej do ul. Otolińskiej	w 2005 r.	Nie zrealizowano
5.	Wzdłuż al. Floriana Kobylińskiego od ul. Ignacego Łukasiewicza do ul. Bielskiej	w 2004 r.	Nie zrealizowano
6.	Wzdłuż ul. Dobrzyńskiej od ul. Prezydenta Ignacego Mościckiego, wzdłuż al. Floriana Kobylińskiego do ul. Ignacego Łukasiewicza	w 2004 r.-2005 r.	Nie zrealizowano
7.	Wzdłuż ul. Dobrzyńskiej od ul. Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego do ul. prezydenta Ignacego Mościckiego	w 2002 r.-2003 r.	Nie zrealizowano
8.	Wzdłuż ul. Dobrzyńskiej od ul. Medycznej do ul. Parowej	w 2006 r.	Nie zrealizowano
9.	Wzdłuż ul. Dobrzyńskiej od ul. Witolda Zglenickiego do ul. Medycznej	po 2006 r.	Nie zrealizowano
10.	Wzdłuż ul. Ignacego Łukasiewicza od al. Floriana Kobylińskiego do ul. ul. Batalionów Chłopskich	w 2002 r.	Zrealizowano
11.	Wzdłuż skrzyżowania al. Floriana Kobylińskiego i ul. Ignacego Łukasiewicza	w 2004	Nie zrealizowano
12.	Wzdłuż ul. Ignacego Łukasiewicza poniżej al. Floriana Kobylińskiego, następnie wzdłuż ul. abp. Antoniego Juliana Nowowiejskiego, ul. Stefana Okrzei, ul. Kazimierza Wielkiego oraz ul. Stanisława Małachowskiego	w 2004 r.	Nie zrealizowano
13.	Wzdłuż al. Stanisława Jachowicza od ul. Bielskiej do al. Jana Kilińskiego	w 2005 r.	Nie zrealizowano
14.	Wzdłuż al. Jana Kilińskiego i ul. Mostowej do Mostu im. Legionów marsz. Józefa Piłsudskiego	po 2006 r.	Nie zrealizowano
15.	Zjazd z Mostu im. Legionów marsz. Piłsudskiego	w 2006 r.	Nie zrealizowano
16.	ul. Kolejowa, zjazd Mostu im. Legionów marsz. Józefa Piłsudskiego prawą stroną, ul. Krakówka	w 2003 r.	Nie zrealizowano
17.	Rozwiązanie alternatywne: do inwestycji poz. 2,3:	w 2004 r.- 2005 r.	Nie zrealizowano

Lp.	Drogi dla rowerów zaplanowane do realizacji	Planowane rozpoczęcie robót	Stan na dziś
	ul. Norbertańska, ul. Grabówka, ul. Gościniec		
18.	Wzdłuż ul. Krakówki i Łąckiej	w 2003 r.	Nie zrealizowano
19.	Rozwiązanie alternatywne do inwestycji poz. 15,16, 20, Most Solidarności	w 2005 r.	Nie zrealizowano
20.	ul. Dobrzykowska pomiędzy zjazdami z Mostu im. Legionów marsz. Józefa Piłsudskiego i Mostu Solidarności	w 2005 r.	Nie zrealizowano
20a	Rozwiązanie alternatywne do inwestycji poz. 15, 16, 20	w 2004 r. - 2005 r.	Zrealizowano na długości Mostu Solidarności
21.	Rozwiązanie alternatywne dla pozycji 2,3	po 2006 r.	Nie zrealizowano

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Programu ścieżek rowerowych miasta Płocka 2003-2006”

Na podstawie wizji lokalnej w terenie stwierdzono, iż spośród zaplanowanych do realizacji w ramach Programu dróg dla rowerów wybudowane zostały jedynie następujące odcinki:

- wzdłuż ul. Wyszogrodzkiej od ul. Bliskiej do al. Armii Krajowej (droga dla pieszych i rowerów),
- wzdłuż ul. Ignacego Łukasiewicza od al. Floriana Kobylińskiego do ul. Batalionów Chłopskich,
- Wzdłuż Mostu Solidarności.

Ponadto, na podstawie wywiadów przeprowadzonych z pracownikami Urzędu Miasta Płocka ustalono, że w latach 2002-2006 w Urzędzie Miasta Płocka nie został powołany zespół zadaniowy ani pełnomocnik ds. ruchu rowerowego.

Przyjęty plan brał pod uwagę istniejące natężenie ruchu rowerowego - zakładał rozwój dróg dla rowerów wzdłuż osi:

- oś główna wschód – zachód: Podolszyce – Śródmieście – Winiary,
- oś północ – południe: PKN Orlen – Śródmieście – Radziwie,

Pod tym względem należy go ocenić pozytywnie.

„Program ścieżek rowerowych miasta Płocka na lata 2003-2006” nie zawierał wskaźników monitorowania realizacji programu. Bieżące monitorowanie procesu budowy poszczególnych odcinków dróg dla rowerów umożliwiłoby korygowanie na bieżąco odchyień od planu ich realizacji i mogłoby się przyczynić do realizacji programu w większym stopniu, niż to nastąpiło.

### Rekomendacje:

1. Dobrą praktyką w stosowaną w miastach europejskich, w tym również coraz częściej polskich, jest powoływanie Zespołu Zadaniowego ds. komunikacji rowerowej. Jest to jeden z podstawowych elementów poprawnego zarządzania polityką rowerową miasta. Powołuje go Burmistrz albo Prezydent miasta. Nadzorowany jest przez jego właściwego kompetencyjnie zastępcę. By skutecznie mógł spełniać swoją rolę, w jego skład wchodzi: dyrektorzy kluczowych wydziałów i jednostek (w przypadku Płocka: Wydziałów Urzędu Miasta Płocka: Inwestycji Miejskich, oraz Urbanistyki i Architektury, Miejskiego Zarządu Dróg) oraz reprezentanci użytkowników.

- Zaleca się sukcesywną realizację dróg dla rowerów wraz z realizacją nowych lub przebudową istniejących ulic. Przykładowo, tegoroczne (2010 r.) remonty ulic Adama Mickiewicza i Wyszogrodzkiej nie przewidywały budowy dróg dla rowerów, ani wyznaczenia pasów dla rowerów na szerokich często jezdniach.

### **Raport ewaluacyjny „Programu zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka do 2033 roku w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym”**

Celem ewaluacji wspomnianego programu jest poprawa jakości, skuteczności i spójności programu będącego w trakcie opracowywania.

#### **Przedmiot badania**

Badaniu podlega „Program zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka do 2033 roku w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym”. Okres objęty programem to lata 2011-2033.

#### **Wymiar terytorialny**

Obszarem oddziaływania programu jest miasto Płock.

**Tabela 4. Metodologia badania**

<b>Kryterium ewaluacyjne</b>	<b>Zagadnienia</b>	<b>Pytania badawcze</b>	<b>Zastosowane narzędzia badawcze</b>
Skuteczność	Zagadnienie 1: Spójność logiki interwencji	Pytanie 1: Czy produkty, rezultaty i działania są względem siebie adekwatne?	Drzewo logiczne
	Zagadnienie 2: Jakość systemu wskaźników w Programie	Pytanie 1: Czy wskaźniki są odpowiednio dobrane do produktów, rezultatów i oddziaływań projektu?	Analiza SMART, matryca logiczna
Efektywność	Zagadnienie 2: Efektywność instytucjonalna	Pytanie 1: Jakie jest doświadczenie Miasta Płocka w realizowaniu podobnych Strategii, projektów, przedsięwzięć, z zakresu transportu, zrównoważonego rozwoju, infrastrukturalnych	Analiza dokumentów

Zgodnie z Opiszem Przedmiotu Zamówienia, przygotowano raport ewaluacyjny, zawierający ewaluację skuteczności i efektywności realizacji Programu. Ze względu na fakt, iż prace nad raportem ewaluacyjnym Programu trwały równocześnie z jego przygotowywaniem, na bieżąco poprawiano i wzmacniano ostateczną jakość przygotowywanego dokumentu.

#### **Przebieg badania**

„Program zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka do 2033 roku w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym”



## **Etap I – Ewaluacja skuteczności realizacji Programu**

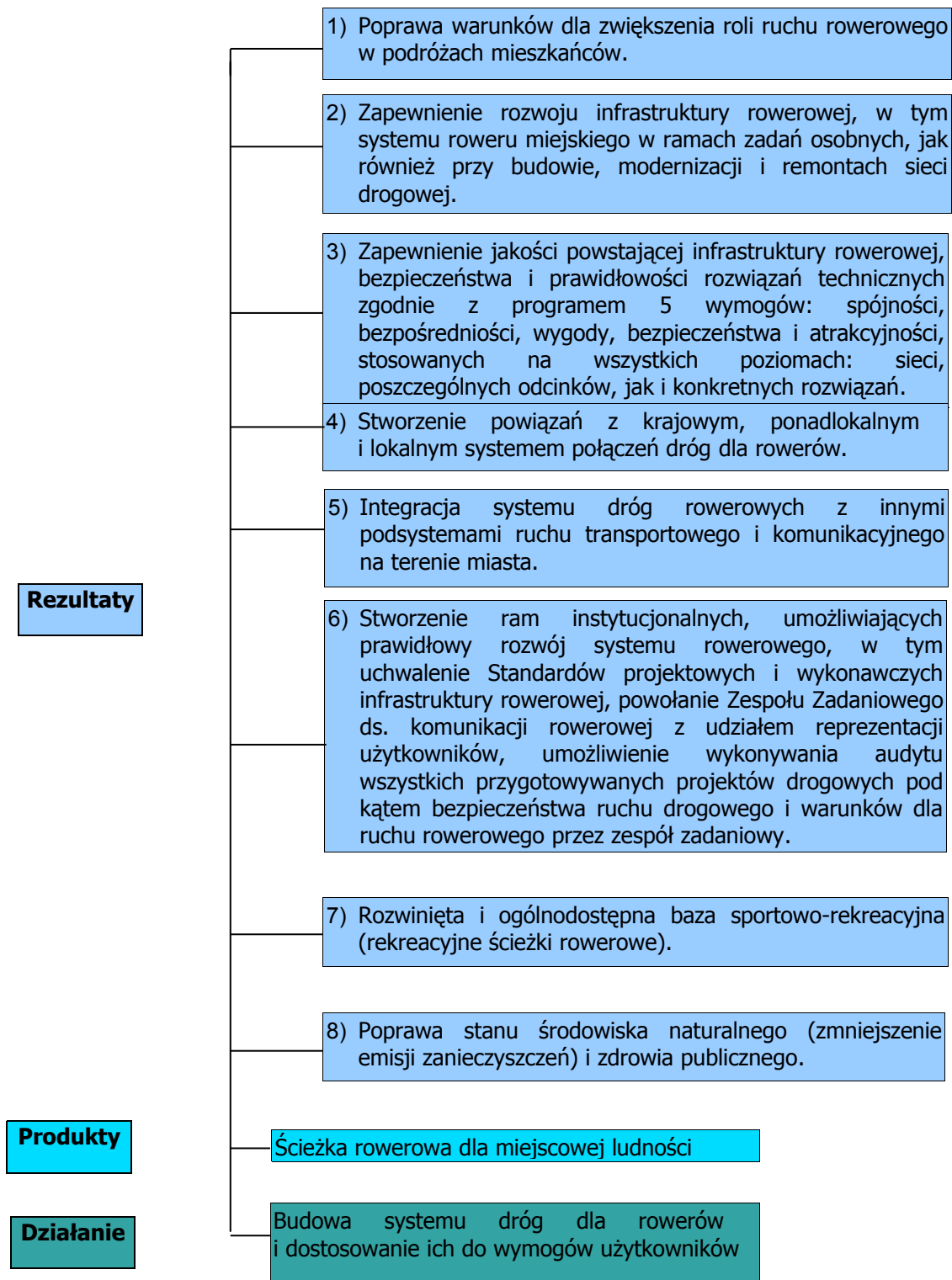
### Zagadnienie 1

Spójność logiki interwencji

Pytanie 1:

Czy produkty, rezultaty i działania są względem siebie adekwatne?

## Schemat 1. Drzewo logiczne



Źródło: opracowanie własne

Z analizy drzewa logicznego wynika, że produkty, rezultaty i oddziaływania są jakościowo i logicznie wewnętrznie spójne. Ten fakt potwierdza adekwatność produktów, rezultatów oraz oddziaływań oraz zwiększa szansę na skuteczność Programu.

#### Zagadnienie 2:

Jakość systemu wskaźników w Programie:

Pytanie 1:

Czy wskaźniki są odpowiednio dobrane do produktów, rezultatów i oddziaływań projektu?

Pytanie to zostanie zweryfikowane za pomocą analizy SMART oraz matrycy logicznej.

Zgodnie z akronimem SMART Wskaźnik powinien być:

- **(S**pecific) – Konkretny, dokładny;
- **(M**easurable) – Mierzalny;
- **(A**ttainable) – Osiągalny;
- **(R**elevant) – Istotny;
- **(T**rackable) – Możliwy do śledzenia.

**Tabela 5. Analiza SMART**

Cel	Wskaźnik osiągnięcia	Czy zgodny z zasadą SMART?				
		S	M	A	R	T
Cel główny	- długość tras rowerowych w mieście Płocku [km]	+	+	+	+	+
	- liczba osób korzystających z wybudowanej infrastruktury rowerowej [os.]	+	+	+	+	+
	- udział rowerów w podziale zadań przewozowych w mieście Płocku [%]	+	+	+	+	+
	- gęstość dróg dla rowerów na terenie miasta (łączna długość dróg dla rowerów w stosunku do powierzchni miasta) [km/km <sup>2</sup> ]	+	+	+	+	+
Cel szczegółowy 1	- długość wybudowanych komunikacyjnych i rekreacyjnych dróg dla rowerów [km]	+	+	+	+	+
	- procent sieci ulicznej objętej uspokojeniem ruchu [%]	+	+	+	+	+
	Wybudowanie infrastruktury towarzyszącej:	+	+	+	+	+
	- liczba wypożyczalni rowerów [szt.]	+	+	+	+	+
	- liczba stojaków rowerowych [szt.]	+	+	+	+	+
Cel szczegółowy 2	- liczba przechowalni rowerów [szt.]	+	+	+	+	+
	- liczba miejsc parkingowych dla rowerów [szt.]	+	+	+	+	+
	- długość wybudowanych komunikacyjnych i rekreacyjnych dróg dla rowerów [km]	+	+	+	+	+

Cel	Wskaźnik osiągnięcia	Czy zgodny z zasadą SMART?				
		S	M	A	R	T
	- stosunek długości budowanych dróg dla rowerów do zbudowanych / przebudowanych dróg [%]	+	+	+	+	+
	- liczba stacji roweru miejskiego [szt.]	+	+	+	+	+
Cel szczegółowy 3	- zmniejszenie liczby kolizji i wypadków drogowych z udziałem rowerzystów [%]	+	+	+	+	+
	- wzrost atrakcyjności ruchu rowerowego [%]	+	+	+	+	+
	- oszczędność czasu podróżowania rowerem [%]	+	+	+	+	+
	- długość dróg miejskich włączona w układ sieci tras rowerowych [km]	+	+	+	+	+
Cel szczegółowy 4	- długość wybudowanych komunikacyjnych i rekreacyjnych dróg dla rowerów [km]	+	+	+	+	+
	- liczba tras rowerowych wyprowadzających poza miasto [szt.]	+	+	+	+	+
Cel szczegółowy 5	Formy integracji transportu zbiorowego z rowerem: - liczba parkingów Bike & Ride [szt.]	+	+	+	+	+
	- umożliwienie przewozu roweru komunikacją publiczną [tak/nie]	+	+	+	+	+
Cel szczegółowy 6	- stworzenie Zespołu Zadaniowego ds. komunikacji rowerowej przy Prezydencie Miasta Płocka [tak/nie]	+	+	+	+	+
	- uchwalenie Standardów projektowych i wykonawczych infrastruktury rowerowej [tak/nie]	+	+	+	+	+
	- liczba przeprowadzonych audytów projektów drogowych [szt.]	+	+	+	+	+
Cel szczegółowy 7	- długość wybudowanych rekreacyjnych tras rowerowych [km]	+	+	+	+	+
	Wybudowana infrastruktura towarzysząca:	+	+	+	+	+
	- liczba wypożyczalni rowerów [szt.]	+	+	+	+	+
	- liczba stojaków rowerowych [szt.]	+	+	+	+	+
	- liczba przechowalni rowerów [szt.]	+	+	+	+	+
	- liczba miejsc parkingowych [szt.]	+	+	+	+	+

Źródło: opracowanie własne

Wszystkie wskaźniki zawarte w „Programie zrównoważonego rozwoju dróg rowerowych na terenie miasta Płocka do roku 2033 roku w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym” są zgodne z zasadą SMART.

**Tabela 6. Matryca logiczna projektu**

Matryca logiczna Programu			
„Program zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka do 2033 w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym”		Okres planowania:	2011-2033
		Budżet łączny	46 695 500 PLN
Cel główny	Obiektywnie weryfikowalne wskaźniki	Źródła weryfikacji	
<p>Wzrost atrakcyjności komunikacyjnej i turystyczno-rekreacyjnej miasta Płocka poprzez budowę sieci dróg dla rowerów</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zwiększenie długości dróg dla rowerów w mieście Płocku</li> <li>- wzrost liczby osób korzystających z wybudowanej infrastruktury rowerowej</li> <li>- wzrost udziału rowerów w podziale zadań przewozowych w mieście Płocku</li> <li>- zwiększenie gęstości dróg dla rowerów na terenie miasta (łącznie długość dróg dla rowerów w stosunku do powierzchni miasta)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- długość komunikacyjnych i rekreacyjnych tras rowerowych w mieście Płocku [km]</li> <li>- liczba osób korzystających z wybudowanej infrastruktury rowerowej [os.]</li> <li>- udział rowerów w podziale zadań przewozowych w mieście Płocku [%]</li> <li>- gęstość dróg dla rowerów na terenie miasta (łącznie długość dróg rowerowych w stosunku do powierzchni miasta) [km/km<sup>2</sup>]</li> </ul>	dane Miejskiego Zarządu Dróg, dane Urzędu Miasta, protokoły odbioru, badania ankietowe	-
Cele projektu	Obiektywnie weryfikowalne wskaźniki	Źródła weryfikacji	Założenia/ryzyka
<p><b>Cel szczegółowy 1</b> Tworzenie warunków dla zwiększenia roli ruchu rowerowego w podróżach mieszkańców</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- długość wybudowanych komunikacyjnych i rekreacyjnych dróg dla rowerów [km]</li> <li>- procent sieci ulicznej objętej uspokojeniem ruchu [%]</li> <li>- wybudowanie infrastruktury towarzyszącej: <ul style="list-style-type: none"> <li>• liczba wypożyczalni dla rowerów [szt.]</li> <li>• liczba stojaków rowerowych [szt.]</li> <li>• liczba przechowalni rowerów [szt.]</li> <li>• liczba miejsc parkingowych dla rowerów [szt.]</li> </ul> </li> </ul>	dane Miejskiego Zarządu Dróg, dane Urzędu Miasta	Ryzyko - Zmiana nastawienia władz do realizacji systemu dróg dla rowerów w mieście Płocku



<p><b>Cel szczegółowy 2</b> Zapewnienie rozwoju infrastruktury rowerowej, w tym systemu roweru miejskiego w ramach zadań osobnych, jak również przy budowie, przebudowach i remontach sieci drogowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- długość wybudowanych komunikacyjnych i rekreacyjnych dróg dla rowerów [km]</li> <li>- stosunek długości wybudowanych dróg dla rowerów do zbudowanych / przebudowanych dróg [%]</li> <li>- liczba stacji roweru miejskiego [szt.]</li> </ul>	<p>dane Miejskiego Zarządu Dróg, dane Urzędu Miasta</p>	<p>Ryzyko - Zmiana nastawienia władz do realizacji systemu tras rowerowych w mieście Płocku</p>
<p><b>Cel szczegółowy 3</b> Zapewnienie jakości powstającej infrastruktury rowerowej, bezpieczeństwa i prawidłowości rozwiązań technicznych zgodnie z programem 5 wymogów: spójności, bezpośredniości, wygody, bezpieczeństwa i atrakcyjności, stosowanych na wszystkich poziomach sieci, poszczególnych odcinków, jak i konkretnych rozwiązań</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zmniejszenie liczby kolizji i wypadków drogowych z udziałem rowerzystów [%]</li> <li>- wzrost atrakcyjności ruchu rowerowego [%]</li> <li>- oszczędność czasu podróżowania rowerem [%]</li> <li>- długość dróg miejskich włączona w układ sieci tras rowerowych [km]</li> </ul>	<p>dane Komendy Miejskiej Policji / SEWIK, dane Miejskiego Zarządu Dróg, badanie ankietowe</p>	<p>Ryzyko - Zmiana nastawienia władz do realizacji systemu tras rowerowych w mieście Płocku</p>
<p><b>Cel szczegółowy 4</b> Stworzenie dogodnych powiązań z krajowym, ponadlokalnym i lokalnym systemem połączeń rowerowych</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- długość wybudowanych komunikacyjnych i rekreacyjnych tras rowerowych [km]</li> <li>- liczba tras rowerowych wyprowadzających poza miasto [szt.]</li> </ul>	<p>dane Miejskiego Zarządu Dróg, dane Urzędu Miasta</p>	<p>Ryzyko - Zmiana nastawienia władz do realizacji systemu tras rowerowych w mieście Płocku</p>
<p><b>Cel szczegółowy 5</b> Integracja systemu tras rowerowych z innymi podsystemami ruchu transportowego i komunikacyjnego na terenie miasta</p>	<p>formy integracji transportu zbiorowego z rowerem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• liczba parkingów Bike &amp; Ride [szt.]</li> <li>• umożliwienie przewozu roweru komunikacją publiczną [tak/nie]</li> </ul>	<p>dane Urzędu Miasta Płocka</p>	<p>Ryzyko - Zmiana nastawienia władz do realizacji systemu tras rowerowych w mieście Płocku</p>
<p><b>Cel szczegółowy 6</b> Stworzenie ram instytucjonalnych umożliwiających prawidłowy rozwój systemu rowerowego, w tym uchwalenie</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- stworzenie Zespołu Zadaniowego ds. komunikacji rowerowej przy Prezydencie Miasta Płocka [tak/nie]</li> <li>- uchwalenie Standardów projektowych i</li> </ul>	<p>dane Urzędu Miasta Płocka, dane Miejskiego Zarządu Dróg</p>	<p>Ryzyko - Zmiana nastawienia władz do realizacji systemu tras rowerowych w mieście Płocku</p>

Standardów projektowych i wykonawczych infrastruktury rowerowej, powołanie Zespołu Zadaniowego ds. komunikacji rowerowej z udziałem reprezentacji użytkowników, umożliwienie wykonywania audytu wszystkich przygotowywanych projektów drogowych pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków dla ruchu rowerowego przez Zespół Zadaniowy ds. komunikacji rowerowej	<p>wykonawczych infrastruktury rowerowej [tak/nie]</p> <p>liczba przeprowadzonych audytów projektów drogowych [szt.]</p>		
<b>Cel szczegółowy 7</b> Rozwinięta i ogólnodostępna baza sportowo – rekreacyjna (rekreacyjne trasy rowerowe)	<p>długość wybudowanych rekreacyjnych dróg dla rowerów [km]</p> <p>wybudowana infrastruktura towarzysząca:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• liczba wypożyczalni rowerów [szt.]</li> <li>• liczba stojaków rowerowych [szt.]</li> <li>• liczba przechowalni rowerów [szt.]</li> <li>• liczba miejsc parkingowych [szt.]</li> </ul>	dane Miejskiego Zarządu Dróg, dane Urzędu Miasta Płocka	Ryzyko - Zmiana nastawienia władz do realizacji systemu tras rowerowych w mieście Płocku
<b>Rezultaty</b>	<b>Obiektywnie weryfikowalne wskaźniki</b>	<b>Źródła weryfikacji</b>	<b>Założenia</b>
<b>Celu szczegółowego 1</b> - zwiększenie długości wybudowanych komunikacyjnych i rekreacyjnych dróg dla rowerów - zwiększenie długości ulic objętych uspokojeniem ruchu w całkowitej sieci ulicznej	<p>długość wybudowanych komunikacyjnych i rekreacyjnych dróg dla rowerów [km]</p> <p>procent sieci ulicznej objętej uspokojeniem ruchu [%]</p> <p>wybudowanie infrastruktury towarzyszącej:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• liczba wypożyczalni rowerów [szt.]</li> <li>• liczba stojaków rowerowych [szt.]</li> </ul>	dane Miejskiego Zarządu Dróg, dane Urzędu Miasta	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• liczba przechowalni rowerów [szt.]</li> <li>• liczba miejsc parkingowych dla rowerów [szt.]</li> </ul>		
<b>Celu szczegółowego 2</b> - zwiększenie długości wybudowanych komunikacyjnych i rekreacyjnych dróg dla rowerów - zwiększenie stosunku długości budowanych dróg dla rowerów do zbudowanych / przebudowanych dróg - wybudowanie stacji roweru miejskiego	- długość wybudowanych komunikacyjnych i rekreacyjnych dróg dla rowerów [km] - stosunek długości budowanych dróg dla rowerów do zbudowanych / przebudowanych dróg [%] - liczba stacji roweru miejskiego [szt.]	dane Miejskiego Zarządu Dróg, dane Urzędu Miasta, protokoły odbioru	
<b>Celu szczegółowego 3</b> - zmniejszenie kolizji i wypadków drogowych z udziałem rowerzystów - wzrost atrakcyjności ruchu rowerowego - oszczędność czasu podróżowania rowerem - zwiększenie długości dróg miejskich, włączonych w układ sieci tras rowerowych	- zmniejszenie liczby kolizji i wypadków drogowych z udziałem rowerzystów [%] - wzrost atrakcyjności ruchu rowerowego [%] - oszczędność czasu podróżowania rowerem [%] - długość dróg miejskich włączona w układ sieci tras rowerowych [km]	dane Komendy Miejskiej Policji/SEWIK System Ewidencji Wypadków i Kolizji dane Miejskiego Zarządu Dróg, protokoły odbioru badanie ankietowe	
<b>Celu szczegółowego 4</b> - zwiększenie długości wybudowanych komunikacyjnych i rekreacyjnych tras rowerowych - wybudowanie tras rowerowych wyprowadzających poza miasto	- długość wybudowanych komunikacyjnych i rekreacyjnych dróg dla rowerów [km] - liczba tras rowerowych wyprowadzających poza miasto [szt.]	dane Miejskiego Zarządu Dróg, dane Urzędu Miasta, protokoły odbioru	
<b>Celu szczegółowego 5</b> - wybudowanie parkingów Bike & Ride - umożliwienie przewozu roweru komunikacją publiczną	Formy integracji transportu zbiorowego z rowerem: <ul style="list-style-type: none"> <li>• liczba parkingów Bike &amp; Ride [szt.]</li> <li>• umożliwienie przewozu roweru komunikacją publiczną [tak/nie]</li> </ul>	dane Urzędu Miasta Płocka, protokoły odbioru	
<b>Celu szczegółowego 6</b> - stworzenie Zespołu	- stworzenie Zespołu Zadaniowego ds.	dane Urzędu Miasta Płocka,	

<p>Zadaniowego ds. komunikacji rowerowej przy Prezydencie Miasta Płocka [tak/nie]</p> <p>uchwalenie Standardów projektowych i wykonawczych infrastruktury rowerowej [tak/nie]</p> <p>przeprowadzenie audytów projektów drogowych</p>	<p>komunikacji rowerowej przy Prezydencie Miasta Płocka [tak/nie]</p> <p>uchwalenie Standardów projektowych i wykonawczych infrastruktury rowerowej [tak/nie]</p> <p>liczba przeprowadzonych audytów projektów drogowych [szt.]</p>	<p>Zarządzenie Prezydenta Miasta Płocka, dane Miejskiego Zarządu Dróg</p>	
<p><b>Celu szczegółowego 7</b></p> <p>zwiększenie długości wybudowanych dróg dla rowerów</p> <p>wybudowanie wypożyczalni rowerów</p> <p>zwiększenie liczby stojaków rowerowych</p> <p>wybudowanie przechowalni rowerów</p>	<p>długość wybudowanych rekreacyjnych dróg dla rowerów [km]</p> <p>wybudowana infrastruktura towarzysząca:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• liczba wypożyczalni rowerów [szt.]</li> <li>• liczba stojaków rowerowych [szt.]</li> <li>• liczba przechowalni rowerów [szt.]</li> </ul>	<p>dane Miejskiego Zarządu Dróg, dane Urzędu Miasta, protokoły odbioru dane Urzędu Miasta Płocka</p>	
Produkty	Obiektywnie weryfikowalne wskaźniki	Źródła weryfikacji	Założenia
<p>wybudowane komunikacyjne i rekreacyjne drogi dla rowerów</p>	<p>długość wybudowanych komunikacyjnych i rekreacyjnych dróg dla rowerów [km]</p>	<p>dane Miejskiego Zarządu Dróg, dane Urzędu Miasta, protokoły odbioru</p>	
<p>wybudowane wypożyczalnie rowerów</p>	<p>liczba wypożyczalni rowerów [szt.]</p>	<p>dane Urzędu Miasta Płocka protokoły odbioru</p>	
<p>wybudowane stojaki rowerowe</p>	<p>liczba stojaków rowerowych [szt.]</p>	<p>dane Urzędu Miasta Płocka protokoły odbioru</p>	
<p>wybudowane przechowalnie rowerów</p>	<p>liczba przechowalni rowerów [szt.]</p>	<p>dane Urzędu Miasta Płocka, protokoły odbioru</p>	
<p>wybudowane parkingi Bike &amp; Ride</p>	<p>liczba parkingów Bike &amp; Ride [szt.]</p>	<p>dane Urzędu Miasta Płocka, protokoły odbioru</p>	
<p><b>Działania:</b></p> <p>Priorytet 1: Trasy komunikacyjne</p> <p>Priorytet 2: Trasy</p>	<p><b>Środki / Zasoby</b></p> <p>budżet programu</p> <p>I etap – 9 596 850 PLN</p> <p>II etap – 8 982 300 PLN</p> <p>III etap – 10 461 750 PLN</p> <p>I etap – 3 315 550 PLN</p>	<p><b>Źródła weryfikacji:</b></p> <p>protokoły odbioru, dane Urzędu Miasta Płocka, dane Miejskiego Zarządu Dróg</p>	<p><b>Założenia / Ryzyka:</b></p> <p>Ryzyko - Zmiana nastawienia władz do realizacji systemu dróg dla rowerów w mieście Płocku</p>

rekreacyjne	II etap – 7 158 600 PLN III Etap – 6 431 450 PLN		
Priorytet 3: Infrastruktura do parkowania i wypożyczania rowerów	I etap – 100 000 PLN II etap – 100 000 PLN III etap – 550 000 PLN		

Źródło: opracowanie własne

Analizując zagadnienie 2 sprawdzające kryterium skuteczności Programu „Programie zrównoważonego rozwoju dróg rowerowych na terenie miasta Płocka do 2033 roku w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym”, można stwierdzić, że wskaźniki zawarte w Programie zostały odpowiednio dobrane do produktów, rezultatów i oddziaływań projektu.

### **Kryterium ewaluacyjne – efektywność**

#### Zagadnienie 2:

Efektywność instytucjonalna

W ramach tego zagadnienia zbadana zostanie efektywność instytucjonalna Miasta Płocka. Analizując to kryterium ewaluacyjne poszukiwano odpowiedzi na następujące pytanie badawcze: Jakie jest doświadczenie Miasta Płocka w realizowaniu Strategii, przedsięwzięć z zakresu transportu, zrównoważonego rozwoju oraz innych projektów infrastrukturalnych, w tym współfinansowanych z funduszy europejskich.

Doświadczenie Miasta w realizacji wspomnianych przedsięwzięć przedstawiono w poniższej tabeli.

**Tabela 7. Doświadczenie Miasta Płocka w realizowaniu Strategii, projektów z zakresu transportu, zrównoważonego rozwoju oraz innych projektów infrastrukturalnych**

<b>Tytuł projektu i wartość projektu</b>	<b>Krótką charakterystyka projektu</b>	<b>Status (zakończony/ w trakcie realizacji)</b>
Projekty realizowane - współfinansowane z funduszy unijnych		
Wypracowanie i wdrożenie innowacyjnych metod integracji danych katastralnych, mapy zasadniczej i Bazy Danych Topograficznych oraz modernizacja usług publicznych świadczonych przez służbę geodezyjną i kartograficzną” - wartość projektu: 655.000 EURO	Projekt związany jest z realizacją zadań rządowych powierzonych samorządowi wojewódzkiemu i powiatowemu, polegających na zapewnieniu wiarygodnej, jednolitej, spójnej i aktualnej informacji przestrzennej dla potrzeb funkcjonowania Państwa, w tym między innymi realizacji inwestycji budowlanych, zarządzania kryzysowego, ochrony środowiska, obrotu nieruchomościami, planowania przestrzennego oraz do celów podatkowych.	luty 2007 – grudzień 2010
„Budowa dróg dojazdowych (krajowych) do II przeprawy mostowej w Płocku Etap I. Budowa odcinka I i II” – wartość	Realizacja I Etapu dróg dojazdowych stanowi kontynuację inwestycji Budowy II przeprawy mostowej przez rzekę	

Tytuł projektu i wartość projektu	Krótka charakterystyka projektu	Status (zakończony/ w trakcie realizacji)
dofinansowania z funduszy UE: 91 322 002,50 PLN	Wisłę wraz z dojazdami i jako inwestycja bezpośrednio i funkcjonalnie powiązana z budową II przeprawy mostowej łączy wybudowany mostu do układu komunikacyjnego miasta Płocka.	
<b>Projekty zrealizowane - współfinansowane z funduszy unijnych</b>		
„ADHOC Rozwój Historycznych Starówek w Środkowej i Wschodniej Europie dostosowany do Społecznych i Demograficznych Zmian” - wartość projektu: 115.776 EURO	Celem projektu jest modelowy rozwój i implementacja innowacyjnych rozwiązań dostosowanych do wymogów teraźniejszości odnowy zabytkowych starówek.	Realizowany w terminie: 15.10.2004 – 28.02.2008
„EuRoB II – Instytucjonalizacja Europejskiego Szlaku Gotyku Ceglanego (EuRoB) – marketing inspirowanego kulturą i historią turystycznego szlaku dziedzictwa gotyku ceglanego oraz związanych z nim ofert kulturalnych – wartość projektu: 20.000 EURO	Podstawowym celem projektu EuRoB II jest utworzenie samodzielnej instytucji zarządzającej Europejskim Szlakiem Gotyku Ceglanego po roku 2007, kiedy to dobiega końca współfinansowanie projektu przez Unię Europejską.	styczeń 2005 – grudzień 2007
„NEST LIFE” – wartość projektu: 67.492 EURO	Celem projektu „NEST” jest wdrożenie systemu EMAS (Eco Management and Audit Scheme – system ekzarządzania i audytu). Założeniem programu jest realizacja procesu wdrożenia przez sieć miast: liderem projektu jest brytyjskie Kirkless, które taki system już wdrożyło i dzieląc się doświadczeniami pomaga we wdrożeniu dziewięciu miastom z Grecji, Węgier i Polski.	15.10.2004 - 15.10.2007
PASDEL – PRACTISING SUSTAINABLE DEVELOPMENT THROUGH E-LEARNING” – wartość projektu: 48.109 EURO	PASDEL (ang. PrActising Sustainable Development through E-Learning, pol. Praktykowanie Zrównoważonego Rozwoju poprzez E-Learning) jest pierwszym projektem w Europie mającym na celu rozszerzenie i ulepszenie oferty szkoleniowej z zakresu zrównoważonego rozwoju miast/organizacji/przedsiębiorstw	01.10.2006 – 30.09.2008
„Pierwszy etap budowy infrastruktury technicznej,	Uzbrojenie ok. 130 ha terenów we wszystkie media i sieci	2005-2006

Tytuł projektu i wartość projektu	Krótka charakterystyka projektu	Status (zakończony/ w trakcie realizacji)
materialnej Parku Przemysłowego w Płocku” – wartość projektu: 11,1 mln EURO	magistralne niezbędne do prawidłowego funkcjonowania firm na obszarze Parku Przemysłowego w Płocku	
„Przebudowa i modernizacja ul. Tumskiej wraz z infrastrukturą w Płocku – etap II i III” – wartość projektu: 22.169.261,18 PLN	Głównym celem projektu jest aktywizacja rozwoju społeczno – gospodarczego w rejonie rewitalizacji ulicy Tumskiej poprzez zachęcanie do rozwijania nowych form aktywności gospodarczej generujących miejsca pracy oraz oferowanie infrastruktury do prowadzenia działalności dostosowanej do potrzeb nowych przedsiębiorstw, przy równoczesnej trosce o ochronę środowiska naturalnego warunkującego zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy	28.02.2006 - 15.03.2007
„URBAMAS – System Zarządzania Przestrzenią Miejską”	Strategicznym celem projektu jest opracowanie metod oraz efektywnych i praktycznych narzędzi zarządzania rozwojem miasta (włączając w to 4 fazy: prognozowanie, planowanie, rozwój, wdrażanie oraz monitorowanie i ocena), które mogą być wykorzystane w zintegrowanym, zrównoważonym systemie zarządzania przestrzenią miasta	01.03.2006 - 30.04.2007

*Źródła: opracowanie własne na podstawie informacji z Urzędu Miasta Płocka*

Do badania wybrano projekty współfinansowane z funduszy europejskich, gdyż ich realizacja jest wyjątkowo sformalizowana i świadczy o stosunkowo wysokiej efektywności instytucjonalnej, realizującej je instytucji. Wymieniono również projekty infrastrukturalne, o działaniach, produktach, rezultatach lub oddziaływaniach spójnych z „Programem zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka do 2033 roku w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym”. Znajdujące się w powyższej tabeli projekty (zarówno zrealizowane jak te będące jeszcze w realizacji) świadczą o dużym doświadczeniu Urzędu Miasta Płocka w ich realizowaniu. Analizując ich tematykę można zidentyfikować spójne działanie w dążeniu do realizacji „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Miasta Płocka”. Fakt ten daje przesłanki, żeby sądzić, że wystąpi efektywność instytucjonalna Programu.

### III. DIAGNOZA SYTUACJI SPOŁECZNO – GOSPODARCZEJ

#### 3.1. Podstawowe dane społeczno-gospodarcze

Miasto Płock na koniec 2009r. zamieszkiwało 126 542 osoby. Niestety liczba tak z każdym rokiem spada, wprawdzie nieznacznie, ale systematycznie. Jest to tendencja charakterystyczna dla większości dużych miast w Polsce. Przyczyną takiego stanu jest w dużej mierze wysokie ujemne saldo migracji. Mieszkańcy miasta Płocka stanowią 0,3% ogólnej liczby ludności kraju i 2,4% całkowitej liczby ludności zamieszkującej województwo mazowieckie. Gęstość zaludnienia na 1 km<sup>2</sup> wynosi 1 437 osób (w województwie mazowieckim wskaźnik ten wynosi 147 osób).

**Tabela 8. Ludność miasta Płock w latach 2005-2009**

wyszczególnienie	2005	2006	2007	2008	2009
Mężczyźni	61 130	60 934	60 608	60 292	60 120
Kobiety	66 331	66 290	66 360	66 417	66 422
<b>Ogółem</b>	<b>127 461</b>	<b>127 224</b>	<b>126 968</b>	<b>126 709</b>	<b>126 542</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wprawdzie liczba mieszkańców miasta maleje, ale przyrost naturalny jest dodatni. W 2009r. wynosił on 191 osób (w przeliczeniu na 1000 ludności wynosił 1,5‰). Zważywszy na ogólnokrajową tendencję do ujemnego przyrostu naturalnego, można stwierdzić, że pod tym względem Płock jest wyjątkowym miastem.

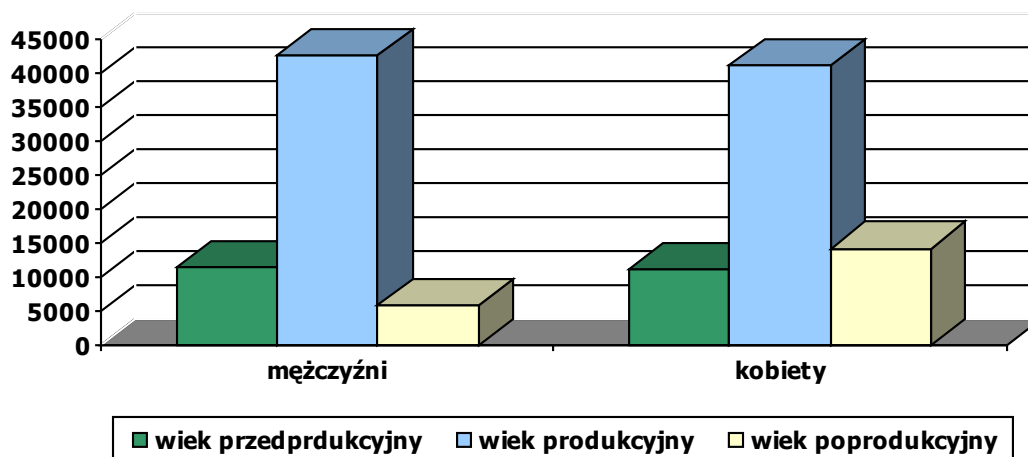
Jeśli chodzi natomiast o strukturę ludności według płci, to zgodnie z ogólnopolskimi trendami, zdecydowanie przeważają kobiety. Liczba kobiet przypadających na jednego mężczyznę na terenie miasta Płocka wynosi 110 kobiet na 100 mężczyzn (w Polsce średnio 107 kobiet na 100 mężczyzn)<sup>1</sup>. Od roku 2006 widoczny jest zdecydowany wzrost liczby kobiet względem liczby mężczyzn na terenie miasta Płocka.

Udział ludności według grup ekonomicznych na terenie miasta Płocka kształtuje się korzystnie na tle województwa mazowieckiego i kraju. Największą grupę społeczną w Płocku stanowią mieszkańcy w wieku produkcyjnym, tj. 65,89% ogólnej liczby ludności miasta (83 379 osób). Zdecydowanym atutem sytuacji społeczno-ekonomicznej miasta jest korzystny stosunek liczby mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym do liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym, ponieważ tych pierwszych jest więcej – 17,97%:16,14%. Świadczy to o tym, że miasto nie doświadcza procesu „starzenia się społeczeństwa”, jak to jest charakterystyczne dla większości miast w Polsce.

#### Wykres 1. Ludność miasta Płocka według grup ekonomicznych w 2009r.

<sup>1</sup> Dane GUS na 31 grudnia 2009 roku.





Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Liczba bezrobotnych zarejestrowanych w końcu grudnia 2009 r. w Płocku wyniosła 7 078 osób. Stopa bezrobocia w mieście kształtowała się w grudniu 2009 r. na poziomie 10,5%. W tym samym okresie stopa bezrobocia w kraju wyniosła 11,9%, a w województwie – 9,0%. Udział procentowy kobiet – 3 917 osób - w ogólnej liczbie bezrobotnych wyniósł w grudniu 2009r. 55,3%. Udział procentowy osób długotrwale bezrobotnych (3 526 osób) w ogólnej liczbie bezrobotnych w końcu miesiąca wyniósł 49,8%. Udział procentowy osób do 25 roku życia (1 257 osób) w ogólnej liczbie bezrobotnych w końcu miesiąca wyniósł 17,7%.<sup>2</sup>

W 2009r. na terenie miasta Płocka w systemie REGON według sekcji PKD zarejestrowanych było 12 200 podmiotów gospodarczych, z tego w sektorze prywatnym aż 97,5% ogólnej liczby podmiotów (tj. 11 897 podmiotów gospodarczych). Znaczną grupę podmiotów gospodarczych funkcjonujących w sektorze prywatnym stanowią podmioty prowadzone przez osoby fizyczne – 76,4% (9 326 podmiotów gospodarczych) oraz spółki handlowe – 8% (tj. 980 podmiotów gospodarczych, w tym z udziałem kapitału zagranicznego – 116 podmiotów). Najliczniejszą grupę (98,4%) spośród płockich firm stanowią firmy małe, zatrudniające do 49 osób. Wśród nich przeważają mikroprzedsiębiorstwa, zatrudniające do 9 osób (93,2%). Najwięcej podmiotów gospodarczych zarejestrowanych było w sekcji G „handel hurtowy i detaliczny” – 3 527 przedsiębiorstw, sekcji K „obsługa nieruchomości, wynajem i usługi” – 2 042 przedsiębiorstw oraz w sekcji F „budownictwo” – 1 322 przedsiębiorstwa.

W mieście dominuje sektor przemysłowy. Do czołowych w skali kraju producentów działających w swoich branżach na terenie miasta Płocka należą przedsiębiorstwa:

- przemysłu paliwowo-energetycznego i chemicznego (największe z nich to: PKN Orlen S.A. GK, Basell Orlen Polyolefins Sp. z o.o., PERN Przyjaźń S.A., OLPP Sp. z o.o., Energa-Operator S.A.),
- przemysłu maszynowego (CNH Polska - producent maszyn i sprzętu rolniczego),
- przemysłu odzieżowego (Levi Strauss Poland),
- przemysłu spożywczego (Płockie Zakłady Drobiarskie Sadrob, Hero Polska Sp. z o.o., Dr. Oetker Dekor Sp. z o.o.),

<sup>2</sup> Dane Miejskiego Urzędu Pracy w Płocku na dzień 31 grudnia 2009r.

- budowlano-montażowe (Mostostal Płock S.A., Centromost Stocznia Rzeczna w Płocku Sp. z o.o., Budmat, PBU Vectra S.A., Henczke Budownictwo Sp. z o.o.).

### 3.2. Analiza infrastruktury rowerowej

Istniejąca infrastruktura rowerowa w Płocku ogranicza się do dróg dla rowerów. Istniejące drogi dla rowerów nie tworzą jeszcze sieci, jedynie w rejonie osiedle Łukasiewicza – osiedle Dobrzyńska oraz na osiedlu Podolszyce istnieje po kilka połączonych ze sobą dróg dla rowerów, tworzących załączek przyszłej sieci.

Dane o istniejących drogach dla rowerów zebrano w tabeli poniżej:

**Tabela 9. Wykaz istniejących dróg dla rowerów na terenie miasta Płocka**

Nr	Lokalizacja	Opis	Zalecenia
1	<b>ul. Ignacego Łukasiewicza,</b> odc. ul. Tysiąclecia – ul. Batalionów Chłopskich i odc. ul. 7 czerwca 1991 r. - Brama II PKN Orlen, <b>dł. 2200 m</b>	Szer. 3,0 m. Na odc. ul. Tysiąclecia – ul. Batalionów Chłopskich nawierzchnia z kostki betonowej, fazowanej, kolor czerwony. W niektórych miejscach korzenie drzew wysadzają kostkę, co utrudnia korzystanie z drogi rowerowej. Na pozostałym odcinku nawierzchnia bitumiczna.	-
2	<b>ul. Ignacego Łukasiewicza,</b> odc. al. Floriana Kobylińskiego – ul. Tysiąclecia, <b>dł. 360 m</b>	Szer. 2 x 1,5 m. Nawierzchnia z kostki betonowej, fazowanej, kolor czerwony. Drogi dla rowerów jednokierunkowe po obu stronach ulicy.	Dla zachowania wymogu bezpośredniości pożądana przebudowa drogi dla rowerów po stronie zachodniej na dwukierunkową, z pozostawieniem drogi dla rowerów po stronie wschodniej.
3	<b>ul. Konstantego Ildelfonsa Gałczyńskiego,</b> odc. ul. Dobrzyńska – ul. Ignacego Łukasiewicza, <b>dł. 970 m</b>	Szer. 2,0 m. Nawierzchnia z kostki betonowej, fazowanej, kolor czerwony. Droga dla rowerów oddzielona od chodnika rodzajem krawężnika wysokości ok. 50 mm.	-
4	<b>ul. 7 czerwca 1991 r. – ul. Gwardii Ludowej,</b> odc. ul. Ignacego Łukasiewicza – ul. Bielska, <b>dł. 1620 m</b>	Szer. 2,0 m. Nawierzchnia z kostki betonowej, fazowanej, kolor czerwony.	-
5	<b>Przedłużenie ul. Orlińskiego,</b> odc. ul. Gwardii Ludowej – Brzeźnica, <b>dł. 460 m</b>	Szer. 2,5 m. Nawierzchnia z kostki betonowej, fazowanej, kolor czerwony. Zarwana nawierzchnia przed mostem na Brzeźnicy	Nawierzchnię przy moście na Brzeźnicy odbudować.
6	<b>ul. Przemysłowa,</b>	Szer. 3,0 – 3,3 m.	Należy uzupełnić brakujące odcinek.

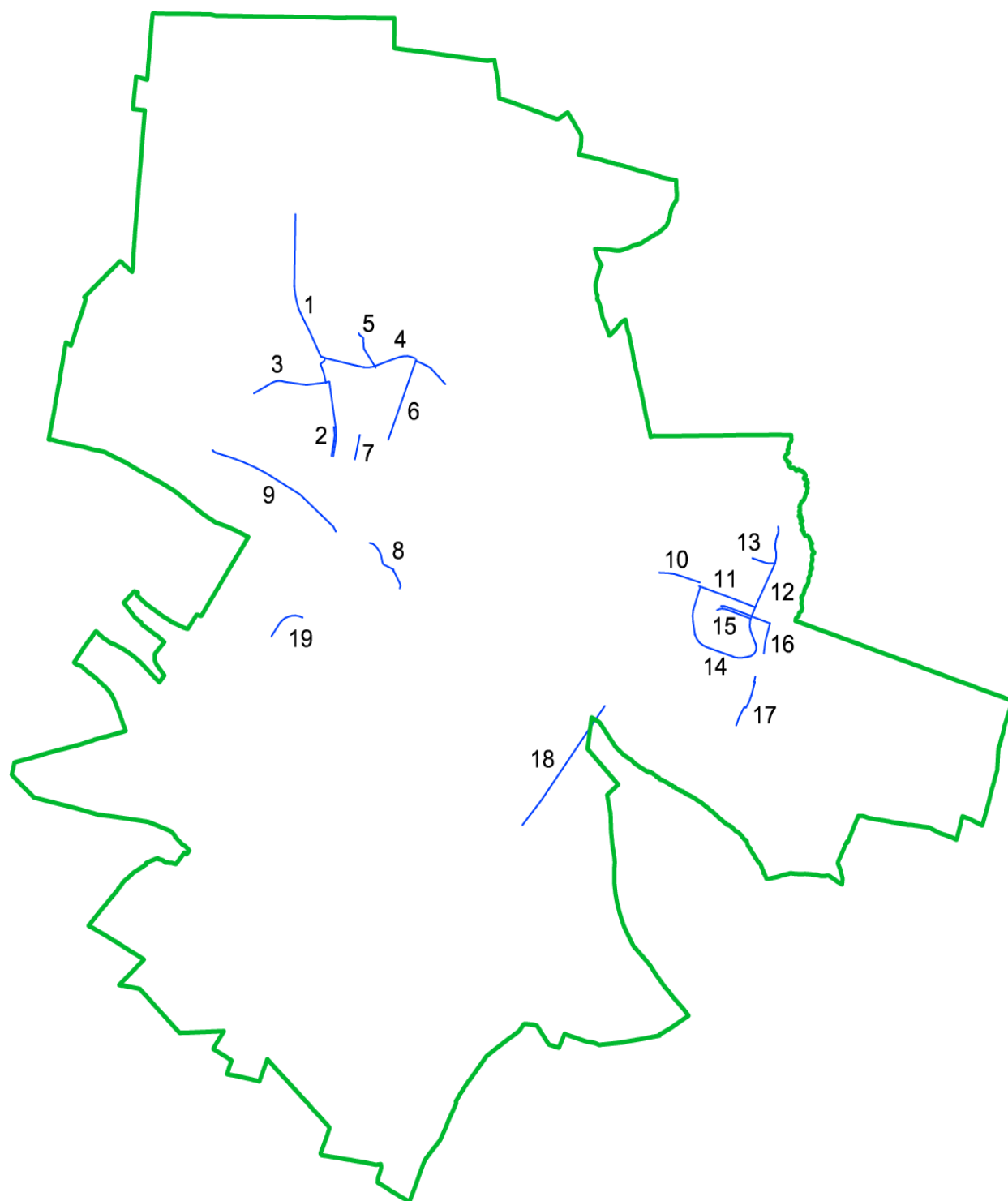
Nr	Lokalizacja	Opis	Zalecenia
	odc. od ul. Tysiąclecia do ul. Gwardii Ludowej, <b>dł. 980 m</b>	Od strony ul. Tysiąclecia nawierzchnia bitumiczna, od strony ul. Gwardii Ludowej nawierzchnia z kostki betonowej fazowanej w kolorze czerwonym. Brak ok. 70 m drogi dla rowerów w rejonie północnego narożnika centrum handlowego przy ul. Tysiąclecia. Część nawierzchni bitumicznej od centrum handlowego w kierunku północnym nierówna.	Docelowo nawierzchnię należy wymienić na bitumiczną, przejazd dla rowerzystów przez ulicę Przemysłową przy ul. Haliny i Stefana Rutskich zamienić na włączenie drogi dla rowerów jako czwarte ramię skrzyżowania.
7	<b>al. Spacerowa,</b> odc. al. Stanisława Jachowicza – ul. Tysiąclecia, <b>dł. 290 m</b>	Szer. 2,0 m. Nawierzchnia bitumiczna, kolor naturalny.	-
8	<b>ul. Mostowa,</b> odc. Most im. Legionów marsz. Józefa Piłsudskiego – ul. Tumska, <b>dł. 550 m</b>	Szer. 2,0 m. Nawierzchnia bitumiczna, stan bardzo zły. Droga dla rowerów na części długości po stronie południowej, na części po północnej, Brak skrajni, droga dla rowerów za wąska na dwukierunkową, bez przestrzeni buforowej między jezdnią. Brak wyłukowań na przejeździe przez jednię w miejscu zmiany strony, brak w tym miejscu przejść dla pieszych.	Należy pilnie przekwalifikować obie drogi dla rowerów na jednokierunkowe z likwidacją przejazdu. Ruch w przeciwną stronę (z góry) na zasadach ogólnych w jezdni.
9	<b>Bulwar nad jez. Sobótka,</b> <b>dł. 1815 m</b>	Szer. 2,5 m, Droga dla pieszych i rowerów z kostki betonowej, fazowanej. Stan nawierzchni aktualnie dobry, ale na pewno nie jest to właściwa nawierzchnia drogi dla rowerów .	Docelowo potrzebna budowa rzeczywistej drogi dla rowerów z nawierzchnią bitumiczną
10	<b>ul. Wyszogrodzka,</b> odc. ul. Bliska – al. Armii Krajowej, po płu. stronie, <b>droga dla pieszych i rowerów</b> <b>dł. 510 m</b>	Szer. 5,0 m. Nawierzchnia z kostki betonowej, fazowanej, kolor czerwony.	-
11	<b>ul. Wyszogrodzka,</b> odc. al. Jana Pawła II – al. Jana Pawła II, po płu. stronie, <b>dł. 710 m</b>	Szer. 2,5 m. Nawierzchnia bitumiczna, kolor naturalny. Brak połączeń poprzecznych do chodnika, przez co piesi korzystają z drogi dla rowerów.	Należy wykonać dojścia do chodnika.
12	<b>al. Armii Krajowej,</b> odc. ul. Wyszogrodzka – ul. Grota Roweckiego, <b>dł. 1120 m</b>	Szer. 2,0 m. Nawierzchnia z kostki betonowej, fazowanej, kolor szary. Bardzo wysokie skosy na ulice poprzeczne.	Należy wyrównać skosy na ulice poprzeczne, albo drogę dla rowerów skasować

Nr	Lokalizacja	Opis	Zalecenia
			i wyznaczyć pasy dla rowerów na szerokiej jezdni ulicy.
13	<b>ul. gen. Tadeusza Kutrzeby,</b> odc. ul. Ofiar Katynia – al. Armii Krajowej, <b>dł. 280 m</b>	Szer. 2,3 m. Nawierzchnia z kostki betonowej, fazowanej, kolor żółty.	-
14	<b>al. Jana Pawła II,</b> odc. ul. Wyszogrodzka – ul. Władysława Mazura – ul. Wyszogrodzka, <b>dł. 1970 m</b>	Szer. 3,0 m. Nawierzchnia bitumiczna, kolor naturalny.	-
15	<b>ul. Czwartaków,</b> odc. ul. Franciszka Zubrzyckiego – basen Podolanka, po płn. stronie, ostatnie 430 m także po str. pld., <b>dł. 1070 m</b>	Szer. 3,0 m. Nawierzchnia bitumiczna, kolor naturalny. Nawierzchnia na dużej części uszkodzona przy kładzeniu sieci kablowej.	Należy wyremontować nawierzchnię, uzupełnić brakujące przejazdy.
16	<b>ul. Franciszka Zubrzyckiego,</b> na całej długości, <b>dł. 650 m</b>	Szer. 1,5 m. Nawierzchnia z kostki betonowej, fazowanej, kolor czerwony.	-
17	<b>ul. Władysława Mazura – ul. Gościniac,</b> odc. ul. Czerwonych Kosynierów – Cmentarz Stary, <b>dł. 650 m</b>	Szer. 2,5 m. Nawierzchnia bitumiczna, kolor naturalny. Droga dla rowerów aż w dwóch miejscach (na odc. 650 m) zmienia stronę ulicy.	Przy przedłużaniu w kier. pld. należy kontynuować drogę dla rowerów po stronie wschodniej, ignorując odcinek po stronie zachodniej – w celu poprawy bezpośredniości. W kierunku północnym należy wydłużyć drogę dla rowerów po stronie zachodniej gdyż wydłużanie drogi dla rowerów po stronie wschodniej uniemożliwia konfiguracja terenu przy wjazdach do posesji.
18	<b>Most Solidarności,</b> odc. Szlak Wisły – ul. Grabówka, <b>dł. 1380 m</b>	Szer. 2,0 m. Nawierzchnia bitumiczna, kolor naturalny. Brak kontynuacji w kierunku ul. Wyszogrodzkiej.	-

Nr	Lokalizacja	Opis	Zalecenia
19	<p><b>ul. Portowa</b> odc. od wjazdu do Stoczni do ul. Popłacińskiej, <b>dł. 520 m</b></p>	<p>Szer. 2,0 m Droga dla rowerów wymalowana farbą na szarej kostce betonowej (fazowanej) chodnika. Stan nawierzchni aktualnie dobry, ale na pewno nie jest to właściwa nawierzchnia drogi dla rowerów . Niebezpiecznie wykonane przejazdy przez wjazdy poprzeczne z ograniczeniem widoczności kierującego rowerem. Na odcinku od ronda inż. Jana Marka Lajourdie na chodniku wymalowany jeden znak poziomy drogi dla rowerów, bez jakichkolwiek dalszych znaków poziomych i pionowych.</p>	<p>Wymagana korekta przejazdów rowerowych. Docelowo potrzebna budowa rzeczywistej drogi dla rowerów z nawierzchnią bitumiczną</p>
<p><b>Łączna długość: 18 105 m</b></p>			

Źródło: opracowanie własne

**Rysunek 1. Istniejące drogi dla rowerów na terenie miasta Płocka**



Źródło: opracowanie własne

Typowe błędy zidentyfikowane na istniejących drogach dla rowerów w Płocku zamieszczono na poniższych ilustracjach.

### ***Nawierzchnia***

Część dróg dla rowerów w Płocku (zwłaszcza starszych) posiada nawierzchnię z kostki betonowej. Jest to materiał nie nadający się do tego celu. Nawierzchnia z kostki betonowej jest nie tylko mniej wygodna dla użytkowników, ale po kilku latach rozpada się. Nie jest również tańsza od nawierzchni bitumicznej.

#### **Fotografia 1. Stan techniczny drogi dla rowerów przy ul. Ignacego Łukasiewicza przy skrzyżowaniu z ul. Batalionów Chłopskich**



Kostka betonowa nie nadaje się na nawierzchnię dróg dla rowerów.

### ***Kończenie dróg dla rowerów przed skrzyżowaniem***

Brak ciągłości systemów dróg dla rowerów to ich powszechna cecha w polskich miastach, które dopiero niedawno rozpoczęły budowę infrastruktury rowerowej i siłą rzeczy ich realizacja jest obecnie daleka od zakończenia. W Płocku, tak jak w wielu innych miastach, drogi dla rowerów zazwyczaj kończą się tam, gdzie rowerzysta dojeżdża do największego problemu – skrzyżowania. Tymczasem to na skrzyżowaniach najczęściej dochodzi do wypadków.

**Fotografia 2. Droga dla rowerów kończy się przed dojściem do skrzyżowania – przykład z ul. Wyszogrodzkiej**



***Nieprawidłowe przejazdy przez skrzyżowania***

Na wielu skrzyżowaniach przejazdy dla rowerzystów są bardzo odsunięte od skrzyżowania, przez co droga dla rowerów zakręca wokół narożnika skrzyżowania. Powoduje to konieczność wykonania przez rowerzystę wjeżdżającego na przejazd zakrętu o 90 stopni niemal w miejscu. Co gorsza rowerzysta dojeżdżając do przejazdu jedzie tyłem do części pojazdów jadących ulicą poprzeczną

**Fotografia 3. Niebezpieczny przejazd przez przecnicę ul. Portowej**



Umieszczenie przejazdu dla rowerzystów dalej od skrzyżowania niż przejścia dla pieszych jest niezgodne z przepisami. Rowerzysta dojeżdżający do przejazdu jest odwrócony tyłem do części



nadjeżdżających pojazdów i nie widzi skrzyżowania. Ten błąd jest powielany także w gotowych projektach kolejnych inwestycji (np. przedłużenie ul. Południowej do ul. Norbertańskiej).

### **Skosy**

Skosy, czyli obniżenia poziomu drogi dla rowerów przed wjazdem na jezdnię przecinającą drogę dla rowerów, są wykonywane w Płocku niedbale z nieprzystosowanych do tego prefabrykatów krawężnikowych. Efekt jest całkowicie zniechęcający do jeżdżenia na rowerze po mieście. Skosy powinny być wykonane z tej samej nawierzchni co sama droga dla rowerów i łagodnie (z bardzo małym pochyleniem) dochodzić do poziomu jezdni. Według Rozporządzenia o warunkach technicznych maksymalna dopuszczalna różnica między poziomem drogi dla rowerów, a poziomem jezdni nie może przekraczać 20 mm. Należy starać się jednak, aby ta wielkość nie przekraczała 10 mm.

**Fotografia 4. Przedstawiona na fotografii krawędź na ścieżce rowerowej jest nieakceptowalna (ul. Armii Krajowej)**



### **Niebezpieczna geometria skrzyżowań**

W wielu miejscach promienie luków są zbyt duże, co powoduje skręcanie samochodów ze zbyt dużą prędkością.

### **Brak staranności w wykonawstwie**

W wielu miejscach widać brak staranności wykonania infrastruktury rowerowej.

**Fotografia 5. Przejazd dla rowerzystów jest wymalowany, ale przez pas dzielący praktycznie nie da się przejechać. (ul. Ignacego Łukasiewicza na skrzyżowaniu z al. Franciszka Kobylińskiego)**



### ***Brak czytelności przebiegu***

Skomplikowany przebieg drogi dla rowerów utrudnia korzystanie z niej. Może także prowadzić do korzystania z infrastruktury w sposób inny niż założył projektant – zazwyczaj powoduje to obniżenie bezpieczeństwa ruchu drogowego – m.in. poprzez dezorientację innych jego uczestników.

**Fotografia 6. Skrzyżowanie dróg dla rowerów przy ul. Ignacego Łukasiewicza i ul. Batalionów Chłopskich (stan w 2010 r.)**



### ***Niewłaściwa separacja pieszych i rowerzystów***

Jedną z nowszych dróg dla rowerów – wzdłuż ul. Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego – charakteryzuje się dobrą nawierzchnią bitumiczną. Efekt psuje kilka źle zaplanowanych szczegółów – m.in. separacja drogi dla rowerów od chodnika.

**Fotografia 7. Droga dla rowerów w ul. Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego**



Wysoki na 50 mm pas separujący od chodnika może przynieść więcej szkody niż pożytku. Raczej nie zniechęci pieszego do wejścia na drogę dla rowerów, natomiast bardzo utrudni rowerzyście minięcie pieszego znajdującego się na drodze dla rowerów. W trudnych warunkach atmosferycznych może być przyczyną upadku z roweru.

### ***Zbyt małe promienie łuków na zakrętach dróg dla rowerów***

Jednym z częstych błędów popełnianych w początkowej fazie budowy dróg dla rowerów w Polsce było stosowanie zbyt małych promieni łuków lub wręcz brak wyłukowań przy zmianie kierunku drogi dla rowerów. Tymczasem rowery, podobnie jak samochody, poruszają się z pewną prędkością, a więc mają określony pęd. Dlatego też nie zakręcają w miejscu. Zakręty na drogach dla rowerów, podobnie jak na drogach dla samochodów projektuje się z użyciem łuków o promieniu dostosowanym do spodziewanej prędkości pojazdów.

**Fotografia 8. Drogi dla rowerów w ul. Mostowej**



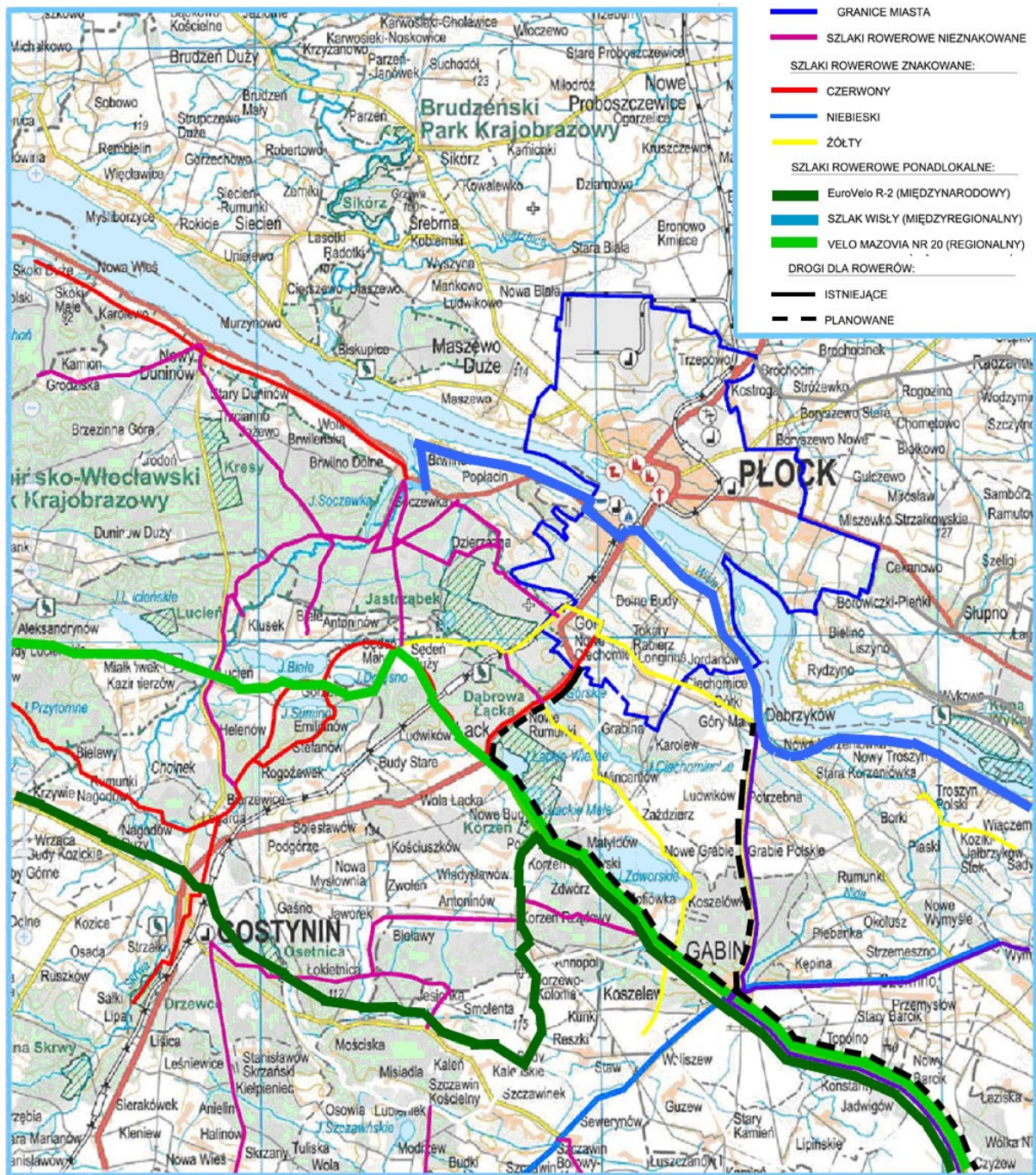
Przejazd przy zmianie strony drogi dla rowerów w ul. Mostowej. Tu rowerzysta musi zakręcić o 90 stopni w miejscu.

### **Powiązania zewnętrzne**

W otoczeniu Płocka występują tereny atrakcyjne turystycznie i istnieje już pewne zagospodarowanie w postaci turystyczno – rekreacyjnych szlaków rowerowych. Koncentrują się one na lewym brzegu Wisły, dzięki działalności Stowarzyszenia Gmin Pojezierza Gostynińskiego. Stowarzyszenie to wyznaczyło szereg szlaków rowerowych. W najbliższej przyszłości Stowarzyszenie nie planuje wyznaczania kolejnych szlaków, natomiast wszelkie pozyskiwane środki będą kierowane na podnoszenie standardu szlaków istniejących.

W tym zakresie stale podejmowane są działania. Gmina Łąck koncentruje się na budowie drogi dla rowerów od granicy Płocka do miejscowości Łąck – wzdłuż drogi krajowej nr 60. W 2010 roku wybudowano odcinek od granicy z miastem Płock do jez. Górskiego. Planowane jest jego wydłużenie do Łącka. Trzy kolejne drogi dla rowerów ma w planach gmina Gąbin, w tym w pierwszej kolejności wzdłuż drogi numer 574 na odcinku Dobrzyków – Gąbin, a także wzdłuż drogi nr 577 od Gąbina w kierunku Łącka oraz od Gąbina w kierunku Sannik. Te dwa ostatnie odcinki będą stanowiły infrastrukturę szlaku rowerowego VeloMazovia 20, a częściowo także szlaku międzynarodowego EuroVelo R-2.

**Mapa 1. Szlaki rowerowe w okolicy Płocka**



Natomiast po prawej stronie Wisły tereny nie są tak atrakcyjne turystycznie i stąd obecnie nie istnieją turystyczne szlaki rowerowe. Na pewno atrakcyjnym rejonem w stronę którego powinien powstać szlak jest Brudzeński Park Krajobrazowy, ale na razie tamtejsza gmina nie ma takich planów.

Duże walory turystyczno-krajobrazowe posiadają także tereny w gminach Słupno i Białobrzegi, zwłaszcza wzdłuż doliny Wisły i jej skarpy. Dlatego też Lokalna Grupa Działania „Razem dla Rozwoju” zrzeszająca m.in. 5 gmin położonych we wschodniej części powiatu płockiego (Radzanowo, Bulkowo, Bodzanów, Mała Wieś, Wyszogród) przygotowała koncepcję sieci szlaków rowerowych, starając się o pozyskanie finansowania ze środków unijnych.

**Mapa 2. Koncepcja szlaków rowerowych Lokalnej Grupy Działania „Razem dla Rozwoju”**






„Program zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka do 2033 roku w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym”





Źródło: materiały LGD

**Legenda:**

-    PLANOWANE SZLAKI ROWEROWE
-   MOŻLIWE WYDŁUŻENIA SZLAKÓW  
W KIERUNKU GMIN SPOZA LGD

### Mapa 3. Koncepcja szlaków rowerowych Lokalnej Grupy Działania „Razem dla Rozwoju” – fragment



Źródło: materiały LGD

### 3.3. Analiza ruchu rowerowego

#### **Pomiar całodobowy**

##### ***Cel, miejsce i czas pomiaru***

Celem całodniowych pomiarów ruchu rowerowego w Płocku było zbadanie rozkładu dobowego natężenia ruchu rowerowego na terenie miasta, a w szczególności wytypowanie godzin szczytowego natężenia ruchu. Pomiary zostały przeprowadzone na skrzyżowaniu ul. Ignacego Łukasiewicza z al. Floriana Kobylińskiego we wtorek 29 czerwca 2010 r., w godzinach od 5:00 do 23:00

Punkt ten został wybrany na podstawie pomiarów i obserwacji wstępnych jako cechujący się dużym natężeniem ruchu rowerowego i różnorodnością charakteru obserwowanych podróży rowerowych (zarówno rekreacyjne jak i komunikacyjne - do pracy, do szkoły, na zakupy). Ulokowany jest pomiędzy dużymi osiedlami mieszkaniowymi (Dobrzyńska, Łukasiewicza, Skarpa, Tysiąclecia), a centrum miasta i jednocześnie przy jednej z dłuższych w mieście istniejących dróg dla rowerów, prowadzącej do największego zakładu pracy – PKN ORLEN, ale w dużej odległości od tego zakładu tak, że ruch dojazdowy do/z PKN Orlen nie dominuje całego ruchu na punkcie. Zakres godzinowy wybrano na podstawie doświadczeń z wcześniejszych pomiarów ruchu rowerowego w innych miastach.

W dniu badania przez większość dnia pogoda była słoneczna, choć dość chłodna i wietrzna.

##### ***Wyniki pomiaru***

Tabela przedstawia liczbę zaobserwowanych rowerzystów w podziale na poszczególne kierunki ruchu i przedziały półgodzinne. Kolumny podpisane nazwami ulic określają ruch na poszczególnych wlotach skrzyżowania, kolumna RAZEM - sumaryczną liczbę rowerzystów przejeżdżających przez skrzyżowanie. Uwaga: jest to suma ruchu na wlotach, ale podzielona przez dwa - każdy rowerzysta najpierw wjeżdża na skrzyżowanie, a potem z niego zjeżdża, w związku z czym liczony jest na dwóch wlotach.

**Tabela 10. Wyniki pomiaru ruchu rowerów**

Przedział		Ignacego Łukasiewicza N	Floriana Kobylińskiego E	Ignacego Łukasiewicza S	Floriana Kobylińskiego W	Razem
5:00	5:30	15	2	11	4	16
5:30	6:00	12	6	8	8	17
6:00	6:30	12	8	9	5	17
6:30	7:00	13	21	3	11	24
7:00	7:30	5	6	3	6	10
7:30	8:00	10	15	2	11	19
8:00	8:30	4	9	2	9	12
8:30	9:00	7	5	2	8	11
9:00	9:30	8	11	4	13	18
9:30	10:00	12	11	8	11	21
10:00	10:30	9	14	4	13	20
10:30	11:00	6	7	7	8	14
11:00	11:30	19	10	9	12	25
11:30	12:00	13	6	6	13	19

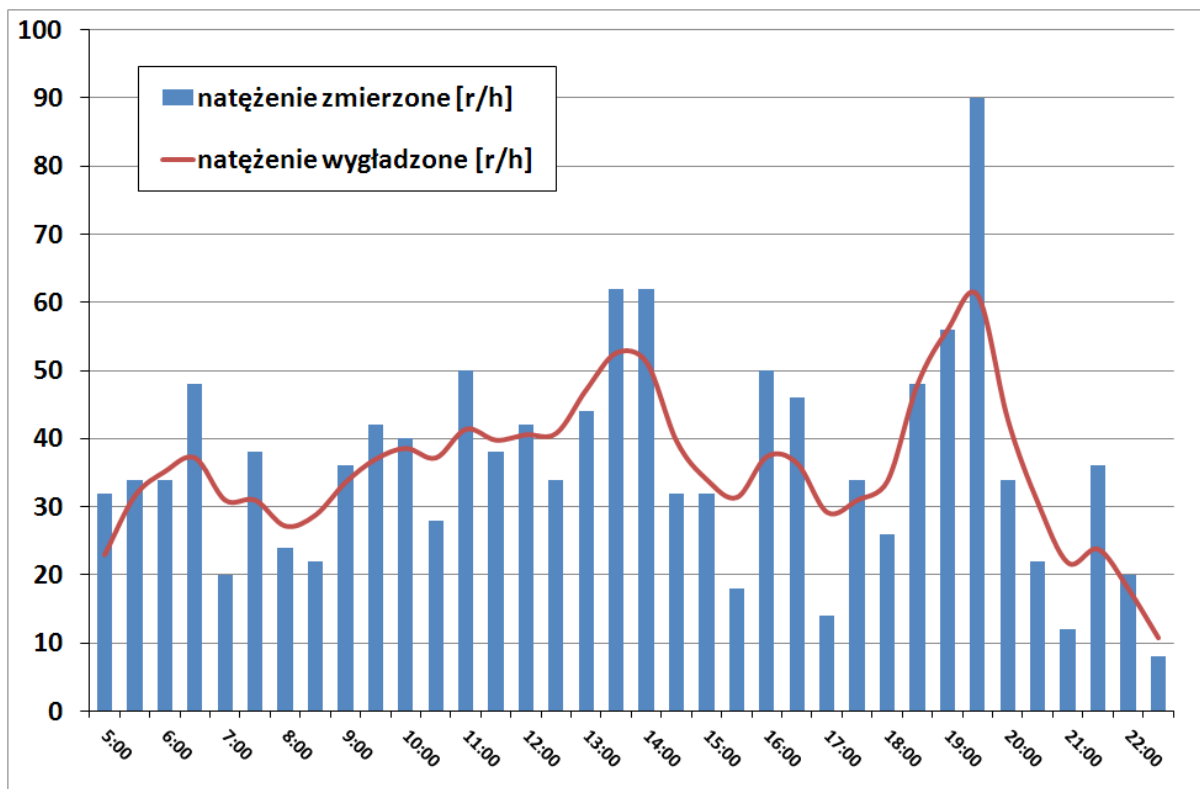


Przedział		Ignacego Łukasiewicza N	Floriana Kobylińskiego E	Ignacego Łukasiewicza S	Floriana Kobylińskiego W	Razem
12:00	12:30	12	13	5	12	21
12:30	13:00	7	11	3	13	17
13:00	13:30	9	14	8	13	22
13:30	14:00	14	22	7	19	31
14:00	14:30	14	22	7	19	31
14:30	15:00	9	5	12	6	16
15:00	15:30	9	5	12	6	16
15:30	16:00	5	8	0	5	9
16:00	16:30	6	19	7	18	25
16:30	17:00	11	15	7	13	23
17:00	17:30	4	4	2	4	7
17:30	18:00	9	7	8	10	17
18:00	18:30	9	6	5	6	13
18:30	19:00	15	9	11	13	24
19:00	19:30	21	11	17	7	28
19:30	20:00	18	31	14	27	45
20:00	20:30	8	5	13	8	17
20:30	21:00	7	7	2	6	11
21:00	21:30	3	3	4	2	6
21:30	22:00	5	12	8	11	18
22:00	22:30	6	4	6	4	10
22:30	23:00	1	3	3	1	4
<b>Razem:</b>		<b>347</b>	<b>367</b>	<b>239</b>	<b>355</b>	<b>654</b>

Źródło: opracowanie własne

Na wykresie poniżej przedstawiono rozkład natężenia ruchu na skrzyżowaniu. Wszystkie wartości w rowerzystach na godzinę.

## Wykres 2. Rozkład natężenia ruchu rowerowego



Źródło: opracowanie własne

## Podsumowanie

### Charakterystyka dobową

Rozkład dobowy ruchu rowerowego w Płocku jest bardzo wyrównany. Okresy szczytów zarysowują się dość słabo. Szczyt poranny jest bardzo płytki, zaczyna się właściwie już o godzinie piątej i kończący ok. godz. 8:30 z wyraźną kulminacją w przedziale 6:30 – 7:00. Następnym szczyt (wczesnopołudniowy) występuje w okolicach godziny 14:00, a kolejny (wieczorny) w godz. 19 – 21. Taki rozkład nieco odbiega od typowego, powtarzającego się w innych miastach, gdzie występuje krótki i mały, ale jednak wyraźny szczyt poranny, oraz długi i dużo wyższy szczyt popołudniowy zaczynający się ok. 15-16 i kończący się po 20 z głęboką luką w okolicach godz. 19:30. Odmienność wyników dla Płocka może świadczyć o mniejszym udziale podróży do pracy / szkoły niż w innych miastach, ale może też wynikać z terminu przeprowadzenia badań – tuż przed zakończeniem roku szkolnego. W wyniku widać także wpływ dojazdów do i z pracy w PKN Orlen, gdzie zmiany zaczynają i kończą się w godzinach: 6, 14 i 22.

### Założenia do dalszych pomiarów

Uzyskana charakterystyka dobową ruchu pozwala na przeliczenie wyników pomiarów dokonanych w pozostałych punktach na maksymalne godzinowe natężenie ruchu rowerowego – (MGRP).

Rekomendowane godziny pomiarów to 15-18. Za punkt odniesienia - godzinę maksymalnego natężenia ruchu rowerowego należy przyjąć 19:30-20:00.

Szczytowe natężenie godzinowe w dzień powszedni stanowi ok. 9% ruchu dobowego.

### Pomiary sieciowe

### **Cel i zakres pomiaru**

Pomiary sieciowe ruchu rowerowego prowadzone były w Płocku w okresie od 22 do 25 czerwca 2010 r, tj. w dni powszednie od wtorku do piątku, ze wstrzymaniem badań w czwartek 24 czerwca z uwagi na krótkotrwałe pogorszenie pogody (z opadami deszczu włącznie). Starano się wykonać badania w trakcie trwania roku szkolnego w dni pogodne, w celu uzyskania wyniku reprezentatywnego dla sezonu o dużym natężeniu ruchu rowerowego. Niestety w czasie badań występowało przelotne zachmurzenie o dużej zmienności, z krótkotrwałymi niewielkimi opadami deszczu, temperatura powietrza była wysoka.

Pomiar przeprowadzono w 35 punktach na terenie całego miasta. W miarę możliwości wybierano punkty kanalizujące potencjalny ruch rowerowy - na skrzyżowaniach, wiaduktach, mostach, w tunelach.

W każdym z punktów pomiar prowadzono co najmniej raz przez pół godziny w godzinach szczytowego natężenia ruchu rowerowego, wytypowanych na podstawie wyników opisanych wcześniej pomiarów całodobowych. Dla większości punktów, zwłaszcza w przypadkach wątpliwych (np. dużych różnic pomiędzy sąsiednimi punktami pomiarowymi) pomiar był powtarzany, w miarę możliwości o innej porze dnia. Wynik był obliczany jako średnia ważona z pomiarów dla danego punktu i przeskalowany do godziny maksymalnego natężenia ruchu.

Przykład: na skrzyżowaniu ulic: Bielskiej, Adama Mickiewicza i Tysiąclecia pomiar przeprowadzono dwukrotnie:

- 23.06.2010 w godz. 18:45 - 19:15 (zgodnie z wygładzonym rozkładem dobowym natężenie ruchu rowerowego powinno wynosić w tych godzinach 85% maksymalnego);
- 25.06.2010 w godz. 16:05 - 16:35 (61%).

Aby uzyskać wartość maksymalnego natężenia godzinowego (MGRP), zmierzone w obu pomiarach wartości zsumowano, a następnie podzielono przez 1,46 (86% + 61%) i pomnożono przez 2 (ze względu na półgodzinne czasy obu pomiarów).

### **Wyniki**

Wyniki pomiarów zostały przedstawione na załączonym diagramie:

**Tabela 11. Wyniki pomiarów**

<b>Punkt</b>	<b>kierunek 1</b>	<b>kierunek 2</b>	<b>kierunek 3</b>	<b>kierunek 4</b>	<b>kierunek 5</b>
1	Harcerska N	Harcerska E	Pocztowa S	J. Korczaka W	
	6,5	9,2	5,2	10,5	
2	obwodnica N	Grabówka E	Most Solidarności S	Grabówka W	
	0,0	5,7	0,0	5,7	
3	Most Solidarności N	Dobrzykowska E	obwodnica S	Dobrzykowska W	
	0,0	0,0	0,0	0,0	
4	Mostowa N	Most im. Legionów marsz. J. Piłsudskiego	Mostowa W		

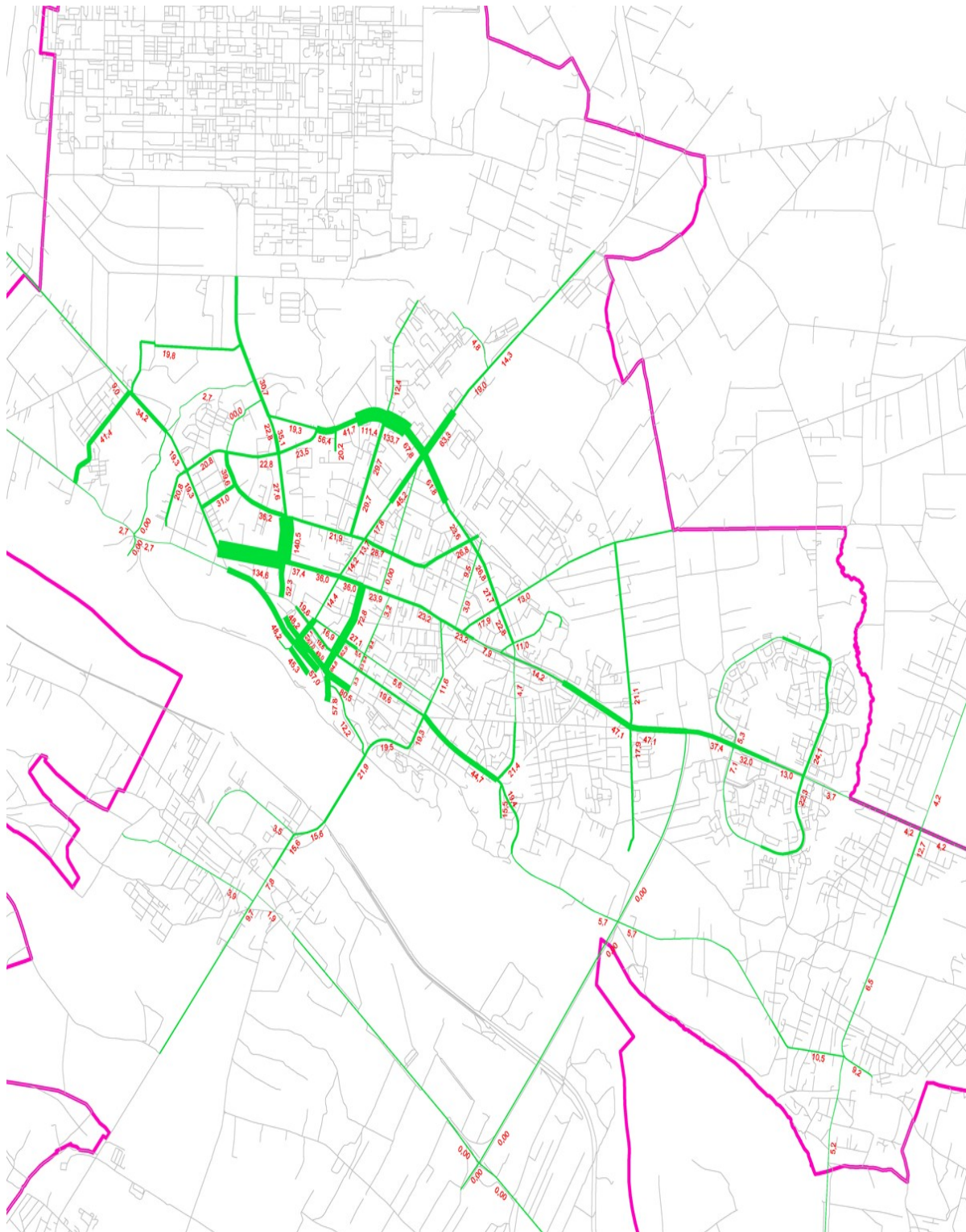
Punkt	kierunek 1	kierunek 2	kierunek 3	kierunek 4	kierunek 5
	19,5	21,9	12,2		
5	I. Łukasiewiczza N	7 czerwca 1991 r. E	I. Łukasiewiczza S		
	29,6	18,1	24,7		
6	Dworcowa N	marsz. J. Piłsudskiego E	J. Kilińskiego S	S. Jachowicza W	
	3,9	23,2	11,6	23,2	
7	Parowa N	Gwardii Ludowej E	J. Orlińskiego S	Gwardii Ludowej W	
	2,7	41,7	20,2	56,4	
8	I. Łukasiewiczza N	7 czerwca 1991 r. E	I. Łukasiewiczza S		
	33,1	22,1	18,4		
9	Bielska N	A. Mickiewiczza E	Bielska S	Tysiąclecia W	
	17,8	28,7	13,7	21,9	
10	Bielska N	S. Jachowicza E	Bielska S	F. Kobylińskiego W	
	14,4	36,0	14,4	36,0	
11	1-go Maja N	H. Sienkiewiczza	1-go Maja S	H. Sienkiewiczza W	
	19,7	11,8	19,7	11,8	
12	Otolińska N	F. Chopina E	Otolińska S	F. Chopina W	
	13,0	22,8	17,9	27,7	
13	Parowa N	Kazimierza Wlk. E	Parowa S	Szpitalna W	
	0,0	2,7	0,0	2,7	
14	W. Lachmana N-E	marsz. J. Piłsudskiego E	Spółdzielcza S	marsz. J. Piłsudskiego W	F. Chopina N
	11,0	14,2	4,7	7,9	18,9
15	Dworzec N-E	F. Chopina E	Dworcowa S	A. Mickiewiczza W	F Chopina N
	17,3	26,8	9,5	26,8	23,6
16	Bielska N	Grodzka + S. Małachowskiego	Piekarska S	Kazimierza Wlk. + Zduńska	
	51,1	57,0	45,3	48,2	
17	I. Łukasiewiczza N	Bat. Chłopskich E	I. Łukasiewiczza S	K. I. Gałczyńskiego W	
	35,1	23,5	27,6	22,8	
18	J. Kochanowskiego N	S. Jachowicza E	1 Maja S	S. Jachowicza W	

Punkt	kierunek 1	kierunek 2	kierunek 3	kierunek 4	kierunek 5
	0,0	23,9	3,2	23,9	
19	Miodowa N	Miodowa E	I. Mościckiego S		
	39,6	36,2	31,0		
20	I. Łukasiewicza N	F. Kobylińskiego E	I. Łukasiewicza S	F. Kobylińskiego W	
	140,5	134,6	52,3	37,4	
21	Mostowa N	Kolejowa S	Portowa W		
	15,6	15,6	3,5		
22	Tumska N	H. Sienkiewicza E	Tumska S	H. Sienkiewicza W	
	72,8	27,1	82,9	16,9	
23	Tumska N	T. Kościuszki E	Tumska S	Grodzka W	
	64,8	80,5	57,8	49,0	
24	1 Maja N	Kolegialna E	Obr. Warszawy S	J. Kwiatka W	
	3,3	19,6	3,3	19,6	
25	Południowa N	Słoneczna E	Wesoła S	Słoneczna W	
	21,4	19,4	15,5	44,7	
26	K. I. Gałczyńskiego N	Dobrzyńska E	Na Skarpie S	Dobrzyńska W	
	20,8	19,3	20,8	19,3	
27	Kolejowa N	Kościelna E	Kolejowa S	Zielona W	
	7,8	1,9	9,7	3,9	
28	Bielska N	Bielska S	Wiadukt W		
	14,3	19,0	4,8		
29	Kobiałka	Dobrzyńska E	Medyczna S	Dobrzyńska W	
	19,8	34,2	41,4	9,0	
30	Armii Krajowej N	Wyszogrodzka E	Jana Pawła II S	Wyszogrodzka W	- skrzyż. wsch.
	24,1	3,7	22,3	13,0	
31	Bielska N	F. Chopina E	Bielska S	Gwardii Ludowej W	
	63,3	61,8	45,2	67,8	
32	Armii Krajowej N	Wyszogrodzka E	Jana Pawła II S	Wyszogrodzka W	- skrzyż. zach.
	5,3	32,0	7,1	37,4	
33	Przemysłowa N	Gwardii Ludowej E	Przemysłowa S	7 Czerwca 1991 r. W	

Punkt	kierunek 1	kierunek 2	kierunek 3	kierunek 4	kierunek 5
	12,4	133,7	29,7	111,4	
34	Graniczna N	Wyszogrodzka E	Graniczna S	Wyszogrodzka W	
	21,1	47,1	17,9	47,1	
35	Rogozińska N	Wyszogrodzka E	Harcerska S	Wyszogrodzka W	
	4,2	4,2	12,7	4,2	

Źródło: opracowanie własne

**Schemat 2. Mapa potoków rowerowych w Płocku według pomiarów w końcu czerwca 2010r.**



Źródło: opracowanie własne

Największe natężenia występują w ciągu ulic: Wyszogrodzka – al. marsz. Józefa Piłsudskiego – al. Stanisława Jachowicza – al. Floriana Kobylińskiego oraz na ul. Ignacego Łukasiewicza. Widać, że te dwa ciągi stanowią oś komunikacyjną miasta – przynajmniej w zakresie ruchu rowerowego. Wzdłuż tej osi powinno się w jak najszybszym czasie zapewnić infrastrukturę rowerową - i to o najwyższych parametrach.

Wysokie natężenia występują w północnej części miasta - na istniejących drogach dla rowerów – ulice: Batalionów Chłopskich, Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego, Gwardii Ludowej, 7 Czerwca., a także w ich pobliżu – na ul. Bielskiej i ul. Fryderyka Chopina.

Wysokie natężenia zaobserwowano także na ulicy Tumskiej i jej przedłużeniu – ul. Nowy Rynek, co przemawiałoby za udostępnieniem jej dla rowerzystów w obu kierunkach, oraz na uliczkach Starego Miasta.

Zauważalny ruch rowerowy występuje także, wbrew wszelkim przeciwnościom na Moście Im. Legionów marsz. Józefa Piłsudskiego i na Radziwiu.

## **Prognoza ruchu rowerowego**

### ***Podstawa opracowania***

Do realizacji zadania zastosowano symulacyjny model ruchu drogowego, opracowany na bazie opracowań stanowiących załącznik do Studium Transportowego, a obejmujących:

- "Kompleksowe badania ruchu", jako Zeszyt Nr 1,
- "Diagnoza", jako Zeszyt Nr 2,
- "Analiza i ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego", jako Zeszyt Nr 3,
- "Prognozy i badania modelowe wariantów rozwoju systemu transportowego", jako Zeszyt Nr 4,
- "Koncepcja zintegrowanego programu rozwoju systemu transportowego miasta Płocka", jako Zeszyt Nr 5,
- "Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Studium transportowego i bezpieczeństwa transportu w mieście Płocku", jako Zeszyt Nr 6,
- "Suplement do Studium", jako Zeszyt Nr 7,
- "Koncepcja zintegrowanego programu rozwoju systemu transportowego miasta Płocka", jako plansza Nr 1,
- "Koncepcja rozwoju systemu transportowego miasta – rozkład dobowych potoków samochodowych w roku 2033", jako plansza nr 2,
- "Kierunki rozwoju systemu transportu zbiorowego w mieście Płocku oraz rysunki uzupełniające", jako plansza nr 3.

Opracowanie to umożliwiło opracowanie odpowiedniego modelu symulacyjnego, będącego podstawą do odwzorowania modelu ruchu dla stanu istniejącego, a także dla okresu prognozy.

### ***Model sieci drogowej***

Model sieci drogowej zbudowano w oparciu o techniki komputerowe, niezbędne do wykonania rozkładów ruchu na sieć drogową. Celem budowy numerycznego modelu sieci drogowej jest możliwie dokładnie odwzorowanie rzeczywistego układu drogowego i panujących na nim warunków ruchu. Przy opracowywaniu modelu przyjęto klasyczną definicję modelu sieci drogowej, opartą na teorii grafów

*„Program zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka do 2033 roku w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym”*





skierowanych: węzły i łuki skierowane grafu, przy czym węzły grafu to skrzyżowania, a łuki grafu to odcinki międzywęzłowe o określonych kierunkach ruchu. Zarówno węzłom grafu, jak i odcinkom międzywęzłowym przypisano współrzędne geograficzne umożliwiające możliwie dokładne odwzorowanie faktycznej lokalizacji skrzyżowań i przebiegu odcinków dróg, a tym samym długości tych odcinków. Dodatkowo dokonano parametryzacji ww. elementów sieci drogowej nadając im parametry ruchowe obejmujące m.in. prędkość pojazdów w ruchu swobodnym oraz przepustowość modelową danego odcinka drogi.

Jako punkt wyjścia przyjęto podstawowy układ ulic miasta Płocka oraz kluczowe trasy rowerowe. Parametryzację modelu dokonano na podstawie danych o sieci drogowej przyjętych w ww. załącznikach do Uchwały Rady Miasta. Zasadniczo jako punkty węzłowe w modelu sieci drogowej przyjęto m. in. następujące miejsca charakterystyczne:

- istniejące i planowane skrzyżowania ulic;
- miejsca zmian przekroju poprzecznego ulic;
- miejsca, w których następuje zmiana otoczenia;
- miejsca parkingów i istotnych zjazdów do obiektów przydrożnych;
- miejsca zakończenia sieci drogowej.

### **Budowa modelu ruchu**

Model ruchu został opracowany przy założeniu, że podział na wewnętrzne rejony komunikacyjne będzie zgodny z kluczowymi punktami ruchotwórczymi miasta, stanowiącymi główne generatory ruchu (osiedla mieszkaniowe, centra handlowe, miejsca pracy). Natomiast zewnętrzne rejony komunikacyjne będą odpowiadały wlotom do miasta. W efekcie do budowy modelu ruchu wprowadzono i podłączono z siecią 140 zewnętrznych i wewnętrznych rejonów komunikacyjnych.

Na podstawie informacji z pomiarów natężenia ruchu potoków rowerowych, wykonywanych razem z pomiarami ankietowymi, zebrane odpowiedzi zostały w pierwszym etapie rozszerzone do natężeń ruchu w poszczególnych godzinach ankietowania, a następnie sprowadzone do średniodobowego natężenia ruchu zarejestrowanego w roku 2010. Z uwagi na wykonywanie badań ankietowych tylko w jednym kierunku, drugi kierunek utworzono na zasadzie symetrii. Opisany model jest tzw. trzystopniowym modelem ruchu, w którym analizy wykonano w trzech etapach:

- budowa modelu generacji ruchu – powstawanie ruchu drogowego;
- budowa modelu rozkładu przestrzennego ruchu – wybór celów podróży;
- obliczenia symulujące rozkład ruchu na sieć drogową z jednoczesnym dopasowaniem ruchu do wyników pomiaru ruchu – wybór tras przejazdu.

### **Uzasadnienie wyboru i opis metody prognozowania**

Zastosowanie modelowania w prognozowaniu ruchu drogowego umożliwia na etapie analiz ruchowych określenie wpływu zmian na sieci drogowej wynikających z nowych inwestycji, jak i efektów zmiany parametrów technicznych istniejących odcinków dróg, wynikających z ich przebudowy. W modelowaniu efekty takich działań na sieci drogowej uwzględnione są w trzecim etapie analiz - obliczenia symulujące rozkład ruchu na sieć drogową. Zmiany parametrów technicznych istniejących odcinków, efektem których jest zmiana przepustowości odcinków dróg i prędkości w ruchu swobodnym, a także budowa nowych odcinków dróg, wpływają na zmianę tzw. oporów podróży (czasu potrzebnego na pokonanie podróży pomiędzy dwoma punktami sieci drogowej). Tym samym

część podróży wybiera inne trasy przejazdu w trakcie realizacji podróży (o mniejszym oporze podróży), co skutkuje zmianami natężeń ruchu drogowego na całej sieci drogowej. Możliwe staje się zatem prognozowanie efektów działań inwestycyjnych na sieci drogowej co uzasadnia wybór metody prognozowania. W prognozach posłużono się układem dróg istniejących oraz nowych budowanych ciągów drogowych i rowerowych

### **Założenia dotyczące prognoz**

W prognozach przyjęto jako założenie eksperckie wskaźnik wzbudzenia ruchu rowerowego wraz efektem zanikającym. Przyjęto, iż w momencie oddania nowej infrastruktury rowerowej oraz szeroko zakrojonych kampanii informacyjnych, nastąpi 15% wzrost ruchu rowerowego w porównaniu ze stanem bezinwestycyjnym (brak budowy nowych tras rowerowych). Następnie wzrost zainteresowania nieznacznie spadnie, osiągając poziom ponad 13,5% wzrostu w porównaniu ze stanem bezinwestycyjnym (rok 2033). Założenie takie zgodne jest z pewnymi obserwowanymi trendami w innych miastach. Należy jednak podkreślić, iż obserwacje te wskazują na spore zróżnicowanie reakcji mieszkańców na budowę infrastruktury rowerowej. Wysoki poziom promotoryzacyjnej polityki transportowej w Polsce, a także rola jaką w Polsce zawsze odgrywał i odgrywa samochód osobowy, będący swego rodzaju wskaźnikiem zamożności i pozycji społecznej, sprawiają ciągły wzrost motoryzacji w Polsce, w tym także w Płocku. Dodatkowe działania producentów rynku motoryzacyjnego, mające na celu tworzenie małych pojazdów miejskich, nie sprzyjają wzrostowi zainteresowania ruchem rowerowym, wymagającym wysiłku i mało odpornym na zmienne warunki atmosferyczne charakterystyczne dla klimatu Polski.

Wpisując się w przyjęte Studium Transportowe w prognozach ruchu założono model społeczeństwa starzejącego się, przy jednoczesnym zjawisku zmniejszania się liczby mieszkańców Płocka. Co istotniejsze, wzrost zamożności, a tym samym wzrost ruchliwości mieszkańców nie jest w stanie zrekompensować spadku liczby mieszkańców. Tym samym w okresie prognozy zakłada się początkowy nieznaczny wzrost liczby podróży rowerowych, a następnie spadek, przy czym przyjęto trend zjawiska zgodny ze zmianą liczby pasażerów transportu publicznego. Założenie takie umożliwiło uwzględnienie wzrostu wskaźnika motoryzacji prognozowanego w Płocku.

Prognozowane roczne liczby podróży rowerowych dla dwóch stanów (bez i z budową systemu dróg dla rowerów) przedstawiono tablicy poniżej.

**Tabela 12. Prognozowana liczba podróży rowerowych**

<b>Roczna liczba podróży rowerowych</b>		
<b>Rok prognozy</b>	<b>Wariant bezinwestycyjny</b>	<b>Wariant inwestycyjny</b>
<b>2010</b>	2 373 213	2 373 213
<b>2015</b>	2 450 190	2 695 209
<b>2020</b>	2 448 189	2 689 947
<b>2025</b>	2 322 697	2 537 105
<b>2030</b>	2 232 621	2 431 045
<b>2035</b>	2 117 309	2 291 648

*Źródło: opracowanie własne*

Prognozowane wielkości rowerowych na lata: 2015, 2020 i 2033 przedstawiono na rysunkach w załącznikach graficznych do opracowania.

### 3.4. Analiza i wyniki badań ankietowych

#### Założenia badań, charakterystyka próby

W ramach prac na projektem przeprowadzono dwa badania ankietowe dotyczące zachowań, preferencji i oceny infrastruktury rowerowej w Płocku, Badania przeprowadzono na łącznej próbie 2500 mieszkańców. Pierwsze badanie wykonano na próbie reprezentatywnej 2000 mieszkańców miasta. Drugie badanie wykonano na próbie celowej osób zainteresowanych komunikacją rowerową.

Badania na próbie reprezentatywnej przeprowadzono w dniach 29 czerwca - 3 lipca. Badanie zostało przeprowadzone metodą wywiadów bezpośrednich bądź samodzielnego wypełnienia przez respondentów. W celu skonstruowania próby reprezentatywnej rozdzielono liczbę 2000 respondentów na osiedla proporcjonalnie do udziału tych osiedli w ogólnej liczbie mieszkańców miasta. Następnie liczbę ankiet dla każdego osiedla rozdzielono na poszczególne grupy wiekowe proporcjonalnie do struktury wiekowej miasta. Następnie ankieterzy obchodzili poszczególne osiedla wiedząc ile mają zebrać ankiet od osób w poszczególnych grupach wiekowych dla danego osiedla. W trakcie badania zebrano także nadmiaroweankiety w wyniku wykonania większej liczby ankiet w danych grupach wiekowych w poszczególnych osiedlach, które zostały dołączone do badania na grupie niereprezentatywnej.

**Tabela 13. Demografia miasta Płocka**

Grupa wiekowa BDR	Liczba osób	Grupa wiekowa ankiety	Liczba osób
0-15	18 109		
15-19	8 040	15-19	8 040
20-24	9 477	20-29	19 928
25-29	10 451		
30-34	11 097		
35-39	9 184		
40-44	7 852		
45-49	7 808	30-54	34 804
50-54	9 960		
55-59	10 411		
60-64	8 443		
65-69	4 987	>55	34 564
>70	10 723		
<b>Razem:</b>	<b>126 542</b>		

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z GUS

**Tabela 14. Liczba wymaganych respondentów w poszczególnych osiedlach i grupach wiekowych**

Osiedle	Mieszkańcy	Udział	Przedziały wiekowe
---------	------------	--------	--------------------

			15 - 19	20 - 29	30 - 54	> 55
Borowiczki	3 660	2,87	4	11	24	18
Ciechomice	1 010	0,79	1	3	7	5
Dobrzyńska	11 330	8,89	13	33	75	57
Dworcowa	5 000	3,92	6	14	33	25
Góry	1 540	1,21	2	4	10	8
Imielnica	2 560	2,01	3	7	17	13
Kochanowskiego	10 320	8,10	12	30	69	52
Kolegialna	11 050	8,67	13	32	73	55
Łukasiewicza	13 790	10,82	16	40	92	69
Międzytorze	8 200	6,43	9	24	54	41
Podolszyce Południe	9 040	7,09	10	26	60	45
Podolszyce Północ	9 120	7,16	11	26	61	46
Pradolina Wisły	390	0,31	1	1	3	2
Radziwie	3 650	2,85	4	11	24	18
Skarpa	10 070	7,90	12	29	67	50
Stare Miasto	5 911	4,64	7	17	39	30
Trzepowo	390	0,31	1	1	3	2
Tysiąclecia	6 100	4,79	7	18	41	30
Winiary	1 890	1,48	2	5	12	9
Wyszogrodzka	8 960	7,03	10	26	60	45
Zielony Jar	3 480	2,73	4	10	23	17
<b>RAZEM</b>	<b>127 461</b>	<b>100 %</b>	<b>148</b>	<b>368</b>	<b>847</b>	<b>637</b>

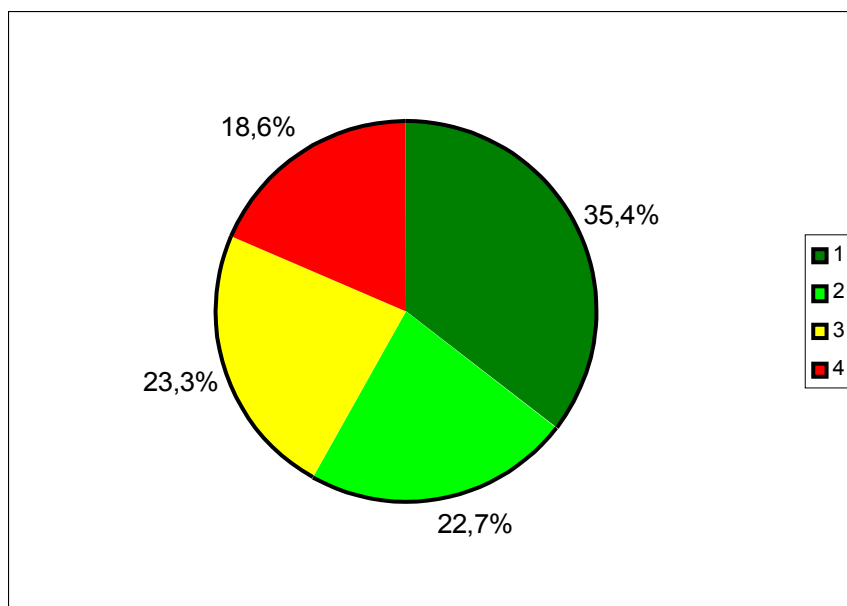
Źródło: opracowanie własne

W grupie ankiet niereprezentatywnych znalazły się głównieankiety zrealizowane z respondentami z przedziale wiekowym 15 – 29 lat (w tym przedziale osoby są najbardziej otwarte na uczestnictwo w ankietach). Ponadto kolejneankiety zebrano przez Internet dzięki zamieszczeniuankiety na internetowej stronie miasta, oraz w wyniku dodatkowych badań w miesiącu sierpniu. Tym razem ankieterzy zwracali się o wypełnienie ankiet do osób jeżdżących na rowerze lub prowadzącychrower. Można zatem stwierdzić, że badanie na 500 respondentach zostało wykonane na grupie celowej zainteresowanej korzystaniem z roweru i wysoką jakością infrastruktury rowerowej.

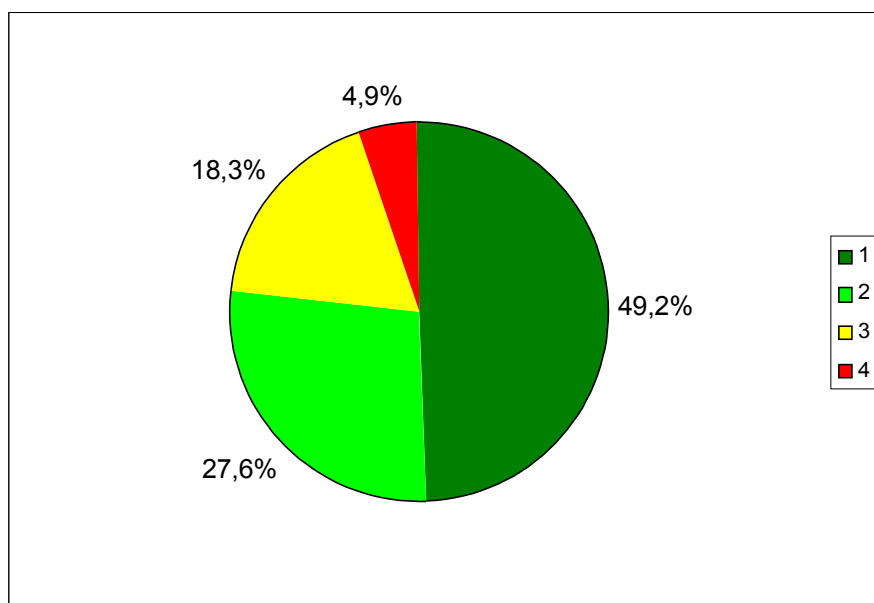
## **Wyniki badań**

### **Pytanie 1. „Jak często korzysta Pan / Pani z roweru?”**

**Wykres 3. Odpowiedzi na pytanie 1 - grupa reprezentatywna**



**Wykres 4. Odpowiedzi na pytanie 1 - grupa celowa**



**Legenda dla wykresów 3 i 4:** 1. kilka razy w tygodniu, 2. kilka razy w miesiącu, 3. kilka razy w roku, 4. wcale.

### Grupa reprezentatywna

W grupie reprezentatywnej (wykres 3) ponad połowa respondentów zadeklarowała, że z roweru korzysta co najmniej kilka razy w miesiącu, w tym: 35,4% respondentów twierdzi, że korzysta z roweru przynajmniej kilka razy w tygodniu, 22,7% osób wskazało, że korzysta z roweru kilka razy w miesiącu, a 23,3% respondentów kilka razy w roku.

Grupa osób, która zaznaczyła, że nie korzysta z roweru w ogóle jest najmniejsza - tak podało jedynie 18,6% badanych.

### Grupa celowa

W drugiej grupie, celowej (wykres 4) blisko połowa respondentów - 49,20% (246 osób) wskazało, że z roweru korzysta kilka razy w tygodniu, 138 osób tj. 27,6% respondentów przynajmniej kilka razy w miesiącu, 91 osób (18,3%) podało, że z roweru korzysta tylko kilka razy w roku. Grupa osób, która z roweru nie korzysta w ogóle jest najmniejsza – zaledwie 4,9%, (24 osoby).

Warto zauważyć, że zarówno w pierwszej – reprezentatywnej jak też drugiej - celowej grupie respondentów, spośród osób, które wskazywały, że korzystają z roweru kilka razy w tygodniu, część osób zadeklarowała, że z roweru korzysta codziennie. Wprawdzie takiego wskazania respondenci nie mogli zaznaczyć w ankiecie, jednak podczas przeprowadzania ankiet osoby te wyraźnie informowały o tak dużej częstotliwości korzystania z roweru.

### **Wnioski**

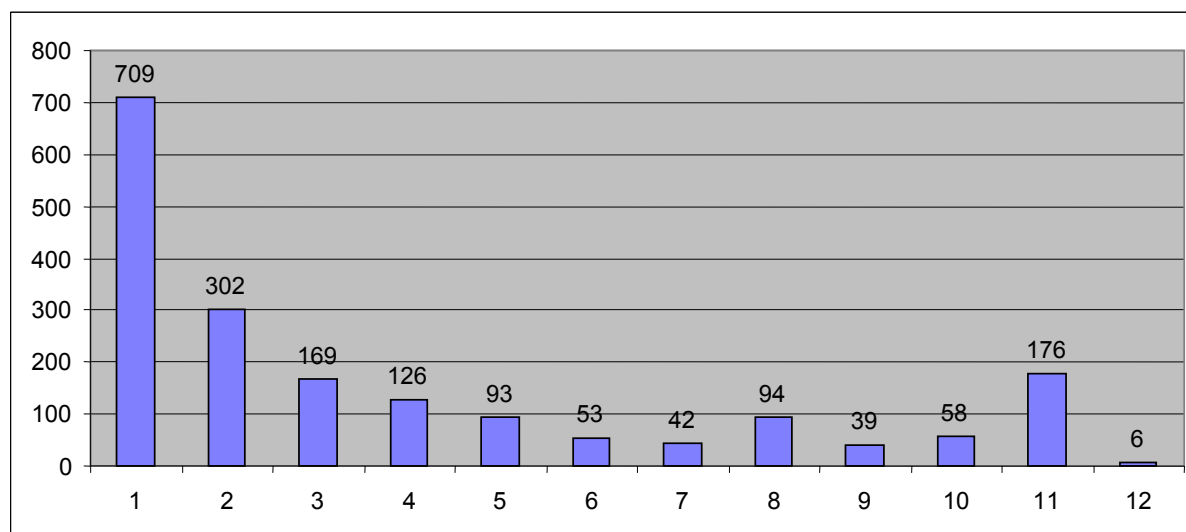
Z ankiet wynika, że połowa respondentów traktuje rower jako jeden ze swoich ulubionych środków transportu. Większość mieszkańców Płocka deklaruje, że z roweru korzysta często, kilka razy w tygodniu lub przynajmniej w miesiącu. Tak więc istnieje duża grupa mieszkańców, która jest zainteresowana rozwojem infrastruktury rowerowej.

### **Pytanie 2. „Co zniechęca Pana / Panią do podróżowania rowerem?”**

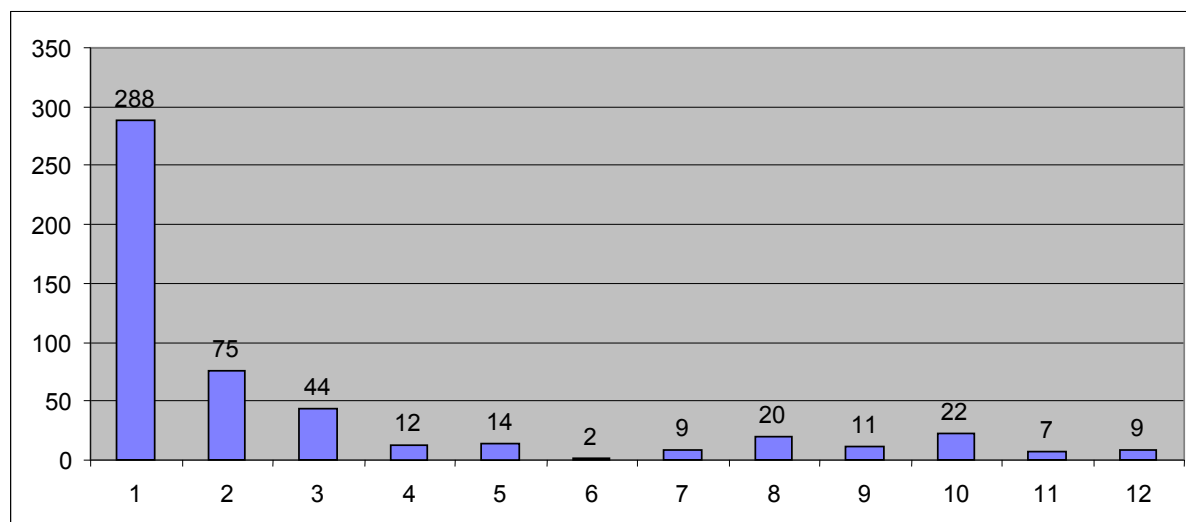
Pytanie „Co zniechęca Pana / Panią do podróżowania rowerem?” było pytanie otwartym, w związku z tym otrzymano szeroki wachlarz odpowiedzi. W analizie uwzględniono do dwóch czynników podawanych przez respondentów. Odpowiedzi zostały zgrupowane w kilka jednorodnych bloków, co zostało uwzględnione na wykresach.

Należy też dodać, że respondenci różnie traktowali pytanie w zależności od tego jak często podróżują rowerem. Osoby korzystające z roweru rzadko lub wcale, na to pytanie odpowiadały wskazując na czynniki, które powodują, że korzystają z roweru rzadko lub w ogóle. Natomiast osoby korzystające z roweru co najmniej kilka razy w miesiącu wskazywały na czynniki, które utrudniają im poruszanie się rowerem po Płocku.

**Wykres 5. Odpowiedzi na pytanie 2 - grupa reprezentatywna**



**Wykres 6. Odpowiedzi na pytanie 2 - grupa celowa**



**Legenda dla wykresów 5 i 6:** 1. brak dróg dla rowerów, 2. bezpieczeństwo, 3. jakość dróg dla rowerów, 4. brak roweru, 5. brak czasu, 6. inny środek lokomocji, 7. pogoda, 8. zdrowie, wiek, 9. piesi na trasach, 10. brak ciągłości tras rowerowych, 11. nic, 12. inne.

#### Grupa reprezentatywna

W grupie reprezentatywnej (wykres 5) najwięcej osób (709) udzieliło odpowiedzi, że powodem zniechęcającym / utrudniającym jazdę na rowerze jest za mało dróg dla rowerów w Płocku, część respondentów wskazywała na ich ogólny brak. Drugim najczęściej wskazywanym czynnikiem, który zniechęca (lub utrudnia) poruszanie się rowerem po Płocku były kwestie związane z brakiem bezpieczeństwa w poruszaniu się rowerem. Takiej odpowiedzi udzieliły 302 osoby. Do grupy tej zaliczono także wskazania na zbyt duże natężenie ruchu drogowego czy niezwracanie uwagi kierowców na rowerzystów.

Jakość dróg dla rowerów znalazła się na czwartym miejscu. Takiej odpowiedzi udzieliło 119 respondentów. W tym przypadku wskazywali oni m.in. na nagle kończące się drogi dróg dla

rowerów, zbyt wysokie krawężniki, nierówną nawierzchnię, brak poboczy dla rowerzystów itp. Na kolejnych miejscach znalazły się odpowiedzi wskazujące na brak czasu, zły stan zdrowia, wiek, a także brak ciągłości dróg dla rowerów. 53 osoby wymieniły, że korzystanie z samochodu jest czynnikiem, który sprawia, że nie podróżują rowerem. W tej grupie zostały także zakwalifikowane pojedyncze osoby, które wskazywały na motocykl / motor jako główny środek lokomocji.

Najbardziej wskazywano takie czynniki jak: pogoda (42 odpowiedzi), czy piesi na trasach (39 wskazań). W kategorii inne (6 odpowiedzi) znalazły się takie czynniki jak psy na drogach dla rowerów, brak miejsca do zaparkowania roweru czy częste napady chuligańskie. Były to jednakże jednostkowe wypowiedzi.

Dużą grupę stanowiły osoby, których nic nie zniechęca do jazdy rowerem, bo, jak wskazywali, lubią jeździć na rowerze, korzystają z niego często, rower kojarzy się im pozytywnie np. z dbaniem o kondycję. W tej grupie znalazło się 176 odpowiedzi.

#### Grupa celowa

W grupie celowej (wykres 6) rozkład odpowiedzi jest zbliżony. Najwięcej osób (288) uważa, że czynnikiem najbardziej zniechęcającym do podróżowania rowerem jest brak dróg dla rowerów. Część osób w tym punkcie wskazuje na brak wydzielonych dróg dla rowerów, nawet w miejscach gdzie jest to możliwe i łatwe do uzyskania np. przy szerokich 4-6 metrowych chodnikach dla pieszych (np. al. Stanisława Jachowicza).

Na drugim miejscu znalazły się kwestie związane z bezpieczeństwem jazdy na rowerze, zwłaszcza wskazywano na duże natężenie ruchu samochodowego na ulicach. Na trzecim miejscu znalazła jakość dróg dla rowerów. Respondenci wyliczali różne czynniki m.in. wysokie krawężniki oraz nierówne chodniki jak też krytykowane było wykonanie dróg dla rowerów z kostki brukowej. Na czwartym miejscu znalazł się brak ciągłości tras rowerowych. Krytykowane było m.in. brak możliwości sprawnego przemieszczania się rowerem między osiedlami, brak całościowej koncepcji tras rowerowych oraz konieczność podróżowania po chodnikach.

11 osób wskazało, że jazdę rowerem utrudniają piesi, którzy wchodzą na drogi dla rowerów, zakłócając tym samym płynną jazdę rowerem w tych miejscach gdzie jest to możliwe. Pozostałe wypowiedzi dotyczą raczej natury prywatnej i respondenci wskazują na takie czynniki powodujące to, że korzystają z roweru jak m.in. brak roweru – tak odpowiedziało 12 osób. Na brak czasu wskazało 14 osób. 20 osób stwierdziło, że stan zdrowia, wiek i po prostu zmęczenie powodują, że rowerem nie jeżdżą wcale lub bardzo rzadko. 9 osób wskazało dodatkowo na czynnik subiektywny jakim jest pogoda. Udział tego typu odpowiedzi jest jednak mniejszy niż w grupie reprezentatywnej. Siedem osób stwierdziło, że nic ich nie zniechęca ich do jazdy rowerem, żadne utrudnienia, bo jazdę rowerem po prostu lubią.

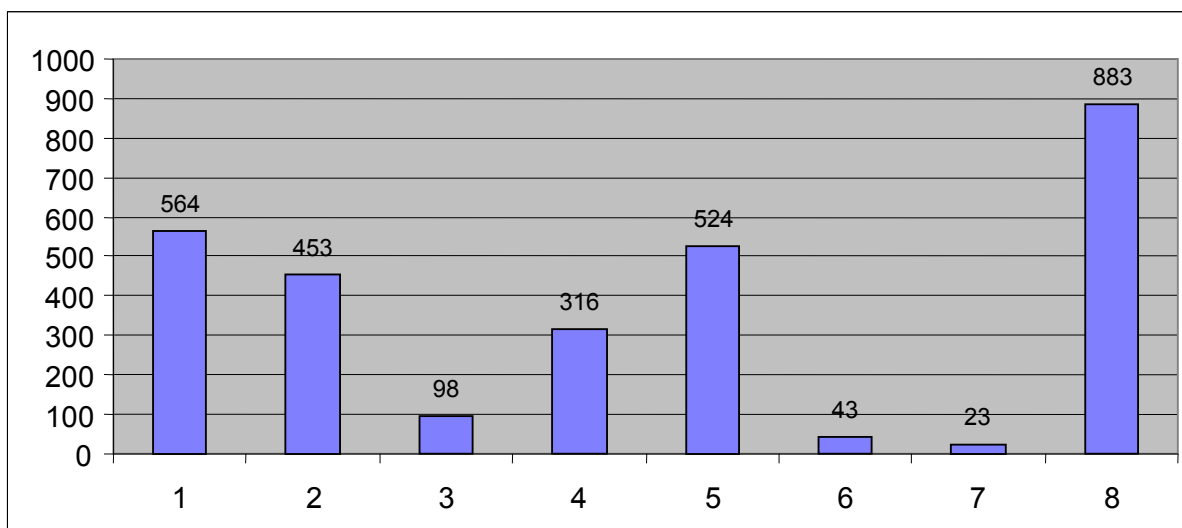
#### **Wnioski**

Najistotniejszym wnioskiem z odpowiedzi na to pytanie jest to, że przytłaczająca większość przyczyn zniechęcających do jeżdżenia rowerem leży po stronie infrastruktury drogowej i jej jakości (w tym zapewnienia bezpieczeństwa). Przy czym na zdecydowane pierwsze miejsce wysuwa się problem braku dróg dla rowerów. Tak zauważyły osoby zarówno z grupy reprezentatywnej jak też celowej. W obu tych grupach liczba osób które wskazywały na ten czynnik była przytłaczająca.

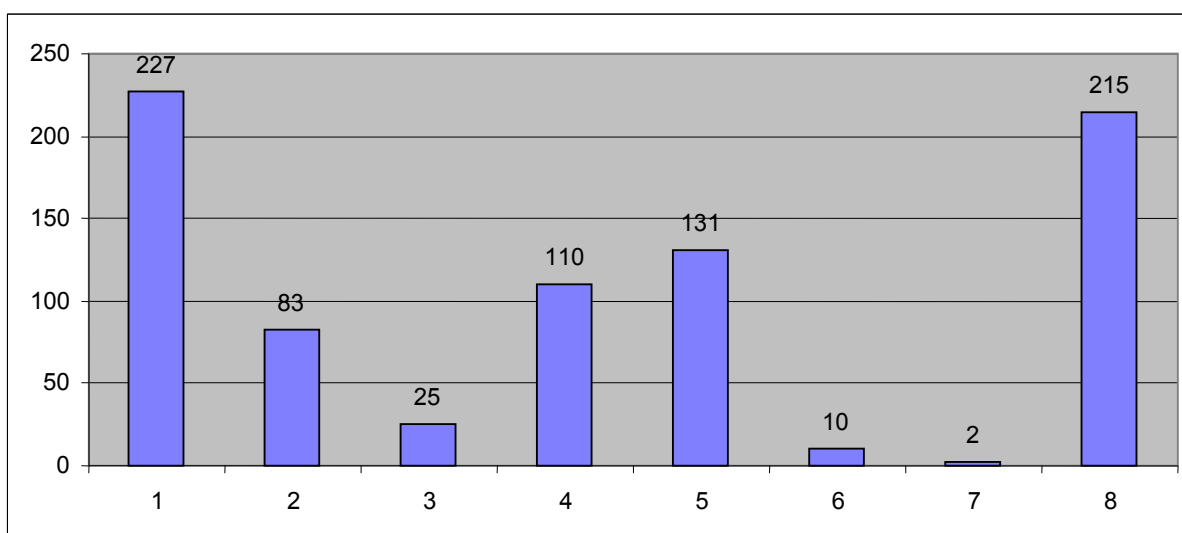
#### **Pytanie 3. „Czym podróżowała Pan/Pani wczoraj?”**

#### **Wykres 7. Odpowiedzi na pytanie 3 - grupa reprezentatywna**





**Wykres 8. Odpowiedzi na pytanie 3 - grupa celowa**



**Legenda dla wykresów 7 i 8:** 1. rowerem, 2. autobusem MZK, 3. autobusem PKS lub busem, 4. samochodem - jako pasażer, 5. samochodem - jako kierowca, 6. taksówką, 7. pociągiem, 8. pieszo.

Pytanie trzecie było pytaniem zamkniętym i odnosiło się do sposobu podróżowania po Płocku w dzień poprzedzający badanie. W tym pytaniu uwzględniono do trzech wskazań respondenta. Rozkład odpowiedzi ankietowanych pokazują wykresy 7 i 8.

#### Grupa reprezentatywna

Najczęściej wskazywanymi sposobami poruszania się po Płocku były:

- Pieszo - 883 osoby wskazały, że w dniu poprzedzającym badania poruszało się po Płocku pieszo. Tak poruszała się niemal połowa respondentów - 41,8 %, ankietowanych.
- Rower wskazały 564 osoby - ponad jedna czwarta - 26 % ankietowanych.
- Autobus komunikacji miejskiej wymieniły 453 osoby - 21,4 % ankietowanych.
- Samochodem - jako kierowca podróżowało 524 osoby, 24,8 % ankietowanych.
- Samochodem - jako pasażer podróżowało 316 osoby - 14 % ankietowanych.

- Autobus PKS lub bus jako środek transportu wskazało 98 osób - 4,6 % ankietowanych
- Taksówkę jako środek transportu używany w dniu przed badaniem wskazały zaledwie 43 osoby i co stanowiło 2,0% wszystkich wskazań.
- Najmniej osób wskazało pociąg jako środek lokomocji, którym poruszało się dzień wcześniej - tylko 23 osoby czyli 1,1 % wszystkich wskazań.

#### Grupa celowa

Najczęściej wskazywanymi sposobami poruszania się po Płocku dzień przed ankietowaniem były:

- Rower – znalazł się w tej grupie na pierwszym miejscu, jeździło nim 227 ankietowanych - czyli ponad połowa respondentów.
- Pieszko podróżowało 215 osób.
- Stosunkowo duża część osób - 241 poruszała się po Płocku samochodem, w tym 131 osób wskazało, że samochodem w roli kierowcy oraz 110 osób jako pasażerowie.
- Trzecią liczącą się grupę stanowią osoby, podróżujące autobusem miejskim - 83 wskazania.
- Autobusem PKS lub busem jechało tylko 25 osób.
- 10 osób wskazało taksówkę i tylko 2 osoby wskazały na pociąg.

#### **Wnioski**

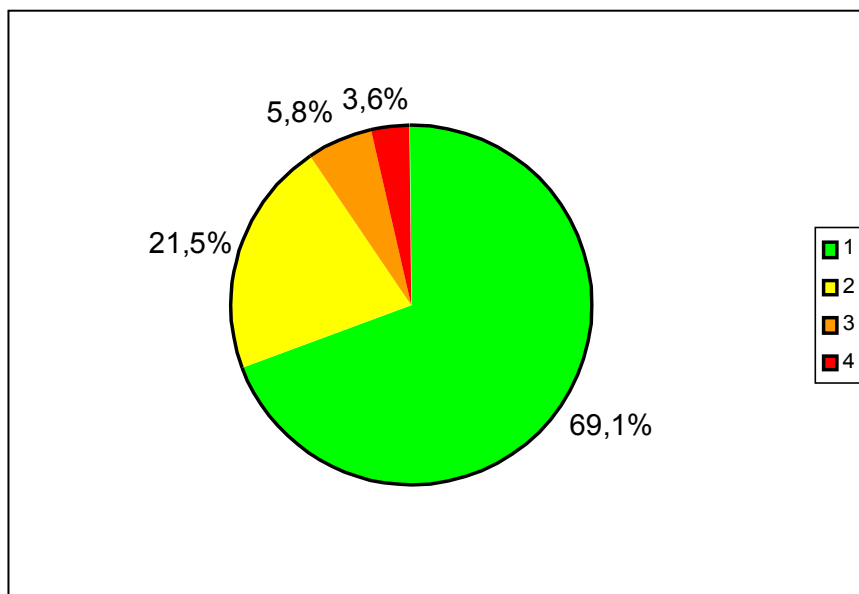
Ankietowani mieszkańcy Płocka wskazują, że po mieście poruszają się najczęściej pieszo. Tak odpowiedziało najwięcej osób w grupie reprezentatywnej, w grupie celowej odpowiedź „pieszo” znalazła się na drugim miejscu. Natomiast najwięcej osób w grupie celowej wskazało rower jako środek transportu z którego korzystało dzień wcześniej. Jednak jeżeli osoby podróżujące samochodem policzymy łącznie, niezależnie czy jechali jako kierowca, czy jako pasażer, to dla grupy reprezentatywnej otrzymamy 840 wskazań na ten środek transportu, a dla grupy celowej 241. W ten sposób w grupie reprezentatywnej samochód plasuje się na drugim miejscu tuż za podróżami pieszymi, a w grupie celowej nawet na pierwszym miejscu.

Większość respondentów wskazywała na jeden rodzaj środka lokomocji, część zaznaczała kilka sposobów poruszania się. Zazwyczaj oprócz samochodu, roweru czy autobusu wymieniano podróże piesze.

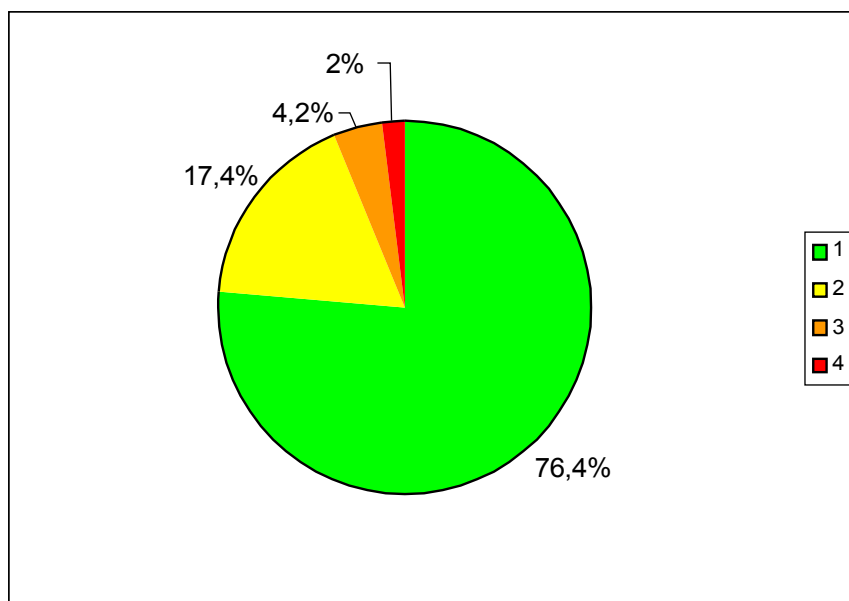
Jak wynika z badania w podróżach niepieszych w Płocku dominują podróże samochodem. Komunikacją publiczną porusza się niemal dwukrotnie mniej osób, a w grupie celowej (charakteryzującej się m.in. niższym wiekiem) nawet trzykrotnie mniej. Pomimo wysokiego udziału podróży pieszych oraz podróży samochodem w okresie w którym wykonywano badania (przełom czerwca i lipca) bardzo liczna grupa badanych korzystała z roweru.

**Pytanie 4. „Czy budowa nowych dróg rowerowych zachęci Pana / Panią do częstszego korzystania z roweru?”**

**Wykres 9. Odpowiedzi na pytanie 4 - grupa reprezentatywna**



**Wykres 10. Odpowiedzi na pytanie 4 - grupa celowa**



**Legenda dla wykresów 7 i 8:** 1. tak, 2. raczej tak, 3. raczej nie, 4. nie

Pytanie z czterema opcjami wyboru: tak, raczej tak, raczej nie, nie. W tym pytaniu respondent mógł wskazać tylko jedną odpowiedź.

### Grupa reprezentatywna

Zdecydowana większość, bo ponad dwie trzecie respondentów (70,6%) stwierdziła, że budowa nowych dróg dla rowerów będzie czynnikiem zachęcającym do częstszego korzystania z roweru. Odpowiedzi, pierwszej – tak, udzieliło 69,1% respondentów, raczej tak 21,5% ankietowanych.

Tylko niecałe 10 procent osób – 9,4% ankietowanych stwierdziło, że budowa nowych dróg dla rowerów nie wpłynie na częstotliwość korzystania z roweru., w tym 5,8% respondentów stwierdziła, że raczej nie, a 3,6% że zdecydowanie nie.

### Grupa celowa

Prawie wszyscy respondenci, bo aż 93,8% uznało, że budowa nowych dróg dla rowerów wpłynie zachęcająco na ich decyzje częstszego korzystania z roweru (76,4% odpowiedzi: tak, 17,4% odpowiedzi: raczej tak). Tylko 31 osób (6,2%) stwierdziło, że budowa nowych dróg nie zachęci ich do częstszego korzystania z roweru (2,0% - nie a 4,2% - raczej nie).

Trzeba zaznaczyć, że w tej grupie osób, która przyznała, że budowa nowych dróg dla rowerów w żaden sposób nie wpłynie na ich decyzje znalazły się osoby, które i tak często korzystają z rowerów a poprawa struktury dróg dla rowerów nie wpłynie na częstotliwość korzystania z roweru, a jedynie poprawi komfort jazdy rowerem po Płocku. Jest też grupa osób, która np. ze względów zdrowotnych i tak nie będzie korzystać z tras rowerowych. Był to jednak bardzo nieliczny odsetek respondentów.

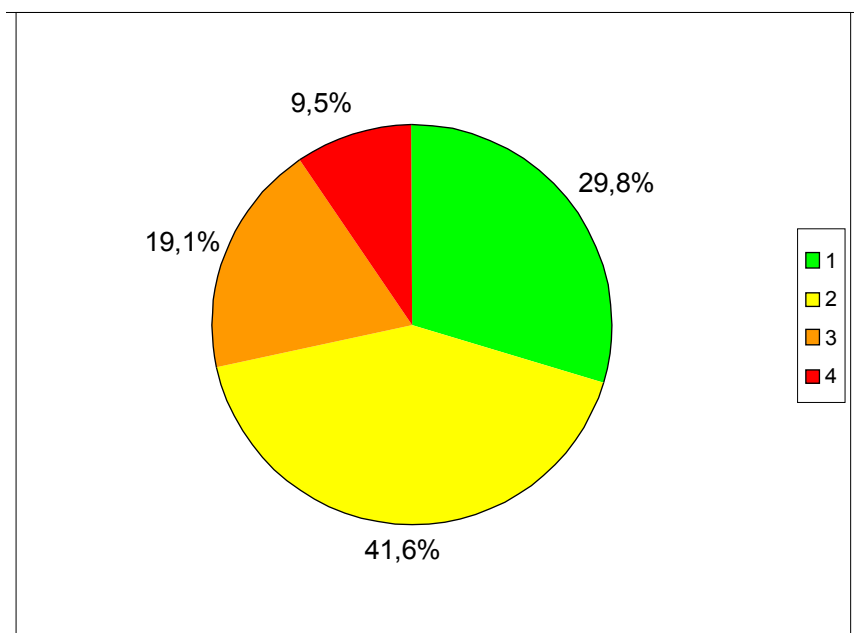
### **Wnioski**

Mieszkańcy Płocka deklarują, że budowa nowych dróg dla rowerów będzie czynnikiem, który wpłynie na to, że będą mogli i chcieli częściej korzystać z roweru.

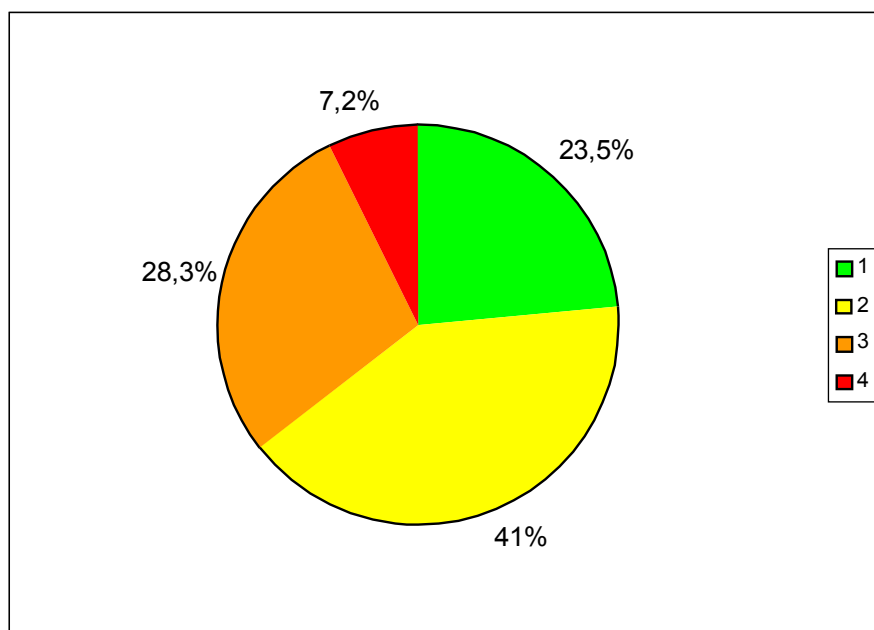
### **Pytanie 5. „Czy bezpieczeństwo i czas jazdy rowerzystów można poprawiać kosztem czasu jazdy i wygody kierowców samochodów?”**

Pytanie z grupy pytań zamkniętych, gdzie respondent miał wskazać jedną z czterech opcji: tak, zawsze, raczej tak, w większości przypadków, w wyjątkowych przypadkach oraz nie, nigdy. Najwięcej respondentów udzieliło odpowiedzi pozytywnej.

**Wykres 11. Odpowiedzi na pytanie 5 - grupa reprezentatywna**



**Wykres 12. Odpowiedzi na pytanie 5 - grupa celowa**



**Legenda dla wykresów 11 i 12:** 1. tak, zawsze, 2. raczej tak, w większości przypadków, 3. w wyjątkowych przypadkach, 4. nie, nigdy.

#### Grupa reprezentatywna

Na to pytanie większość ankietowanych odpowiada twierdząco. Akceptację dla wprowadzania takich rozwiązań wyraziło ponad dwie trzecie respondentów - 71,4% ankietowanych, w tym 41,6% badanych stwierdziło, że raczej tak, w większości wypadków (41%) , dając dla takich rozwiązań

akceptację warunkową, a jedna trzecia ankietowanych - 29,8% uważa, że zawsze można poprawiać bezpieczeństwo rowerzystów kosztem rozwiązań sprzyjających kierowcom samochodów.

Jedna piąta respondentów 19,1 % uważa, że tylko w wyjątkowych przypadkach można polepszać infrastrukturę rowerową kosztem wygody kierowców. Tylko 9,5% respondentów stwierdziło, że nie należy tak robić.

#### Grupa celowa

Najwięcej respondentów udzieliło odpowiedzi pozytywnej. Łącznie 64,5% respondentów przychyliło się do stwierdzenia, że bezpieczeństwo i czas jazdy rowerzystów można poprawiać kosztem wygody i czasu jazdy kierowców. W tym odpowiedzi: tak, zawsze, udzieliło 23,5% respondentów, a 41% odpowiedzi: raczej tak, w większości przypadków.

Za tym, że tylko w wyjątkowych sytuacjach można poprawiać bezpieczeństwo i czas jazdy rowerzystów opowiedziało się 28,3% respondentów. Zdecydowanie przeciwnych takim rozwiązaniom było 7,2% respondentów.

#### **Wnioski**

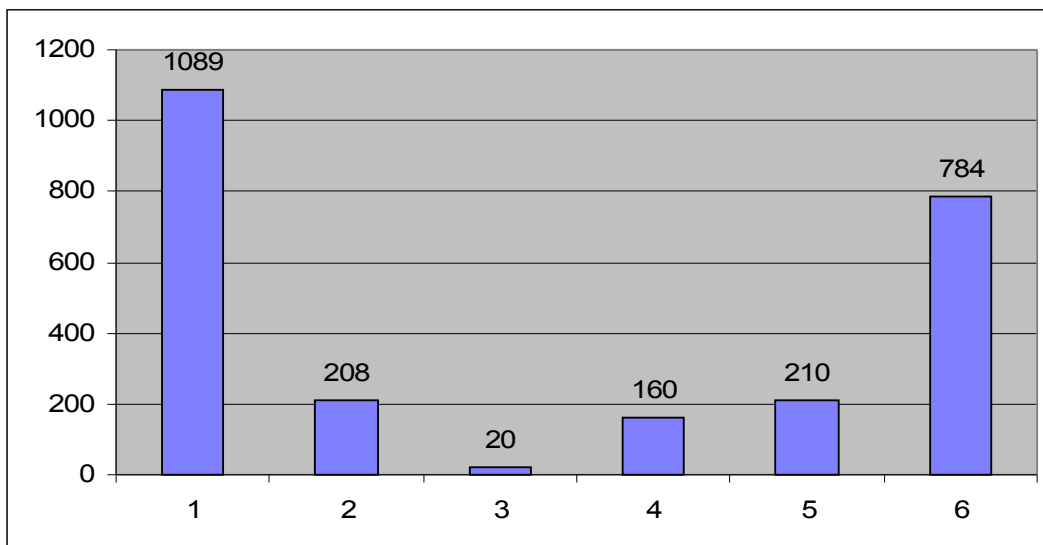
Badanie pokazało bardzo wysoką społeczną akceptację dla wprowadzania rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo i wygodę rowerzystów nawet kosztem czasu jazdy i wygody osób jeżdżących samochodami. Przychylnych takim rozwiązaniom jest około 2/3 badanych. Nieoczekiwanie wyższą akceptację zidentyfikowano w grupie reprezentatywnej, a nie w grupie celowej.

#### **Pytanie 6. „Jak wyglądała Pana ostatnia podróż na rowerze?”**

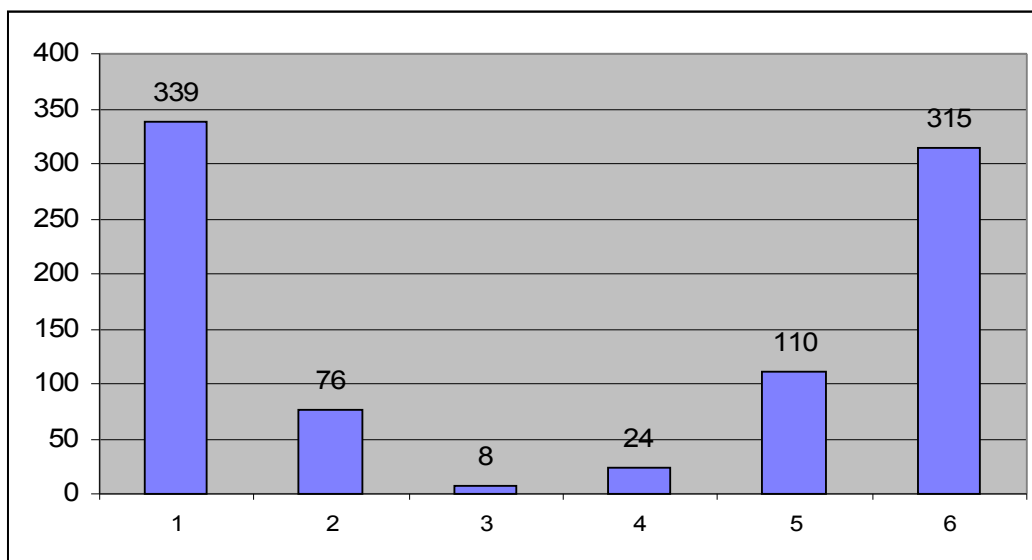
##### **Pytanie 6. C i D. Miejsce i rejon podróżowania:**

W tym pytaniu respondenci wskazywali na miejsce, gdzie swoją ostatnią podróż rowerem rozpoczęli lub kończyli – jaki był ich główny cel podróży podczas ostatniej jazdy na rowerze. Osoby, które w pytaniu wskazywały, że nie korzystają z roweru w ogóle lub kilka razy w roku, mogły nie udzielać odpowiedzi na to pytanie. Odpowiedzi dla początku i końca podróży zostały zsumowane i pokazane na wykresach.

**Wykres 13. Odpowiedzi na pytanie 6 C i D - grupa reprezentatywna**



**Wykres 14. Odpowiedzi na pytanie 6 C i D - grupa celowa**



**Legenda dla wykresów s 13 i 14:** 1. dom, 2. Praca, 3. Szkoła, 4. Zakupy, 5. Rozrywka, 6. rekreacja

#### Grupa reprezentatywna

1089 osób - 44,1% respondentów wskazało że ich podróż zaczęła się lub zakończyła, lub zaczęła i zakończyła, w domu. 208 osób (8,4%) wskazało, że początkiem lub końcem ich podróży była praca. Najmniej – tylko 20 osób (0,8%) zaznaczyło szkołę jako cel swojej podróży. Zakupy jako cel podróżowania wskazało 160 osób (6,5%). Rozrywkę jako początek lub koniec podróży wskazało 210 osób (8,5 %). Częstym celem podróży była rekreacja. Takiej odpowiedzi udzieliło 784 osób (31,7%).

#### Grupa celowa

Rozkład odpowiedzi w grupie celowej był podobny. Najczęściej źródłem / celem podróży był dom, tak podano 339 razy (38,9%) oraz rekreacja – 315 razy (36,1%). Relatywnie częściej niż

w grupie reprezentatywnej wskazywano na rozrywkę – 110 razy (12,6%), podobnie często na pracę – 76 (8,7%) razy i szkołę – 8 (0,9%), rzadziej zakupy – 24 razy (2,75%)

### Wnioski

Dominującą motywacją do podróżowania rowerem jest cel rekreacyjny (3,4 raza więcej odpowiedzi niż dla pracy i szkoły łącznie), do którego można doliczyć rozrywkę. Na bardzo niski wynik odpowiedzi „szkoła” wpływ miał okres badania – tuż po zakończeniu roku szkolnego. Należy przyjąć, że w okresie roku szkolnego udział tego celu jest wyższy, co najmniej taki jak „praca” - kosztem rekreacji. Zwłaszcza dotyczy to grupy celowej, w której występuje nadreprezentacja młodzieży szkolnej.

### Pytanie 6. E i F. Miejsce i rejon podróżowania

**Tabela 15. Odpowiedzi na pytanie 6 E i F - grupa reprezentatywna**

Osiedle	Miejsce rozpoczęcia podróży		Miejsce zakończenia podróży	
	liczba odpowiedzi	%	liczba odpowiedzi	%
1. Borowiczki	71	3,4	80	3,8
2. Ciechomice	22	1,0	15	0,7
3. Dobrzyńska	112	5,3	32	1,5
4. Dworcowa	55	2,6	33	1,6
5. Góry	22	1,0	33	1,6
6. Imielnica	24	1,1	23	1,1
7. Kochanowskiego	109	5,2	35	1,7
8. Kolegialna	86	4,1	52	2,5
9. Kostrogaj	12	0,6	17	0,8
10. Łukasiewicza	101	4,8	46	2,2
11. Międzytorze	77	3,6	55	2,6
12. Petrochemia	24	1,1	65	3,1
13. Podolszyce Płd.	95	4,5	71	3,4
14. Podolszyce Płn.	114	5,4	78	3,7
15. Pradolina Wisły	14	0,7	23	1,1
16. Radziwie	42	2,0	63	3,0
17. Skarpa	122	5,8	128	6,1
18. Stare Miasto	86	4,1	180	8,5
19. Trzepowo	7	0,3	7	0,3
20. Tysiąclecia	51	2,4	50	2,4
21. Winiary	25	1,2	47	2,2
22. Wyszogrodzka	39	1,8	31	1,5
23. Zielony Jar	47	2,2	43	2,0
24. Poza granicami miasta	63	1,3	209	4,5

Źródło: opracowanie własne

**Tabela 16. Odpowiedzi na pytanie 6 E i F - grupa celowa**

„Program zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka do 2033 roku w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym”





Osiedle	Miejsce rozpoczęcia podróży		Miejsce zakończenia podróży	
	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%
1. Borowiczki	21	4,9	21	4,9
2. Ciechomice	8	1,8	9	1,9
3. Dobrzyńska	15	3,5	5	1,1
4. Dworcowa	16	3,6	13	3,2
5. Góry	29	6,7	37	8,6
6. Imielnica	9	2,1	5	1,1
7. Kochanowskiego	10	2,2	14	3,3
8. Kolegialna	14	3,3	14	3,3
9. Kostrogaj	7	1,7	3	0,7
10. Łukasiewicza	34	7,9	17	3,6
11. Międzytorze	27	6,5	14	3,3
12. Petrochemia	11	2,1	20	4,4
13. Podolszyce Płd.	45	10,4	28	6,6
14. Podolszyce Płn.	27	6,5	22	5,1
15. Pradolina Wisły	4	0,9	6	1,4
16. Radziwie	10	2,2	6	1,4
17. Skarpa	28	6,5	36	8,5
18. Stare Miasto	38	8,8	85	19,8
19. Trzepowo	3	0,7	2	0,3
20. Tysiąclecia	23	5,3	12	2,8
21. Winiary	4	0,9	6	1,4
22. Wyszogrodzka	24	5,6	13	3,3
23. Zielony Jar	14	3,4	6	1,2
24. Poza granicami miasta	7	1,5	19	4,3

Źródło: opracowanie własne

Jeśli chodzi o miejsce rozpoczęcia lub zakończenia podróży rowerem, to różnorodność jest duża. I obejmuje wszystkie osiedla Płocka. Wynika to oczywiście z tego, że respondenci mieszkają w różnych osiedlach, stąd jeśli ich początkiem lub końcem podróży był dom, to zaznaczali osiedle w którym mieszkają.

#### Grupa reprezentatywna:

Najczęściej wymienianym osiedlem było Stare Miasto - 8,5% odpowiedzi. Na drugim miejscu znalazło się sąsiednie osiedle Skarpa - 6,1%. Częstym obszarem, gdzie podróżują rowerzyści są tereny poza Płockiem. Ostatnią podróż rowerem poza Płock odbyło 4,5% respondentów. Częstym miejscem dokąd jeżdżą rowerzyści są Borowiczki (3,8% wskazań).

Również Podolszyce Północne i Południowe są miejscem, gdzie lub z którego często rowerzyści podróżują. Na Podolszyce Północne wskazało 3,7% ankietowanych, na Podolszyce Południowe 3,4% badanych. Petrochemię wskazało 3,1% ankietowanych - są to głównie osoby, które dojeżdżają do PKN Orlen do pracy jak też rowerzyści, którzy wykorzystują dobrą infrastrukturę rowerową znajdującą się w tym rejonie do rekreacyjnej jazdy na rowerze.

#### Grupa celowa:

Osiedlami, na których podróż była najczęściej rozpoczynana, były:

1. Podolszyce Północne (45 ankietowanych );
2. Stare Miasto (38 ankietowanych);
3. Łukasiewicza (34 ankietowanych);
4. Góry ( 29 ankietowanych);
5. Skarpa (28 ankietowanych);
6. Międzytorze oraz Podolszyce Południowe (po 27 ankietowanych);
7. Wyszogrodzka – (24 ankietowanych);
8. Tysiąclecia – (23 ankietowanych);
9. Borowiczki - (21 ankietowanych).

Z pozostałych osiedli swoją podróż rozpoczynało mniej niż 20 osób.

Jako koniec podróży niewątpliwie najczęściej wskazywano Stare Miasto. Aż dla 85 osób było to miejsce docelowe. Częstym miejscem docelowym były także osiedla: Góry (37 ankietowanych), Skarpa (36 ankietowanych) oraz Podolszyce Południowe (28 ankietowanych). Podolszyce Północne były miejscem zakończenia swojej podróży dla 22 osób, Borowiczki dla 21 osób. Petrochemia była miejscem docelowym dla 20 osób. Pozostałe osiedla wskazało mniej niż 20 osób.

#### **Wnioski**

Generalnie mieszkańcy Płocka jeżdżą rowerem po całym mieście. Niemniej częściej wybieranym kierunkiem jest Stare Miasto, zarówno ze względów rekreacyjnych jak też dlatego, że jest to rejon, w którym znajduje się większość urzędów.

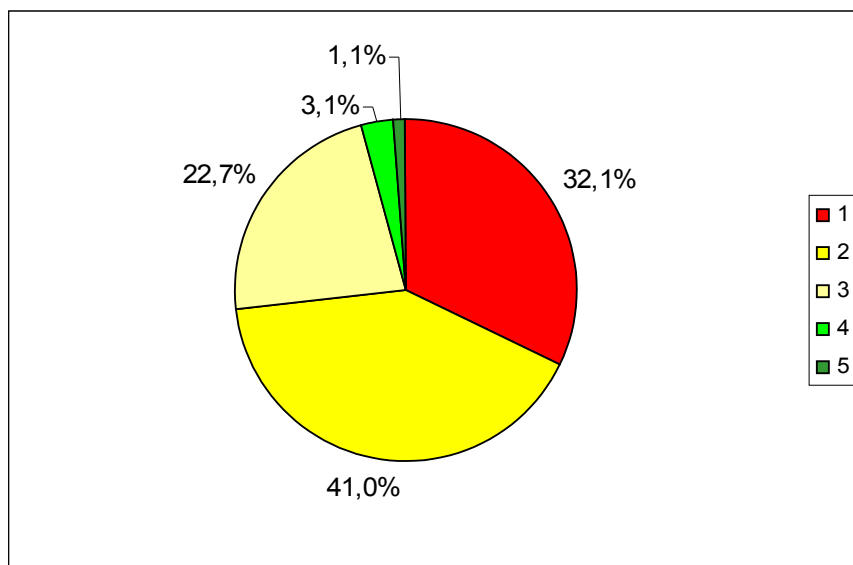
Miejscem gdzie respondenci równie chętnie jeżdżą rowerem w celach rekreacyjnych jest też Skarpa, jak również chętnie wyjeżdżają poza miasto. Osiedla mieszkaniowe: Podolszyce Północne, Południowe oraz Borowiczki również znalazły się w czołówce celów podróży.

#### **Pytanie 7. Jak ocenia Pan / Pani komfort podróżowania rowerem po Płocku - w skali 1-5?**

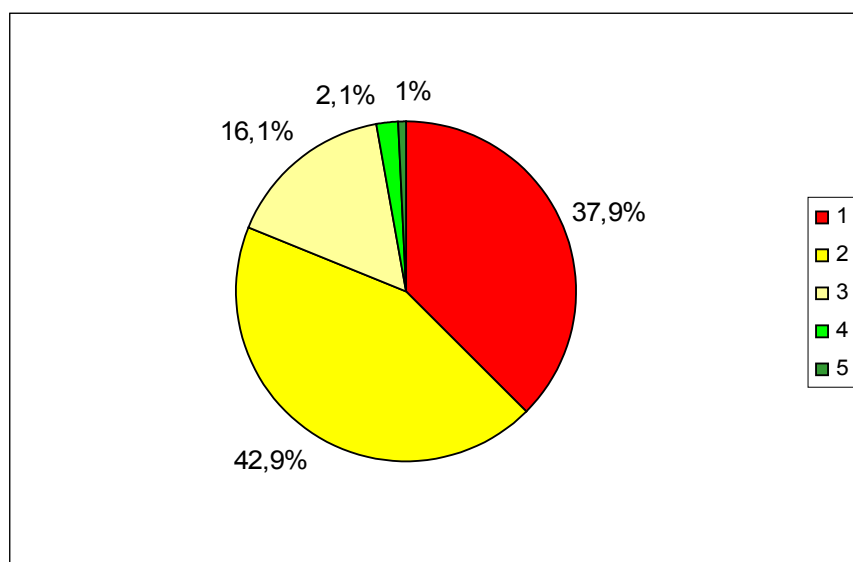
Pytanie złożone, składające się z ośmiu pytań szczegółowych. Respondenci oceniali każdą z poszczególnych kategorii w pięciopunktowej skali gdzie wartości graniczne oznaczały 1 - źle, 5 - bardzo dobrze.

#### **7.1. Ilość dróg rowerowych.**

##### **Wykres 15. Odpowiedzi na pytanie 7.1 - grupa reprezentatywna**



**Wykres 16. Odpowiedzi na pytanie 7.1 - grupa celowa**



**Legenda dla wykresów 15 i 16:** 1. Źle, 2. raczej źle, 3. średnio, 4. dobrze, 5. bardzo dobrze

#### Grupa reprezentatywna

Dwie trzecie anektowanych (73,1 %) uważa, że ilość dróg dla rowerów w Płocku jest zbyt mała, w tym 32,1 % badanych ocenia ją źle, a 41,0 % raczej źle. Ocenę średnią wystawiło 22,3 %. Tylko 4,1 % osób uważa, że ilość dróg dla rowerów jest wystarczająca, w tym 3,1 % badanych ocenia ten czynnik dobrze, 1,1% osób bardzo dobrze.

#### Grupa celowa:

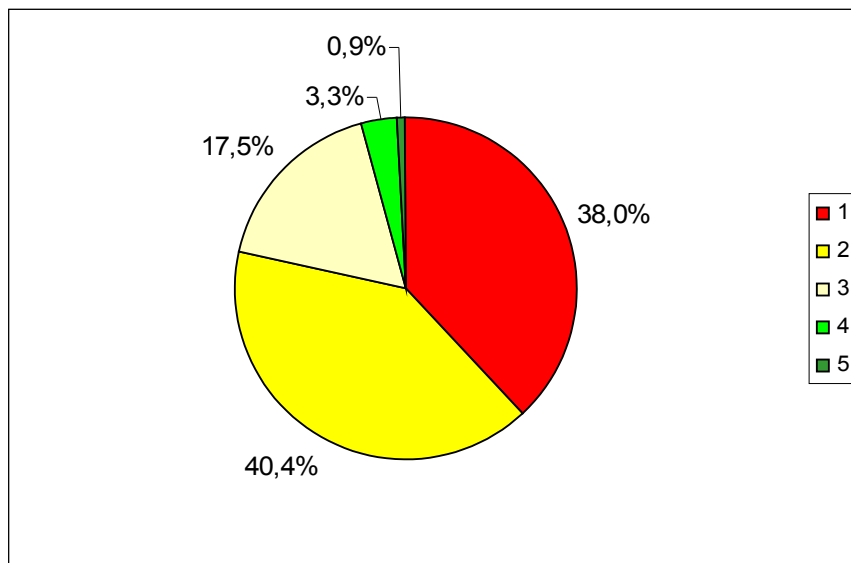
Aż 81,9% respondentów ocenia ilość dróg dla rowerów w Płocku negatywnie, w tym 38,0% badanych wystawiło bardzo źle, a 43,9% raczej źle. Pozytywnie sytuację ocenia zaledwie 2,8% respondentów, w tym dobrze 1,9%, a bardzo dobrze jedynie 0,9% (4 osoby). Odpowiedzi pośredniej udzieliło 16,3% respondentów (79 osób).

#### **Wnioski**

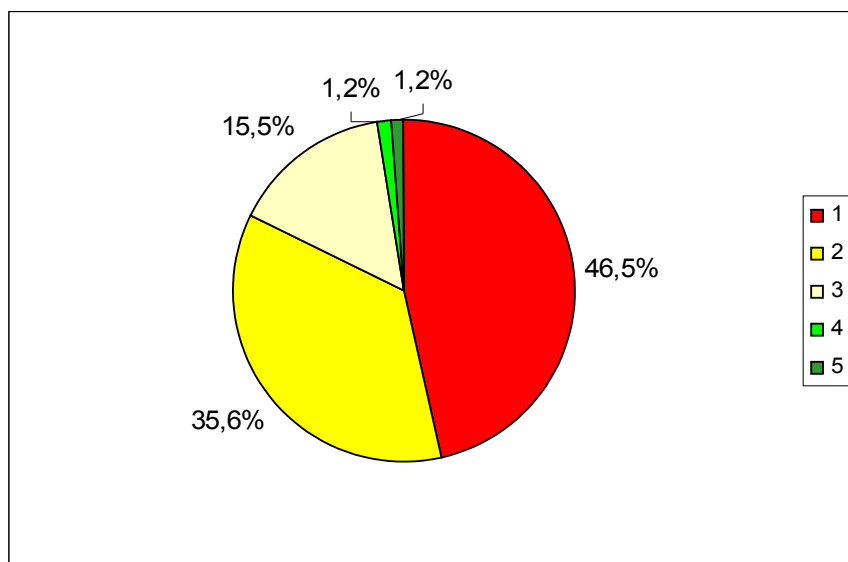
Przytłaczająca większość respondentów uważa, że ilość dróg dla rowerów w Płocku jest niedostateczna. Nieco częściej uważają tak osoby w grupie celowej niż w reprezentatywnej. Ta ocena potwierdza się również w odpowiedziach otwartych (pytanie 2 i 9), gdzie respondenci również zwracają uwagę, że dróg dla rowerów jest w Płocku zbyt mało i była to najczęstsza odpowiedź w tych pytaniach.

## 7.2. Ciągłość dróg rowerowych

**Wykres 17. Odpowiedzi na pytanie 7.2 - grupa reprezentatywna**



**Wykres 18. Odpowiedzi na pytanie 7.2 - grupa celowa**



**Legenda dla wykresów 17 i 18:** 1. Żle, 2. raczej źle, 3. Średnio, 4. dobrze, 5. bardzo dobrze

Grupa reprezentatywna

Kolejny parametr jakości dróg dla rowerów - ciągłość tych dróg, respondenci oceniają równie źle jak ich ilość. 78,4% respondentów ocenia że ciągłość tych dróg jest zła, w tym 38,0% ankietowanych postrzega ten parametr bardzo źle, a 40,4 % j raczej źle. Tylko 4,2% osób uważa, że ciągłość istniejących tras rowerowych jest wystarczająca, Ocenę pośrednią wystawiło 17,5 % badanych.

#### Grupa celowa

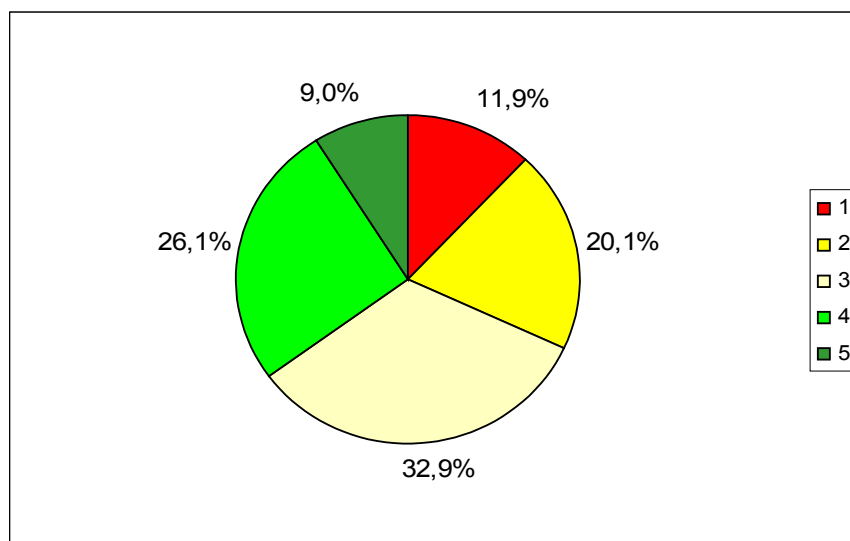
Badani z grupy celowej oceniają ten aspekt jeszcze bardziej krytycznie niż badani z grupy reprezentatywnej. Łącznie 82% respondentów uważa, że brak jest ciągłości dróg dla rowerów w Płocku. Blisko połowa respondentów (46,5%) uważa, że w tym zakresie jest źle, a 35,6%, że raczej źle. Tylko 2,4% respondentów wypowiedziało się pozytywnie o ciągłości dróg dla rowerów, w tym 1,2% oceniło, że jest dobrze, a 1,2% uznało, że jest nawet bardzo dobrze. Odpowiedzi pośredniej udzieliło 15,5% badanych.

#### **Wnioski**

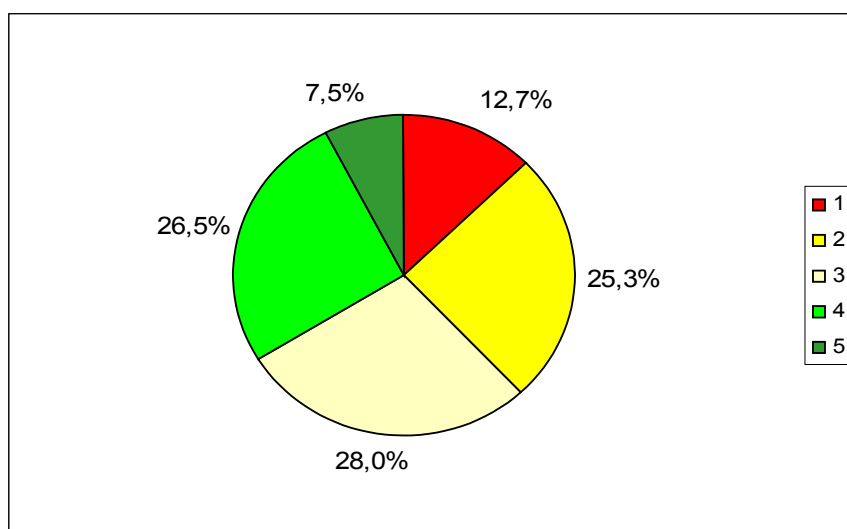
Ciągłość dróg dla rowerów w Płocku jest oceniana bardzo negatywnie.

### **7.3. Nawierzchnia dróg rowerowych**

**Wykres 19. Odpowiedzi na pytanie 7.3 - grupa reprezentatywna**



**Wykres 20. Odpowiedzi na pytanie 7.3 - grupa celowa**



**Legenda dla wykresów 19 i 20:** 1. źle, 2. raczej źle, 3. średnio, 4. dobrze, 5. bardzo dobrze.

#### Grupa reprezentatywna

Oceny nawierzchni istniejących dróg dla rowerów rozłożyły się mniej więcej po równo. 32,0% respondentów ocenia nawierzchnię dróg dla rowerów negatywnie, w tym 11,9% ankietowanych źle. Pozytywnie o nawierzchni dróg wypowiedziało się 35,1% respondentów, w tym bardzo dobrze oceniają ją 9,0% ankietowanych. Ocenę pośrednią wystawiło 32,9% ankietowanych.

#### Grupa celowa:

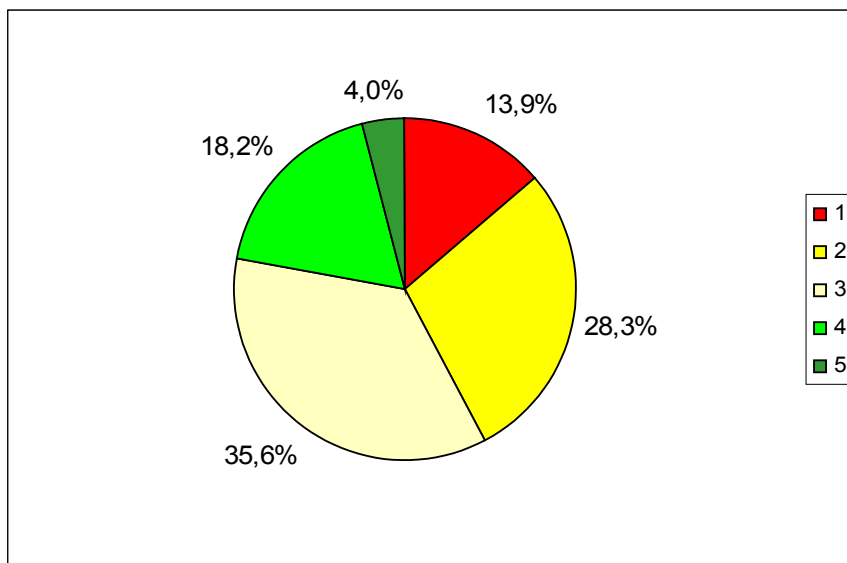
Ocena w grupie celowej była bardzo podobna jak w grupie reprezentatywnej: 38,0% ocen negatywnych (12,7% ocen bardzo złych), 34,0% ocen pozytywnych (7,5% ocen bardzo dobrych) i 28,0% ocen pośrednich.

#### **Wnioski**

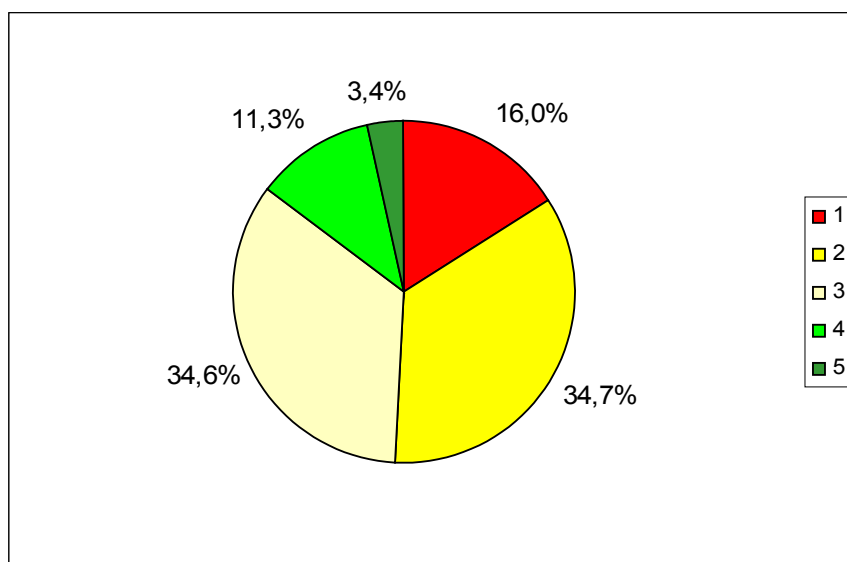
Jeśli chodzi o nawierzchnię dróg dla rowerów opinie respondentów rozdzieliły się mniej więcej po równo. Około jedna trzecia respondentów uważa, że nawierzchnie są dobre, jedna trzecia, że złe, jedna trzecia respondentów wystawia ocenę pośrednią. Zapewne przyczyną jest przewaga nawierzchni bitumicznych na drogach dla rowerów w mieście. Na niekorzystną ocenę wpływa zapewne występująca część dróg dla rowerów z nawierzchnią z kostki betonowej, a także niestarannie wykonane połączenia z jedniami.

#### **7.4. Jakość dróg i rozwiązań technicznych.**

**Wykres 21. Odpowiedzi na pytanie 7.4 - grupa reprezentatywna**



**Wykres 22. Odpowiedzi na pytanie 7.4 - grupa celowa**



**Legenda dla wykresów 21 i 22:** 1. Żle, 2. raczej źle, 3. Średnio, 4. dobrze, 5. bardzo dobrze

#### Grupa reprezentatywna

Jakość dróg dla rowerów i rozwiązań technicznych oceniana jest przez respondentów raczej negatywnie. Tak wypowiedziało się o tym parametrze 42,2% respondentów, w tym 13,9% uważa ankietowanych uważa, że jakość tych dróg jest zła, a 28,3%, że raczej zła. Pozytywnie postrzega jakość dróg dla rowerów 22,2% ankietowanych, w tym 4,0% badanych bardzo dobrze.

Ocenę pośrednią przyznaje ponad jedna trzecia ankietowanych - 35,6 5%.

#### Grupa celowa:

Ocena grupy celowej jest wyraźnie bardziej negatywna. Aż połowa (50,7%) respondentów ocenia jakość dróg dla rowerów i stosowne rozwiązania negatywnie, w tym 16,0% uznało, że jest to jakość zła. Pozytywną ocenę przyznało tylko 14,7% ankietowanych, w tym 3,4% uznało, że jakość dróg dla

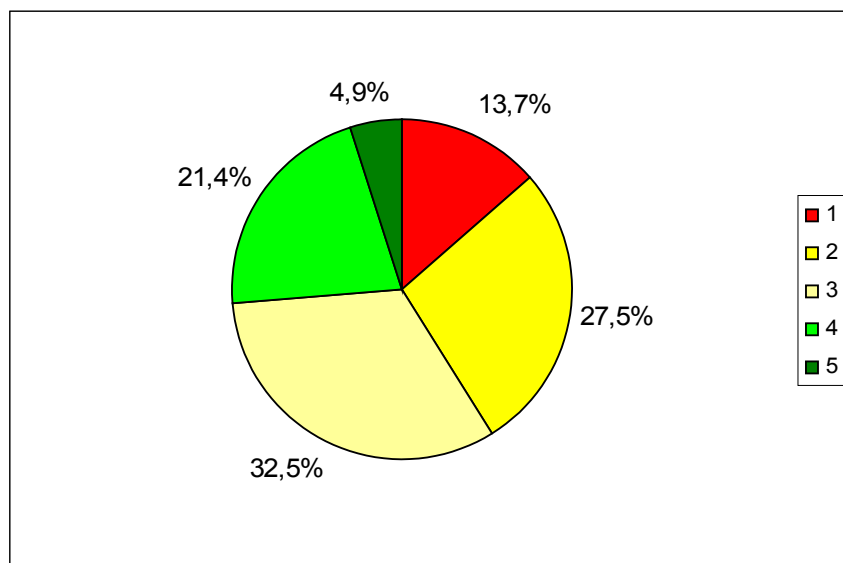
rowerów i rozwiązań technicznych jest bardzo dobra, a 11,3% respondentów uznała, że dobra. Trójkę wystawiło 34,5% respondentów.

### Wnioski

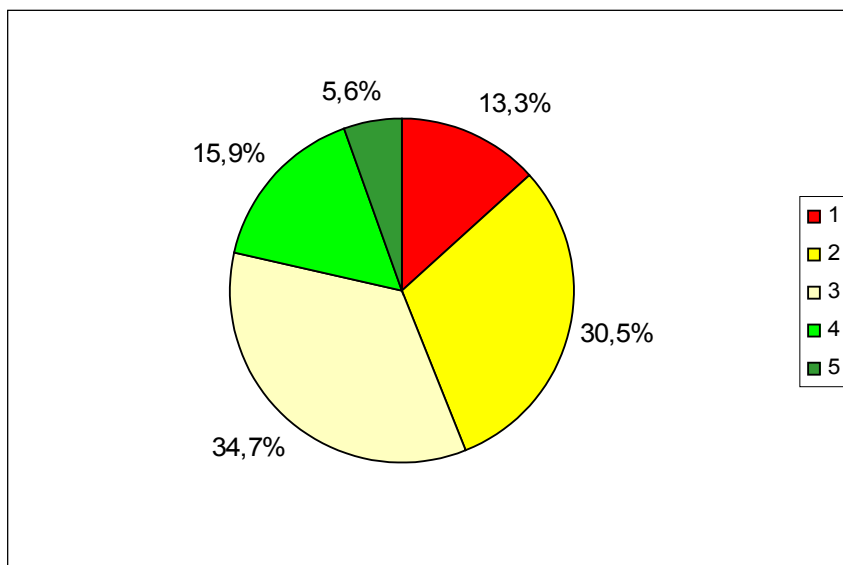
Oceny jakości dróg dla rowerów i stosowanych rozwiązań technicznych jest krytyczna i gorsza w grupie celowej. Pozytywnie ocenia je tylko 1/3 badanych (w grupie celowej 1/4), a negatywnie niemal połowa (w grupie celowej przeszło połowa).

## 7.5. Jakość sygnalizacji świetlnej.

Wykres 23. Odpowiedzi na pytanie 7.5 - grupa reprezentatywna



Wykres 24. Odpowiedzi na pytanie 7.5 - grupa celowa



**Legenda dla wykresów 23 i 24:** 1. źle, 2. raczej źle, 3. średnio, 4. Dobrze, 5. bardzo dobrze

Grupa reprezentatywna



Jakość rozwiązań sygnalizacji na skrzyżowaniach respondenci oceniają zróżnicowanie. Aż 41,2% ocenia je negatywnie, w tym 13,7 % bardzo źle. Pozytywnie ocenia je 26,3% respondentów, w tym 4,9% bardzo dobrze. Pośrednią ocenę wystawia 32,5 % badanych.

#### Grupa celowa

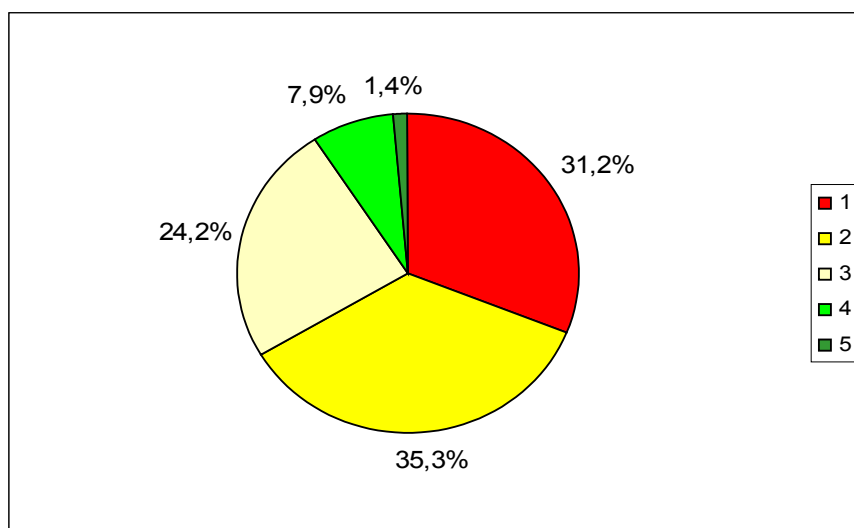
Ocena grupy celowej jest niemal identyczna jak reprezentatywnej. Jakość rozwiązań sygnalizacji na skrzyżowaniach 43,8% respondentów ocenia negatywnie, w tym 13,3% respondentów źle. Pozytywnie ocenia ją 21,5% respondentów, w tym 5,6% bardzo dobrze. Pośrednią ocenę wystawia 34,7% ankietowanych.

#### **Wnioski**

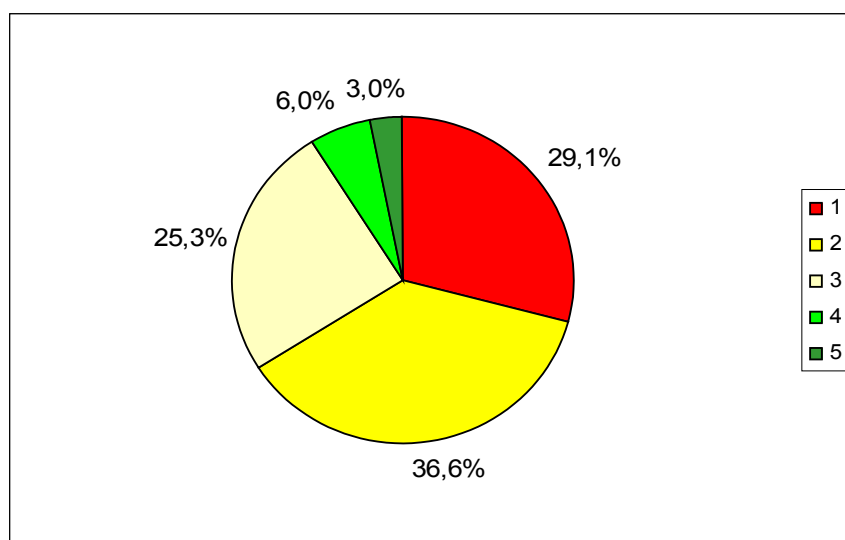
Oceny na temat sygnalizacji są podzielone i rozkładają się na trzy mniej więcej równe liczne grupy (negatywne, pozytywne i pośrednie). Opinie w grupie reprezentatywnej i celowej są bardzo podobne.

### **7.6. Bezpieczeństwo.**

**Wykres 25. Odpowiedzi na pytanie 7.6 - grupa reprezentatywna**



**Wykres 26. Odpowiedzi na pytanie 7.6 - grupa celowa**



**Legenda dla wykresów 25 i 26:** 1. źle, 2. raczej źle, 3. średnio, 4. dobrze, 5. bardzo dobrze

#### Grupa reprezentatywna

Bezpieczeństwo jazdy na rowerze w ruchu publicznym zdecydowana większość rowerzystów ocenia negatywnie - aż 66,5% ankietowanych., W tym 31,2% badanych uznało, że w tym zakresie jest źle. Pozytywnie bezpieczeństwo poruszania się rowerem w ruchu drogowym oceniło tylko 9,3% ankietowanych, z tego tylko 1,4% pytanym odpowiedziało, że jest bardzo dobrze. Ocenę pośrednią przyznało 24,2% ankietowanych.

#### Grupa celowa

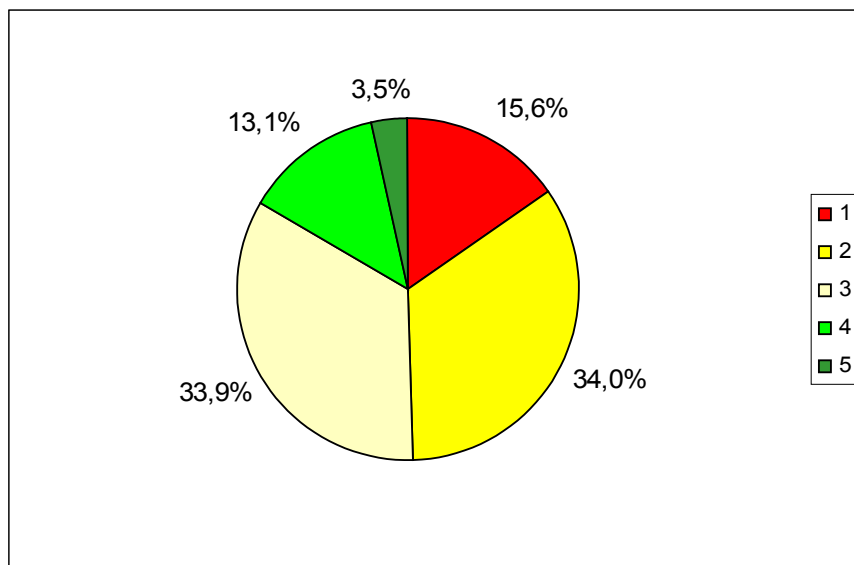
Wyniki w grupie celowej są bardzo zbliżone, minimalnie mniej krytycznie. Ocenę negatywną wystawiło 65,7% badanych, w tym blisko jedna trzecia respondentów - 29,1% osób oceniło bezpieczeństwo źle. Tylko 9% osób wskazało w tym punkcie pozytywne oceny, w tym a 3,0% osób uznało, że jest bardzo dobrze. Jedna czwarta osób udzieliło odpowiedzi pośredniej (25,3% ankietowanych).

#### **Wnioski**

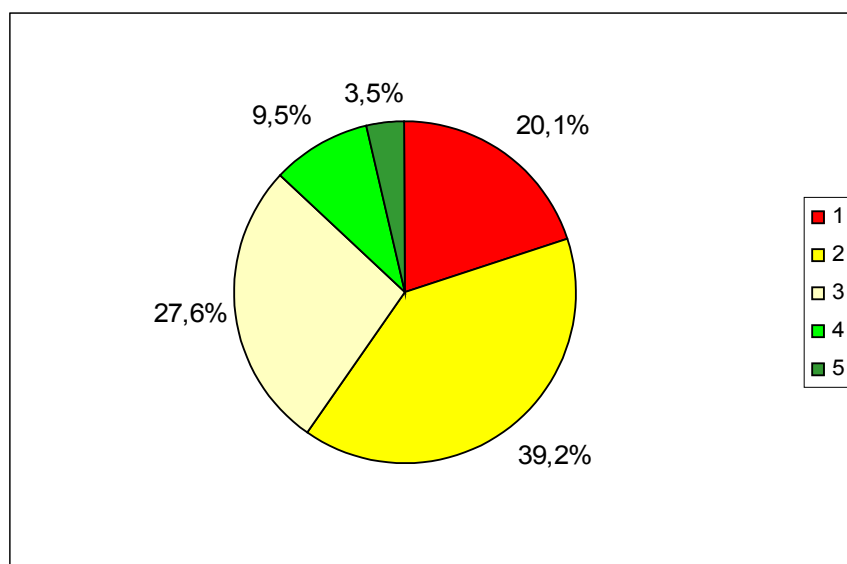
Bezpieczeństwo jazdy na rowerze w ruchu publicznym zdecydowana większość rowerzystów postrzega negatywnie. Dwie trzecie respondentów bezpieczeństwo poruszania się w ruchu drogowym ocenia źle. Wyniki w obu grupach są zbliżone, w grupie celowej nieco mniej krytyczne.

### **7.7. Atrakcyjność ścieżek rowerowych.**

**Wykres 27. Odpowiedzi na pytanie 7.7 - grupa reprezentatywna**



**Wykres 28. Odpowiedzi na pytanie 7.7 - grupa celowa**



**Legenda dla wykresów 25 i 26:** 1. źle, 2. raczej źle, 3. średnio, 4. dobrze, 5. bardzo dobrze

#### Grupa reprezentatywna

Połowa respondentów nie jest zadowolona z atrakcyjności dróg dla rowerów istniejących w Płocku. Negatywnie postrzega ich atrakcyjność 49,6 % ankietowanych, w tym 15,6% ocenia je źle. Pozytywnie ocenia atrakcyjność dróg dla rowerów 16,6% osób, w tym tylko 3,5% przyznało ocenę najwyższą. Ocenę pośrednią przyznała ponad jedna trzecia ankietowanych – 33,9%.

#### Grupa celowa

Atrakcyjność istniejących dróg dla rowerów w grupie celowej została oceniona jeszcze wyraźniej niż w grupie reprezentatywnej. Ponad połowa respondentów (59,3%) ocenia ją negatywnie, w tym 20,1% badanych źle. Pozytywną ocenę przyznało 13% respondentów,

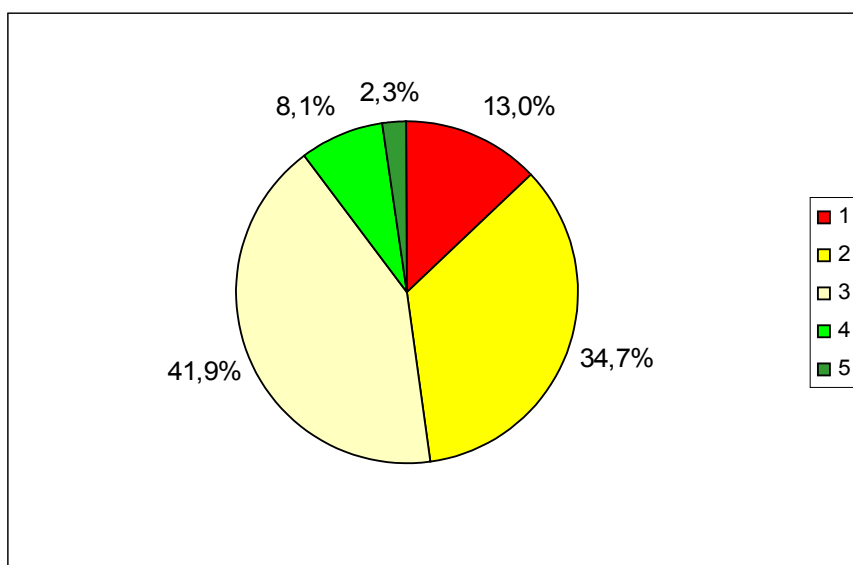
w tylko 3,5% badanych wystawiło ocenę najwyższą. Ocenę pośrednią przyznała ponad jedna czwarta respondentów, (27, 6%).

### Wnioski

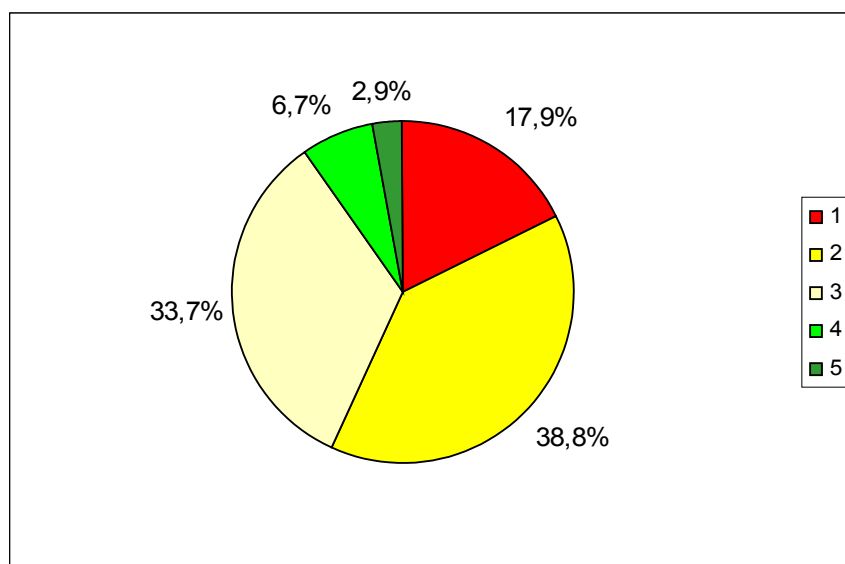
Atrakcyjności dróg dla rowerów istniejących w Płocku jest oceniana negatywnie i dużo bardziej krytycznie w grupie celowej niż w grupie reprezentatywnej. Ocenę złą lub bardzo złą wystawiła niemal połowa zapytanych z grupy reprezentatywnej i aż 60% w grupie celowej.

### 7.8. Ogólna atrakcyjność.

**Wykres 29. Łączna ocena - grupa reprezentatywna**



**Wykres 30. Łączna ocena - grupa celowa**



**Legenda dla wykresów 29 i 30:** 1. źle, 2. raczej źle, 3. średnio, 4. dobrze, 5. bardzo dobrze

#### Grupa reprezentatywna

Ogólnie komfort poruszania się rowerem po Płocku blisko połowa respondentów ocenia negatywnie. Taką opinię wyraziło 47,7% ankietowanych, w tym 13,0% ocenia komfort źle. Przeciwnego zdania jest 12,4% badanych, w tym tylko 2,3% ankietowanych wystawiło ocenę bardzo dobrą. Pośrednio komfort jazdy ocenia 41,9%.

#### Grupa celowa

Ocena grupy celowej jest jeszcze znacznie bardziej krytyczna niż grupy reprezentatywnej. Negatywnie komfort podróżowania na rowerze ocenia 56,7% respondentów, w tym 17,9% badanych uważa, że jest źle. Pozytywnie komfort podróżowania ocenia 9,6% respondentów w tym 2,9% badanych przyznaje ocenę bardzo dobrą. Jedna trzecia ankietowanych - 33,7% osób oceniło ogólny komfort podróżowania rowerem średnio.

#### **Wnioski**

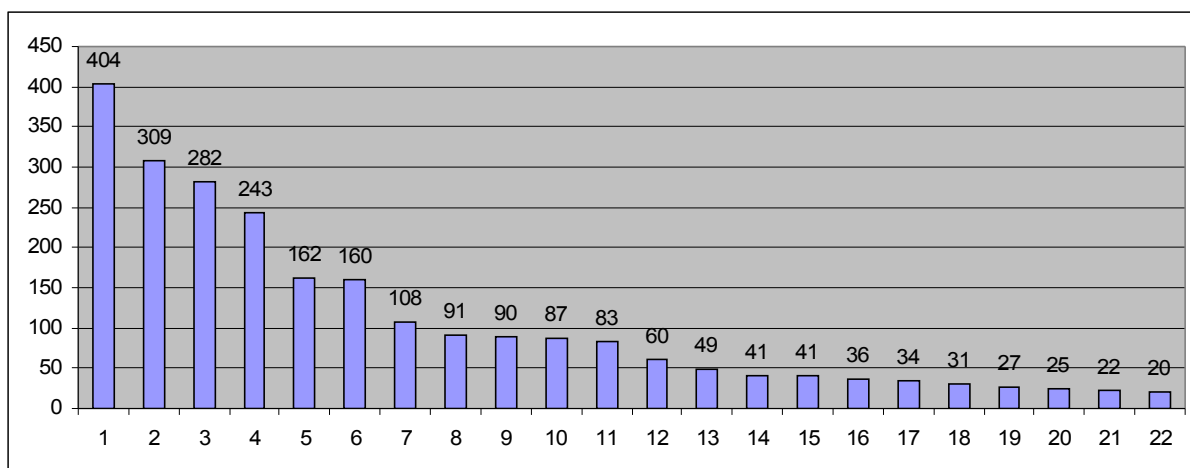
Ogólny komfort podróżowania rowerem w Płocku oceniany jest bardzo nisko, w grupie celowej wyraźnie niżej (56,7% ocen negatywnych) niż w grupie reprezentatywnej (47,7% ocen negatywnych).

Jak wynika z odpowiedzi na te pytania mieszkańcy wyraźnie negatywnie oceniają komfort poruszania się rowerem po mieście i jakość istniejącej infrastruktury. W poszczególnych pytaniach odsetek ocen negatywnych (źle i raczej źle) wahał się od 1/3 do 2/3 ze średnią w okolicy 1/2 ocen negatywnych a tylko 1/3 pozytywnych. Najgorzej oceniono ciągłość (78% ocen negatywnych w grupie reprezentatywnej i 82% w grupie celowej) i samą ilość (73% i 82%) dróg dla rowerów. Kolejne miejsca zajmuje niska ocena bezpieczeństwa (67% ocen negatywnych) i atrakcyjności (67%) dróg dla rowerów. Lepiej oceniono nawierzchnię (53% ocen negatywnych), jakość rozwiązań technicznych (42%) i sygnalizację (41%). Ogólnie atrakcyjność dróg dla rowerów oceniono w stosunku 48% ocen negatywnych – 10% ocen pozytywnych.

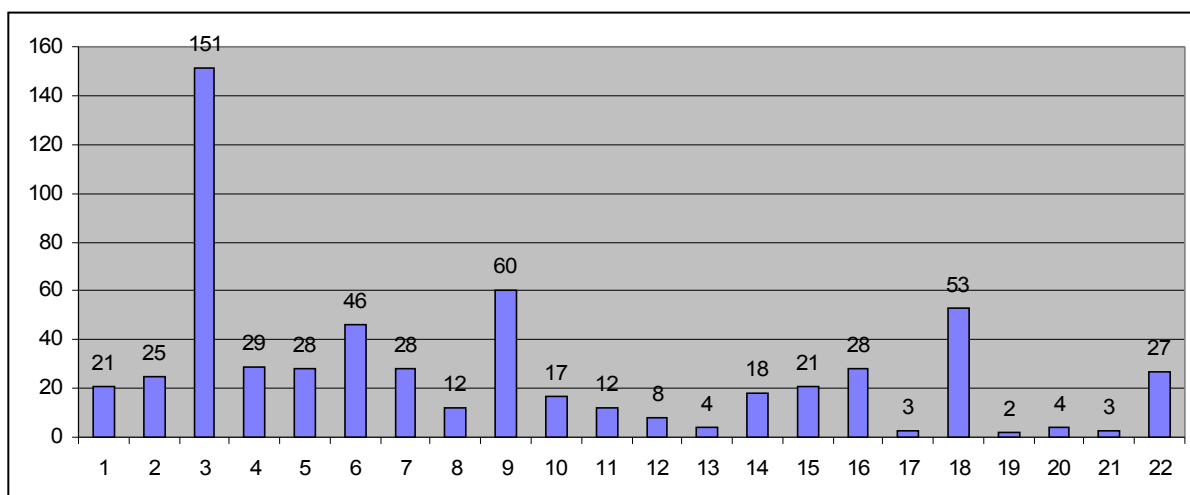
#### **Pytanie 8. Gdzie należy najpilniej wybudować ścieżki rowerowe?**

Pytanie z kategorii pytań otwartych. Odpowiedzi w tym punkcie były najbardziej zróżnicowane. Część wypowiedzi respondentów była ogólna i powtarzalna. Bardzo dużo jednak wskazań było szczegółowych, dotyczących konkretnych miejsc, ulic. Niejednokrotnie były to wskazania kilku osób lub nawet pojedyncze. W tabeli przedstawiono odpowiedzi, które powtarzały się najczęściej. Niektóre z nich, np. „poza Płockiem”, mają charakter zbiorczy i w tej grupie znalazły się różne miejsca konkretne np. w kierunku Soczewki, jak też ogólne sformułowania typu „obrzeża miasta, wylotówki z Płocka”, czy odpowiedzi nawiązujące do tego, że drogi dla rowerów powinny dawać możliwość komunikacji z obszarami, które nie mieszczą w granicach administracyjnych Płocka.

#### **Wykres 31. Odpowiedzi na pytanie 8 - grupa reprezentatywna**



**Wykres 32. Odpowiedzi na pytanie 8 - grupa celowa**



**Legenda dla wykresów 31 i 32:** 1. wylotówki poza miasto, 2. centrum Płocka, 3. w kierunku Podolszyc, 4. nad Wisłą, 5. al. Stanisława Jachowicza, 6. w całym Płocku, 7. ul. Wyszogrodzka, 8. al. Marsz. Józefa Piłsudskiego, 9. wzdłuż głównych ulic Płocka, 10. Stare Miasto, 11. obrzeża Płocka, 12. os. Skarpa, 13. ul. Bielska, 14. mosty, 15. na osiedlach, 16. os. Tysiąclecia, 17. w kierunku os. Winiary, 18. do miejsc rekreacyjnych, 19. w kierunku Petrochemii, 20. ul. Kolegialna, 21. Wzgórza Tumskie, 22. ul. Ignacego Łukasiewicza

#### Grupa reprezentatywna

Najwięcej osób wskazało wylotówki poza miasto. Respondenci wymieniali tu różne kierunki, głównie miejscowości dokąd jeżdżą w celach rekreacyjnych m.in. Grabina. Soczewka. Spora grupa ankietowanych wskazywała na możliwość połączenia infrastruktury rowerowej Płocka z infrastrukturą rowerową gminy Łąck, którą wskazywali jako wzorcowe rozwiązanie. Byłaby to ich zdaniem atrakcyjna trasa rowerowa.

Druga grupa co do wielkości odpowiedzi dotyczyła centrum Płocka (309 ankietowanych). Równie często były wskazywany kierunek Podolszyc zarówno Północne jak i Południowe, głównie ze względu na to, że jest to jedno z największych osiedli mieszkaniowych Płocka. Czwartą grupą odpowiedzi był kierunek nad Wisłę, głównie z powodów rekreacyjnych.

Ankietowani poza ogólnymi obszarami „poza miasto” czy „centrum” wskazywali konkretne ulice i w tym przypadku najwięcej osób wskazało al. Stanisława Jachowicza, jak też

ul. Wyszogrodzką, al. marsz. Józefa Piłsudskiego. Część osób nie wymieniało ulic a jedynie podawali ogólne hasło „wzdłuż głównych ulic Płocka”.

Najczęściej wymienianymi osiedlami były: Stare Miasto i Skarpa.

#### Grupa celowa

Najwięcej osób w tej grupie stwierdziło, że najpilniejsze jest skomunikowanie Podolszyc z centrum i innymi osiedlami. Tak wypowiedziało się 151 osób. Następne w kolejności liczebności wskazania to:

- wzdłuż wszystkich głównych ulic Płocka (60 osób);
- w stronę jezior, lasów, miejsc zielonych, atrakcyjnych turystycznie czyli rekreacyjnych (53 osoby);
- wszędzie, w całym Płocku, a w szczególności na tych ulicach, gdzie jest możliwa budowa dróg dla rowerów (46 osoby);
- nad Wisłą, wzdłuż (29 osób);
- ul. Wyszogrodzka, al. Stanisława Jachowicza oraz osiedle Tysiąclecia (po 28 ankietowanych);
- wzdłuż ulicy Ignacego Łukasiewicza (27 osób);
- w centrum Płocka (25 osób);
- na osiedlach Płocka, wzdłuż wylotówek Płocka (po 21 osób);
- mosty – respondenci wskazywali tu zarówno stary jak i nowy most, jak również most w kierunku Winiar (18 osób);
- Stare Miasto (18 osób);
- m.in. Marsz. Józefa Piłsudskiego oraz obrzeża Płocka (po 12 osób).

Pozostałe wskazania są już raczej pojedyncze. Respondenci wskazują m.in. na konieczność budowy dróg dla rowerów w takich obszarach jak Wzgórza Tumskie – 3 osoby, ulica Kolegialna – 4 osoby, w kierunku PKN Orlen - 2 osoby, ulica Bielska – 4 osoby, osiedle Skarpa – 8 osób.

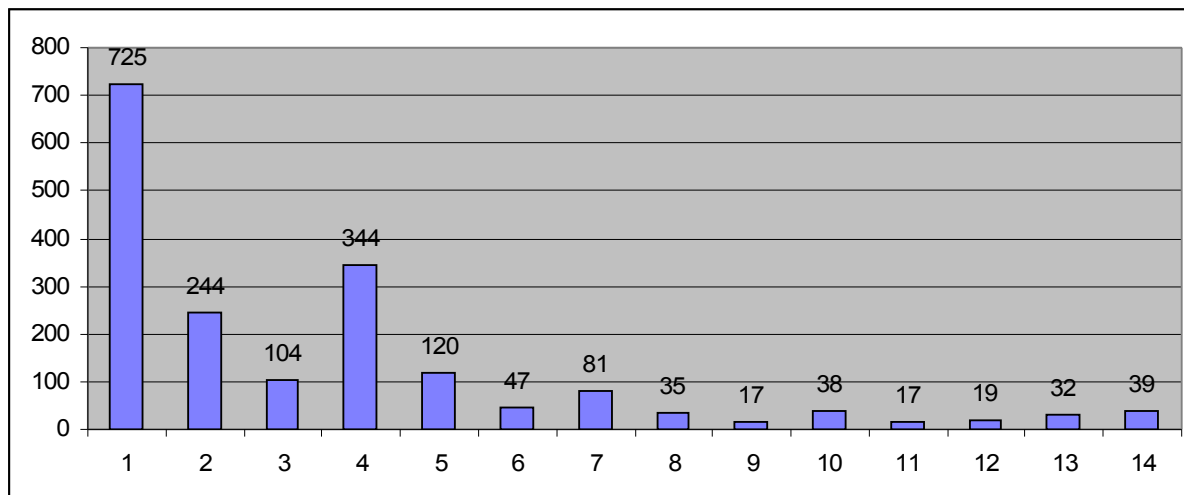
#### **Wnioski**

Odpowiedzi respondentów z obu grup w tym przypadku nie pokrywały się aż tak jednoznacznie jak w przypadku innych pytań. Niemniej można stwierdzić, że ankietowani w obu grupach wskazują na kilka kierunków, miejsc, gdzie infrastruktura rowerowa powinna powstawać w pierwszej kolejności. Są to z jednej strony tereny rekreacyjne (w tym wzdłuż Wisły) i trasy wylotowe z miasta (także prowadzące do terenów rekreacyjnych poza miastem), a z drugiej strony

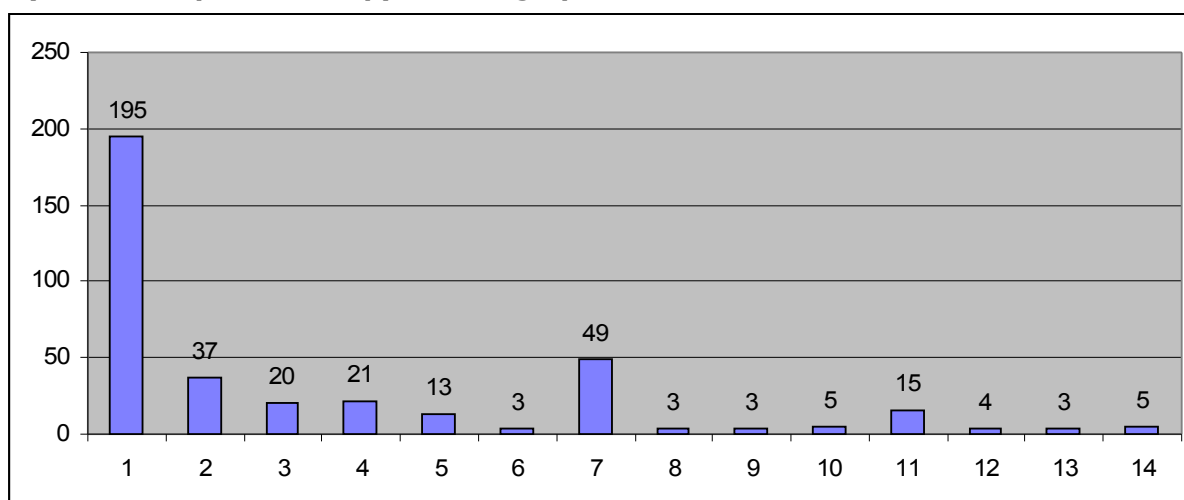
trasy w centrum i ulice prowadzące do centrum. Jako uszczegółowienie tego drugiego wskazania należy traktować odpowiedzi wymieniające połączenia dużych osiedli mieszkaniowych, np. Podolszyc czy Skarpy (z centrum), a także ulice: Wyszogrodzka, al. marsz. Józefa Piłsudskiego i al. Stanisława Jachowicza, które tworzą jeden ciąg - łączący Podolszycę z centrum miasta.

#### **Pytanie 9. Co Pana / Pani zdaniem należy zmienić w zakresie infrastruktury rowerowej w Płocku?**

**Wykres 33. Odpowiedzi na pytanie 9 - grupa reprezentatywna**



**Wykres 34. Odpowiedzi na pytanie 8 - grupa celowa**



**Legenda dla wykresów 33 i 34:** 1. Zwiększenie ilości dróg dla rowerów; 2. Poprawa jakości dróg dla rowerów; 3. Elementy infrastruktury typu stojaki, wypożyczalnie; 4. Poprawa ciągłości dróg dla rowerów; 5. Poprawa bezpieczeństwa; 6. Oznakowanie dróg dla rowerów; 7. Stworzenie sieci rowerowej; 8. Rozwiązanie problemu pieszych na drogach dla rowerów; 9. Rozwiązanie problemu rowerzystów na chodnikach; 10. Stworzenie atrakcyjnych celów podróży poza miastem; 11. Informacja, edukacja, promocja; 12. Poprawa sygnalizacji świetlnej; 13. Wyodrębnione dróg dla rowerów; 14. Inne.

#### Grupa reprezentatywna

Pytanie z grupy otwartych. Respondenci wskazywali, co ich zdaniem powinno być przede wszystkim zmienione lub poprawione w infrastrukturze rowerowej Płocka. W tym pytaniu odpowiedzi respondentów również zostały zebrane w bloki tematyczne:

- Za zwiększeniem ilości dróg dla rowerów wypowiedziało się 725 osób.
- 244 osoby uznało, że poprawa jakości dróg – poprawa nawierzchni, nawierzchnia asfaltowa, likwidacja wysokich krawężników jest kwestią ważną dla poprawy infrastruktury rowerowej w Płocku.
- 104 osoby wskazało, że ustawienie np. stojaków czy wybudowanie parkingów dla rowerów poprawi funkcjonowanie infrastruktury rowerowej. W tym 17 osób wskazało, że organizacja wypożyczalni rowerów jest również ważnym elementem budowy infrastruktury rowerowej.



- 344 osoby wskazały, że niezbędne jest przede wszystkim połączenie już istniejących odcinków dróg dla rowerów i zapewnienie ciągłości jazdy na rowerze bez konieczności włączania się w ruch samochodowy.
- 120 respondentów uznało, że poprawa bezpieczeństwa jest kwestią priorytetową w budowie infrastruktury rowerowej. W tym niektóre osoby szczegółowo wskazywały które elementy bezpieczeństwa należy poprawić. I tak 39 osób opowiedziało się za uprzywilejowaniem rowerów w ruchu publicznym.
- 47 osób wymieniło oznakowanie dróg dla rowerów jako element poprawiający infrastrukturę rowerową.
- 81 respondentów stwierdziło, że budowa płockiej obwodnicy rowerowej czy budowa sieci tras rowerowych poprawi komfort podróżowania rowerem po mieście.
- 35 osób wskazywało, że problemem korzystania z infrastruktury rowerowej w Płocku są kolizje z pieszymi: brak wyraźnego rozgraniczenia gdzie powinni poruszać się piesi, a gdzie rowerzyści.
- Dla 17 osób najważniejsza jest budowa wydzielonych dróg dla rowerów, szczególnie w tych miejscach, gdzie są aktualnie szerokie chodniki dla pieszych - podział tych chodników na część dla pieszych i rowerów.
- 38 osób wskazywało, że infrastruktura rowerowa powinna prowadzić w miejsca atrakcyjne turystycznie, ciekawe, tak by jazda na rowerze była odpoczynkiem.
- 17 osób uznało, że takie kwestie jak informacja o trasach rowerowych, edukacja uczestników ruchu o tym jak należałoby poruszać się po drogach dla rowerów, czy organizacja imprez rowerowych także wymagają wprowadzenia.
- 19 osób wskazało na sygnalizację świetlną jako element, który wymaga poprawy w infrastrukturze rowerowej Płocka. Kilka osób wskazywało konkretne miejsca, gdzie sygnalizacja świetlna wymaga korekty i dostosowania do ruchu i potrzeb rowerzystów – np. ulicę Ignacego Łukasiewicza.
- 32 respondentów odpowiedziało ogólnie, że należy wyodrębnić drogi dla rowerów od dróg dla pieszych

W kategorii „Inne” znalazły się pojedyncze wypowiedzi wskazujące, np. że należałoby karać mandatami rowerzystów za łamanie przepisów, czy że należy wyprowadzić ciężki ruch samochodowy poza miasto.

#### Grupa celowa

Zasadniczo można stwierdzić, że w tej grupie respondentów pojawiły się dwa rodzaje odpowiedzi: za zwiększeniem ilości dróg dla rowerów w Płocku i pozostałe propozycje, przeważnie jednostkowe.

W tym pytaniu, tak jak w poprzednich, została zachowana ta sama legenda do wykresu, dla grupy reprezentatywnej, stąd tak duża ilość pojedynczych przeważnie jednostkowych wypowiedzi. Najwięcej osób wypowiedziało się za zwiększeniem ilości dróg dla rowerów – tak odpowiedziało 195 osób.

Duża grupa respondentów wskazała na konieczność stworzenia spójnego systemu dróg dla rowerów – tak wypowiedziało się 49 osób. Ankietowani wskazywali na potrzebę stworzenia kompleksowej sieci tras rowerowych, obejmującej cały Płock, z możliwością przejechania między krańcowymi częściami miasta - np. z Podolszyc do Orłenu. Inne odpowiedzi były zdecydowanie mniej popularne, w kolejności liczebności:

- poprawa jakość dróg dla rowerów. Nawierzchnia bitumiczna, obniżenia krawężników (37 osób);
- ciągłość dróg dla rowerów (21 osób);
- stojaki do parkowania rowerów i wypożyczalnia (30 osób);
- akcje informacyjne o istnieniu tras rowerowych, akcje edukacyjne jak się nimi poruszać, imprez promujące powstałe trasy (15 osób);
- poprawa bezpieczeństwa poruszania się rowerem (13 osób).

Pozostałe osoby wymieniały m.in. problem pieszych w ruchu wskazując z jednej strony na to, że piesi korzystają z tras rowerowych a z drugiej strony, że piesi i rowerzyści z konieczności poruszają się razem w tych samych ciągach komunikacyjnych np. na chodnikach. W tych wypowiedziach wskazywano przede wszystkim na potrzebę separacji rowerzystów od pieszych tak, by nie dochodziło do wzajemnej kolizji w poruszaniu się po chodnikach. Część respondentów zaproponowała, że w tych miejscach Płocka, gdzie są szerokie chodniki, powinno zostać wprowadzone wyraźne oznakowane rozdzielanie części dla pieszych i dla rowerów.

Warto zauważyć, że wypowiedzi respondentów odnośnie tych elementów poprawy infrastruktury rowerowej w Płocku są spójne i nawiązują do pozostałych pytań otwartych a zwłaszcza do pytania drugiego, gdzie respondenci wskazywali, co im najbardziej utrudnia jazdę rowerem po Płocku. Uznać więc należy, że wskazania na zwiększenie ilości dróg dla rowerów, zapewnienie ciągłości tras rowerowych i wytyczenie całościowej sieci tras rowerowych obejmującej cały Płock są elementami, które mieszkańcy wskazują najczęściej.

### **Podsumowanie**

Według badań ankietowych mieszkańcy Płocka deklarują częste korzystanie z roweru (35% korzysta z roweru częściej niż raz w tygodniu). Aż 2/3 badanych deklaruje, że rozbudowa systemu dróg dla rowerów wpłynie na częstsze korzystanie przez nich z rowerów. Jednocześnie mała ilość istniejących dróg dla rowerów oraz brak ich ciągłości uznane zostały za główne wady infrastruktury rowerowej w mieście.

Istniejąca infrastruktura rowerowa oceniana jest bardzo krytycznie. W większości kryteriów ok. połowy badanych ocenia je negatywnie. Poza ilością dróg dla rowerów i brakiem ich ciągłości słabo oceniono poziom bezpieczeństwa rowerzystów w ruchu drogowym i atrakcyjność istniejącej infrastruktury. Najmniej ocen negatywnych zyskały rozwiązania sygnalizacji na skrzyżowaniach oraz nawierzchnie dróg dla rowerów (zapewnie doceniono rozpowszechnienie nawierzchni bitumicznych).

Wyniki badań wskazują wysoki poziom akceptacji dla budowy infrastruktury rowerowej, a wręcz na wysokie oczekiwania mieszkańców w tym zakresie. Symptomatyczne są wyniki dla pytania, w którym aż 70% pytanych popiera stosowanie rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo i czas jazdy rowerzystów nawet kosztem wygody i czasu jazdy kierowców samochodów, w tym 29% ankietowanych w każdej sytuacji.

### 3.5. Analiza bezpieczeństwa ruchu rowerowego

#### Źródła danych i zakres analizy

Analizę wykonano na podstawie zrzutu danych z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji, tj. pośrednio – wypełnianych przez policję kart zdarzeń drogowych. Uwzględnione zostały wszystkie odnotowane przez Policję zdarzenia drogowe (wypadki i kolizje) z udziałem rowerzystów na terenie Płocka w ciągu ostatnich trzech lat - od 1 stycznia 2007 do 31 grudnia 2009. Należy zastrzec, że prawdopodobnie nie są to wszystkie zdarzenia, w szczególności kolizje – w przypadku typowych kolizji samochód - rower, zwłaszcza przy ewidentnej winie kierowcy, sprawcy często wolą pokryć szkody na miejscu gotówka, by nie otrzymać mandatu i nie utracić zniżki za bezszkodową jazdę.

Przeanalizowano rodzaje, uczestników, przyczyny, a także czas i miejsce zdarzeń z udziałem rowerzystów. Ważnym elementem opracowania jest identyfikacja miejsc koncentracji zdarzeń. Oprócz wskazania lokalizacji, podjęto także próbę diagnozy przyczyn powtarzania się wypadków w tych miejscach i przygotowano propozycję konkretnych działań zaradczych, uwzględnionych w koncepcji.

W podsumowaniu odnosimy uzyskane wyniki do danych ogólnopolskich, wskazując podobieństwa i różnice, a także przedstawiamy propozycje ogólnych zmian w polityce rowerowej miasta, przekładających się na kierunki i zasady rozwoju infrastruktury rowerowej.

#### Skala i trendy zagrożenia ruchu rowerowego

W latach 2007-2009 w granicach miasta odnotowano 55 zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów, w których rannych zostało 28 osób, w tym 9 ciężko. Żaden z wypadków nie był wypadkiem śmiertelnym.

**Tabela 17. Stan bezpieczeństwa z udziałem rowerzystów**

Liczba zdarzeń drogowych	55
- w tym wypadków	27
- w tym kolizji	28
Liczba zabitych	0
Liczba rannych	28
- w tym ciężko rannych	9
- w tym lekko rannych	19

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Komendy Miejskiej Policji w Płocku

Oznacza to średnio 18 zdarzeń rocznie i wskaźnik liczby zdarzeń z udziałem rowerzystów na 10.000 mieszkańców na poziomie 1,4. Jest to wartość niższa od średniej ogólnopolskiej (3,1) i porównywalna z osiąganymi w dużych miastach (np. Warszawa: ok. 1,0). Może być to jednak związane ze stosunkowo niewielkimi natężeniami ruchu rowerowego w Płocku.

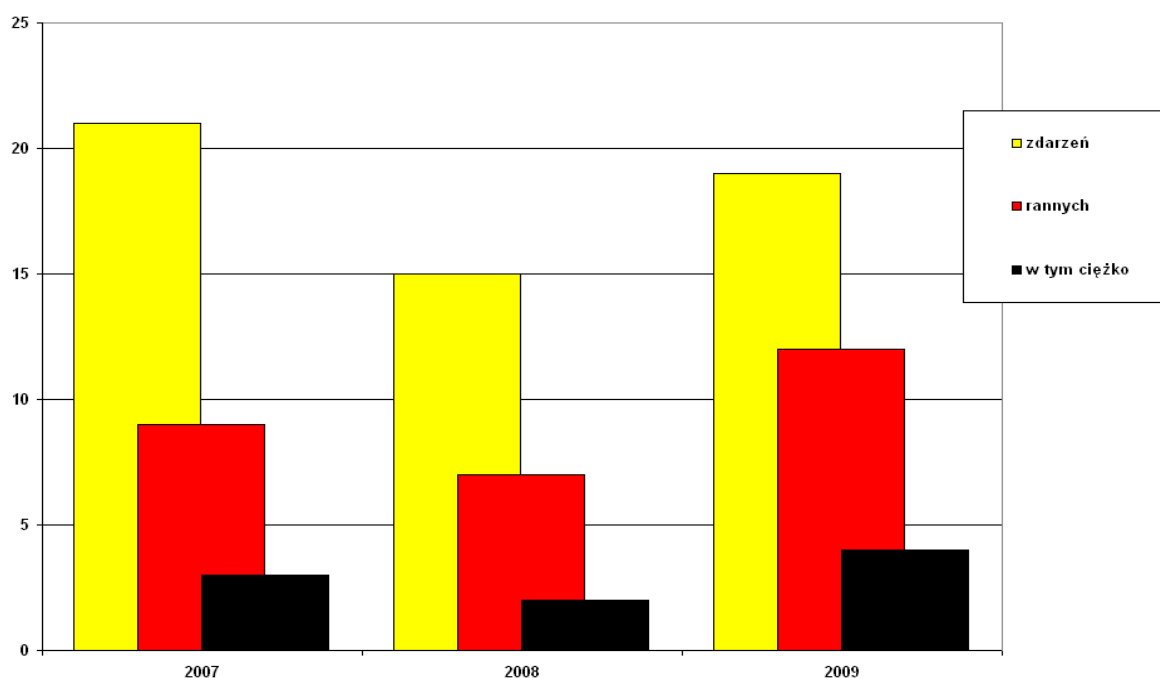
Jeśli chodzi o zmienność roczną, to w ciągu ostatnich lat liczba zdarzeń z udziałem rowerzystów utrzymuje się na stabilnym poziomie między 15 a 21 rocznie, co nie wykracza poza zakres fluktuacji statystycznych. Niepokojącą sygnal stanowi odnotowany w 2009 r. znaczący wzrost liczby rannych, w tym ciężko rannych, w wyniku zaistniałych zdarzeń.

**Tabela 18. Stan bezpieczeństwa z udziałem rowerzystów**

Rok	2007	2008	2009
Liczba zdarzeń	21	15	19
Liczba rannych	9	7	12
- w tym ciężko rannych	3	2	4

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Komendy Miejskiej Policji w Płocku

**Wykres 35. Stan bezpieczeństwa z udziałem rowerzystów**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z systemu SEWiK

### Rodzaj, uczestnicy i przyczyny zdarzenia

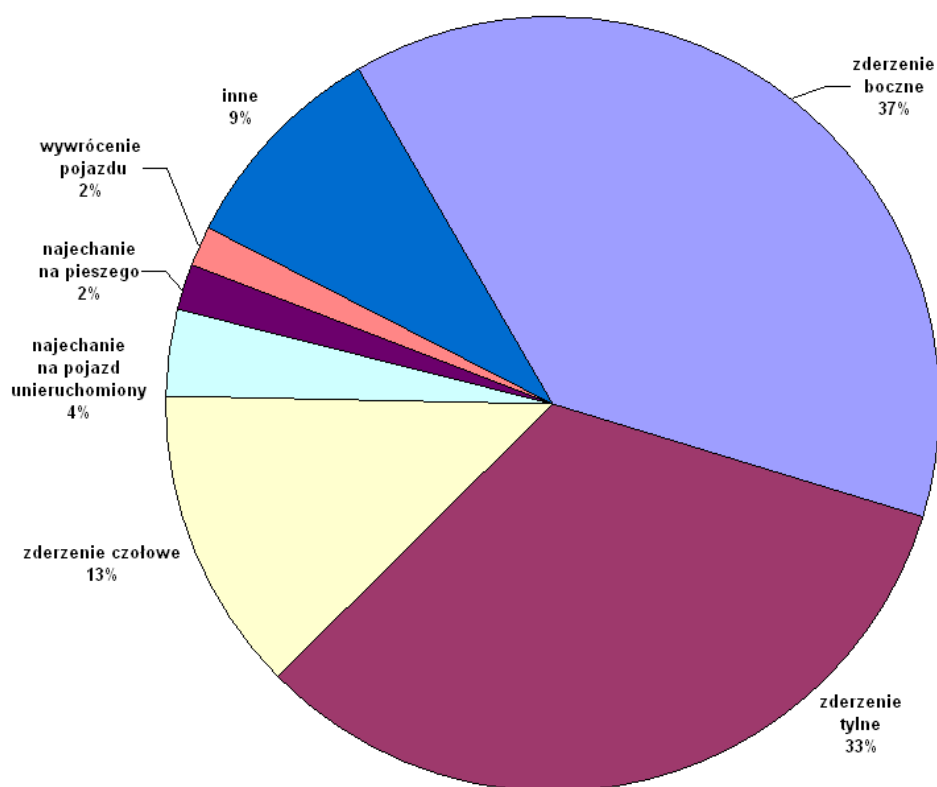
Najczęstsze rodzaje zdarzeń z udziałem rowerzystów to zderzenia boczne (charakterystyczne dla terenów zabudowanych) i tylne (spotykane raczej w terenach zamiejskich). Odnotowano także znaczącą liczbę zderzeń czołowych. Pozostałe rodzaje zdarzeń, takie jak najechanie przez rowerzystę na zaparkowany pojazd, pieszego lub wywrócenie się pojazdu rejestrowane są sporadycznie.

**Tabela 19. Stan bezpieczeństwa z udziałem rowerzystów**

Rodzaj zdarzenia	liczba zdarzeń	%
zderzenie boczne	21	38%
zderzenie tylne	18	33%
zderzenie czołowe	7	13%
najechnięcie na pojazd unieruchomiony	2	4%
najechnięcie na pieszego	1	2%
wywrócenie pojazdu	1	2%
inne	5	9%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Komendy Miejskiej Policji w Płocku

**Wykres 36. Stan bezpieczeństwa z udziałem rowerzystów**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z systemu SEWiK

Inne pojazdy uczestniczące w zdarzeniach z udziałem rowerzystów to przede wszystkim samochody osobowe (prawie 80% zdarzeń). Częściej niż w innych miastach zdarzają się zderzenia z autobusami. Notowane są także pojedyncze zderzenia z innymi pojazdami - samochodami ciężarowymi oraz motocyklami.

**Tabela 20. Liczba zdarzeń**

Pojazdy uczestniczące	liczba zdarzeń	%
Samochód osobowy	42	76%
Autobus	5	9%
Samochód ciężarowy	2	4%
Motocykl	1	2%
Pojazd nieustalony	5	9%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Komendy Miejskiej Policji w Płocku

Najczęstszą przyczyną zdarzeń z udziałem rowerzystów jest nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu – niemal dwukrotnie częściej przez kierowców niż przez rowerzystów. W dalszej kolejności pojawia się nieprawidłowe wyprzedzanie rowerzystów przez kierowców, co prawdopodobnie wiąże się ze znacznymi odcinkami dróg o charakterze zamiejskim w granicach miasta. Inne przyczyny – takie jak niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami, nieprawidłowe omijanie, nieprawidłowe przejeżdżanie przejścia dla pieszych, nieprawidłowe skręcanie, jazda po niewłaściwej stronie drogi, nieprawidłowe zmienianie pasa ruchu – diagnozowane są w pojedynczych przypadkach, ale łącznie z przyczynami nieustalonym stanowią niemal połowę ogółu.

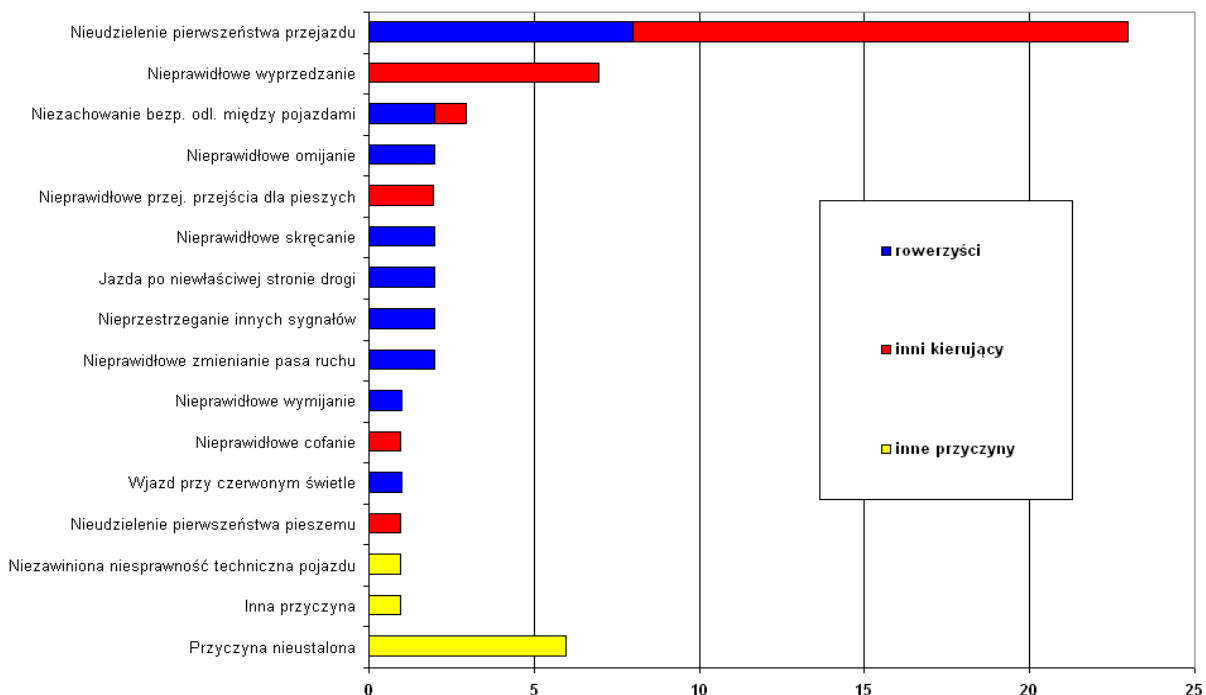
**Tabela 21. Przyczyny zdarzeń z udziałem rowerzystów**

Przyczyny zdarzenia	rowerzyści	inni kierujący	inne przyczyny	razem	%
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	8	15		23	42%
Nieprawidłowe wyprzedzanie		7		7	13%
Niezachowanie bezp. odl. między pojazdami	2	1		3	5%
Nieprawidłowe omijanie	2			2	4%
Nieprawidłowe przejeżdżanie przejścia dla pieszych		2		2	4%
Nieprawidłowe skręcanie	2			2	4%
Jazda po niewłaściwej stronie drogi	2			2	4%
Nieprzestrzeganie innych sygnałów	2			2	4%
Nieprawidłowe zmienianie pasa ruchu	2			2	4%
Nieprawidłowe wymijanie	1			1	2%
Nieprawidłowe cofanie		1		1	2%
Wjazd przy czerwonym świetle	1			1	2%
Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu		1		1	2%
Niezawiniona niesprawność techniczna pojazdu			1	1	2%
Inna przyczyna			1	1	2%
Przyczyna nieustalona			6	6	11%
<b>Razem</b>	<b>22</b>	<b>27</b>	<b>8</b>		
<b>%</b>	<b>40%</b>	<b>49%</b>	<b>15%</b>		

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Komendy Miejskiej Policji w Płocku

Uwaga: wartości nie sumują się do 100% ze względu na zdarzenia, w których stwierdzono współwinę różnych uczestników.

### Wykres 37. Przyczyny zdarzeń z udziałem rowerzystów



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Komendy Miejskiej Policji w Płocku

### Czas zdarzenia

Do większości zdarzeń dochodzi w okresie od maja do września, co wskazuje na sezonowość ruchu rowerowego w Płocku. W miesiącach zimowych zdarzenia z udziałem rowerzystów są nawet 10 razy rzadsze niż w szczycie sezonu.

**Tabela 22. Czas zdarzenia**

Miesiąc	I. zdarzeń	%
styczeń	1	2%
Luty	0	0%
Marzec	1	2%
Kwiecień	2	4%
Maj	7	13%
Czerwiec	9	16%
Lipiec	7	13%
Sierpień	11	20%
Wrzesień	9	16%
Październik	3	5%
Listopad	4	7%
Grudzień	1	2%

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z systemu SEWiK*

Jeśli chodzi o rozkład godzinowy, do zdarzeń często dochodzi w godzinach 10-13, czyli poza godzinami szczytu komunikacyjnego.

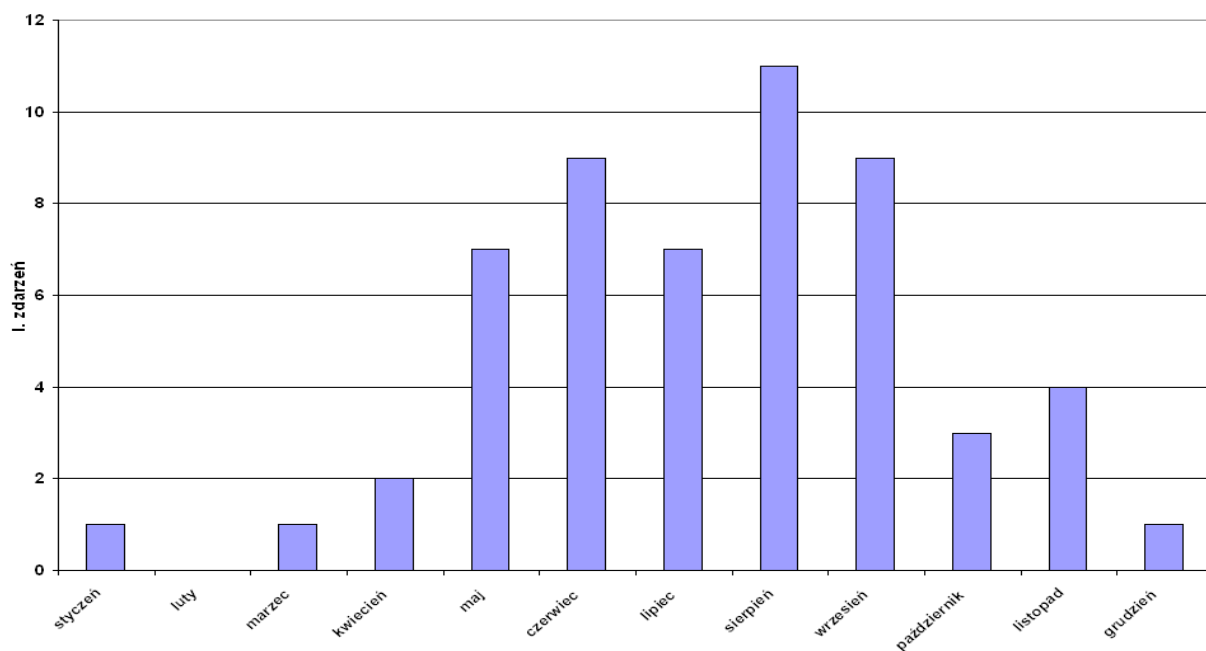
**Tabela 23. Czas zdarzenia**

Godziny	Liczba zdarzeń	Udział
00:00 - 01:00	0	0%
01:00 - 02:00	0	0%
02:00 - 03:00	0	0%
03:00 - 04:00	0	0%
04:00 - 05:00	1	2%
05:00 - 06:00	1	2%
06:00 - 07:00	2	4%
07:00 - 08:00	2	4%
08:00 - 09:00	1	2%
09:00 - 10:00	3	5%
10:00 - 11:00	6	11%
11:00 - 12:00	5	9%
12:00 - 13:00	5	9%
13:00 - 14:00	2	4%
14:00 - 15:00	4	7%
15:00 - 16:00	1	2%
16:00 - 17:00	3	5%

Godziny	Liczba zdarzeń	Udział
17:00 - 18:00	5	9%
18:00 - 19:00	2	4%
19:00 - 20:00	5	9%
20:00 - 21:00	0	0%
21:00 - 22:00	5	9%
22:00 - 23:00	2	4%
23:00 - 00:00	0	0%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z systemu SEWiK

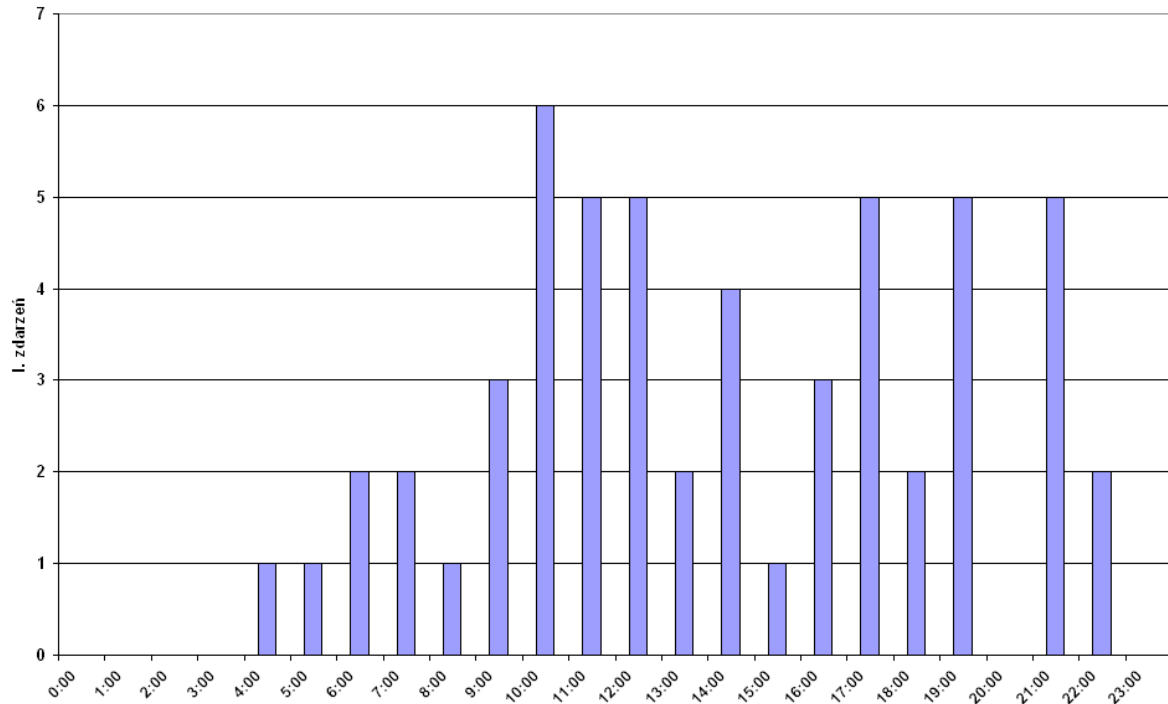
**Wykres 38. Czas zdarzenia**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z systemu SEWiK

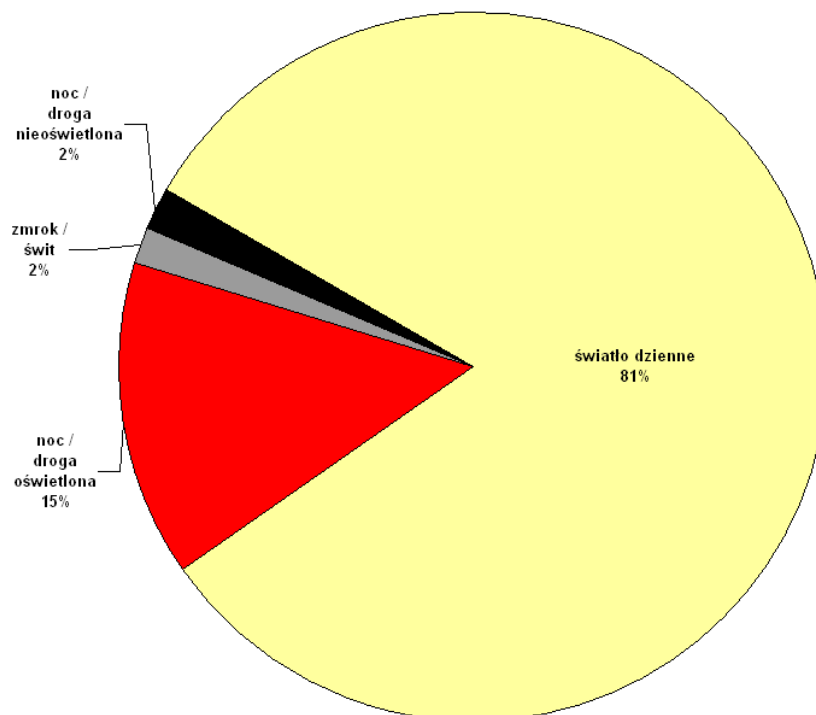
**Wykres 39. Czas zdarzenia**





Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z systemu SEWiK

#### Wykres 40. Przyczyny zdarzeń



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z systemu SEWiK

Należy zwrócić uwagę, że do zdecydowanej większości zdarzeń - 82% - z udziałem rowerzystów doszło przy świetle dziennym. Na noc przypada zaledwie 16% zdarzeń, a na okres świtu i zmroku - tradycyjnie również postrzegany jako niebezpieczny - zaledwie 2%.

**Tabela 24. Przyczyny zdarzeń**

Oświetlenie	I. zdarzeń	%
światło dzienne	45	82%
noc/droga oświetlona	8	15%
zmrok/świt	1	2%
noc/droga nieoświetlona	1	2%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z systemu SEWiK

### **Miejsce i okoliczności zdarzenia**

Najczęściej do zdarzeń z udziałem rowerzystów dochodzi na jezdni (prawie połowa zdarzeń). Bardzo często powtarzają się jednak także zdarzenia na wyjazdach z posesji lub pola oraz przejściach dla pieszych. Jeśli chodzi o geometrię, to ponad połowę stanowią zdarzenia na odcinkach prostych, a 44% - na skrzyżowaniach.

**Tabela 25. Charakter i miejsce zdarzenia**

Charakter miejsca	I. zdarzeń	%
jezdnia	37	67%
wyjazd z posesji/pola	8	15%
przejście dla pieszych	7	13%
chodnik/droga dla pieszych	1	2%
most/wiadukt/łąącznica/tunel	1	2%
parking/plac	1	2%
Geometria / rodzaj skrzyżowania	I. zdarzeń	%
odcinek prosty	29	53%
skrzyżowanie z drogą z pierwszeństwem	23	42%
zakręt / łuk	2	4%
spadek	1	2%
skrzyżowanie równorzędne	1	2%
Warunki atmosferyczne	I. zdarzeń	%
dobre warunki atmosferyczne	48	87%
opady deszczu	5	9%
pochmurno	2	4%
Stan nawierzchni	I. zdarzeń	%
sucha	46	84%
mokra	9	16%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z systemu SEWiK

Najczęściej do zdarzeń z udziałem rowerzystów dochodzi na ulicach: al. marsz. Józefa Piłsudskiego, Bielskiej, Fryderyka Chopina i Ignacego Łukasiewicza (po 4 zdarzenia), al. Floriana Kobylińskiego, Dobrzykowskiej, Dobrzyńskiej i Wyszogrodzkiej (po 3 zdarzenia). Są to ulice należące do prowadzących największy i/lub najszybszy ruch samochodowy.

**Tabela 26. Wykaz ulic, na których dochodzi do zdarzeń z udziałem rowerzystów**

Ulica	I. zdarzeń	%
Al. Marsz. Józefa Piłsudskiego	4	7%
Bielska	4	7%
Fryderyka Chopina	4	7%
Ignacego Łukasiewicza	4	7%
Al. Stanisława Kobylińskiego	3	5%
Dobrzykowska	3	5%
Dobrzyńska	3	5%
Wyszogrodzka	3	5%
Al. Jana Pawła II	2	4%
Dworcowa	2	4%
Most Solidarności	2	4%
Nowy Rynek	2	4%
Otolińska	2	4%
Piękna	2	4%
Spółdzielcza	2	4%
Tysiąclecia	2	4%

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Komendy Miejskiej Policji w Płocku*

Niepokojący sygnał stanowi fakt, że wśród ulic o największej liczbie zdarzeń znalazły się także ulice już wyposażone w drogi dla rowerów - np. ul. Ignacego Łukasiewicza. Może to być związane ze zwiększonym ruchem na tych ciągach, wskazuje jednak też, że dotychczasowe rozwiązania infrastrukturalne i organizacja ruchu nie są wystarczające dla ruchu rowerowego.

Do groźnych zdarzeń dochodzi także na ulicach lokalnych, o stosunkowo niewielkim natężeniu ruchu samochodowego, gdzie budowa dróg dla rowerów nie ma żadnego uzasadnienia, takich jak: Piękna, Cypriana Kamila Norwida czy Kasztanowa. Może to świadczyć o niewystarczającym zakresie stosowania środków uspokojenia ruchu i/lub o braku doświadczenia zarówno rowerzystów jak i kierowców we współużytkowaniu jezdni.

### **Miejsca koncentracji zdarzeń**

Tabela poniższa przedstawia skrzyżowania i rejon, w których systematycznie powtarzają się zdarzenia z udziałem rowerzystów, przypuszczalne przyczyny zwiększonej ilości zdarzeń oraz proponowane działania zaradcze. Do miejsc szczególnej koncentracji zdarzeń należą:

**Tabela 27. Wykaz skrzyżowań/rejonów, gdzie dochodzi do zdarzeń z udziałem rowerzystów**

Skrzyżowanie / rejon	Przypuszczalne przyczyny koncentracji zdarzeń	Proponowane działania zaradcze
Fryderyka Chopina / Dworcowa	Rozległe skrzyżowanie bez sygnalizacji świetlnej. Utrudniony skręt w lewo i przedostanie się na drugą stronę jezdni.	Zawęzić zjazdy ze skrzyżowania do 1 pasa ruchu; na ulicach prowadzących do skrzyżowania wyznaczyć pasy dla rowerów z przewymiarowanych jezdni.
marsz. Józefa Piłsudskiego / al. Floriana Kobylińskiego / al. Stanisława Jachowicza	Duży i szybki ruch samochodowy, brak segregacji ruchu rowerowego.	Budowa wydzielonych dróg dla rowerów; docelowo, równoległe z budową obwodnicy, obniżenie klasy tego ciągu ulic.
Bielska / Królewiecka / Henryka Sienkiewicza	Znaczny ruch zarówno samochodowy jak i rowerowy, wjazd do centrum miasta.	Uspokojenie ruchu w centrum, na południe od ciągu ulic al. Floriana Kobylińskiego – al. Stanisława Jachowicza.

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Komendy Miejskiej Policji w Płocku*

### **Podsumowanie i wnioski**

Do zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów w Płocku, podobnie jak w całej Polsce, dochodzi przede wszystkim w świetle dziennym, przy dobrych warunkach atmosferycznych i na suchej nawierzchni. Zdecydowana większość rowerzystów uczestniczących w tych zdarzeniach była trzeźwa. Dlatego kampanie polegające na promocji oświecenia, elementów odbłaskowych czy trzeźwości, a także działania prewencyjne w tym zakresie, nie są w stanie przynieść wymiernych rezultatów przekładających się na poprawę bezpieczeństwa. Konieczne są rozwiązania infrastrukturalne i z zakresu organizacji ruchu.

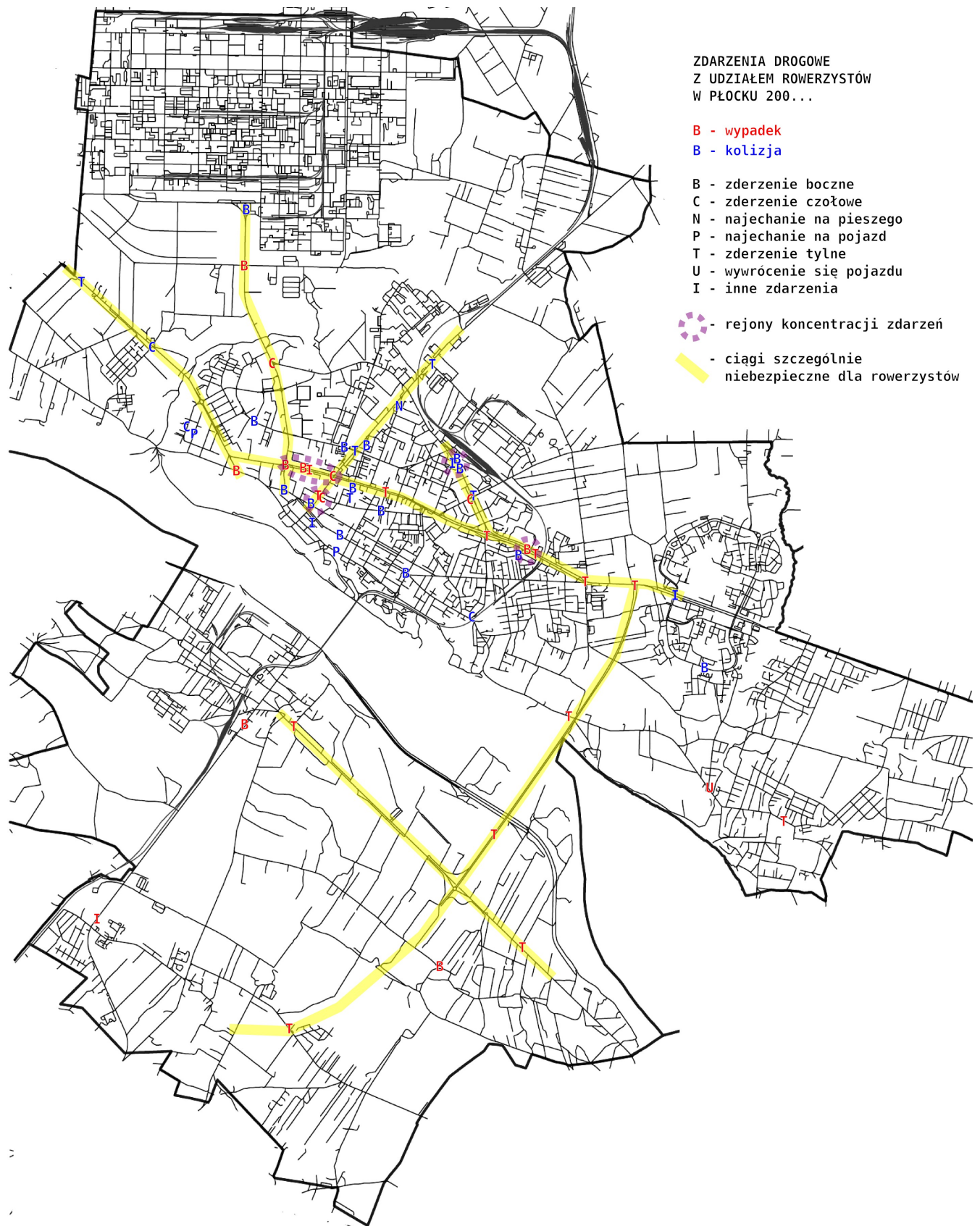
Wśród ulic o największej ilości zdarzeń pojawiają się także ulice już wyposażone w drogi dla rowerów. Należy w związku z tym podnieść jakość stosowanych rozwiązań rowerowych, w szczególności na przejazdach przez skrzyżowania i zjazdy – to właśnie te lokalizacje są miejscami zwiększonego ryzyka i tutaj szczególnie potrzebna jest czytelna dla wszystkich użytkowników organizacja ruchu rowerowego. Groźne zdarzenia pojawiają się także na stosunkowo niedawno oddanym do użytku Moście Solidarności i dojazdach do niego. Za poważny błąd należy uznać brak dróg dla rowerów na wybudowanych razem z mostem dojazdach do niego oraz na estakadzie nad ul. Grabówka, co z jednej strony bardzo ogranicza użyteczność drogi dla rowerów na samym moście, a z drugiej zmusza rowerzystów do niebezpiecznych zachowań, np. korzystania z jezdni lub chodnika technicznego.

W porównaniu do danych ogólnopolskich znacznie częściej występują w Płocku zderzenia tylne, a rzadziej – zderzenia boczne, choć wciąż stanowią najczęstszy rodzaj zdarzenia. Relatywnie bardzo częstą przyczyną jest nieprawidłowe wyprzedzanie rowerzystów przez kierowców samochodów. Jest to prawdopodobnie związane z zamiejskim charakterem wielu ulic w Płocku – brak przy nich nawet chodników, do korzystania z których często uciekają się rowerzyści w innych miastach. Z drugiej strony tam, gdzie tego typu części drogi występują, nieproporcjonalnie często dochodzi do zdarzeń na wyjazdach z posesji / pola lub przejściach dla pieszych. Przebudowywane i nowo budowane ulice powinny zatem być od razu wyposażane w komplet infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, spełniającej standardy załączone do koncepcji.

Do groźnych zdarzeń dochodzi także na ulicach lokalnych, o stosunkowo niewielkim natężeniu ruchu samochodowego. Świadczy to o konieczności szerszego stosowania środków uspokojenia ruchu, integracji ruchu rowerowego z samochodowym i przyzwyczajania zarówno rowerzystów jak i kierowców do współużytkowania jezdni.

Do czynników zwiększających zagrożenie należy zaliczyć m.in. liczne i duże spadki terenu, zwiększające rozwijane prędkości i utrudniające zatrzymanie roweru. Zróżnicowanie terenowe należy wykorzystać w projektach drogowych, tworząc w miarę możliwości bezkolizyjne rozwiązania dla rowerów, minimalizujące różnice wysokości do pokonania. W przypadkach, gdy rozwiązania bezkolizyjne o łagodnych spadkach nie są możliwe lub nadmiernie kosztowne, należy zadbać o odpowiednio większe szerokości dróg dla rowerów i odległości widoczności, a także unikać łączenia ruchu rowerowego z pieszym.

#### Mapa 4. Mapa lokalizacji kolizji i wypadków z udziałem rowerzystów



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Komendy Miejskiej Policji w Płocku

### 3.6. Analiza kluczowych problemów

---

Na podstawie poprzednich analiz – analizy bezpieczeństwa, analizy wyników badań ankietowych oraz własnych wizji lokalnych i ocen dokonano analizy kluczowych problemów.

W pierwszym rzędzie wykonano analizę SWOT infrastruktury rowerowej w Płocku.

#### Mocne strony

Do mocnych stron infrastruktury rowerowej w Płocku zaliczono:

- Fakt wybudowania ok. 17 km dróg dla rowerów w mieście;
- Wykształcenie załączka sieci dróg dla rowerów na przecięciu osi ul Ignacego Łukasiewicza i ulic: Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego – Batalionów Chłopskich – Gwardii Ludowej.

#### Słabe strony

Do słabych stron infrastruktury rowerowej w Płocku zaliczono:

- Brak spójności i ciągłości infrastruktury rowerowej, nie powodującej na obecnym etapie wykształcenia sieci;
- Liczne błędy w projektowaniu i wykonaniu infrastruktury rowerowej skutkujące niską jakością i atrakcyjnością istniejącej infrastruktury;
- Brak uspokojenia ruchu na ulicach lokalnych, gdzie drogi dla rowerów nigdy nie powstaną, powodujące poczucie zagrożenia bezpieczeństwa rowerzystów i zniechęcające do korzystania z roweru.

#### Szanse

Do szans rozwoju infrastruktury rowerowej w Płocku zaliczono:

- Płaski charakter większości powierzchni miasta sprzyjający wygodnemu poruszaniu się na rowerze;
- Stosunkowo niewielkie rozmiary miasta i odległości pomiędzy głównymi źródłami i celami podróży;
- Występowanie w sieci ulicznej wielu szerokich, przewymiarowanych ulic, na których niskim kosztem można wyznaczyć pasy dla rowerów (ciąg ulic: Adama Mickiewicza – Tysiąclecia – Miodowa – Prezydenta Ignacego Mościckiego oraz al. Armii Krajowej);
- Wysokie poparcie mieszkańców miasta dla budowy infrastruktury rowerowej oraz dla poprawy bezpieczeństwa i wygody rowerzystów kosztem wygody kierowców – zidentyfikowane w badaniach;
- Wyrażna wola polityczna rozwoju infrastruktury rowerowej, przejawiająca się przygotowaniem kolejnych opracowań, m.in. Programu z 2002 roku i programu niniejszego, w tym zamówieniem opracowania Standardów projektowych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej.

## Zagrożenia

Do zagrożeń rozwoju infrastruktury rowerowej w Płocku zaliczono:

- Występowanie kilku poważnych przeszkód naturalnych utrudniających poruszanie się rowerem w niektórych relacjach (rzeka Wisła, skarpa wiślana – najwyższa w kraju, głęboka dolina rzeki Brzeźnicy);
- Brak zorganizowanych grup rowerzystów monitorujących przygotowywane i prowadzone inwestycje drogowe, lobbujących za rozwiązaniami korzystnymi dla rowerzystów i monitorujących ich wdrażanie od etapu programowania, przez projektowanie do wykonania. Przykłady innych miast, gdzie takie lobby istnieją (Warszawa, Kraków, Gdańsk, Poznań, Szczecin, Wrocław, Toruń, Olsztyn), że są one najlepszą gwarancją nie tylko powstawania jak największej ilości infrastruktury rowerowej, ale także zapewnienia jej jakości i stałego jej podnoszenia;
- Brak rozwiązań instytucjonalnych mających na celu zapewnienie wykonywania jak największej ilości infrastruktury rowerowej oraz zapewnienia jej jakości i prawidłowości rozwiązań. Według społecznej sieci Miasta dla Rowerów na system takich rozwiązań instytucjonalnych powinno składać się:
  1. Zespół roboczy do spraw infrastruktury rowerowej z udziałem reprezentantów rowerzystów, kompetentnych przedstawicieli właściwych instytucji i wydziałów miejskich i najlepiej wyznaczonego urzędnika lub wydziału zajmującego się infrastrukturą rowerową, możliwie najlepiej ulokowanego w hierarchii urzędu – np. jako pełnomocnik prezydenta miasta.;
  2. Standardy projektowe i wykonawcze infrastruktury rowerowej;
  3. Audyt wszystkich przygotowywanych projektów drogowych pod kątem bezpieczeństwa i rozwiązań dla rowerzystów – również z udziałem przedstawicieli użytkowników.

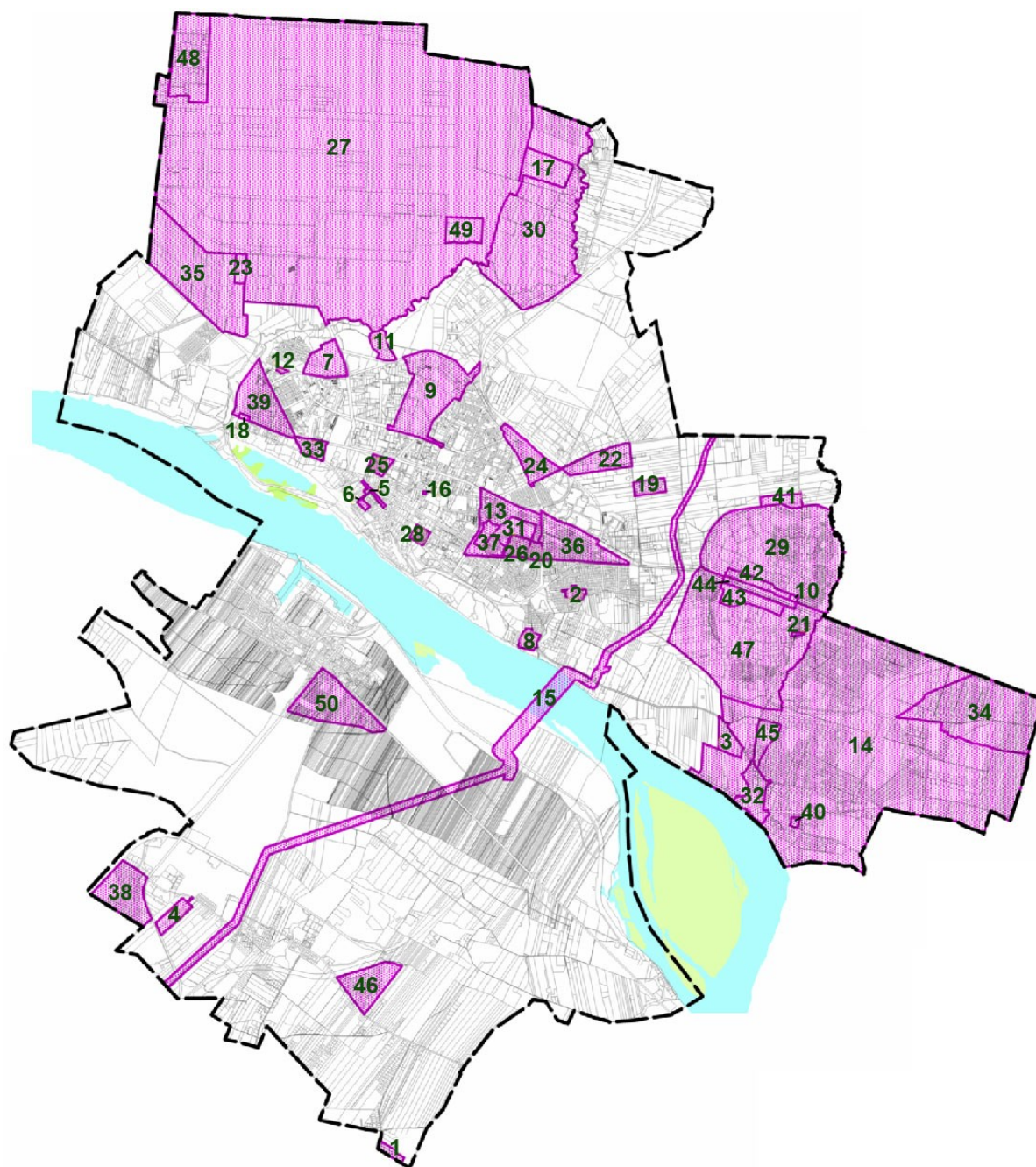


### 3.7. Analiza uwarunkowań planistycznych, decyzyjnych i technicznych

#### **Uwarunkowania planistyczne**

W ramach opracowania przeanalizowano zapisy wszystkich obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego pod kątem zawartych w nich zapisów dotyczących infrastruktury rowerowej. Wyniki przeglądu planów zestawiono w tabeli poniżej.

**Mapa 5. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego w Płocku**



**Tabela 28. Wykaz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego**

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
<i>Uchwała Rady Gminy w Łącku Nr 59/VII/95 z dnia 12.07.1995 r. - Nr 1</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego zespołu zabudowy letniskowej we wsi Ciechomice gmina Łąck	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania
<i>Uchwała RM Nr 448/XXXV/96 z dnia 19.03.1996 r. - Nr 2</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów mieszkaniowych położonych pomiędzy ulicami: Kalinową, Rzeczną, Różaną, Górną i Imielnicką w Płocku	<p><b>§2.</b> Ustala się przeznaczenia terenów o różnym sposobie użytkowania - funkcji podstawowej wg rysunku planu, o którym mowa w § 1</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. tereny zabudowy mieszkaniowej</li> <li>2. tereny zabudowy usługowo – mieszkalnej</li> <li>3. tereny komunikacji publicznej</li> <li>4. tereny zieleni publicznej.</li> </ol> <p>Ustalenie to stanowi uszczegółowienie ustaleń Planu zagospodarowania przestrzennego Zespołu Jednostek Osadniczych Płocka.</p> <p><b>§3.</b> Ustala się funkcje dopuszczalne, uzupełniające funkcję podstawową dla terenów wymienionych w § 2 odpowiednio dla danej funkcji:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. urządzenia rekreacyjne (miejsca zabaw dla dzieci, miejsca wypoczynku – ławki, ścieżka zdrowia, <b>ścieżka rowerowa</b>, itp.)</li> </ol>
<i>Uchwała RM Nr 619/XLIII/96 z dnia 19.11.1996 r. - Nr 3</i>	Zatwierdzenie zmiany miejscowego szczegółowego planu zagospodarowania przestrzennego osiedli mieszkaniowych Imielnica - Ośnica - Borowiczki w Płocku	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania
<i>Uchwała Rady Gminy w Łącku Nr 142/XVI/96 z dnia 30.12.1996 r. - Nr 4</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego zespołu zabudowy letniskowej we wsi Góry - gmina Łąck	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania
<i>Uchwała RM Nr 822/LIV/97 z dnia 23.09.1997 r. - Nr 5</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Bramy Bielskiej wraz z odcinkiem ulicy Bielskiej w rejonie Starego średniowiecznego miasta oraz ulicą Józefa Kwiatka w mieście Płocku	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania
<i>Uchwała RM Nr 823/LIV/97 z dnia 23.09.1997 r. - Nr 6</i>	Zmiana miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego Placu Stary Rynek wraz z przyległymi ulicami w mieście Płocku	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
Uchwała RM Nr 858/LVI/97 z dnia 25.11.1997 r. - Nr 7	Zmiana miejscowego planu szczegółowego zagospodarowania przestrzennego terenów usługowych zawartych pomiędzy ulicami Ignacego Łukasiewicza, Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego i Miodową w Płocku	§ 13. W zakresie komunikacji ustala się: 7. Na terenach pasów ulicznych dopuszcza się realizację <b>ścieżek rowerowych</b> wg rysunku planu.
Uchwała RM Nr 1098/LXVII/98 z dnia 19.06.1998 r. - Nr 8	Zmiana miejscowego planu szczegółowego zagospodarowania przestrzennego terenów zabudowy mieszkaniowej w rejonie ulic: Miłej, Norbertańskiej i Grabówki w Płocku	§ 10. W zakresie komunikacji ustala się: 6. Na terenach pasów ulicznych dopuszcza się realizację <b>ścieżek rowerowych</b> wg. rysunku planu.
Uchwała RM Nr 1033/LXIV/98 z dnia 19.05.1998 r. - Nr 9	Zatwierdzenie miejscowego planu szczegółowego zagospodarowania przestrzennego terenu położonego pomiędzy ulicami: Tysiąclecia, Rembielińskiego, Rutskich, Gwardii Ludowej, Bielską, Jana Kochanowskiego, Bielską, Obrońców Westerplatte i Adama Mickiewicza w Płocku	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania
Uchwała RM Nr 1073/LXVII/98 z dnia 19.06.1998 r. - Nr 10	Zmiana miejscowego planu szczegółowego zagospodarowania przestrzennego terenów usługowych zawartych pomiędzy ulicami Armii Krajowej, Batalionu „Parasol”, Batalionu „Zośka”, Wyszogrodzką na Osiedlu Podolszyce Północ w Płocku	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania
Uchwała RM Nr 257/XIII/99 z dnia 18.05.1999 r. - Nr 11	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego pomiędzy ulicami Gwardii Ludowej, Wiejską, rzeką Brzeźnicą i stadionem Petrochemii w Płocku	§ 1. Przedmiotem ustaleń planu jest: 2) wyznaczenie linii rozgraniczających ulic, ciągów pieszych i tras <b>ścieżek rowerowych</b>  § 5. Wyznacza się publiczny teren urzędzonej zieleni rekreacyjnej, oznaczony na rysunku planu symbolem <b>ZP</b> , dla którego ustala się następujące warunki zagospodarowania: 1) linie rozgraniczające terenu polegają uściśleniu stosownie do wartości kartometrycznej mapy, na której sporządzono rysunek planu, tj. w granicach tolerancji $\pm 1,0m$ , 2) przeznaczenie terenu: a) funkcja podstawowa: urządzona zieleń rekreacyjna, parkowa wraz ze <b>ścieżkami</b> spacerowymi i <b>rowerowymi</b> oraz miejscami wypoczynku i sportu,  § 9. Wyznacza się pas zieleni izolacyjnej w liniach rozgraniczających ul. Gwardii Ludowej, oznaczony na rysunku planu symbolem <b>ZI</b> o szerokości zmiennej od 13,0 do 10,0m wraz z ciągiem

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
		<p>pieszym i dwukierunkową <b>ścieżką rowerową</b> zlokalizowaną po północnej stronie pasa izolacyjnego.</p> <p><b>§ 10.</b> Obsługę komunikacyjną projektowanej zabudowy ustala się na następujących warunkach:</p> <p>3) wyznacza się przebieg projektowanego głównego ciągu pieszego, prowadzącego od ul. Gwardii Ludowej do rzeki Brzeźnicy oznaczony na rysunku planu symbolem <b>1Pp</b> o szerokości od 35,0m w części południowej zwężający się w kierunku rzeki do min. 10,0m:</p> <p>a) ustala się wprowadzenie na ciągu chodnika lub chodników dla pieszych i <b>ścieżki rowerowej</b>,</p> <p>b) ustala się zagospodarowanie ciągu różnymi formami zieleni wysokiej, średniej i niskiej, realizowanej wg branżowego projektu technicznego,</p> <p>4) ustala się utrzymanie w dotychczasowych liniach rozgraniczających byłej ul. Wiejskiej, oznaczonej na rysunku planu symbolem <b>2Pp</b>, jako ciągu pieszego wraz ze <b>ścieżką rowerową</b>,</p> <p>5) wyznacza się przebiegi <b>ścieżek rowerowych</b>, dwukierunkowych o szerokości 2,5m wg zasad pokazanych na rysunku planu.</p>
<p><i>Uchwała RM Nr 414/XIX/1999 z dnia 23.11.1999 r. - Nr 12</i></p>	<p>Zmiana miejscowego plan zagospodarowania przestrzennego terenu położonego pomiędzy ulicami C.K. Norwida, A. Asnyka, J. Słowackiego i K.I. Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego w Płocku</p>	<p>infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania</p>
<p><i>Uchwała RM Nr 621/XXVIII/2000 z dnia 27.06.2000 r. - Nr 13</i></p>	<p>Zatwierdzenie miejscowego planu szczegółowego zagospodarowania przestrzennego terenów po byłej jednostce Wojskowej w Płocku oraz terenów przyległych, obejmującego obszar w granicach: ul. Jana Kilińskiego, ul. Wyszogrodzka, ul. Strzelecka, ul. Oaza i Al. Piłsudskiego</p> <p>Z dniem 8 kwietnia 2004 r. uchwała utraciła moc w granicach obszaru objętego planem ustalonym uchwałą nr 383/XXI/04 z dnia 24 lutego 2004 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w rejonie ulic: Strzeleckiej, Maneżowej, Saperskiej i Powstańców w Płocku (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 66, poz. 1678), zgodnie z § 26 przywołanej uchwały.</p>	<p><b>§ 9.</b> 1. Wyznacza się tereny mieszkaniowe oznaczone na rysunku planu następującymi symbolami:</p> <p>1) MW z podstawowym przeznaczeniem dla funkcji mieszkaniowej wielorodzinnej;</p> <p>2) MN z podstawowym przeznaczeniem dla funkcji mieszkaniowej jednorodzinnej na działkach wydzielonych.</p> <p>2. W terenach, o których mowa w ust. 1 dopuszcza się w zakresie przeznaczenia uzupełniającego lokalizację:</p> <p>1) usług towarzyszących;</p> <p>2) urządzeń infrastruktury technicznej dla potrzeb lokalnych;</p> <p>3) urządzeń komunikacji kołowej (sięgaczy, parkingów) i <b>ścieżek rowerowych</b>;</p>

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
	<p>Z dniem 19 sierpnia 2004 r. uchwała utraciła moc w granicach obszaru objętego planem ustalonym uchwałą nr 531/XXVII/04 z dnia 28 czerwca 2004 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu zawartego pomiędzy ul. Spółdzielczą, ul. Oaza, ul. Maneżową, ul. Spółdzielczą, ul. Wyszogrodzką i Alejami Piłsudskiego w Płocku (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 194, poz. 5168), zgodnie z § 27 pkt 2 przywołanej uchwały.</p> <p>Z dniem 7 grudnia 2004 r. uchwała utraciła moc w granicach obszaru objętego planem ustalonym uchwałą nr 594/XXXII/04 z dnia 26 października 2004 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w rejonie ulic: Strzeleckiej, Henryka Sienkiewicza i Al. Jana Kilińskiego w Płocku (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 284, poz. 7744), zgodnie z § 23 przywołanej uchwały.</p>	
<p><i>Uchwała RM Nr 673/XXXI/2000 z dnia 19.09.2000 r. - Nr 14</i></p>	<p>Zmiana miejscowego planu szczegółowego zagospodarowania przestrzennego osiedli Imielnica i Borowiczki wraz z Ośnicą w Płocku</p> <p>Z dniem 4 maja 2004 r. uchwała utraciła moc w granicach obszaru objętego uchwałą Nr 436/XXII/04 Rady Miasta Płocka z dnia 16 marca 2004 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów przyległych do rzeki Rosicy od skrzyżowania z ul. Grabówka do ujścia rzeki Wisły w Płocku (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 90 z 2004 r., poz. 2211), zgodnie z § 24 przywołanej uchwały.</p> <p>Z dniem 19 sierpnia 2004 r. uchwała utraciła moc w granicach obszaru objętego uchwałą Nr 529/XXVII/04 Rady Miasta Płocka z dnia 28 czerwca 2004 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu "Parcele" w Płocku (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 194 z 2004 r., poz. 5166), zgodnie z § 27 przywołanej</p>	<p><b>§ 32.</b> 3. Na terenach pasa ulicznego wyznaczonego liniami rozgraniczającymi, o których mowa w ust. 2 pkt 2), ustala się możliwość lokalizowania:</p> <p>1) wszystkich urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu i jego zabezpieczeniem, stosownie do klasy i kategorii ulicy oraz <b>ścieżek rowerowych</b> i chodników dla ruchu pieszego, odizolowanych od jezdni pasem zieleni,</p> <p><b>§ 33.</b> 1. W pasie terenu oznaczonym na rysunku planu symbolem 2.KZ.2/2, ustala się przebieg projektowanej ulicy zbiorczej stanowiącej kontynuację międzyosiedlowego układu miejskiego od skrzyżowania z ul. Spółdzielczą, przez osiedla Górna, Borowiczki i parcele do skrzyżowania z ul. Wyszogrodzką.</p> <p>2. Dla terenu ulicy, o którym mowa w ust. 1 ustala się:</p> <p>1) szerokość pasa ulicy, o którym mowa w ust. 1 ustala się:</p> <p>- 48,0m - na odcinku od projektowanego mostu na rzece Rosicy do węzła na skrzyżowaniu z ulicami lokalną i zbiorczą projektowanymi na osiedlu Borowiczki, w układzie asymetrycznym to jest 19,0m od osi do linii rozgraniczającej po</p>

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
	<p>uchwały. Z dniem 29 stycznia 2006 r. uchwała utraciła moc w granicach obszaru objętego uchwałą Nr 855/XLIX/05 Rady Miasta Płocka z dnia 13 grudnia 2005 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w Płocku pomiędzy: ul. Roztocze, ul. Podwałe, ul. Powiśle oraz projektowaną ulicą wzdłuż wału przeciwpowodziowego rzeki Słupianki (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 287 z 2005 r., poz. 10847), zgodnie z § 12 przywołanej uchwały. § 9 ust. 5 zmieniony przez § 1 pkt 1 uchwały nr 756/XLIV/05 Rady Miasta Płocka z dnia 23 sierpnia 2005 r. (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 206 z 2005 r., poz. 6751) zmieniającej min. uchwałę z dnia 24 września 2005 r. (patrz tabela) § 35 ust. 3 zmieniony przez § 1 pkt 2 uchwały Nr 756/XLIV/05 Rady Miasta Płocka z dnia 23 sierpnia 2005 r. (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 206 z 2005 r., poz. 6751) zmieniającej min. uchwałę z dnia 24 września 2005 r. (patrz tabela)</p>	<p>południowej stronie i 29,0m od osi do linii rozgraniczającej przebiegającej po północnej stronie, ze względu na przebieg istniejącej magistrali wody surowej <math>\Phi 500</math>, - 40,0m - na odcinku od węzła na skrzyżowaniu z ulicami lokalną i zbiorczą projektowanymi na osiedlu Borowiczki do skrzyżowania z ul. Wyszogrodzką, w układzie symetrycznym; 3. Na terenie pasa ulicznego wyznaczonego liniami rozgraniczającymi, o których mowa w ust. 2 pkt 1), ustala się możliwość lokalizowania: 1) wszystkich urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu i jego zabezpieczeniem, stosownie do klasy i kategorii ulicy oraz <b>ścieżek rowerowych</b> i chodników dla ruchu pieszego, odizolowanych od jezdni pasem zieleni</p> <p><b>§ 34.</b> 1. Jako główny system obsługi komunikacyjnej osiedla i jego powiązań z podstawowym układem komunikacyjnym miasta, ustala się ulice lokalne klasy L oznaczone na rysunku planu symbolem KL.1/2. 2. Dla ulic, o których mowa w ust. 1 - ustala się: 2) możliwość lokalizowania przystanków autobusowych w zatokach oraz <b>ścieżek rowerowych</b></p> <p><b>§ 69.</b> 1. W zakresie podstawowego układu komunikacyjnego na obszarze w granicach opracowania planu - ustala się przebiegi projektowanych ulic zbiorczych klasy Z będących kontynuacją międzyosiedlowego układu miejskiego - relacji: a) od ul. Spółdzielczej przez osiedle Górna, Borowiczki i Parcele do skrzyżowania z ul. Wyszogrodzką - na kierunku wschód - zachód, b) od skrzyżowania z ul. Wyszogrodzką przez osiedle Parcele i Borowiczki do granicy miasta - na kierunku północ - południe. 2. Dla relacji, o której mowa w ust. 1 lit. a), w pasie terenu oznaczonym na rysunku planu symbolem 1.KZ.2/2 - ustala się na odcinku oznaczonym lit. A-B przebieg ulicy zbiorczej dwujezdniowej oraz jej parametry i warunki obsługi komunikacyjnej terenów przyległych: 1) szerokość pasa ulicznego - 45,0m w liniach rozgraniczających, 2) szerokość jezdni dwupasmowych - po 7,0m, 3) obsługa komunikacyjna terenów przyległych wyłącznie poprzez skrzyżowanie z ul. Gościnniec. 3. Dla relacji, o której mowa w ust. 1 lit. b), w pasie terenu oznaczonym na rysunku planu symbolem 2.KZ.1/2 - ustala się na odcinku oznaczonym lit. D-N przebieg ulicy zbiorczej jednojezdniowej oraz jej parametry i warunki</p>

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
		<p>obsługi komunikacyjnej terenów przyległych:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) szerokość pasa ulicznego - 30,0m w liniach rozgraniczających,</li> <li>2) szerokość jezdni o dwóch pasach ruchu - 7,0m,</li> <li>3) obsługa komunikacyjna terenów przyległych wyłącznie poprzez skrzyżowania: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) z projektowaną ulicą lokalną oznaczoną na rysunku planu symbolem 4.KL.1/2,</li> <li>b) z istniejącą ul. Wiejską,</li> <li>c) z ul. Borowicką oznaczoną symbolem 7.KL.1/2,</li> <li>d) z projektowanym dojazdem do Placu Wincentego Witosa i z istniejącą ul. Raczkowizna,</li> <li>e) z istniejącą drogą biegnącą przez wieś Borowiczki - Pieńki.</li> </ol> </li> <li>4. Na terenie pasów ulicznych wyznaczonych liniami rozgraniczającymi, o których mowa w ust. 2 i 3, ustala się: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) możliwość lokalizowania wszystkich urządzeń związanych z prowadzeniem i zabezpieczeniem ruchu, stosownie do klasy i kategorii ulicy, oraz chodników dla ruchu pieszego i <b>ścieżek rowerowych</b>, odizolowanych od jezdni pasami zieleni,</li> <li>a ponadto nadziemnych i podziemnych urządzeń liniowych infrastruktury technicznej stosownie do przepisów szczególnych,</li> </ol> <p><b>§ 70.1.</b> Jako główny system obsługi komunikacyjnej osiedla i jego powiązań z podstawowym układem komunikacyjnym miasta, ustala się sieć ulic lokalnych klasy L oznaczonych na rysunku planu symbolem KL.1/2.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Dla ulic, o których mowa w ust. 1 - ustala się: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) możliwość bezpośredniej obsługi komunikacyjnej przyległych terenów i poszczególnych działek bez ograniczeń,</li> <li>2) możliwość lokalizowania przystanków autobusowych w zatokach oraz ścieżek rowerowych</li> </ol> </li> </ol> </li></ol>
<p><i>Uchwała RM Nr 694/XXXII/2000 z dnia 24.10.2000 r. - Nr 15</i></p>	<p>Zatwierdzenie miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Płocka dla trasy rurociągu paliwowego relacji Płock - Ostrów Wielkopolski.</p>	<p>infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania</p>
<p><i>Uchwała RM Nr 317/XXII/2008 z dnia 18.03.2008 r. - Nr 16</i></p>	<p>Zmiana miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego dla terenu położonego w Płocku u zbiegu ulic: Królewieckiej i 1 Maja</p>	<p>infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania</p>

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
Uchwała RM Nr 763/XXXVI/2001 z dnia 23.01.2001 r. - Nr 17	Zmiana miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego dla terenu działek o numerach ewidencyjnych 69, 70, 151 i 152 położonych w osiedlu Trzepowo w Płocku.	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania
Uchwała RM Nr 832/XLI/2001 z dnia 29.05.2001 r. - Nr 18	Zmiana miejscowego planu szczegółowego zagospodarowania przestrzennego terenu położonego w Płocku u zbiegu ulic Polnej i Na Skarpie.	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania
Uchwała RM Nr 833/XLI/2001 z dnia 29.05.2001 r. - Nr 19	Zatwierdzenie miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego terenu położonego w Płocku przy ul. Granicznej	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania
Uchwała RM Nr 990/XLVIII/2001 z dnia 28.12.2001 r. - Nr 20	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego w Płocku pomiędzy ulicami Maneżową, Saperską, Wyszogrodzką i Spółdzielczą.	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania
Uchwała RM Nr 1041/L/0002 z dnia 26.02.2002 r. - Nr 21	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego przy ul. Zubrzyckiego w Płocku	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania
Uchwała RM Nr 1067/LII/2002  z dnia 26.04.2002 r. - Nr 22	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego w Płocku pomiędzy ul. Otolińską, istniejącą linią kolejową, ul. Graniczną oraz granicami działek nr 16/1, 16/2, 16/3	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania
Uchwała RM Nr 82/VII/03 z dnia 27.02.2003 r. - Nr 23	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego działki Nr 86 położonego w Płocku u zbiegu ulic Długiej i Kobiałka	<p>§ 6. 2. Następujące oznaczenia graficzne rysunku planu są obowiązującymi ustaleniami planu: 10) <b>ścieżka rowerowa.</b></p> <p>§ 16. 3. Na terenach ulic ustala się możliwość lokalizowania: 1) urzędzeń związanych z prowadzeniem ruchu i jego zabezpieczeniem, <b>ścieżki rowerowej</b> i chodników dla ruchu pieszego (częściowo KZ 1/2)</p>
Uchwała RM Nr 166/XII/2003 z dnia 26.06.2003 r. - Nr 24	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w Płocku pomiędzy: torami stacji kolejowej, ul. Otolińską i ul. Chopina	<p>§ 10. Plan ustala następujące zasady zagospodarowania ulic: 1. Dla ulic głównych oznaczonych na rysunku planu symbolem KG ustala się: 1) ul. Otolińska oznaczona na rysunku planu symbolem 1KG1/4 – szerokość w liniach</p>



Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
		<p>rozgraniczających 35,0 m; jednojezdniowa, dwukierunkowa o 4 pasach ruchu z odpowiednimi poszerzeniami w obrębie skrzyżowań; i istniejącą <b>ścieżkę rowerową</b> do zachowania.</p> <p>2. Dla ulic zbiorczych oznaczonych na rysunku planu symbolem KZ ustala się:</p> <p>1) ul. Chopina:</p> <p>d) projektowaną <b>ścieżkę rowerową</b> na całej długości ulicy objętej planem o minimalnej szerokości 1,2 m;</p> <p>5. Dla ulic, o których mowa w ust. 1 (Chopina-2KZ 2/2, 2KZ 1/2) i 2 (Adama Mickiewicza - 3KZ 1/4), w zakresie zagospodarowania pasów ulicznych wyznaczonych liniami rozgraniczającymi określonymi na rysunku planu ustala się:</p> <p>3) orientacyjny charakter lokalizacji krawężników jezdni, zatok postojowych dla autobusów, <b>ścieżek rowerowych</b>, określonych na rysunku planu;</p> <p>6. Dla ulic, o których mowa w ust. 3 (4KL 1/2, 5KL 1/2) i 4 (6KD 1/2, 7KD 1/2), w zakresie zagospodarowania pasów ulicznych wyznaczonych liniami rozgraniczającymi określonymi na rysunku planu ustala się:</p> <p>4) dopuszcza się lokalizację miejsc parkingowych, chodników, <b>ścieżek rowerowych</b>, zieleni.</p>
<p><i>Uchwała RM Nr 167/XII/2003 z dnia 26.06.2003 r. - Nr 25</i></p>	<p>Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu położonego pomiędzy ulicami: Kobylińskiego, Bielską, Ostatnią i Aleją Spacerową w Płocku</p>	<p><b>§ 5.</b> Ilekroć w niniejszej uchwale jest mowa o: 25) ulicach - należy przez to rozumieć drogi na obszarze miasta lub osiedla, składające się z obramowanej krawężnikami jezdni, biegnących po jej bokach chodników, po których odbywa się ruch pieszy i ewentualnie z innych jeszcze elementów, wprowadzonych w razie potrzeby (np. <b>ścieżek rowerowych</b>, trawników itp.).</p> <p><b>§ 19.</b> Dla terenów oznaczonych na rysunku planu symbolem PX1 plan ustala tereny przestrzeni publicznych z zielenią urządzoną i następujące warunki zabudowy i zagospodarowania terenu:</p> <p>2) ustalenia szczegółowe:</p> <p>a) szerokość ciągu odpowiednio 26,4m, 16,0m i 22.0m według rysunku planu.</p> <p>c) konieczność zastosowania elementów małej architektury jak ławeczki, <b>stojaki na rowery</b>, stoliki;</p> <p><b>§ 20.</b> Dla terenów oznaczonych na rysunku planu symbolem PP plan ustala tereny przestrzeni publicznych i następujące warunki zabudowy i zagospodarowania terenu:</p> <p>2) ustalenia szczegółowe:</p> <p>b) konieczność zastosowania elementów małej architektury jak ławeczki, <b>stojaki na rowery</b>, stoliki;</p>

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
Uchwała RM Nr 206/XIV/2003 z dnia 02.09.2003 r. - Nr 26	Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego w Płocku pomiędzy ulicami Maneżową, Strzelecką, Wyszogrodzką i Saperską.	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania
Uchwała RM Nr 299/XVI/2003 z dnia 28.10.2003 r. - Nr 27	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części terenów Zakładu Produkcyjnego Polskiego Koncernu Naftowego ORLEN Spółka Akcyjna w Płocku wraz z terenami przyległymi, położonych w granicach administracyjnych miasta Płocka	<p><b>§ 5.</b> Ilekroć w ustaleniach jest mowa o: 38) ulicy, pasie ulicznym - należy przez to rozumieć pas terenu prawnie wydzielony liniami rozgraniczającymi, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów i do ruchu pieszych, wraz ze znajdującymi się w jego ciągu obiektami inżynierskimi, jezdnią, placami, zatokami postojowymi oraz chodnikami, <b>ścieżkami rowerowymi</b>, drzewami, krzewami i urządzeniami technicznymi związanymi z prowadzeniem i zabezpieczeniem ruchu, a ponadto przeznaczony do prowadzenia ciągów nadziemnych i podziemnych sieci uzbrojenia terenu i obsługi komunikacyjnej otoczenia w zakresie zależnym od klasy, kategorii i funkcji ulicy;</p> <p><b>§18.</b> Ustalenia szczegółowe w zakresie komunikacji:</p> <p>1. Dla wszystkich wyróżnionych w Planie ulic ustala się obowiązujące zasady:</p> <p>1) dla elementów przekroju ulicznego ustala się:</p> <p>a) chodnik, min. szerokość - 1,5 m,</p> <p>b) <b>ścieżka rowerowa</b>, dwukierunkowa, nie przylegająca do chodnika, szerokość - 2,0 m,</p> <p>c) <b>ścieżka rowerowa</b>, jednokierunkowa, nie przylegająca do chodnika, szerokość - 1,5 m,</p> <p>d) <b>ścieżka rowerowa</b>, jednokierunkowa, z dopuszczonym ruchem pieszym, szerokość min. - 2,5 m,</p> <p>e) pas zieleni oddzielający chodniki i <b>ścieżki rowerowe</b> od jezdni, szerokość min. - 3 m,</p> <p>f) pas krzewów i drzew oddzielający chodnik od <b>ścieżki rowerowej</b>, szerokość min. - 1,5 m</p> <p>3) <b>ścieżki rowerowe</b> wyznacza się w przekrojach dróg G i Z; w pozostałych ruch rowerowy odbywa się na jezdniach</p> <p>2. Dla terenów objętych Planem ustala się w zakresie komunikacji przebieg oraz parametry techniczne wyróżnionych na rysunku Planu ulic, oznaczonych symbolami:</p> <p>1) 01 KG 2/2 ulica nowoprojektowana, kontynuacja drogi wojewódzkiej nr 559 Płock – Lipno, fragment Północnej Obwodnicy Miasta Płocka w układzie międzydzielnicowym, na kierunku wschód – zachód (Podolszyce – Maszewo); o funkcji ulicy głównej:</p>

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
		<p>e) szerokość pasa zieleni oddzielającego chodniki i <b>ścieżki rowerowe</b> od jezdni – 3 m,  f) po obu stronach zewnętrznych krawędzi jezdni ustala się korytarze infrastruktury technicznej o szerokości 7 m każdy, licząc od krawędzi pasa zieleni oddzielającego chodniki o <b>ścieżki rowerowe</b> od jezdni</p> <p>2) 02 KG 2/2 – ul. Ignacego Łukasiewicza (na kierunku północ – południe), o funkcji ulicy głównej, łączącej główną oś komunikacyjną miasta, mianowicie ulice Kobylińskiego, al. Stanisława Jachowicza, Piłsudskiego z nowoprojektowaną trasą 01 KG oraz 03 KZ; obsługuje dojazd do Zakładu Produkcyjnego PKN ORLEN S.A.</p> <p>e) szerokość pasa zieleni oddzielającego chodniki i <b>ścieżki rowerowe</b> od jezdni – 3 m  f) po obu stronach zewnętrznych krawędzi jezdni ustala się korytarze infrastruktury technicznej o szerokości 7 m każdy, licząc od pasa zieleni oddzielającego chodniki i <b>ścieżki rowerowe</b> od jezdni,</p> <p>3) 03 KZ 2/2, 03 KZ 1/4 - ul. Ignacego Łukasiewicza, przedłużenie ulicy 02 KG 2/2 - o funkcji ulicy zbiorczej - doprowadza ruch kołowy do bram ZP PKN ORLEN S.A.:</p> <p>e) szerokość pasa zieleni oddzielającego chodniki i <b>ścieżki rowerowe</b> od jezdni – 7m</p> <p>4) 04 KZ 1/2 - ul. Zglenickiego, droga powiatowa nr 31182, o funkcji ulicy zbiorczej, łącząca tereny gminy Stara Biała z Płockiem. Obsługuje dojazdy do pracy do Zakładu Produkcyjnego PKN ORLEN S.A. oraz przedsiębiorstw zlokalizowanych w rejonie ulicy:  d) chodniki i <b>ścieżki rowerowe</b> oddzielone od jezdni pasem zieleni,</p> <p>5) 05 KZ 1/2 - ulica nowoprojektowana o funkcji ulicy zbiorczej, łączy się poprzez skrzyżowania z ulicami 01 KG 2/2 i 03 KZ 1/4:  d) chodniki i <b>ścieżki rowerowe</b> oddzielone od jezdni pasem zieleni</p> <p>6) 06 KZ 1/2 – fragment ulicy Długiej oraz ulica nowoprojektowana będąca przedłużeniem ul. Szkolnej o funkcji ulicy zbiorczej:  d) chodniki i <b>ścieżki rowerowe</b> oddzielone od jezdni pasem zieleni,</p> <p>7) 07 KL1/2 – ulica Chemików z odcinkami nowoprojektowanymi o funkcji ulicy lokalnej  d) chodniki i <b>ścieżki rowerowe</b> oddzielone od jezdni pasem zieleni</p>

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
Uchwała RM Nr 347/XIX/2003 z dnia 30 grudnia 2003 r. - Nr 28	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego w Płocku pomiędzy ul. Kolegialną, ul. Misjonarską, ul. Tadeusza Kościuszki i Pl. Obrońców Warszawy.	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania
Uchwała RM NR 346/XIX/2003 z dnia 30 grudnia 2003 r. - Nr 29	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego osiedla Podolszyce Północ w Płocku	<p><b>§ 6.</b> Plan ustala następujące zasady obsługi komunikacyjnej: 2) dla obsługi obszaru i wchodzących w jego skład terenów określa się: c) trasy publicznych <b>ciągów spacerowo – rowerowych</b>, prowadzone w ramach terenów zieleni urządzonej.</p> <p><b>§ 13.1.</b> Na terenach oznaczonych kolejnymi symbolami od 1Uz do 7Uz ustala się: 6) w zakresie obsługi komunikacyjnej: b) w ramach terenu obowiązuje zapewnienie liczby miejsc postojowych dla pracowników i użytkowników w dostosowaniu do rodzaju usług; obowiązuje organizacja <b>parkingów dla rowerów</b>.</p> <p><b>§ 14. 1.</b> Na terenach oznaczonych kolejnymi symbolami od 1US do 6US ustala się: 5) w zakresie obsługi komunikacyjnej: b) w ramach terenu obowiązuje zapewnienie liczby miejsc postojowych w dostosowaniu do rodzaju obiektów i urządzeń terenowych, obowiązuje organizacja <b>parkingów dla rowerów</b></p> <p><b>§ 15. 2.</b> Dla wyszczególnionych poniżej terenów, oprócz ustaleń zawartych w ust. 1, wprowadza się dodatkowe ustalenia: 2) dla terenów oznaczonych symbolami: 2ZP, 3ZP ustala się: b) realizację <b>ciągu spacerowo – rowerowego</b> – fragmentu systemu ciągów wskazanych orientacyjnie na rysunku planu; 3) dla terenu oznaczonego symbolem 4ZP ustala się: d) zagospodarowanie terenu w formie: - strefy rekreacyjnej utworzonej przez: ciągi piesze, <b>ciągi spacerowo – rowerowe</b>, punkty widokowe, ścieżkę zdrowia, f) dla strefy rekreacyjnej, która ma zabezpieczać wypoczynek bierny i czynny mieszkańców ustala się: - wyznaczenie <b>ciągów</b> pieszych i <b>spacerowo – rowerowych</b>, z uwzględnieniem rzeźby terenu i innych warunków fizjograficznych: - którym mogą towarzyszyć specjalnie urządzone miejsca biwakowe wyposażone w paleniska, ławy</p>

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
		<p>i stoły, sanitariaty i ewentualnie wiaty chroniące przed deszczem; wkomponowane w taki sposób aby nie naruszały walorów krajobrazowych, - konieczność powiązania tras ciągów po obydwu stronach jaru, w tym na terenie gminy Słupno, poprzez budowę mostków lub kładek na cieku,</p> <p><b>§ 20</b> Plan ustala następujące zasady zagospodarowania ulic i ciągów pieszych: 3) Dla ulic zbiorczych oznaczonych na rysunku planu symbolem KZ ustala się: a) ul. Armii Krajowej – 3KZ1/4 – szerokość w liniach rozgraniczających 30,0m – 50,0m, jedna jezdnia czteropasowa, szerokość jezdni 14,0m; w rejonie skrzyżowania z ul. Wyszogrodzką dwie jezdnie po dwa pasy ruchu oraz <b>ścieżka rowerowa</b>;</p>
<p><i>Uchwała RM nr 348/XIX/2003 z dnia 30 grudnia 2003 r. - Nr 30</i></p>	<p>Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów położonych w dzielnicy TRZEPOWO w Płocku</p>	<p><b>§ 4.</b> Przedmiotem planu są ustalenia obejmujące: 2) linie rozgraniczające ulice, place oraz drogi publiczne wraz z urządzeniami pomocniczymi, a także tereny niezbędne do wytyczania <b>ścieżek rowerowych</b>,</p> <p><b>§ 24.</b> Ustala się parametry techniczne ulic i parkingów, o których mowa w § 6 ust.1 pkt 3, a także warunki ich zagospodarowania i zasady obsługi terenów przyległych: 1. Ulicy głównej dwujezdniowej oznaczonej na rysunku planu symbolem - 1.KG.2/2: b) warunki zagospodarowania - - chodniki i <b>ścieżki rowerowe</b> - oddzielone od jezdni pasami zieleni niskiej, o szerokości nie mniejszej niż 3,5 m, na wiaduktach usytuowane bezpośrednio przy jezdni z zastosowaniem ogrodzenia oddzielającego chodnik od jezdni lub innych urządzeń zapewniających bezpieczeństwo ruchu, - lokalizowanie ciągów infrastruktury technicznej poza pasem jezdni pod chodnikami, <b>ścieżkami rowerowymi</b> i pasami zieleni, w odległości nie większej niż 8,0 m od linii rozgraniczających ulicy, z wyjątkiem urządzeń związanych z komunikacyjną funkcją ulicy i kanalizacji deszczowej, której prowadzenie w pasach jezdnych może być dopuszczone za zgodą zarządcy ulicy (drogi), możliwość wyboru kierunku jazdy, jako druga wersja. 2. Ulic zbiorczych, a w tym: 1) ulic zbiorczych jednojezdniowych oznaczonych na rysunku planu symbolami - 2.KZ.1/4 i 3.KZ.1/4: b) warunki zagospodarowania - - chodniki i <b>ścieżki rowerowe</b> oddzielone od jezdni pasami zieleni niskiej, szerokości nie mniejszej niż 3,0 m, a na wiadukcie i pod</p>

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
		<p>wiaduktem sytuowane bezpośrednio przy jezdni z zastosowaniem urządzeń oddzielających, w wypadku jego budowy,</p> <p>2) ulic zbiorczych dwujezdniowych oznaczonych na rysunku planu symbolami - 4.KZ.2/2 i 5.KZ.2/2: b) warunki zagospodarowania - - chodniki i <b>ścieżki rowerowe</b> oddzielone od jezdni pasami zieleni niskiej, szerokości niemniejszej niż 3,0 m, na moście przekraczającym jar rzeki Brzeźnicy – usytuowane bezpośrednio przy jezdni,</p> <p>3) ulic zbiorczych jednojezdniowych oznaczonych na rysunku planu symbolami - 6.KZ.1/2 i 7.KZ.1/2: b) warunki zagospodarowania - - chodniki i <b>ścieżki rowerowe</b> oddzielone od jezdni pasami zieleni niskiej, szerokości niemniejszej niż 3,0 m, na moście przekraczającym jar rzeki Brzeźnicy – usytuowane bezpośrednio przy jezdni,</p>
<p><i>Uchwała RM Nr 383/XXI/04 z dnia 24.02.2004 r. - Nr 31</i></p>	<p>Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w rejonie ulic: Strzeleckiej, Maneżowej, Saperskiej i Powstańców w Płocku</p>	<p><b>§ 4</b> Przedmiotem planu jest:: 2) ustalenie linii rozgraniczających ulic, placów oraz tras <b>ciągów spacerowo-rowerowych</b>; <b>§ 24</b> 3. Dla ulic, o których mowa w ust. 1, 2 w zakresie zagospodarowania pasów ulicznych wyznaczonych liniami rozgraniczającymi określonymi na rysunku planu ustala się: 5) zachowanie istniejących chodników, zieleni - niekolizyjnych względem modernizowanych lub projektowanych jezdni, <b>ścieżek rowerowych</b>.</p>
<p><i>Uchwała RM Nr 436/XXII/2004 z dnia 16 marca 2004 r. - Nr 32</i></p>	<p>Zatwierdzenie miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego terenów przyległych do rzeki Rosicy od skrzyżowania z ul. Grabówka do ujścia rzeki Wisły w Płocku</p>	<p>infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania</p>

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
<p><i>Uchwała RM Nr 437/XXII/2004 z dnia 16 marca 2004 r. - Nr 33</i></p>	<p>Zatwierdzenie miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w kwartale ulic: Topolowa, Kobylińskiego, Dobrzyńska oraz Kazimierza Wielkiego w Płocku.</p>	<p><b>§ 10.</b> Plan ustala następujące zasady zagospodarowania ulic:</p> <p>1. Dla ulic głównych oznaczonych na rysunku planu symbolem KG ustala się:</p> <p>1) ul. Kobylińskiego oznaczona na rysunku planu symbolem 1KG2/2 – szerokość w liniach rozgraniczających 42,0m – 50,0m; dwujezdniowa, dwukierunkowa o 2 pasach ruchu z odpowiednimi poszerzeniami w obrębie skrzyżowań; projektowana dwukierunkowa <b>ścieżka rowerowa</b> zlokalizowana po północnej stronie;</p> <p>b) utrzymuje się istniejące parkingi wraz z wjazdami po północnej stronie ulicy na odcinku między ulicami: Curie – Skłodowskiej i Topolowej z zaleceniem ich korekty w celu uniknięcia kolizji z projektowaną <b>ścieżką rowerową</b>,</p> <p>2. Dla ulic zbiorczych oznaczonych na rysunku planu symbolem KZ ustala się:</p> <p>2) ul. Kazimierza Wielkiego oznaczona na rysunku planu symbolem 3KZ1/2 – szerokość w liniach rozgraniczających 23,0 – 32,0 m; jednojezdniowa, dwukierunkowa o 2 pasach ruchu z odpowiednimi poszerzeniami w obrębie skrzyżowań z ulicami: Dobrzyńską i Topolową; projektowane jednokierunkowe <b>ścieżki rowerowe</b> zlokalizowane po północnej i południowej stronie jezdni</p> <p>7. Dla ulic, o których mowa w ust. 1, 2, 3 i 4 w zakresie zagospodarowania pasów ulicznych wyznaczonych liniami rozgraniczającymi określonymi na rysunku planu ustala się:</p> <p>4) zachowanie istniejących chodników, zieleni - niekolizyjnych względem modernizowanych lub projektowanych jezdni, <b>ścieżek rowerowych</b>.</p>
<p><i>Uchwała RM Nr 529/XXVII/2004 z dnia 28.06.2004 r. - Nr 34</i></p>	<p>Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu „Parcele” w Płocku</p>	<p><b>§ 6. 2.</b> Następujące oznaczenia graficzne rysunku planu są obowiązującymi ustaleniami planu:</p> <p>15) <b>ścieżki rowerowe</b></p> <p><b>§ 22. 1.</b> Dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 1KG2/3 plan ustala zachowanie przebiegu istniejącej ul. Wyszogrodzkiej - południowej części ulicy głównej, dwujezdniowej, przebiegającej w ciągu drogi krajowej, międzyregionalnej nr 62, relacji Włocławek- Płock- Zakroczym.</p> <p>2. Dla ulicy, o której mowa w ust. 1, na odcinku obowiązywania planu ustala się:</p> <p>1) przebieg osi ulicy po północnej stronie istniejącej jezdni, w odległości 6 m od jej północnej krawędzi,</p> <p>2) przebieg południowej linii rozgraniczającej, na odcinku planu, w odległości 30 m od osi ulicy, o której mowa w pkt. 1,</p> <p>3. Na terenach pasa ulicznego, wyznaczonego</p>

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
		<p>liniami rozgraniczającymi, jak w ust. 2 pkt. 2, ustala się możliwość lokalizowania:</p> <p>1) urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu i jego zabezpieczeniem, <b>ścieżek rowerowych</b> i chodników dla ruchu pieszego,</p> <p><b>§ 23.</b> 5. Na terenach ulic oznaczonych na rysunku planu symbolami 2KL1/2, 3KL1/2, 4KL1/2, 8KL1/2, 17KL1/2 ustala się lokalizację <b>ścieżek rowerowych.</b></p> <p><b>§ 24.</b> 4. Na terenach ulic 33KD1/2, 55KD1/2 plan ustala lokalizację <b>ścieżki rowerowej</b></p>
<p><i>Uchwała RM Nr 530/XXVII/2004 z dnia 28.06.2004 r. - Nr 35</i></p>	<p>Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów położonych przy ul. Dobrzyńskiej i Zglenickiego w Płocku</p>	<p><b>§ 6.</b> 2. Następujące oznaczenia graficzne rysunku planu są obowiązującymi ustaleniami planu:</p> <p>11) <b>ścieżki rowerowe.</b></p> <p><b>§ 20.</b> 1. Dla terenów ciągów infrastruktury technicznej, oznaczonych na rysunku planu symbolami 12I, 26I, plan ustala jako przeznaczenie podstawowe ciągi infrastruktury technicznej.</p> <p>2. Dla terenów, o których mowa w ust. 1, plan ustala:</p> <p>1) lokalizację <b>ścieżki rowerowej,</b></p> <p><b>§ 21.</b> 4. Na terenie ulicy plan ustala lokalizację ścieżki rowerowej, zgodnie z oznaczeniem na rysunku planu</p> <p><b>§ 22.</b> 1. Dla terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami 2KZ1/2 (ul. Zglenickiego) i 3KZ1/2 plan ustala ulice zbiorcze, jednojezdniowe.</p> <p>4. Dla ulic, o których mowa w ust. 1, plan ustala lokalizację <b>ścieżek rowerowych.</b></p>
<p><i>Uchwała RM NR 531/XXVII/2004 z dnia 28.06.2004 - Nr 36</i></p>	<p>Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu zawartego pomiędzy ul. Spółdzielczą, ul. Oaza, ul. Maneżową, ul. Spółdzielczą, ul. Wyszogrodzką i Alejami Piłsudskiego w Płocku</p>	<p>infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania</p>
<p><i>Uchwała RM nr 594/XXXII/2004 z dnia 26.10.2004 r. - Nr 37</i></p>	<p>Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w rejonie ulic: Strzeleckiej, Henryka Sienkiewicza i Al. Jana Kilińskiego w Płocku</p>	<p><b>§ 21.</b> 5. Dla ulic lokalnych oznaczonych na rysunku planu symbolem KL ustala się:</p> <p>1) projektowane przedłużenie ul. Maneżowej w kierunku zachodnim oznaczone na rysunku planu symbolem 1KL1/2 - szerokość w liniach rozgraniczających 20,0 m, ulica jednojezdniowa, dwukierunkowa o 2 pasach ruchu;</p> <p>2) projektowana ulica oznaczona na rysunku planu symbolem 2KL1/2 - szerokość w liniach rozgraniczających 18-20,0 m; ulica jednojezdniowa, dwukierunkowa o 2 pasach ruchu.</p> <p>6. Dla ulic dojazdowych oznaczonych na rysunku planu symbolem KD ustala się:</p>



Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
		<p>1) ulica dojazdowa bez nazwy oznaczona na rysunku planu symbolem 3KD1/2; szerokość w liniach rozgraniczających zmienna wg rysunku planu; ulica jednojezdniowa, dwukierunkowa o 2 pasach ruchu, zakończona placem manewrowym:</p> <p>a) dla istniejącego budynku i przejazdowej wyżki samochodowej przeznaczonych do likwidacji zgodnie z oznaczeniem na rysunku planu obowiązuje zakaz ich utrwalania,</p> <p>b) w liniach rozgraniczających ulicy dopuszcza się lokalizację miejsc parkingowych,</p> <p>c) ze względu na potencjalne skażenie produktami ropopochodnymi konieczne jest przeprowadzenie badań gleby i wód podziemnych na obecność węglowodorów,</p> <p>2) ul. Ułańska oznaczona na rysunku planu symbolem 4KD1/2; szerokość w liniach rozgraniczających 15,0 m; ulica jednojezdniowa, dwukierunkowa o 2 pasach ruchu, zakończona placem manewrowym.</p> <p>7. Dla ulic, o których mowa w ust. 5 i 6 w zakresie zagospodarowania pasów ulicznych wyznaczonych liniami rozgraniczającymi określonymi na rysunku planu ustala się:</p> <p>5) zachowanie istniejących chodników, zieleni - niekolizyjnych względem modernizowanych lub projektowanych jezdni, <b>ścieżek rowerowych.</b></p>
<p><i>Uchwała RM Nr 641/XXXVI/2005 z dnia 25.01.2005 r. - Nr 38</i></p>	<p>Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego w Płocku u zbiegu ulic Osiedlowej i Kutnowskiej</p>	<p><b>§ 21.</b> 1) minimalną szerokość w liniach rozgraniczających 12,0 m z poszerzeniami i lokalnym przewężeniem wynikającymi ze stanu istniejącego,</p> <p>2) jezdnię o szerokości 7,0 m i dwóch pasach ruchu,</p> <p>3) lokalizację chodników oraz urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu i jego zabezpieczeniem.</p> <p>3. W zakresie infrastruktury technicznej plan ustala lokalizację:</p> <p>1) wodociągu,</p> <p>2) kanalizacji sanitarnej,</p> <p>3) kanalizacji deszczowej,</p> <p>4) sieci elektroenergetycznej,</p> <p>5) sieci telekomunikacyjnej.</p> <p><b>§ 22.</b> 1. Dla terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami 3KD1/2, 4KD1/2, 6KD1/2 plan ustala ulice dojazdowe.</p> <p>2. Dla ulic, o których mowa w ust. 1, ustala się:</p> <p>1) minimalną szerokość w liniach rozgraniczających 10,0 m z poszerzeniami wynikającymi ze stanu istniejącego,</p> <p>2) jezdnie o szerokości 7,0 m i dwóch pasach ruchu w ulicach 4KD1/2 i 6KD1/2 z adaptacją odcinka istniejącego w ulicy 4KD1/2,</p> <p>3) jezdnię o szerokości 5,0 m i dwóch pasach</p>

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
		<p>ruchu w ulicy 3KD1/2,</p> <p>4) lokalizację chodników oraz urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu i jego zabezpieczeniem w ulicach określonych w ust. 1,</p> <p>3. W zakresie infrastruktury technicznej plan ustala lokalizację:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) wodociągu,</li> <li>2) kanalizacji sanitarnej,</li> <li>3) kanalizacji deszczowej,</li> <li>4) sieci elektroenergetycznych niskiego napięcia,</li> <li>5) sieci telekomunikacyjnej,</li> <li>6) linii elektroenergetycznej średniego napięcia (15kV) w ulicy 3KD1/2,</li> </ol> <p><b>§ 23.</b> 1. Dla terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami 7KX, 8KX, 9KX, 10KX, 11KX, 12KX, 13KX, 14KX, 15KX, 16KX, 17KX, 18KX, 19KX, 20KX, 21KX, 22KX, 23KX plan ustala publiczne ciągi pieszo-jezdne.</p> <p>2. Dla ciągów, o których mowa w ust. 1, ustala się:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) dla ciągów oznaczonych na rysunku planu symbolami 8KX, 9KX, 10KX, 11KX, 12KX, 13KX, 14KX, 15KX, 16KX, 17KX, 19KX, 21KX, 22KX, 23KX szerokość w liniach rozgraniczających w granicach wynikających ze stanu istniejącego, zgodnie z oznaczeniami na rysunku planu,</li> <li>2) dla projektowanych ciągów oznaczonych symbolami 7KX, 18KX i 20KX, szerokość w liniach rozgraniczających 10,0 m,</li> <li>3) adaptację istniejących nawierzchni utwardzonych,</li> <li>4) nawierzchnię utwardzoną rozbieralną o minimalnej szerokości 5,0 m,</li> <li>5) plan dopuszcza nowe nawierzchnie rozbieralne w pełnym przekroju, bez wydzielenia jezdni,</li> <li>6) lokalizację urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu i jego zabezpieczeniem w ciągach określonych w ust. 1.</li> </ol> <p>3. Dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 7KX plan ustala przebudowę (skablowanie) linii elektroenergetycznej średniego napięcia 15kV.</p> <p>4. W zakresie infrastruktury technicznej plan ustala lokalizację:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) wodociągów w ciągach oznaczonych symbolami 7KX, 8KX, 9KX, 10KX, 11KX, 12KX, 13KX, 14KX, 15KX, 16KX, 17KX, 18KX, 19KX, 20KX, 21KX, 22KX, 23KX,</li> <li>2) kanalizacji sanitarnej w ciągach oznaczonych symbolami 7KX, 8KX, 9KX, 10KX, 11KX, 12KX, 13KX, 14KX, 15KX, 16KX, 17KX, 18KX, 19KX, 20KX, 21KX, 22KX, 23KX,</li> <li>3) kanalizacji deszczowej w ciągach oznaczonych symbolami 7KX, 8KX, 9KX, 10KX, 11KX, 12KX, 13KX, 14KX, 15KX, 16KX, 17KX, 18KX, 19KX,</li> </ol>

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
		20KX, 21KX, 22KX, 23KX, 4) sieci elektroenergetycznej niskiego napięcia w ciągach oznaczonych symbolami 7KX, 8KX, 9KX, 10KX, 11KX, 12KX, 13KX, 14KX, 15KX, 16KX, 17KX, 18KX, 19KX, 20KX, 21KX, 22KX, 23KX, 5) linii elektroenergetycznej średniego napięcia (15kV) w ciągu 7KX, 6) sieci telekomunikacyjnej w ciągach określonych w ust. 1. 5. Dla sieci elektroenergetycznej niskiego napięcia zlokalizowanej w ciągu oznaczonym symbolem 7KX plan ustala obowiązek zapewnienia dostawy energii dla odbiorców podłączonych do linii elektroenergetycznej przeznaczonej do likwidacji, zgodnie z zapisem § 13 ust. 11. § 24. Dla terenów, o których mowa w § 20, § 21 i § 22 i § 23 plan dopuszcza ruch <b>rowerowy</b> .
<i>Uchwała RM Nr 798/XLV/2005 z dnia 27.09.2005 r. - Nr 39</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów zawartych pomiędzy ul. Dobrzyńską, ul. Polną i jej projektowanym przedłużeniem w kierunku zachodnim oraz ul. Parowa w Płocku	<b>§ 18. 2.</b> Dla ulicy Dobrzyńskiej - ulicy głównej oznaczonej na rysunku planu symbolem 1 KG ustala się : - dopuszcza się lokalizację <b>ścieżek rowerowych</b> 5. Dla ciągów pieszo-jezdnych oznaczonych na rysunku planu symbolami od 9.KPj do 13.KPj ustala się: 4) dla ciągu pieszo-jezdnego oznaczonego na rysunku planu symbolem - 12.KPj - szerokość w liniach rozgraniczających 8 m z możliwością realizacji <b>ścieżki rowerowej</b> o szerokości 2,0 m
<i>Uchwała RM Nr 855/XLIX/2005 z dnia 13.12.2005 - Nr 40</i>	Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w Płocku pomiędzy: ul. Roztocze, ul. Podwale, ul. Powiśle oraz projektowaną ulicą wzdłuż wału przeciwpowodziowego rzeki Słupianki.	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania
<i>Uchwała RM Nr 88/VII/2007 z dnia 27.03.2007 r. - Nr 41</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego przy ul. Żyznej w Płocku	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania
<i>Uchwała RM Nr 89/VII/07 z dnia 27.03.2007r. - Nr 42</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego pomiędzy ulicami: Armii Krajowej, Sikorskiego, Armii Krajowej i Wyszogrodzką na osiedlu Podolszyce Północ w Płocku.	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania
<i>Uchwała RM Nr 90/VII/2007 z dnia 27.03.2007 r. - Nr 43</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego pomiędzy ulicami: Jana Pawła II, Wyszogrodzką, Jana Pawła II	<b>§ 14.</b> Plan ustala następujące zasady zagospodarowania terenów dróg publicznych i komunikacji pieszej: 1) dla terenów oznaczonych symbolem KDZ plan ustala:

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
	i Czwartaków na osiedlu Podolszyce Południe w Płocku	c) lokalizację chodników, <b>ścieżek rowerowych</b> oraz urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu i jego zabezpieczeniem
<i>Uchwała RM Nr 91/VII/2007 z dnia 27.03.2007 r. - Nr 44</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru ul. Wyszogrodzkiej na odcinku Centrum Handlowo-Usługowego w Płocku	<b>§ 9.</b> 1. Dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 1KDG2/3 plan ustala przeznaczenie – ulica główna, docelowo, po zrealizowaniu obwodnicy Słupna i obwodnicy północnej, możliwość obniżenia kategorii ulicy. 2. Dla terenu, o którym mowa w ust. 1 ustala się warunki i zasady zagospodarowania 6) obustronne, dwukierunkowe <b>ścieżki rowerowe</b> ,
<i>Uchwała RM Nr 347/XXIV/2008 z dnia 27.05.2008 r. - Nr 45</i>	Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w rejonie ulicy Gościńiec i rzeki Rosicy w Płocku	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania
<i>Uchwała RM Nr 354/XXV/2008 z dnia 24.06.2008 r. - Nr 46</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego w Płocku przy ulicy Ciechomickiej.	<b>§ 12.</b> Ustalenia dla poszczególnych ulic: 1KL (Ciechomicka odc. od proj.przeprawy mostowej do działki nr ew. 255) - dopuszcza się lokalizację <b>ścieżki rowerowej</b>
<i>Uchwała RM nr 391/XXVII/2008 z dnia 30 września 2008 r. - Nr 47</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego osiedla Podolszyce Południe w Płocku	<b>§ 4.</b> Przedmiotem planu jest: 2) ustalenie linii rozgraniczających ulic, placów oraz tras <b>ciągów spacerowo-rowerowych</b> ;  <b>§ 8.</b> Plan ustala następujące zasady obsługi komunikacyjnej: 1) powiązanie obszaru osiedla Podolszyce Południe z układem komunikacji drogowej miasta i regionu poprzez: ul. Wyszogrodzką – 2KG2/3 oraz nowe powiązanie projektowaną ulicą zbiorczą oznaczoną na rysunku planu symbolem 4KZ1/4; 2) dla obsługi obszaru i wchodzących w jego skład terenów określa się: c) trasy publicznych <b>ciągów spacerowo – rowerowych</b> , prowadzone w ramach terenów zieleni urządzonej.  <b>§ 16.1.</b> Na terenach oznaczonych na rysunku planu kolejnymi symbolami od 1Uz do 2Uz ustala się: 8) warunki obsługi komunikacyjnej b) w ramach terenu obowiązuje zapewnienie liczby miejsc postojowych dla pracowników i użytkowników w dostosowaniu do rodzaju usług; obowiązuje <b>organizacja parkingów dla rowerów</b> .  <b>§ 17.</b> 1. Na terenach oznaczonych na rysunku

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
		<p>planu kolejnymi symbolami od 1US do 2US ustala się:</p> <p>7) warunki obsługi komunikacyjnej:</p> <p>a) w ramach terenu obowiązuje zapewnienie liczby miejsc postojowych w dostosowaniu do rodzaju obiektów i urządzeń terenowych, obowiązuje <b>organizacja parkingów dla rowerów.</b></p> <p><b>§ 18.</b> 2. Dla wyszczególnionych poniżej terenów oprócz ustaleń zawartych w ust. 1, wprowadza się dodatkowe ustalenia:</p> <p>1) dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 1ZP dodatkowo ustala się:</p> <p>a) urządzenie ciągu pieszego z uwzględnieniem rzeźby terenu i innych warunków fizjograficznych umożliwiającego powiązanie z ciągiem spacerowo – <b>rowerowym</b> w ul. Gościniec</p> <p>2) dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 3ZP dodatkowo ustala się:</p> <p>a) urządzenie ciągu spacerowo – <b>rowerowego</b> z uwzględnieniem rzeźby terenu i innych warunków fizjograficznych cieką Małej Rosicy (rowu melioracyjnego) stanowiącego łącznik pomiędzy <b>ścieżką rowerową</b> w Al. Jana Pawła II i głównym ciągiem pieszym Podolszyce Północ – Podolszyce Południe i ciągami spacerowo – rowerowymi w ul. Gościniec;</p> <p>6) dla terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami: 7ZP, 8ZP, 9ZP, 10ZP dodatkowo ustala się</p> <p>d) zagospodarowanie terenu w formie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- strefy rekreacyjnej utworzonej przez ciągi piesze, ciągi spacerowo – rowerowe, punkty widokowe</li> <li>f) dla strefy rekreacyjnej, która ma zabezpieczyć wypoczynek bierny i czynny mieszkańców</li> </ul> <p>obowiązuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wyznaczenie ciągu pieszego wzdłuż krawędzi jaru z uwzględnieniem rzeźby terenu i innych warunków fizjograficznych w ramach terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami: 7ZP i 8ZP oraz ciągu spacerowo-rowerowego w ramach terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 9ZP</li> </ul> <p><b>§ 25.</b> 3. Dla ulic zbiorczych oznaczonych na rysunku planu symbolem KZ ustala się:</p> <p>1) Al. Jana Pawła II:</p> <p>a) 3KZ2/2 – na odcinku od skrzyżowania z ulicą oznaczoną na rysunku planu symbolem 16KD1/2 do skrzyżowania z ul. Czwartaków; szerokość w liniach rozgraniczających 50,0 m, dwie jezdnie po dwa pasy ruchu; szerokość jezdni 7,0 m, ścieżka rowerowa łącząca się ze ścieżkami prowadzonymi obustronnie wzdłuż ul. Wyszogrodzkiej</p> <p>b) 3KZ2/2 – na odcinku od skrzyżowania z ulicą</p>

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
		<p>projektowaną oznaczoną na rysunku planu symbolem 4KZ1/4 do ulicy oznaczonej na rysunku planu symbolem 7KL1/2, szerokość w liniach rozgraniczających 40,0 m, dwie jezdnie po dwa pasy ruchu, szerokość jezdni 7,0 m, ścieżka rowerowa,</p> <p>c) 3KZ1/4 (2/2) – pozostały przebieg ulicy; szerokość w liniach rozgraniczających 40,0 – 50,0 m; jedna jezdnia czteropasowa o szerokości 14,0 m; poszerzenie wlotów na skrzyżowaniach z ul. Czwartaków, dopuszcza się wymiennie dwie jezdnie po dwa pasy ruchu; ścieżka rowerowa łącząca się ze ścieżkami prowadzonymi obustronnie wzdłuż ul. Wyszogrodzkiej;</p> <p>4. Dla ulic lokalnych oznaczonych na rysunku planu symbolem KL ustala się:</p> <p>5) ul. Władysława Mazura – 10KL1/2 - szerokość w liniach rozgraniczających 20,0 m; jedna jezdnia dwupasmowa o szerokości 7,0 m; poszerzenie wlotów na skrzyżowaniu z Al. Jana Pawła II; ścieżka rowerowa na odcinku od południowej granicy obszaru objętego planem do Al. Jana Pawła II;</p>
<p>Uchwała RM Nr 567/XXXIX/2009 z dnia 25 sierpnia 2009 r. - Nr 48</p>	<p>Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego przy ulicy Witolda Zglenickiego w Płocku</p>	<p><b>§ 9.</b> Karta terenu: 1PU,2PU, 3PU, 4PU, 5PU i 6PU. IX. Ustalenia dotyczące zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji.</p> <p>5. Ustala się wskaźniki ilości <b>miejsc parkingowych dla rowerów:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) dla hurtowni, magazynów, placów składowych - min. 1/10 zatrudnionych,</li> <li>2) dla zakładów produkcyjnych - min. 1/10 zatrudnionych</li> <li>3) dla obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży poniżej 2000 m<sup>2</sup>- min. 1/50 m<sup>2</sup> powierzchni sprzedaży, nie mniej niż 2 miejsca,</li> <li>4) dla hal targowych - min. 1/50 m<sup>2</sup> powierzchni sprzedaży, nie mniej niż 2 miejsca,</li> <li>5) dla targowisk - min. 1/50 m<sup>2</sup> powierzchni sprzedaży, nie mniej niż 2 miejsca,</li> <li>6) dla instytucji finansowych, biur, urzędów - min. 1/100 m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej, nie mniej niż 2 miejsca,</li> <li>7) dla biur o małym ruchu klientów, jak projektowe, przyzakładowe - min. 1/200 m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej, nie mniej niż 2 miejsca,</li> <li>8) dla biur o dużym ruchu klientów, jak turystyczne, obsługi klientów, doradcze, agencji nieruchomości - min. 1/100 m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej,</li> <li>9) dla banków, usług pocztowych, telekomunikacyjnych, dworców pasażerskich w transporcie kolejowym, samochodowym - min. 1/100 m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej nie mniej niż 2,</li> <li>10) dla usług drobnych i rzemiosła o powierzchni</li> </ol>

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
		<p>użytkowej do 25 m<sup>2</sup> -- nie określa się,            11) dla warsztatów samochodowych - nie określa się,            12) dla obiektów oświatowych, przedszkoli, szkół podstawowych, gimnazjów i średnich - min. 5/1 salę lekcyjną tylko dla gimnazjum i liceum,            13) dla szkół wyższych i pomaturalnych - min. 1/3 studentów,            14) dla gastronomii – 1/10 miejsc konsumpcyjnych,            15) dla pozostałych obiektów – nie określa się.</p> <p><b>§ 10.</b> IX. Ustalenia dotyczące zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji.            1. Poszerzenie drogi zbiorczej, publicznej 1KDZ - ulicy Witolda Zglenickiego do szerokości w liniach rozgraniczających 25 m, ustalonej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego części terenów Zakładu Produkcyjnego PKN ORLEN S.A. w Płocku wraz z terenami przyległymi, położonych w granicach administracyjnych miasta Płocka, przyjętym Uchwałą Nr 299/XVI/03 Rady Miasta Płocka z dnia 28 października 2003 roku (Dz. Urz. Woj. Mazowieckiego z dnia 26 listopada 2003 roku, Nr 298, poz. 7871).            3. Dopuszcza się w liniach rozgraniczających drogi:            3) realizację <b>ścieżki rowerowej</b>.</p>
<p><i>Uchwała Rm Nr 569/XXXIX/2009 z dnia 25 sierpnia 2009 r. - Nr 49</i></p>	<p>Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego w rejonie ulicy Długiej w Płocku.</p>	<p><b>§ 9.</b> Karta terenu: 1PU.            IX. Ustalenia dotyczące zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji.            6. Ustala się <b>wskaźniki ilości miejsc parkingowych dla rowerów</b>:            1) dla hurtowni, magazynów, placów składowych - min. 1/10 zatrudnionych,            2) dla zakładów produkcyjnych - min. 1/10 zatrudnionych,            3) dla obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży poniżej 2000 m<sup>2</sup>- min. 1/50 m<sup>2</sup> powierzchni sprzedaży, nie mniej niż 2 miejsca,            4) dla hal targowych - min. 1/50 m<sup>2</sup> powierzchni sprzedaży, nie mniej niż 2 miejsca,            5) dla targowisk - min. 1/50 m<sup>2</sup> powierzchni sprzedaży, nie mniej niż 2 miejsca,            6) dla instytucji finansowych, biur, urzędów - min. 1/100 m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej, nie mniej niż 2 miejsca,            7) dla biur o małym ruchu klientów, jak projektowe, przyzakładowe - min. 1/200 m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej, nie mniej niż 2 miejsca,            8) dla biur o dużym ruchu klientów, jak turystyczne, obsługi klientów, doradcze, agencji nieruchomości - min. 1/100 m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej,</p>

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
		9) dla banków, usług pocztowych, telekomunikacyjnych, dworców pasażerskich w transporcie kolejowym, samochodowym - min. 1/100 m <sup>2</sup> powierzchni użytkowej nie mniej niż 2, 10) dla usług drobnych i rzemiosła o powierzchni użytkowej do 25 m <sup>2</sup> -- nie określa się, 11) dla warsztatów samochodowych - nie określa się, 12) dla obiektów oświatowych, przedszkoli, szkół podstawowych, gimnazjów i średnich - min. 5/1 salę lekcyjną tylko dla gimnazjum i liceum, 13) dla szkół wyższych i pomaturalnych - min. 1/3 studentów, 14) dla gastronomii – 1/10 miejsc konsumpcyjnych, 15) dla pozostałych obiektów – nie określa się.
<i>Uchwała RM nr 719/LI/2010 z dnia 25 maja 2010 r. Nr 50</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego w rejonie ulic: Kolejowej, Kościelnej i Dobrzykowskiej na osiedlu Radziwie w Płocku”	<i>W zakresie infrastruktury rowerowej plan określa jedynie wskaźniki w zakresie urządzania miejsc parkingowych dla rowerów – zgodnie z uchwałą RM nr 557/XXXIX/09</i>

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Miasta Płocka*

Projekt Ogólny Tras Rowerowych zaproponowany w niniejszym Programie generalnie jest zgodny z wyżej wyszczególnionymi planami zagospodarowania przestrzennego. Część z nich nie zawiera żadnych zapisów dotyczących infrastruktury rowerowej, lub wyłącznie zapisy dotyczące wymaganej infrastruktury parkingowej dla rowerów. Uznaje się, że takie plany nie mają wpływu na prowadzenie dróg dla rowerów o tyle, że z jednej strony nie nakazują budowy dróg dla rowerów w konkretnych przebiegach, z drugiej strony możliwa jest budowa dróg dla rowerów na terenach przeznaczonych pod komunikację (w pasie drogowym).

W przypadku 4 planów w Projekcie Ogólnym Tras Rowerowych zaproponowano inne rozwiązania niż zakładały plany zagospodarowania przestrzennego:

1. MPZP terenów usługowych zawartych pomiędzy ulicami Ignacego Łukasiewicza, Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego i Miodową w Płocku – nr 7:

- Plan ustala drogę dla rowerów wzdłuż ul. Miodowej na odcinku od ul. Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego do ul. Ignacego Łukasiewicza po jej północno – zachodniej stronie. Wobec niewielkiego ruchu samochodowego celowość budowy tej drogi dla rowerów wydaje się być wątpliwa.

2. MPZP osiedla Podolszyce Północ w Płocku – nr 29:

- Plan dla al. Armii Krajowej (obszar 3KZ) przewiduje jezdnię o przekroju 4 pasów ruchu oraz niezależnie drogę dla rowerów. Nie jest jasne, czy realizacja pasów dla rowerów na jezdni byłaby zgodna z planem, chyba, że ich wyznaczenie nie wymagałoby decyzji o pozwoleniu na budowę.



- Plan nie przewiduje dróg dla rowerów wzdłuż ulic 5KZ i 6KZ (połączenia od al. Armii Krajowej w kierunku Golczewa Nowego z mostem nad rzeką Rosicą, podczas gdy wydaje się celowe aby połączenie to było przystosowane także dla ruchu rowerowego w sposób bezpieczny.
- Plan nie przewiduje budowy dróg dla rowerów przez teren parku Północnego, co wydaje się celowe dla ułatwienia komunikacji rowerowej przez teren osiedla.

Ze względu na fakt, że plan nie przewiduje linii szybkiego transportu miejskiego w al. Armii Krajowej, jego nowelizacja jest wskazana. Przy tej okazji postuluje się wprowadzenie także zmian uwzględniających powyższe 3 kwestie.

### 3. MPZP osiedla Podolszyce Południowe w Płocku – nr 47:

- Plan ustala drogę dla rowerów wzdłuż południowej granicy osiedla Podolszyce Południowe od ul. Władysława Mazura do obwodnicy. W związku z rezygnacją w aktualnie przygotowywanym Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania miasta Płocka z wcześniejszych planów poprowadzenia tym śladem połączenia drogowego z przejściem wiaduktem ponad obwodnicą, prowadzenie drogi dla rowerów tą trasą wobec braku możliwości przekroczenia obwodnicy należy uznać za niecelowe i rekomenduje się odstąpienie od realizacji tego połączenia rowerowego.

- Plan ustala drogę dla rowerów na przedłużeniu Pasażu im. Ignacego Jana Paderewskiego od al. Jana Pawła II ciągiem terenów zielonych 3ZP (trasa oznaczona na rysunku Projektu Ogólnego Tras Rowerowych jako wariant 2). Wobec faktu, że w tym wariantcie trasa drogi dla rowerów przecina jar rzeki Mała Rosica, a następnie skarpe wiślaną, co oznacza trzykrotny bardzo stromy podjazd i zjazd, zaproponowano inne warianty przebiegu tej trasy:

- Wariant 1 (preferowany): wzdłuż planowanej ulicy 4KZ, która będzie przecinała jar mostem z wyłagodzeniem spadków podłużnych;
- Wariant 2: ze zjazdem jarem Małej Rosicy wzdłuż potoku – terenami 2ZL i 6ZN.

Realizacja drogi dla rowerów w wariantcie innym niż 2, wymaga zmiany w MPZP.

### 4. MPZP terenu „Parcele” w Płocku – nr 34:

Plan nie przewiduje drogi dla rowerów wzdłuż projektowanej drogi wzdłuż granicy miasta, łączącej ul. Wyszogrodzką z terenami pod skarpą z wyjątkiem krótkiego odcinka. Zamiast tego plan przewiduje drogę rowerową wzdłuż planowanej ulicy 33 KD - 55 KD, jednakże nie dochodzi ona do samej ul. Wyszogrodzkiej. W Programie zaproponowano dwa warianty przebiegu drogi dla rowerów:

- Wariant 1: przebieg drogi dla rowerów zgodnie z MPZP po zachodniej stronie ulic oznaczonych w MPZP jako 55 KD i 33 KD i dalej ulicą oznaczoną jako 4 KL i 10 KL do ul. Wyszogrodzkiej;
- Wariant 2: - wzdłuż granicy miasta po wschodniej stronie ulicy 9 KL – 10 KL.

Oba warianty wymagają korekty MPZP, wariant 1 - mniejszej.

## **Konieczność wykupu gruntów**

Trasy rowerowe planowano w taki sposób, aby w maksymalnym stopniu prowadzić je po gruntach publicznych – w pasie drogowym i po terenach zieleni miejskiej, należących do miasta, spółek miejskich, czy Skarbu Państwa. W sporadycznych przypadkach konieczne jednak będzie pozyskanie gruntów prywatnych.

**Tabela 29. Wykaz gruntów prywatnych niezbędnych do wykupienia dla realizacji Programu**

Trasa	Nr działki powierzchnia właściciel	Lokalizacja i opis
R-17	967/4 – obr. 9, 1494/5 – obr. 9 Skarbu Państwa, we władaniu PKP S.A.	Konieczność podpisania porozumienia z właścicielem na inwestycję na obcym majątku trwałym. Nie przyjęto kosztu do Programu. Alternatywnie można starać się pozyskać część sąsiedniego gruntu, w użytkowaniu wieczystym od Ligi Obrony Kraju (działka nr 854 - strzelnica).
R-24	241/1 prywatny	Grunty pod odcinek trasy pomiędzy ul. 7 czerwca 1991 r. i istniejącą drogą dla rowerów w ul. Parowej wyznaczony w MPZP. Potrzebny fragment działki.
R-32	1301/3 - obr. 1 3767 m <sup>2</sup> Prywatny 1305/3 - obr. 1 45311 m <sup>2</sup> Prywatny	Pod serpentyny nitki wschodniej trasy R-32 – podjazd pod skarpę przy końcu wiaduktu obwodnicy. Potrzebna część działek o pow. ok. 7 000 m <sup>2</sup> .
R-42	484/27 – obr. 1 2191 m <sup>2</sup> Prywatny 411/3 – obr. 1 4370 m <sup>2</sup> Prywatny	Pod drogę dla rowerów na przedłużeniu ul. Synów Pułku do ciągu pieszo-jezdnego wzdłuż obwodnicy. Potrzebna część działek o pow. ok. 400 m <sup>2</sup> .
R-43		Konieczny wykup dużej ilości gruntów w zależności od przyjętego wariantu. Nie przyjęto do Programu żadnego kosztu gruntów, ponieważ zarekomendowano budowę drogi dla rowerów wzdłuż planowanej drogi, pod której pas drogowy będą wykupione grunty w ramach inwestycji drogowej.
R-59a	23/4 - obr. 1 b.d. skarbu państwa, użytkownik wieczysty: PKN Orlen SA	Teren na północ od koryta rzeki Brzeźnicy wraz ze skarpią i terenem na skarpię, za wyjątkiem gruntu pod ul. Długą. Konieczność podpisania porozumienia z właścicielem na inwestycję na obcym majątku trwałym. Do Programu nie przyjęto kosztu, zakładając rozwiązanie bezkosztowe.
R-60	1/3 – obr. 11 Regionalny zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie	Droga na wale przeciwpowodziowym na wysokości portu rzecznego wraz ze służą do portu – konieczność porozumienia w sprawie inwestycji na obcym majątku trwałym oraz prowadzenia ruchu rowerowego przez służę. Nie przyjęto kosztu do Programu.
R-61a	855/2 – obr. 10 44360 m <sup>2</sup> Prywatny 857– obr. 10	Pod drogę dla rowerów potrzebna jest część działek o pow. ok. 3000 m <sup>2</sup> . Jednakże miasto powinno opracować optymalną, szerszą wizję zagospodarowania tych działek, być może wykupując je w całości na cele publiczne, na przykład na funkcje sportowo – rekreacyjne, albo wytyczając drogę przez te działki. Dlatego do programu nie przyjęto

	61845 m <sup>2</sup> Prywatny	kosztu wykupu działek, zakładając, że trasa rowerowa będzie wtórnym celem ich pozyskania.
R-61b	2402 – obr. 1, 2406/22 – obr. 1, 2406/24 – obr. 1 skarb państwa, użytkownik wieczysty: Cukrownia Borowiczki S.A.	Grunty wzdłuż rzeki Słupianki pomiędzy ul. Pocztową a zabudowaniami cukrowni na odcinku długości 160 m. Konieczność podpisania porozumienia z właścicielem na inwestycję na obcym majątku trwałym albo zamiany na grunty miejskie lub w ostateczności wykupu. Nie przyjęto kosztu do Programu
R-64	2472 - obr. 1 b.d. skarb państwa, użytkownik wieczysty prywatny	Pomiędzy ul. Raczkowizna i korytem Słupianki, potrzebna część działki ok. 3500 m <sup>2</sup> . Docelowo z uwagi na planowaną drogę będzie wykupiona całość.
R-64	2380/1 - obr. 1 28202 m <sup>2</sup> Prywatny	Od rzeki Słupianki do ul. Wierzbowej, potrzebna część działki o pow. ok. 800 m <sup>2</sup> w wariantcie docelowym, w wariantcie etapowym działka nie jest potrzebna, gdyż można przeprowadzić trasę rowerową ul. Cisową do ul. Sarniej.
R-67	128/1 - obr. 14 30191 m <sup>2</sup> – prywatna - PKP 129 - obr. 14 38285 m <sup>2</sup> – prywatna - PKP	Grunt pod niedokończoną linią kolejową. Konieczność podpisania porozumienia z właścicielem na inwestycję na obcym majątku trwałym.

W wykazie powyższym nie uwzględniono przypadków kiedy drogi dla rowerów będą realizowane jako część kompleksowych inwestycji drogowych. Wówczas pełen koszt budowy drogi dla rowerów, w tym pozyskanie gruntów będzie włączony do kosztu inwestycji drogowej. Koszty tych odcinków tras rowerowych nie są ujęte w Programie.

### **Uwarunkowania techniczne**

Lokalnym uwarunkowaniem Płocka jest duża liczba istniejących ulic o przekroju zdecydowanie przewymiarowanym w stosunku do istniejącego i prognozowanego w przyszłości natężenia ruchu samochodowego. Ulice takie jak ul. Fryderyka Chopina na odcinku od dworca PKP do al. marszałka Józefa Piłsudskiego, ciąg ulic: Adama Mickiewicza – Tysiąclecia – Miodowa – Prezydenta Ignacego Mościckiego, czy al. Armii Krajowej mają przekroje umożliwiające podział na 4 pasy ruchu, po 2 w każdą stronę, jednak na zasadniczej długości są one podzielone tylko na 2 pasy ruchu, po 1 w każdym kierunku. Tylko w rejonie skrzyżowań każdy kierunek dzielony jest na 2 pasy ruchu. Jednocześnie występujący na tych ulicach ruch nie uzasadnia potrzeby przekroju większego niż po jednym pasie w każdą stronę.

Fakt ten należy uznać za uwarunkowanie lokalne i dużą szansę na uzyskanie znacznej części potrzebnej infrastruktury rowerowej niskim kosztem poprzez wytyczenie pasów dla rowerów w obrębie istniejących jezdni. Proponuje się przy tym, aby skrzyżowania wzdłuż tych ulic w jak największej liczbie przebudować na małe ronda, dzięki czemu po pierwsze uzyska się zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale także usunie się potrzebę zwiększania liczby pasów dla ruchu samochodowego do dwóch w każdym kierunku na skrzyżowaniu. Ronda bowiem w przeciwieństwie do skrzyżowań z sygnalizacją świetlną nie zamyka ruchu dla danego kierunku przez dużą część cyklu, tylko umożliwia

kierowcom stopniowe włączanie się do ruchu, nie powoduje więc drastycznego ograniczenia przepustowości w stosunku do przepustowości odcinków między skrzyżowaniami, a zatem nie wymaga wyznaczania dodatkowych pasów przed skrzyżowaniem dla podniesienia tej przepustowości. Małe ronda z zasady są jednopasmowe i wloty z każdej ulicy na rondo odbywa się po jednym pasie.

Drugim istotnym uwarunkowaniem jest fakt przecięcia miasta przez drogi krajowe:

- Nr 60 - przebieg: ul. Bielska – al. Stanisława Jachowicza – al. marsz. Józefa Piłsudskiego – Wyszogrodzka – rondo Wojska Polskiego – Most Solidarności i dalej obwodnicą do granicy miasta);
- Nr 62 – przebieg: ul. Popłacińska – ul. Portowa – ul. Kolejowa – ul. Kutnowska do ronda na granicy miasta – obwodnica – Most Solidarności – rondo Wojska Polskiego – ul. Wyszogrodzka do granicy miasta), - które przenoszą bardzo wysoki ruch drogowy (najwyższe natężenie w mieście).

W przypadku ulicy Wyszogrodzkiej, al. marsz. Józefa Piłsudskiego i al. Stanisława Jachowicza występujące natężenie, jak i prędkość ruchu drogowego jednoznacznie wskazują na konieczność separacji ruchu rowerowego od samochodowego i budowę wydzielonej drogi dla rowerów poza jednią. Jednocześnie jest to główna oś miasta (średnica), która ma duże znaczenie dla komunikacji wewnątrz miasta, w tym także rowerowej.

Również ulice Bielska i Kolejowa, a także ciąg: Most im. Legionów marsz. Józefa Piłsudskiego – ul. Jana Kilińskiego, którym do 2010 r. przebiegała droga krajowa nr 60 charakteryzują się wysokim natężeniem ruchu samochodowego. Z tego względu na ulicach tych również konieczna jest fizyczna separacja. W ulicy Bielskiej po żadnej stronie jedni nie ma wystarczająco dużo miejsca dla wytyczenia dwukierunkowej drogi dla rowerów. Dlatego też należy wytyczyć drogi jednokierunkowe po obu stronach.

Kolejnym ważnym uwarunkowaniem jest fakt istnienia rzeki Wisły, potężnej, bardzo wysokiej skarpy wiślanej oraz głębokiego jaru rzeki Brzeźnicy. Wszystkie te bariery stanowią bardzo poważne utrudnienie dla ruchu rowerowego. Należy uznać za wadę systemu drogowego miasta Płocka fakt, że mimo wybudowania Mostu Solidarności ruch na Moście im. Legionów marsz. Józefa Piłsudskiego oraz na ulicy Jana Kilińskiego jest bardzo wysoki. Być może powinny zostać podjęte działania na etapie polityki transportowej miasta zniechęcające kierowców do przejazdu Mostem im. Legionów marsz. Józefa Piłsudskiego. Na pewno jak najszybciej most powinien być wyłączony z ruchu samochodów ciężarowych.