

I. SPIS TREŚCI

I.	Wstęp.....	5
a.	Podstawa formalno-prawna.....	5
b.	Cel i zakres prognozy.....	5
c.	Metodyka i wykorzystane materiały przy sporządzaniu prognozy.....	6
d.	Proponowane metody analizy skutków realizacji postanowień Programu oraz częstotliwość ich przeprowadzania	7
II.	Ogólna charakterystyka miasta	8
a.	Charakterystyka systemu transportowego miasta	9
b.	Charakterystyka stanu środowiska przyrodniczego.....	13
III.	Charakterystyka Programu oraz powiązanie z innymi dokumentami.....	20
a.	Charakterystyka Programu	20
b.	Cele Programu.....	21
i.	Cel główny Programu	21
ii.	Cele szczegółowe Programu.....	21
c.	Powiązanie Programu z innymi dokumentami.....	22
i.	Poziom europejski.....	22
ii.	Poziom krajowy.....	24
iii.	Poziom województwa.....	24
iv.	Poziom miasta.....	25
IV.	Główne cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym istotne z punktu widzenia opracowywanego Programu.....	53
V.	Prognozowany wpływ realizacji Programu na poszczególne komponenty środowiska.....	58
a.	Oddziaływanie na powierzchnię ziemi	85
b.	Oddziaływanie na stan klimatu akustycznego	86
c.	Oddziaływanie na stan jakości powietrza.....	86
d.	Oddziaływanie na jakość wód powierzchniowych i podziemnych	87
e.	Oddziaływanie na rośliny, zwierzęta i siedliska przyrodnicze	87
f.	Oddziaływanie na zdrowie i życie ludzi.....	88
g.	Oddziaływanie na klimat.....	88
h.	Oddziaływanie na zabytki.....	89



i.	Oddziaływanie na zasoby naturalne.....	89
j.	Oddziaływanie na dobra materialne	89
k.	Wpływ celów ustalonych w Programie na poszczególne komponenty środowiska	90
l.	Podsumowanie	92
VI.	Wpływ realizacji programu na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000.....	97
a.	Charakterystyka obszarów chronionych, w tym obszarów Natura 2000	97
b.	Określenie wpływu realizacji Programu na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000.....	105
VII.	Informacja o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko.....	106
VIII.	Środowiskowe szanse i problemy	106
IX.	Ocena Programu z punktu widzenia działań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko	107
X.	Streszczenie w języku niespecjalistycznym.....	108
XI.	Załączniki.....	110
XII.	Część graficzna.....	110

II. SPIS TABEL

Tabela 1	Wyniki badań jakości rzeki Wisły w mieście Płocku	14
Tabela 2	Wyniki badań jakości wód podziemnych w mieście Płocku	16
Tabela 3	Analiza miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego pod kątem zapisów dotyczących infrastruktury rowerowej.....	27
Tabela 4	Kierunki działań oraz cele średniookresowe Polityki Ekologicznej Państwa.....	54
Tabela 5	Opis tras rowerowych wraz z propozycją rozwiązań technicznych.....	58
Tabela 6	Wpływ celów ustalonych w Programie na poszczególne komponenty środowiska ..	90
Tabela 7	Analiza porównawcza oddziaływań na środowisko	92
Tabela 8	Rodzaje potencjalnych oddziaływań na środowisko.....	96
Tabela 9	Szanse i problemy Programu rozwoju dróg rowerowych na terenie miasta Płocka	106

III. SPIS ZAŁACZNIKÓW

- Uzgodnienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (znak: RDOŚ-14-WOOS-I-JD-0713-002/10) z dnia 20 stycznia 2010 roku ustalające zakres prognozy oddziaływania na środowisko
- Opinia sanitarna (znak: ZNS.711-10-1/10.MK) Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 26 lutego 2010 roku uzgadniająca zakres prognozy oddziaływania na środowisko
- Standardowy Formularz Danych dla obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły
- Standardowy Formularz Danych dla obszaru Natura 2000 Sikórz
- Standardowy Formularz Danych dla obszaru Natura 2000 Uroczyska Łąckie
- Informacja o obszarze Natura 2000 Kampinoska Dolina Wisły (www.natura2000.gdos.gov.pl)

IV. SPIS CZĘŚCI GRAFICZNEJ

1. Lokalizacja obszarów chronionych w rejonie miasta Płock

V. SŁOWNIK POJĘĆ

Prognoza – Prognoza oddziaływania na środowisko dla „Programu zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka do 2033 roku w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym”

OOŚ – ustawa z dnia 3 października 2008 roku *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz.U. 2008r. Nr 199, poz. 1227 *tekst jednolity*)

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

P+R (Park & Ride) – parkuj i jedź, system parkingów umożliwiający zmianę sposobu odbywania podróży pomiędzy zbiorowym i indywidualnym środkiem transportu.

B+R (Bike & Ride) – zestaw rower i podróżuj dalej transportem zbiorowym. System parkingów umożliwiający zmianę sposobu odbywania podróży pomiędzy zbiorowym środkiem transportu, a rowerem.

Car sharing – wspólne użytkowanie samochodu przez podróżujących na tej samej trasie

Autorzy opracowania:

Mgr inż. Anna Bytom

Mgr inż. Łukasz Ryk

Mgr inż. Łukasz Zapart

Mgr Maciej Kaczmarek

I. Wstęp

a. Podstawa formalno-prawna

Prognoza oddziaływania na środowisko sporządza się w ramach projektu „Program zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka do 2033 roku w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym” opracowywanego przez firmę WYG International Sp. z o.o. na zlecenie Urzędu Miasta Płocka – Wydział Urbanistyki i Architektury.

Podstawę formalno-prawną do sporządzenia prognozy oddziaływania na środowisko stanowią:

- ustawa z dnia 3 października 2008 roku *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz.U. 2008r. Nr 199, poz. 1227 *tekst jednolity*) – zwana dalej OOŚ,
- dyrektywa 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko,
- dyrektywa 2003/4/WE w sprawie publicznego dostępu do informacji dotyczących środowiska.

Obowiązek sporządzenia prognozy wynika bezpośrednio z art. 46 ust. 2 oraz art. 51 ustawy z 3 października 2008 roku OOŚ.

b. Cel i zakres prognozy

Celem niniejszej prognozy oddziaływania na środowisko jest identyfikacja potencjalnych oddziaływań na środowisko wynikających z realizacji „Programu zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka do 2033 roku w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym” oraz ocena wielkości ewentualnych oddziaływań na środowisko.

Zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko został określony w piśmie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie (znak: RDOŚ-14-WOOS-I-JD-0713-002/10) z dnia 20 stycznia 2010r. oraz w piśmie Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie (znak: ZNS.711-10-1/10.MK) z dnia 26 lutego 2010r.

Zakres opracowania powinien być ponadto zgodny z art. 51 ust. 2 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie*

środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2008r. Nr 199, poz. 1227 z późniejszymi zmianami).

c. Metodyka i wykorzystane materiały przy sporządzaniu prognozy

Jako metodykę opracowania Prognozy przyjęto zapisy zawarte w „*Dziale IV – Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko*” ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. 2008r. Nr 199, poz. 1227 z późniejszymi zmianami). Ustawa ta określa sposób postępowania w sprawach oceny oddziaływania na środowisko skutków realizacji polityk, strategii, planów i programów.

Dodatkowo przy opracowywaniu Prognozy posłużono się dokumentem powiązany z ww. ustawą w postaci „Zeszyt metodyczny Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska nr 1. Postępowanie administracyjne w sprawach określonych ustawą z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko”. Dokument ten opisuje m.in. procedury poszczególnych rodzajów ocen oddziaływania na środowisko, wskazuje schematy postępowania oraz wzory kluczowych dokumentów w danej dziedzinie.

Przy opracowywaniu Prognozy zastosowano metodę macierzy interakcji. Przyjęta tu macierz jest wykresem siatki, w której w wierszach wpisano uruchamiane przez realizację Programu zamierzenia (obszary wsparcia), a w kolumnach wpisano wskaźniki charakteryzujące i opisujące środowisko. Występowanie wzajemnego oddziaływania pomiędzy składnikami przeciwstawnych osi zaznaczono symbolem:

- (+) realizacja celu spowoduje pozytywne oddziaływania i skutki w zakresie analizowanego zagadnienia
- (-) realizacja celu spowoduje negatywne oddziaływania i skutki w zakresie analizowanego zagadnienia
- (0) realizacja celu nie wpływa w sposób zauważalny na analizowane zagadnienie
- (+/-) realizacja celu może spowodować zarówno pozytywne, jak i negatywne oddziaływania i skutki w zakresie analizowanego zagadnienia
- (N) brak możliwości jednoznacznego określenia spodziewanego oddziaływania i skutków – są one zależne od wyboru szczegółowych rozwiązań lub innych niemożliwych obecnie do przewidzenia i uwzględnienia w symulacji, uwarunkowań.

Następnie dokonano omówienia wszystkich ważniejszych oddziaływań i podsumowano wpływ poszczególnych celów na poszczególne elementy środowiska.

Przy sporządzaniu Prognozy wykorzystano następujące materiały:

- Strategia zrównoważonego rozwoju miasta Płocka do 2020 roku,
- Wieloletni Plan Inwestycyjny Miasta Płocka na lata 2009 – 2013,

- Studium transportowe i bezpieczeństwa transportu w mieście Płocku,
- Stan środowiska w województwie mazowieckim w 2008 roku,
- Roczna Ocena Jakości Powietrza w województwie mazowieckim za rok 2009,
- Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego miasta Płocka,
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Płocka,
- Standardowe Formularze Danych dla obszarów Natura 2000.

d. Proponowane metody analizy skutków realizacji postanowień Programu oraz częstotliwość ich przeprowadzania

Analiza skutków realizacji programu będzie możliwa dzięki stałemu monitoringowi stanu zaawansowania projektu i jego zgodności z postawionymi celami. Dzięki stałemu monitoringowi możliwa będzie weryfikacja wykonanych prac oraz modyfikowanie dalszych poczynań w celu osiągnięcia zakładanych w Programie celów. Jako jednostkę kluczową w realizacji Programu wskazuje się Prezydenta Miasta Płocka oraz Radę Miejską. Proponuje się, aby funkcję Instytucji Zarządzającej i Koordynującej realizację Programu zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych pełnił powołany przez Prezydenta Miasta na mocy Zarządzenia – Zespół Zadaniowy ds. komunikacji rowerowej (zespół pracowników Urzędu Miasta, radni, lokalni partnerzy, stowarzyszenia). Do zadań Zespołu Zadaniowego w zakresie monitoringu realizacji Programu należałoby:

- prowadzenie badań oceniających efektywność działań wynikających z Programu,
- składanie regularnych raportów Prezydentowi Miasta i Radzie Miasta z postępów w realizacji wyznaczonych celów, kierunków interwencji i działań,
- stałe przekazywanie informacji społeczności lokalnej o realizacji Programu oraz działalności Zespołu Zadaniowego,
- udzielanie rekomendacji projektom i koncepcjom przekładanym do zaopiniowania Zespołowi Zadaniowemu,
- promowanie planów, kierunków działań, projektów zgodnych z przyjętym Programem,
- wypracowanie zasad realizacji audytu rowerowego – oceny zgodności opracowywanych dokumentacji z programem rowerowym,
- współudział w aktualizowaniu programu rowerowego.

Proces monitoringu podzielny zostanie na następujące etapy:

1. Kontrola wstępna – rozpoczęcie każdego kierunku zadań i wchodzących w jego skład projektów inwestycyjnych poprzedzone będzie ustaleniem wszelkich parametrów ilościowych i jakościowych – wskaźniki określające wyniki realizowanych zadań. Przyjęte raz parametry powinny być stosowane przez cały czas realizacji Programu i projektów.

2. Monitoring sterujący – zadaniem tego rodzaju monitorowania będzie wykrycie wszelkich odchyleń, jakie mają miejsce w trakcie realizacji Programu. Dla skutecznej realizacji monitoringu sterującego powinien zostać wyłoniony zespół składający się z radnych oraz przedstawicieli administracji samorządowej, partnerów lokalnych, stowarzyszeń. Celem działania zespołu będzie ocena dotychczasowych rezultatów wdrażania Programu oraz rekomendowanie zarządowi niezbędnych działań modyfikujących.
3. Kontrola końcowa – ewaluacja efektów - ocena końcowa będzie dokonana w celu określenia na ile zakładane w Programie cele zostały osiągnięte oraz ustalenia przyczyny wszelkich odchyleń w realizacji Programu. Ewaluacja posłuży za podstawę sprawdzenia, czy planowane efekty są zgodne z założonymi normami. W trakcie ewaluacji zostanie również dokonana analiza podejmowanych działań korygujących. Wnioski z ewaluacji zostaną wykorzystane w trakcie realizacji kolejnych, podobnych projektów w przyszłości. Są one również kluczowe dla prawidłowego planowania kolejnych edycji Programu zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych

Ocena Programu prowadzona będzie na podstawie składanych raportów z prowadzonego monitoringu rzeczowego i finansowego, opisu rozbieżności, jeśli takie powstaną pomiędzy Programem a wdrożeniem zadania oraz analizą przyczyn i skutków rozbieżności. Dodatkowo raporty zawierać będą informacje na temat postępu realizacji planu finansowego w okresie sprawozdawczym oraz prognozę w tym zakresie na rok następny. Miernikami w prowadzonej ocenie będą wskaźniki produktu i rezultatu.

II. Ogólna charakterystyka miasta

Płock to miasto w centralnej Polsce w województwie mazowieckim położone nad środkową Wisłą w odległości 738 km od jej źródeł i 319 km od jej ujścia do Bałtyku. Główna część miasta położona jest na wysokim, prawym brzegu Wisły (wysokość skarpy około 50 m), lewobrzeżne osiedla Płocka to także Góry, Ciechomice i Pradolina Wisły. Płock uzyskał prawa miejskie w 1237 roku. Jest najstarszym miastem na Mazowszu i jednym z najstarszych w Polsce.

Układ przestrzenny miasta założony został na prawobrzeżnej, wysokiej skarpie rzeki Wisły i w początkowej fazie kształtował się w formie koncentrycznej wokół istniejącego zainwestowania historycznego. Na prawym dolnym tarasie dominują tereny zielone, z których większość jest nieurządzona, a duża część znajduje się w stanie naturalnym. Na górnym tarasie dominuje zabudowa mieszkaniowo-usługowa, która rozciąga się około 2 km od skarpy Wisły. Strefa ta obejmuje zwarty układ miejski (Śródmieście i otaczające je osiedla mieszkaniowe) oraz osiedla „satelitarne” i peryferyjne. Za strefą mieszkaniowo - usługową znajduje się strefa przemysłowa i tereny rolne.

Lewobrzeżna część miasta została przyłączona do Płocka w XX wieku - Radziwie w 1923 roku, a pozostałe osiedla w 1997 roku. Zagospodarowanie tych terenów związane jest z Wisłą (stocznia i port), a na pozostałych terenach dominuje funkcja mieszkalna (budownictwo głównie jednorodzinne) i rolnicza. Centralna część Płocka posiada zabudowę wielorodzinną, w tym kamieniczną. Osiedla peryferyjne posiadają zabudowę jednorodzinną o charakterze podmiejskim lub wiejskim. W Płocku brak jest ukształtowanego systemu rekreacji i wypoczynku. Jednym z nielicznych miejsc wypoczynku jest zalew Sobótka, Park Północny i ogródki działkowe.

a. Charakterystyka systemu transportowego miasta

Miasto Płock posiada „Studium transportowe i bezpieczeństwa transportu w mieście Płocku” sporządzone przez Biuro Inżynierii Transportu Pracownię Projektowe Cejrowski & Krych Sp. J. w 2008 roku. Opis systemu transportowego zamieszczony w niniejszym punkcie został zaczerpnięty z ww. dokumentacji.

Kształt sieci ulicznej w Płocku tworzą elementy układu promienisto-obwodowego oraz elementy układu rusztowego. Znacznie lepiej rozwinięta jest sieć dróg zlokalizowana po północnej stronie rzeki Wisły, co uwarunkowane jest większym zagospodarowaniem niż terenów po południowej stronie miasta. Duży wpływ na kształt i funkcjonowanie sieci mają dwa główne mosty:

- drogowo-kolejowy most im. Legionów J. Piłsudskiego,
- drogowy most im. Solidarności (oddany do użytku w 2007 roku).

Na terenie Płocka znajdują się następujące klasy drogi: G i Gp – około 41 km, Z – około 65 km, L – około 100 km. Układ dróg klasy G i Gp stanowi sieć łączącą ze sobą ważniejsze wyloty z miasta. Sieć ulic zbiorczych zapewnia powiązanie osiedli mieszkaniowych z centrum oraz rafinerią jak również z mniej ważnymi wylotami drogowymi.

Pomimo, iż Płock leży w centralnej części Polski to główne szlaki drogowe omijają miasto. Przez Płock przebiegają (krzyżują się ze sobą) dwie drogi krajowe: nr 60 relacji Łęczyca – Ostrów Mazowiecki oraz nr 62 relacji Strzelno – Siemiatycze. Drogi te łączą miasto z ważniejszymi szlakami drogowymi takimi jak droga krajowa nr 1, 2, 7 oraz 10. Jednocześnie w Płocku swój początek mają cztery drogi wojewódzkie: nr 559 do Lipna, nr 562 do Szpetal Górnych/Włocławka, 567 do skrzyżowania z DK10, nr 575 do skrzyżowania z DK50. Układ taki zapewnia dość dobry dostęp do miasta w szczególności do rafinerii.

Infrastruktura rowerowa stanowi integralną część systemu transportowego miasta. W chwili obecnej nie można mówić o sieci dróg rowerowych na terenie Płocka gdyż są to pojedyncze ścieżki rowerowe niepowiązane ze sobą. Jedynie w rejonie osiedle Łukaszewicza – osiedle Dobrzyńska oraz na osiedlu Podolszyce istnieje po kilka połączonych ze sobą dróg

rowerowych tworzących załączek przyszłej sieci. Poniżej przedstawiono wykaz ścieżek rowerowych funkcjonujących na terenie Płocka:

- 1/ sieć dróg rowerowych w Płocku, istniejących przed uchwaleniem „Programu ścieżek rowerowych miasta Płocka na lata 2003 – 2006:
 - Wzdłuż al. Jana Pawła II, odcinek od ul. Wyszogrodzkiej w kierunku ul. Władysława Mazura – długość 0,7 km;
 - Wzdłuż ul. Czwartaków do ul. Franciszka Zubrzyckiego - długość 0,75 km;
 - Wzdłuż ul. Wyszogrodzkiej na długości parkingu przy supermarkecie Auchan - długość 0,3 km;
 - Wzdłuż ul. Ignacego Łukasiewicza na odcinku od al. Floriana Kobylńskiego do ul. Miodowej – długość 0,4 km;
 - Wzdłuż ul. Ignacego Łukasiewicza na odcinku od ul. Batalionów Chłopskich do PKN ORLEN – długość 2,2 km;
 - Wzdłuż ul. Mostowej na odcinku od Pl. Gabriela Narutowicza do Mostu im. Legionów marsz. Piłsudskiego - długość 0,7 km;
 - Wzdłuż al. Armii Krajowej na odcinku od ul. Grota Roweckiego do ul. Batalionu „Parasol” – długość 1 km;
 - Wzdłuż ul. Otolińskiej na odcinku od al. Stanisława Jachowicza do ul. Fryderyka Chopina – długość 0,4 km (obecnie nie istnieje – chodnik z płyt betonowych nie oznakowany jako droga dla rowerów);
 - Wzdłuż ul. Wyszogrodzkiej na odcinku od skrzyżowania zachodniego do skrzyżowania wschodniego z al. Armii Krajowej – długość 0,7 km;
 - Wzdłuż ul. Przemysłowej na odcinku od ul. Tysiąclecia do ul. Wincentego Hipolita Gawareckiego – długość 0,4 km.
- 2/ drogi dla rowerów w realizacji przed uchwaleniem „Programu ścieżek rowerowych miasta Płocka na lata 2003 – 2006:
 - Wzdłuż ul. Portowej – długość 0,4 km (nie zrealizowano);
 - Wzdłuż ul. Żeglarskiej – długość 0,6 km (zrealizowano – obecnie dawną ul. Żeglarską obejmuje ul. Portowa);
 - Wzdłuż ul. Morelowej, na odcinku od ul. Wyszogrodzkiej do ul. Chmielnej – długość 0,7 km (nie zrealizowano);
 - Wzdłuż ul. Grabówka, na odcinku od ul. Norbertańskiej w kierunku Borowiczek – długość 1,05 km (zrealizowano, obecnie nie istnieje – brak oznakowania, brak spełnienia parametrów);
 - Wzdłuż ul. Gwardii Ludowej, na odcinku od ul. Ignacego Łukasiewicza do ul. Bielskiej – długość 1,65 km (zrealizowano);

- Wzdłuż ul. Przemysłowej, na odcinku od ul. Wincentego Hipolita Gawareckiego do ul. Gwardii Ludowej – długość 0,6 km (zrealizowano);
- Wzdłuż ul. Ignacego Łukasiewicza, na odcinku od al. Floriana Kobylińskiego do ul. Miodowej – długość 0,42 km (zrealizowano);
- Wzdłuż ul. Ignacego Łukasiewicza, na odcinku od ul. Miodowej do ul. Batalionów Chłopskich - długość 0,48 km (zrealizowano);
- Wzdłuż ul. Batalionów Chłopskich, na odcinku od ul. Ignacego Łukasiewicza do ul. Zygmunta Wolskiego – długość 0,19 km (zrealizowano – rozebrana w 2010 r. w związku z budową Hali Widowiskowej);
- Wzdłuż ul. Wyszogrodzkiej, na odcinku od parkingu przy Auchan do skrzyżowania wschodniego z al. Jana Pawła II – długość 0,45 km (zrealizowano).

Znaczna część ścieżek rowerowych posiada nawierzchnię z kostki betonowej. Jest to materiał nie nadający się do tego celu. Nawierzchnia z kostki betonowej jest nie tylko droższa od bitumicznej, mniej wygodna dla użytkowników, ale po kilku latach rozpada się.

Stan bezpieczeństwa ruchu rowerowego

Na potrzeby „Programu zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka do 2033 roku w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym” przeprowadzono analizę bezpieczeństwa ruchu rowerowego. Analizę wykonano na podstawie 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 latach 2007 ÷ 2009.

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. 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 statycznych. Niepokojącą sygnal stanowi odnotowany w 2009 r. znaczący wzrost liczby rannych, w tym ciężko rannych, w wyniku zaistniałych zdarzeń.

Najczęstsze rodzaje zdarzeń z udziałem rowerzystów to zderzenia boczne (charakterystyczne dla terenów zabudowanych) i tylne (spotykane raczej w terenach zamieszkałych). 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.

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, motocyklami.

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.

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

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.

Podsumowanie:

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 oświetlenia, elementów odblaskowych 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 ścieżki rowerowe. 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.

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. Modernizowane 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 rowerowych i odległości widoczności, a także unikać łączenia ruchu rowerowego z pieszym.

b. Charakterystyka stanu środowiska przyrodniczego

Geologia

Zgodnie z podziałem fizycznogeograficznym Polski w układzie dziesiętnym (wg Kondrackiego) miasto Płock znajduje się w obrębie następujących jednostek fizyko-geograficznych:

- makroregion Pradolina Toruńsko-Ebrswaldzka; mazoregion: Kotlina Płocka,
- makroregion Pojezierze Chełmińsko-Dobrzyńskie; mazoregion: Pojezierze Dobrzyńskie.

Podłoże gruntowe stanowią głównie osady czwartorzędowe Plejstocen i holocen), które związane są ze zlodowaceniem wiślańskim. W budowie geologicznej dominują gliny, iły, mułki zastoiskowe oraz warstwowe. Lokalnie występują piaski oraz żwiry. Dodatkowo w okolicach Wisły warstwy gruntowe stanowią osady akumulacji rzecznej (mady i namuły).

Gleby

Na terenie miasta przeważają gleby średniej i słabej jakości. Gleby żyzne są rzadkością. Na terenie miasta Płocka występują następujące rodzaje gleb:

- pyłowe i brunatne – powstałe z piasków gliniastych, glin lekkich i pyłów,
- bielcowe oraz rdzawe – powstałe z utworów piaszczystych,
- glejowe, murszowe i torfowe – wykształcone na obszarach podmokłych na podłożu mułowo-torfowym, na mułach rzecznych przy dużym udziale substancji organicznych,
- mady – powstałe na terenach dolin rzecznych.

Na terenie północnej części Płocka przeważają gliny zwałowe i piaski. Sporadycznie występują iły oraz namuły. Po południowej części Płocka, w pobliżu koryta Wisły znajdują

się głównie piaski i mady. W dalszej odległości od Wisły występują m.in. torfy, gliny zwałowe, piaski i żwiry zandrowe, mułki i piaski pylaste.

Ze względu na gęste zaludnienie i przemysłowy charakter miasta Płocka większość gleb została przekształcona antropogenicznie przez co przeważają gleby średniej i słabej jakości. Gleby żyzne są rzadkością. Stale rosnąca urbanizacja miasta oraz rozwój przemysłu, a także budowa nowych tras drogowych prowadzi do zmian właściwości fizykochemicznych oraz degradacji pokrywy glebowej.

Wody powierzchniowe

Miasto Płock położone jest w dorzeczu dolnej Wisły, która dzieli miasto na dwie części: północną i południową. Na prawym brzegu Wisły zlokalizowany jest zbiornik wodny – Zalew Sobótka, który pełni funkcję rekreacyjną. Powstał on z rozlewiska Wisły i oddzielony jest od koryta rzeki wałem przeciwpowodziowym, po którym przebiega droga. Zasilany jest głównie wodą przesiąkająca z Wisły.

Północna część miasta stanowi zlewnię czterech małych rzek będących jednocześnie prawymi dopływami Wisły: Brzeźnica, Rosica, Słupianka, Wierzbica. Rzeki te charakteryzują się niskim poziomami przepływu wód i dużej zmienności sezonowej.

Południowa część miasta należy natomiast do zlewni Przyszecza Wisły. W skład zlewni wchodzi niewielkie ciek i urządzenia wodne w postaci kanałów i rowów melioracyjnych, które uchodzą bezpośrednio do Wisły.

W zakresie monitoringu wód powierzchniowych prowadzonego przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Warszawie wykonywane są badania w punkcie pomiarowym zlokalizowanym w 307,4 km rzeki Wisły. Najdokładniejsze badania przeprowadzone zostały w 2007 roku gdzie wykonano monitoring diagnostyczny oraz jakość wody z punktu widzenia środowiska życia ryb w warunkach naturalnych. W 2008 oraz 2009 roku WIOŚ w Warszawie przedstawił wyniki badań wykonanych w omawianym punkcie pomiarowym jedynie z punktu widzenia jakości wody wykorzystywanej do zaopatrzenia ludności w wodę. Wszystkie wyniki przytoczono w tabeli poniżej.

Tabela 1 Wyniki badań jakości rzeki Wisły w mieście Płocku

Rzeka	Punkt pomiarowy	km rzeki	Klasa jakości wód	Nazwa wskaźnika	Jednostka	Stężenie		
						średnio roczne	max	min
ROK – 2007								
Jakość wód będących środowiskiem życia ryb w warunkach naturalnych								
Wisła	Płock	307,4	V	Barwa	mg Pt/l	35	40	25
				BZT5	mg O ₂ /l	3,75	7	2
				ChZt-Cr	mg O ₂ /l	37,88	46,3	23,36
				Azot	mg N/l	1,31	2,22	0,1
				Kjeldaha	mg Hg/l	0,00085	0,0027	0,00016

				Rtęć	mg /l	0,0135	0,041	0,005
				Fenole lotne	mg Se/l	0,037	0,068	0,01
				Selen	µg/l	59,5	125,5	4,27
				Chlorofil „a”	n/100ml	81041	240000	2300
				Lb b. coli fek.	n/100ml	118850	240000	6200
				Og. lb. b. coli				
Jakość wód będących środowiskiem życia ryb w warunkach naturalnych								
Wisła	Płock	307,4	non	Azotyny	mg NO ₂ /l	0,047	0,079	0,023
				Fosfor ogólny	mg PO ₄ /l	0,48	0,31	0,079
				Chlor całkow.	mg HOCl/l	0,022	0,022	0,022
				poz.				
ROK – 2008								
Jakość wód płynących wykorzystywanych do zaopatrzenia ludności w wodę								
Wisła	Płock	307,4		ChZt-Cr	mgO ₂ /l	28,6	47,4	14,7
				Lb b. coli fek.	n/100ml	69583	240000	2400
				Og. lb. b. coli	n/100ml	13833	24000	2400
ROK – 2009								
Jakość wód płynących wykorzystywanych do zaopatrzenia ludności w wodę								
Wisła	Płock	307,4		ChZt-Cr	mgO ₂ /l	33,7	60,6	17,1
				selen	mgSe/l	0,022	0,022	0,022

Wody podziemne

Według podziału regionalnego zwykłych wód podziemnych Polski (B. Paczyński) rozpatrywany obszar miasta zlokalizowany jest w obrębie regionu mazowieckiego, który charakteryzuje się występowaniem wielopiętrowego porowego systemu kenozoicznego i niżej położonego systemu szczelinowego. Miasto rozdzielone jest na dwie części:

- północną – należącą do rejonu mazowiecko – kujawskiego,
- południową należącą do rejonu chełmińsko – dobrzyńskiego.

W obrębie miasta wydzielono dwa obszary Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP):

- w utworach czwartorzędowych *GZWP nr 220 Pradolina Środkowej Wisły*. Szacunkowe zasoby dyspozycyjne zbiornika wynoszą około 300 tys. m³/dobę³. Występowanie zbiornika na płytszych głębokościach w czwartorzędowej pradolinnej formacji rzutuje na zdecydowanie gorsze warunki izolacji tych wód od powierzchni. Południowo-wschodnia część zbiornika z wyjątkiem obszarów położonych w dolinie Wisły jest dobrze izolowana od powierzchni terenu. Warstwa wodonośna występuje tu pod nakładem glin piaszczystych o miąższości powyżej 20 m, zwierciadło wody ma charakter napięty. Natomiast wody podziemne związane z doliną Wisły są silnie zagrożone. Warstwa wodonośna jest nie izolowana, a zwierciadło swobodne.

- w utworach trzeciorzędowych *GZWP nr 215 - Subniecka Warszawska*. Posiada średnią głębokość ujęć czerpiących wodę na poziomie około 160 m. Szacunkowe zasoby dyspozycyjne zbiornika wnoszą około 250 tys. m³/d. Znaczna głębokość zbiornika decyduje o jego stosunkowo dobrej izolacji od powierzchni. Wody zbiornika należą do klasy najwyższej oraz wysokiej jakości. W granicach miasta Płock nie zidentyfikowano obszarów ochronnych typu ONO (obszar najwyższej ochrony) i OWO (obszar wysokiej ochrony).

Na terenie miasta wyróżniono trzy piętra wodonośne: czwartorzędowe, trzeciorzędowe i kredowe. Wody czwartorzędowe występują na głębokości od kilku do kilkunastu metrów w dolinie Wisły i jej dopływów: Słupianki i Skrwy oraz innych mniejszych cieków do ok. 60-100 m, przeważnie w strukturach kopalnych strefy wysoczyznowej. Wody neogeńskie są obecne na głębokości 40-70 m w okolicy Płocka-Radziwia do 140-160 m na Wysoczyźnie Płockiej. Wody paleogeńsko-kredowe w piaskach, piaskowcach, marglach i wapieniach, występujących na głębokościach od 100 m w dolinie Wisły do 180-220 m strefie wysoczyznowej i rejonie osiedla Borowiczki.

W zakresie monitoringu wód podziemnych prowadzonego przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Warszawie wykonywane są na terenie Płocka badania w 2 otworach kontrolno-pomiarowych. Ocenę jakości wód podziemnych przedstawiono w tabeli poniżej na podstawie danych opublikowanych przez WIOŚ w Warszawie. Badania dla obydwóch otworów występujących na terenie Płocka przeprowadzono w 2007 roku. W 2008 roku nie wykonano badań, a 2009 roku przeprowadzono badania dla otworu nr 1856.

Tabela 2 Wyniki badań jakości wód podziemnych w mieście Płocku

Nr otworu	Miejsce	Stratygrafia	Klasa	Przekroczone normy MZ*	Przekroczone normy MS**
ROK 2007					
918	Płock - Borowiczki	czwartorzęd	IV	Amoniak Żelazo	—
1856	Płock - Radziwie	czwartorzęd	II	—	—
ROK 2009					
1856	Płock - Radziwie	czwartorzęd	V	Mangan Azotany Azotyny Azot azotanowy	Azotany

* - wg rozporządzenia Ministra Zdrowia – DZ.U. Nr 61 z 2007 r. poz. 417

** - wg rozporządzenia Ministra Środowiska – DZ.U. Nr 143 z 2008 r. poz. 896

Jak wykazują wyniki monitoringu zamieszczone w tabeli powyżej, w przeciągu dwóch lat zanotowano znaczne pogorszenie jakości wód w otworze 1856 z klasy II (wody dobrej

jakości) do klasy V (wody złej jakości). Natomiast w otworze 918 jakość wód w 2007 roku osiągnęła klasę IV (wody niezadowolającej jakości).

Stan klimatu akustycznego

Stan środowiska akustycznego na terenie miasta Płock jest w głównej mierze kształtowany przez hałas komunikacyjny, a w szczególności przez hałas drogowy (drogi krajowe nr 60 i 62 przebiegają przez środek miasta).

W roku 2009 WIOŚ w Warszawie opublikował na stronie internetowej (http://wios.warszawa.pl/ftp/dokumenty/zalaczniki/1Halas_w_2009.pdf) wyniki z monitoringu hałasu komunikacyjnego, w których wykazał pomiarowo, że hałas emitowany z drogi nr 60 powoduje znaczne przekroczenia poziomów dźwięku na najbliższych terenach wymagających ochrony akustycznej. Nie jest to jednak żadnym większym zaskoczeniem, gdyż należy się spodziewać, że w większości miejscowości w Polsce, przez które odbywa się ruch tranzytowy, występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu.

Innym zjawiskiem powodującym pogarszanie się klimatu akustycznego jest zwiększanie się liczby obiektów o charakterze usługowym i handlowym, które to obiekty lokalizowane są w pobliżu zabudowy mieszkaniowej. Stwarzają one w ten sposób wysoką (aczkolwiek lokalną) uciążliwość akustyczną dla mieszkańców.

Jednym z największych źródeł emisji hałasu przemysłowego w północnym rejonie miasta Płock są instalacje zlokalizowane na terenie Zakładu Produkcyjnego Polskiego Koncernu Naftowego ORLEN S.A. natomiast po północno-wschodniej stronie miasta hałas pochodzenia przemysłowego jest kształtowany m.in. przez „CNH Polska Sp. z o.o.”.

Mając na uwadze całościowy pogląd na stan klimatu akustycznego w mieście Płock, należy również wspomnieć o hałasie lotniczym, który jest powodowany startami i przelotami statków powietrznych. Źródłem takiego rodzaju hałasu jest lotnisko AZM Płock, zlokalizowane w północno-wschodnim rejonie miasta.

Stan jakości powietrza atmosferycznego

Główne źródło zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego na terenie Płocka stanowi emisja pochodząca z: źródeł energetycznego spalania paliw (dla zakładów przemysłowych oraz kotłowni indywidualnych), działalności przemysłowej oraz transportu drogowego. Jako największe źródło emisji przemysłowej należy wskazać Zakład Produkcyjny Polskiego Koncernu Naftowego ORLEN S.A. Natomiast emisja z transportu samochodowego generowana jest głównie poprzez drogi krajowe (DK60 oraz DK62) i drogi wojewódzkie (DW559, DW562, DW567, DW575).

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 6 marca 2008 roku *w sprawie stref, w których dokonuje się oceny jakości powietrza*, wyznaczone zostały m.in. strefy dla oceny jakości powietrza pod kątem zawartości dwutlenku siarki, dwutlenku azotu, tlenków azotu, tlenku węgla i benzenu, pyłu zawieszonego PM10 oraz zawartego w tym pyłu ołowiu,

arsenu, kadmu, niklu i benzo(a)piranu. Zgodnie z powyższym podziałem rozpatrywany obszar zlokalizowany jest w strefie Miasto Płock (kod: PL.14.03.m.01).

W marcu 2010 roku, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Warszawie przedstawił „Roczną ocenę jakości powietrza w województwie mazowieckim za rok 2009”. Opracowanie sporządzona na podstawie wyników pomiarów powietrza w stacjach pomiarowych eksploatowanych w 2009 roku na terenie województwa mazowieckiego.

Ocena jakości powietrza za rok 2009 przeprowadzono w oparciu o następującą klasyfikację:

- klasa strefy A – poziom substancji nie przekracza poziomu dopuszczalnego, poziomu docelowego oraz poziomów celów długoterminowych,
- klasa strefy B – stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne lecz nie przekraczają poziomów dopuszczalnych powiększonych o margines tolerancji,
- klasa strefy C – stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne powiększone o margines tolerancji, w przypadku gdy margines tolerancji nie jest określony – poziomy dopuszczalne, poziomy docelowe, poziomy celów długoterminowych.

Klasyfikacja przeprowadzana została dla każdego zanieczyszczenia oddzielnie na podstawie najwyższych występujących w strefie stężeń. Końcowym wynikiem oceny jest określenie klasy dla strefy ze względu na ochronę zdrowia. Dla strefy Miasto Płock nie przeprowadza się klasyfikacji ze względu na ochronę roślin.

Dla zanieczyszczeń gazowych objętych programem badań tj. dwutlenek siarki, dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzen i ołów na terenie miasta Płock w roku 2009 zanotowano niskie wartości stężeń. Nie stwierdzono przekroczeń obowiązujących dla tych substancji wartości kryterialnych w powietrzu. Pozwoliło to na zakwalifikowanie omawianej strefy pod względem zanieczyszczenia powietrza tymi substancjami do klasy A.

W przypadku pyłu zawieszonego PM₁₀ zanotowano przekroczenia standardów emisyjnych dla rozpatrywanej strefy, którą zaliczono do klasy C. Działaniem związanym z powyższą klasyfikacją jest obowiązek opracowania dla miasta Płocka naprawczego Programu Ochrony Powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM₁₀. Dla metali zawartych w pyłe PM₁₀ (arsen, kadm, nikiel, ołów) wartości odniesienia zostały dotrzymane.

Klimat

Klimat rejonu Płocka charakteryzuje się następującymi parametrami:

- średnia dobową temperaturą - ok. -2,0 °C w styczniu i 18,50 °C w lipcu,
- średnia najwyższa roczna temperatura – ok. 12,0 °C,
- średnia najniższa roczna temperatura – ok. 4,0 °C,
- długość zimy - 89-95 dni,
- długość lata - 86-89 dni,

— liczba dni z pokrywą śnieżną - ok. 60 dni.

Według rejonizacji rolniczo-klimatycznej Polski, obszar Płocka leży w zasięgu dzielnicy środkowej, która charakteryzuje się niskimi opadami (w skali wielolecia kształtuje się poniżej 500 mm rocznie). W rejonie Płocka opady wynoszą ok. 500 mm rocznie. Najobfitsze opady notowane są w lipcu, najmniej opadów występuje od stycznia do kwietnia i w październiku. Przeważającym kierunkiem wiatrów jest kierunek zachodni, latem wzrasta udział wiatrów północno-zachodnich, zimą południowo-zachodnich.

Na obszarach miasta występują stany inwersyjne temperatury powietrza na poziomie poniżej 200 m n.p.t. To niekorzystne zjawisko utrudnia rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń powietrza z niskich źródeł.

Walory przyrodnicze

Płock jest miastem silnie zurbanizowanym i uprzemysłowionym. Antropogeniczna presja znajduje odzwierciedlenie w niewielkiej ilości form ochrony przyrody znajdujących się w jego granicach. Poza terenami chronionymi na mocy ustawy o ochronie przyrody, w których skoncentrowane są najcenniejsze elementy środowiska przyrodniczego, w Płocku występuje niewiele terenów o naturalnym, nieprzekształconym charakterze.

Spośród form ochrony przyrody występujących w Płocku do najważniejszych należy zaliczyć obszary Natura 2000. Przez część terenów miasta biegną bowiem granice Doliny Śródkowej Wisły (PLB 140004) stanowiącej Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków oraz Kampinoskiej Doliny Wisły (PLH 140029) stanowiącej Specjalny Obszar Ochrony Siedliskowej. Istotne z punktu widzenia ochrony bioróżnorodności Płocka, a także jego walorów estetycznych i rekreacyjnych są zespoły przyrodniczo krajobrazowe (jar rzeki Brzeźnicy i jar rzeki Rosicy). W Płocku znajduje się także 9 pomników przyrody ożywionej oraz jeden pomnik przyrody nieożywionej. Charakterystykę tych i innych obszarów chronionych usytuowanych na obszarze Płocka przedstawiono w odrębnym rozdziale.

Tereny zieleni w Płocku, poza obszarami objętymi ochroną prawną skoncentrowane są głównie w formie parków i zieleńców. Na terenie Płocka istnieje kilka terenów zieleni, które traktowane są jako parki, mimo że nie posiadają wymaganej powierzchni dla tego typu obiektów. Są to obszary położone na Skarpie Płockiej (o łącznej powierzchni 33,40 ha): Park Broniewskiego, Park Tummy, Park Żupy Solne, Park Zduny i Park Mariawicki. Ponadto, wymienia się promenady, aleje i bulwar. Zieleńce to tereny zieleni o powierzchni poniżej 2 ha, które przystosowane są do wypoczynku (np. posiadają alejki z ławkami, place zabaw itp.). Powierzchnia zieleńców i placów na terenie Płocka wynosi 12,96 ha. Do takich zieleńców w Płocku zaliczyć można m.in. Pasaż Roguckiego, Aleję Spacerową, Pasaż Karadzica¹.

¹ Program Ochrony Środowiska dla Miasta Płocka na lata 2004 - 2015.

III. Charakterystyka Programu oraz powiązanie z innymi dokumentami

a. Charakterystyka Programu

Na treść dokumentu przedłożonego do oceny składa się 9 głównych zagadnień:

1. Raport ewaluacyjny

W punkcie tym sporządzono ewaluację „Programu ścieżek rowerowych miasta Płocka na lata 2003-2006” przyjętego Uchwałą Nr 1166/LVI/02 Rady Miasta Płocka z dnia 24 września 2002 roku, której głównym celem jest zbadanie wartości oraz cech przytoczonego Programu. Przeprowadzono m.in.:

- weryfikację założeń Programu
- ocenę stopnia wdrożenia zakresu działań realizacyjnych, przewidzianych w Programie
- 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”

2. Diagnoza sytuacji społeczno-gospodarczej

W punkcie tym przeprowadzono:

- analizę podstawowych danych społeczno – gospodarczych miasta Płocka,
- analizę infrastruktury rowerowej ze wskazaniem typowych i powszechnych błędów dla istniejących dróg rowerowych,
- analizę ruchu rowerowego opartą na pomiarach: całodobowych oraz pomiarach sieciowych przeprowadzonych w czerwcu 2010 roku na terenie miasta Płocka,
- prognozę ruchu rowerowego w mieście Płock dla okresu czasu od 2010 do 2035 roku,
- analizę wyników badań ankietowych dotyczących zachowań, preferencji i oceny infrastruktury rowerowej w Płocku przeprowadzonych na reprezentatywnej próbie mieszkańców zainteresowanych komunikacją rowerową,
- analizę bezpieczeństwa ruchu rowerowego na podstawie danych z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji,
- analizę kluczowych problemów związanych z infrastrukturą rowerową na terenie miasta,
- analizę planistyczną pod kątem zapisów dotyczących infrastruktury rowerowej w obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

3. Określenie celów Programu

W punkcie tym wskazano cel główny programu oraz cele szczegółowe. Szczegóły zostały przedstawione w punkcie 3.2 Prognozy.

4. Priorytety i kierunki interwencji

W punkcie tym wskazano 3 priorytety wraz w przyporządkowanymi do nich kierunkami działań:

- Priorytet I – Budowa struktur organizacyjnych Programu,
- Priorytet II – Zarządzanie realizacją Programu,

- Priorytet III – Działania edukacyjno-informacyjne na rzecz upowszechnienia ruchu rowerowego.
- 5. Projektowanie systemu dróg rowerowych na terenie Płocka
W punkcie tym zawarto:
 - analizę techniczną sieci dróg rowerowych z rozwinięciem zagadnień dotyczących metodologii planowania i projektowania (m.in. program pięciu wymogów CROW) oraz przeglądu dobrych praktyk,
 - charakterystykę, podział i opis sieci dróg rowerowych,
 - opis infrastruktury towarzyszącej.
- 6. Sposoby monitoringu i oceny Programu
 - systemy monitorowania i stymulowania realizacji Programu oraz określenie osób odpowiedzialnych za realizację tych celów,
 - określenie faz w procesie monitorowania realizacji Programu,
 - sposoby oceny realizacji Programu
- 7. Zasady finansowania Programu wraz z określeniem możliwości pozyskania środków pozabudżetowych.
- 8. Zasady realizacji Programu
- 9. Sposoby promocji Programu

b. Cele Programu

i. Cel główny Programu

W wyniku przeprowadzenia stanu diagnozy komunikacji rowerowej oraz jej infrastruktury na obszarze miasta Płock, określono cel główny Programu jako:

„Wzrost atrakcyjności komunikacyjnej i turystyczno-rekreacyjnej miasta Płocka poprzez budowę sieci dróg dla rowerów”

ii. Cele szczegółowe Programu

Urzeczywistnienie celu głównego wymagać będzie realizacji celów szczegółowych, stanowiących równocześnie główne zadania polityki przestrzennej, które mają doprowadzić do sprawnego i bezpiecznego funkcjonowania transportu przy minimalizacji uciążliwości dla środowiska naturalnego i otoczenia społeczno-gospodarczego.

Cele szczegółowe Programu:

- Tworzenie warunków dla zwiększenia roli ruchu rowerowego w podróżach mieszkańców.
- Zapewnienie rozwoju infrastruktury rowerowej, w tym systemu roweru miejskiego w ramach zadań osobnych, jak również przy budowie, modernizacji i remontach sieci drogowej.
- 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.
- Stworzenie dogodnych powiązań z krajowym, ponadlokalnym i lokalnym systemem połączeń dróg rowerowych.
- Integracja systemu dróg rowerowych z innymi podsystemami ruchu transportowego i komunikacyjnego na terenie miasta.
- Stworzenie ram instytucjonalnych umożliwiających prawidłowy rozwój systemu rowerowego, w tym uchwalenie Standardów projektowych i wykonawczych infrastruktury rowerowej, powołanie Zespołu Zadaniowego ds. rowerów 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.
- Rozwinięta i ogólnodostępna baza sportowo – rekreacyjna (rekreacyjne ścieżki rowerowe).

c. Powiązanie Programu z innymi dokumentami**i. Poziom europejski****Zielona Księga – „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”.**

Dokument stworzony w 2007 roku skupia się głównie na problemach transportowych miast wprowadzając nowe spojrzenie na mobilność.

Nowe podejście do mobilności w mieście oznacza optymalizację wykorzystania różnorodnych środków transportu i tworzenie współmodalności pomiędzy różnymi rodzajami transportu zbiorowego (pociąg, tramwaj, metro, autobus, taksówka) oraz różnymi rodzajami transportu indywidualnego (samochód, motocykl, rower, chodzenie pieszko). Obejmuje ono także realizację wspólnych celów w zakresie dobrobytu gospodarczego, zarządzania popytem na transport, w celu zapewnienia mobilności, odpowiedniego poziomu życia i ochrony środowiska. Ponadto wiąże się z pogodzeniem interesów związanych

z transportem towarów i transportem osób bez względu na rodzaj używanego środka transportu.

Zaleca upłynnienie ruchu w miastach poprzez:

- **rozwój i propagowanie alternatywnych do samochodu środków transportu,**
- optymalizację korzystania z samochodu poprzez np.: car-sharing, ograniczanie parkowania w centrach miast, system P+R a w ostateczności poprzez nowe inwestycje,
- stosowanie nowoczesnych systemów logistycznych w dostawach towarów.

W celu poprawy warunków środowiskowych w miastach zaleca się:

- stosowanie nowocześniejszego mniej obciążającego środowisko taboru,
- promowanie bardziej ekologicznego stylu jazdy,
- stosowanie ograniczeń dla ruchu samochodowego np. opłaty za wjazd do centrum.

Zaleca się lepsze wykorzystanie infrastruktury transportowej poprzez bardziej inteligentne systemy transportu w szczególności:

- inteligentne systemy poboru opłat,
- dostarczenie podróżnym dokładniejszej i pełnej informacji o możliwościach realizacji podróży.

Zaleca się poprawę dostępności komunikacji zbiorowej poprzez:

- zwiększenie jakości usług komunikacji zbiorowej,
- przystosowanie komunikacji zbiorowej dla osób niepełnosprawnych,
- tworzenie ram prawnych,
- stosowanie innowacyjnych rozwiązań np. transport tramwajowy, plany mobilności, szkolenia pracowników w transporcie zbiorowym.

Zaleca się poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w miastach poprzez:

- propagowanie bezpiecznych zachowań na drodze,
- **budowa bezpieczniejszej infrastruktury (chodniki, ścieżki rowerowe),**
- wprowadzanie bezpieczniejszych pojazdów.

Szereg zapisów Zielonej Księgi wykorzystano w koncepcji zrównoważonego programu rozwoju systemu transportowego w Płocku.

Biała Księga – „Europejska polityka transportowa na rok 2010r. : czas na decyzje”

Mimo, iż horyzont czasowy na jaki napisano ten dokument niedługo się skończy, to jego zapisy są nadal bardzo aktualne. Dokument składa się z czterech części omawiających cztery problemy transportowe:

- zrównoważenie gałęzi transportu,

- usunięcie wąskich gardeł,
- umiejscowienie użytkowników w sercu polityki transportowej,
- opanowanie globalizacji transportu.

ii. Poziom krajowy

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025

Jako podstawowy cel polityki transportowej przyjmuje się zdecydowaną poprawę jakości systemu transportowego i jego rozbudowę zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Cele szczegółowe:

1. Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki.
2. Wspieranie konkurencyjności gospodarki polskiej jako kluczowy instrument rozwoju gospodarczego.
3. Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego.
4. Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym.
5. Poprawa bezpieczeństwa prowadząca do radykalnej redukcji liczby wypadków i ograniczenia ich skutków (zabici, ranni) oraz – w rozumieniu społecznym – do poprawy bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu i ochrony ładunków.
6. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia.

iii. Poziom województwa

W **Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020** wskazano *cel pośredni* - *Rozwój społeczeństwa obywatelskiego oraz kształtowanie wizerunku regionu*.

Kierunki działań:

1. Promocja i zwiększanie atrakcyjności turystycznej i rekreacyjnej regionu w oparciu o walory środowiska przyrodniczego i dziedzictwa kulturowego
W tym celu podjęte będą m.in. następujące działania:
 - rozwój sieci szlaków turystycznych w obrębie województwa mazowieckiego, w tym sieci dróg o znaczeniu turystycznym, szlaków i ścieżek rowerowych oraz włączenie ich do sieci w sąsiednich województwach;
2. Współpraca międzyregionalna i międzynarodowa
W tym celu podjęte będą m.in. następujące działania:
 - wspieranie realizacji inicjatywy turystyczno-rekreacyjnej „Zielony Szlak Rowerowy Mazowsza” w ramach Europejskich szlaków rowerowych EuroVelo i Greenways;

Do najważniejszych problemów w dziedzinie turystyki zaliczono zbyt małą ilość szlaków i ścieżek rowerowych na terenie województwa w kontekście coraz większego zainteresowania turystyką rowerową.

iv. Poziom miasta

Wieloletni Plan Inwestycyjny Miasta Płocka na lata 2009-2013 zakłada m.in.:

- dalszą budowę obwodnicy północnej
- budowę obwodnicy północno- zachodniej,
- projekt linii tramwajowej,
- budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z linią kolejową w ciągu ulicy Piłsudskiego,
- przebudowę dróg wraz z brakującą infrastrukturą,
- modernizację, przebudowy i budowy szeregu ulic o funkcji lokalnej lub dojazdowej,
- **budowę ścieżek rowerowych,**
- rozbudowę i zagospodarowanie Płockiego Nabrzeża Wiślanego na cele turystyczno – rekreacyjne.

Strategia zrównoważonego rozwoju miasta Płocka do 2020 roku.

Podniesiona sprawność i jakość systemu komunikacyjnego w mieście:

- Budowa linii tramwajowej wraz z infrastrukturą
- Budowa obwodnic Miasta
- Rozbudowa skrzyżowań
- Dostosowanie taboru komunikacji miejskiej do potrzeb mieszkańców
- Polepszenie istniejącej infrastruktury komunikacyjnej
- Przygotowanie studium wykonalności dla trzeciej przeprawy mostowej
- Poprawa dostępności komunikacyjnej instytucji miejskich
- Likwidacja barier komunikacyjnych dla osób niepełnosprawnych
- Zmniejszenie hałasu komunikacyjnego
- Optymalizowanie organizacji ruchu, w szczególności wyprowadzenie ciężkiego transportu drogowego z Miasta
- Zazielenienie ciągów komunikacyjnych
- Poprawa nawierzchni ulic
- Wprowadzenie stref ograniczonego ruchu
- **Rozwijanie transportu ekologicznego**
- Wprowadzenie bezkolizyjnego układu komunikacyjnego kolejowego i samochodowego
- **Realizacja systemu ścieżek rowerowych**
- Utworzenie inteligentnego systemu zarządzania ruchem w mieście
- Budowa przejść dla pieszych w innych poziomach niż ulica
- Budowa nowych miejsc parkingowych (w tym parkingów wielopoziomowych oraz parkingów obsługi ruchu zewnętrznego)



Połączony system komunikacyjny wewnętrzny z zewnętrznym:

- Zabieganie o podniesienie kategorii dróg krajowych (w pierwszej kolejności trasa nr 62 do Warszawy)
- Modernizacja linii kolejowej
- Program połączeń komunikacji wewnętrznej i zewnętrznej

Przeanalizowano również zapisy wszystkich obowiązujących **miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego miasta Płocka** pod kątem zawartych w nich zapisów dotyczących infrastruktury rowerowej. Wyniki przeglądu planów zestawiono w tabeli poniżej:

Tabela 3 Analiza miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego pod kątem zapisów dotyczących infrastruktury rowerowej

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	§2. Ustala się przeznaczenia terenów o różnym sposobie użytkowania – funkcji podstawowej wg rysunku planu, o którym mowa w § 1 1. tereny zabudowy mieszkaniowej 2. tereny zabudowy usługowo – mieszkalnej 3. tereny komunikacji publicznej 4. tereny zieleni publicznej. Ustalenie to stanowi uszczegółowienie ustaleń Planu zagospodarowania przestrzennego Zespołu Jednostek Osadniczych Płocka. §3. Ustala się funkcje dopuszczalne, uzupełniające funkcję podstawową dla terenów wymienionych w § 2 odpowiednio dla danej funkcji: 4. urządzenia rekreacyjne (miejsca zabaw dla dzieci, miejsca wypoczynku – ławki, ścieżka zdrowia, ścieżka rowerowa, itp.)
<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

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
<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
<i>Uchwała RM Nr 858/LVI/97 z dnia 25.11.1997 r. - Nr 7</i>	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 ścieżek rowerowych wg rysunku planu.
<i>Uchwała RM Nr 1098/LXVII/98 z dnia 19.06.1998 r. - Nr 8</i>	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 ścieżek rowerowych wg. rysunku planu.
<i>Uchwała RM Nr 1033/LXIV/98 z dnia 19.05.1998 r. - Nr 9</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu szczegółowego zagospodarowania przestrzennego terenu położonego pomiędzy ulicami: Tyśiąclecia, Rembielińskiego, Rutskich, Gwardii Ludowej, Bielską, Jana Kochanowskiego, Bielską, Obrońców Westerplatte i Adama Mickiewicza w Płocku	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania
<i>Uchwała RM Nr 1073/LXVII/98 z dnia 19.06.1998 r. - Nr 10</i>	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
<i>Uchwała RM Nr 257/XIII/99 z dnia 18.05.1999 r. - Nr 11</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego pomiędzy ulicami Gwardii Ludowej, Wiejską, rzeką Brzeźnicą i stadionem Petrolchemii w Płocku	§ 1. Przedmiotem ustaleń planu jest: 2) wyznaczenie linii rozgraniczających ulic, ciągów pieszych i tras ścieżek rowerowych § 5. Wyznacza się publiczny teren urządzonej zieleni rekreacyjnej, oznaczony na rysunku planu symbolem ZP , 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 grani-

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
		cach tolerancji $\pm 1,0m$, 2) przeznaczenie terenu: a) funkcja podstawowa: urządzona zieleń rekreacyjna, parkowa wraz ze ścieżkami spacerowymi i rowerowymi oraz miejscami wypoczynku i sportu, § 9. Wyznacza się pas zieleni izolacyjnej w liniach rozgraniczających ul. Gwardii Ludowej, oznaczony na rysunku planu symbolem ZI o szerokości zmiennej od 13,0 do 10,0m wraz z ciągiem pieszym i dwukierunkową ścieżką rowerową zlokalizowaną po północnej stronie pasa izolacyjnego. § 10. Obsługę komunikacyjną projektowanej zabudowy ustala się na następujących warunkach: 3) wyznacza się przebieg projektowanego głównego ciągu pieszego, prowadzącego od ul. Gwardii Ludowej do rzeki Brzeźnicy oznaczony na rysunku planu symbolem 1Pp o szerokości od 35,0m w części południowej zwężający się w kierunku rzeki do min. 10,0m: a) ustala się wprowadzenie na ciąg chodnika lub chodników dla pieszych i ścieżki rowerowej, b) ustala się zagospodarowanie ciągu różnymi formami zieleni wysokiej, średniej i niskiej, realizowanej wg branżowego projektu technicznego, 4) ustala się utrzymanie w dotychczasowych liniach rozgraniczających byłej ul. Wiejskiej, oznaczonej na rysunku planu symbolem 2Pp, jako ciągu pieszego wraz ze ścieżką rowerową, 5) wyznacza się przebiegi ścieżek rowerowych, dwukierunkowych o szerokości 2,5m wg zasad pokazanych na rysunku planu.
Uchwała RM Nr 414/XIX/1999 z dnia 23.11.1999 r. - Nr 12	Zmiana miejscowego plan zagospodarowania przestrzennego terenu położonego pomiędzy ulicami C.K. Norwida, A. Asnyka, J. Słowackiego i K.I. Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego w Płocku	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania
Uchwała RM Nr 621/XXVIII/2000 z dnia 27.06.2000 r. - Nr 13	Zatwierdzenie miejscowego planu szczegółowego zagospodarowania przestrzennego terenów po byłej jednostce Wojskowej w Płocku oraz terenów przyległych, obejmującego obszar w granicach: ul. Jana Kiliń-	§ 9. 1. Wyznacza się tereny mieszkaniowe oznaczone na rysunku planu następującymi symbolami: 1) MW z podstawowym przeznaczeniem dla funkcji mieszkaniowej wielorodzinnej; 2) MN z podstawowym przeznaczeniem dla funkcji mieszkaniowej jedno-



Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
	skiego, ul. Wyszogrodzka, ul. Strzelecka, ul. Oaza i Al. Piłsudskiego 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. 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. 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.	rodzinnej na działkach wydzielonych. 2. W terenach, o których mowa w ust. 1 dopuszcza się w zakresie przeznaczenia uzupełniającego lokalizację: 1) usług towarzyszących; 2) urządzeń infrastruktury technicznej dla potrzeb lokalnych; 3) urządzeń komunikacji kołowej (sięgaczy, parkingów) i ścieżek rowerowych;

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
<i>Uchwała RM Nr 673/XXXI/2000 z dnia 19.09.2000 r. - Nr 14</i>	Zmiana miejscowego planu szczegółowego zagospodarowania przestrzennego osiedli Imielnica i Borowiczki wraz z Ośnicą w Płocku 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. 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 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 Płoc-	§ 32. 3. Na terenach pasa ulicznego wyznaczonego liniami rozgraniczającymi, o których mowa w ust. 2 pkt 2), ustala się możliwość lokalizowania: 1) wszystkich urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu i jego zabezpieczeniem, stosownie do klasy i kategorii ulicy oraz ścieżek rowerowych i chodników dla ruchu pieszego, odizolowanych od jezdni pasem zieleni, § 33. 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. 2. Dla terenu ulicy, o którym mowa w ust. 1 ustala się: 1) szerokość pasa ulicy, o którym mowa w ust. 1 ustala się: - 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 południowej stronie i 29,0m od osi do linii rozgraniczającej przebiegającej po północnej stronie, ze względu na przebieg istniejącej magistrali wody surowej Ø500, - 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 ścieżek rowerowych i chodników dla ruchu pieszego, odizolowanych od jezdni pasem zieleni § 34. 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 ścieżek rowerowych



Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
	ka z dnia 23 sierpnia 2005 r. (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 206 z 2005 r., poz. 6751) zmieniającej min. uchwałę z dniem 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 dniem 24 września 2005 r. (patrz tabela)	§ 69. 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. Gościńiec. 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 obsługi komunikacyjnej terenów przyległych: 1) szerokość pasa ulicznego - 30,0m w liniach rozgraniczających, 2) szerokość jezdni o dwóch pasach ruchu - 7,0m, 3) obsługa komunikacyjna terenów przyległych wyłącznie poprzez skrzyżowania: a) z projektowaną ulicą lokalną oznaczoną na rysunku planu symbolem 4.KL.1/2, b) z istniejącą ul. Wiejską, c) z ul. Borowicką oznaczoną symbolem 7.KL.1/2, d) z projektowanym dojazdem do Placu Wincentego Witosa i z istniejącą ul. Raczkowizna, e) z istniejącą drogą biegnącą przez wieś Borowiczki - Pieńki. 4. Na terenie pasów ulicznych wyznaczonych liniami rozgraniczającymi, o których mowa w ust. 2 i 3, ustala się: 1) możliwość lokalizowania wszystkich urządzeń związanych z prowadzeniem i zabezpieczeniem ruchu, stosownie do klasy i kategorii ulicy, oraz chodników dla ruchu pieszego i ścieżek rowerowych, odizolowanych od jezdni pasami zieleni,

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
		a ponadto nadziemnych i podziemnych urządzeń liniowych infrastruktury technicznej stosownie do przepisów szczególnych, § 70.1. 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. 2. Dla ulic, o których mowa w ust. 1 - ustala się: 1) możliwość bezpośredniej obsługi komunikacyjnej przyległych terenów i poszczególnych działek bez ograniczeń, 2) możliwość lokalizowania przystanków autobusowych w zatokach oraz ścieżek rowerowych
<i>Uchwała RM Nr 694/XXXII/2000 z dnia 24.10.2000 r. - Nr 15</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Płocka dla trasy rurociągu paliwowego relacji Płock - Ostrów Wielkopolski.	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania
<i>Uchwała RM Nr 317/XXII/2008 z dnia 18.03.2008 r. - Nr 16</i>	Zmiana miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego dla terenu położonego w Płocku u zbiegu ulic: Królewieckiej i 1 Maja	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania
<i>Uchwała RM Nr 763/XXXVI/2001 z dnia 23.01.2001 r. - Nr 17</i>	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
<i>Uchwała RM Nr 832/XLI/2001 z dnia 29.05.2001 r. - Nr 18</i>	Zmiana miejscowego planu szczegółowego zagospodarowania przestrzennego terenu położonego w Płocku u zbiegu ulic Polnej i Na Skarpie.	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania
<i>Uchwała RM Nr 833/XLI/2001 z dnia 29.05.2001 r. - Nr 19</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego terenu położonego w Płocku przy ul. Granicznej	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania



Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
<i>Uchwała RM Nr 990/XLVIII/2001 z dnia 28.12.2001 r. - Nr 20</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego w Płocku pomiędzy ulicami Maneżową, Saperską, Wyszogrodzką i Spółdzielczą.	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania
<i>Uchwała RM Nr 1041/L/0002 z dnia 26.02.2002 r. - Nr 21</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego przy ul. Zubrzyckiego w Płocku	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania
<i>Uchwała RM Nr 1067/LII/2002 z dnia 26.04.2002 r. - Nr 22</i>	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
<i>Uchwała RM Nr 82/VII/03 z dnia 27.02.2003 r. - Nr 23</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego działki Nr 86 położonego w Płocku u zbiegu ulic Długiej i Kobiątka	§ 6. 2. Następujące oznaczenia graficzne rysunku planu są obowiązującymi ustaleniami planu: 10) ścieżka rowerowa. § 16. 3. Na terenach ulic ustala się możliwość lokalizowania: 1) urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu i jego zabezpieczeniem, ścieżki rowerowej i chodników dla ruchu pieszego (częściowo KZ 1/2)



Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
<i>Uchwała RM Nr 166/XII/2003 z dnia 26.06.2003 r.</i> - Nr 24	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w Płocku pomiędzy: torami stacji kolejowej, ul. Otolińską i ul. Chopina	§ 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 rozgraniczających 35,0 m; jednojezdniowa, dwukierunkowa o 4 pasach ruchu z odpowiednimi poszerzeniami w obrębie skrzyżowań; i istniejącą ścieżkę rowerową do zachowania. 2. Dla ulic zbiorczych oznaczonych na rysunku planu symbolem KZ ustala się: 1) ul. Chopina: d) projektowaną ścieżkę rowerową na całej długości ulicy objętej planem o minimalnej szerokości 1,2 m; 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: 3) orientacyjny charakter lokalizacji krawężników jezdni, zatok postojowych dla autobusów, ścieżek rowerowych, określonych na rysunku planu; 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: 4) dopuszcza się lokalizację miejsc parkingowych, chodników, ścieżek rowerowych, zieleni.



Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
<i>Uchwała RM</i> <i>Nr 167/XII/2003</i> <i>z dnia 26.06.2003 r.</i> <i>- Nr 25</i>	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu położonego pomiędzy ulicami: Kobylińskiego, Bielską, Ostatnią i Aleją Spacerową w Płocku	§ 5. 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. ścieżek rowerowych, trawników itp.). § 19. Dla terenów oznaczonych na rysunku planu symbolem PX1 plan ustala tereny przestrzeni publicznych z zielenią urządzoną i następujące warunki zabudowy i zagospodarowania terenu: 2) ustalenia szczegółowe: a) szerokość ciągu odpowiednio 26,4m, 16,0m i 22.0m według rysunku planu. c) konieczność zastosowania elementów małej architektury jak ławeczki, stojaki na rowery, stoliki; § 20. Dla terenów oznaczonych na rysunku planu symbolem PP plan ustala tereny przestrzeni publicznych i następujące warunki zabudowy i zagospodarowania terenu: 2) ustalenia szczegółowe: b) konieczność zastosowania elementów małej architektury jak ławeczki, stojaki na rowery, stoliki;
<i>Uchwała RM</i> <i>Nr 206/XIV/2003</i> <i>z dnia 02.09.2003 r.</i> <i>- Nr 26</i>	Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego w Płocku pomiędzy ulicami Maneżową, Strzelecką, Wyszogrodzką i Saperską.	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
<i>Uchwała RM Nr 299/XVI/2003 z dnia 28.10.2003 r. - Nr 27</i>	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	§ 5 Ilekoć 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, ścieżkami rowerowymi, 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; §18. Ustalenia szczegółowe w zakresie komunikacji: 1. Dla wszystkich wyróżnionych w Planie ulic ustala się obowiązujące zasady: 1) dla elementów przekroju ulicznego ustala się: a) chodnik, min. szerokość - 1,5 m, b) ścieżka rowerowa, dwukierunkowa, nie przylegająca do chodnika, szerokość - 2,0 m, c) ścieżka rowerowa, jednokierunkowa, nie przylegająca do chodnika, szerokość - 1,5 m, d) ścieżka rowerowa, jednokierunkowa, z dopuszczonym ruchem pieszym, szerokość min. - 2,5 m, e) pas zieleni oddzielający chodniki i ścieżki rowerowe od jezdni, szerokość min. - 3 m, f) pas krzewów i drzew oddzielający chodnik od ścieżki rowerowej, szerokość min. - 1,5 m 3) ścieżki rowerowe wyznacza się w przekrojach dróg G i Z; w pozostałych ruch rowerowy odbywa się na jezdniach 2. Dla terenów objętych Planem ustala się w zakresie komunikacji przebieg oraz parametry techniczne wyróżnionych na rysunku Planu ulic, oznaczonych symbolami: 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: e) szerokość pasa zieleni oddzielającego chodniki i ścieżki rowerowe od



Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
		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 ścieżki rowerowe od jezdni 2) 02 KG 2/2 – ul. Ignacego Łukasiewicza (na kierunku północ – południe), o funkcji ulicy głównej, łączącej główną oś komunikacyjną miasta, mianowicie ulicę Kobylińskiego, al. Stanisława Jachowicza, Piłsudskiego z nowoprojektowaną trasą 01 KG oraz 03 KZ; obsługuje dojazd do Zakładu Produkcyjnego PKN ORLEN S.A. e) szerokość pasa zieleni oddzielającego chodniki i ścieżki rowerowe 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 ścieżki rowerowe od jezdni, 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.: e) szerokość pasa zieleni oddzielającego chodniki i ścieżki rowerowe od jezdni – 7m 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 ścieżki rowerowe oddzielone od jezdni pasem zieleni, 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 ścieżki rowerowe oddzielone od jezdni pasem zieleni 6) 06 KZ 1/2 – fragment ulicy Długiej oraz ulica nowoprojektowana będąca przedłużeniem ul. Szkolnej o funkcji ulicy zbiorczej: d) chodniki i ścieżki rowerowe oddzielone od jezdni pasem zieleni, 7) 07 KL1/2 – ulica Chemików z odcinkami nowoprojektowanymi o funkcji ulicy lokalnej d) chodniki i ścieżki rowerowe oddzielone od jezdni pasem zieleni

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
<i>Uchwała RM Nr 347/XIX/2003 z dnia 30 grudnia 2003 r. - Nr 28</i>	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
<i>Uchwała RM NR 346/XIX/2003 z dnia 30 grudnia 2003 r. - Nr 29</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego osiedla Podolszyce Północ w Płocku	§ 6. Plan ustala następujące zasady obsługi komunikacyjnej: 2) dla obsługi obszaru i wchodzących w jego skład terenów określa się: c) trasy publicznych ciągów spacerowo – rowerowych, prowadzone w ramach terenów zieleni urządzonej. § 13.1. 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 parkingów dla rowerów. § 14. 1. 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 parkingów dla rowerów § 15. 2. Dla wymienionych poniżej terenów, oprócz ustaleń zawartych w ust. 1, wprowadza się dodatkowe ustalenia: 2) dla terenów oznaczonych symbolami: 2ZP, 3ZP ustala się: b) realizację ciągu spacerowo – rowerowego – 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, ciągi spacerowo – rowerowe, punkty widokowe, ścieżkę zdrowia, f) dla strefy rekreacyjnej, która ma zabezpieczać wypoczynek bierny i czynny mieszkańców ustala się: - wyznaczenie ciągów pieszych i spacerowo – rowerowych, z



Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
		uwzględnieniem rzeźby terenu i innych warunków fizjograficznych: - którym mogą towarzyszyć specjalnie urządzone miejsca biwakowe wyposażone w paleniska, ławy 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, § 20 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 ścieżka rowerowa;
<i>Uchwała RM nr 348/XIX/2003 z dnia 30 grudnia 2003 r. - Nr 30</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów położonych w dzielnicy TRZEPOWO w Płocku	§ 4. Przedmiotem planu są ustalenia obejmujące: 2) linie rozgraniczające ulice, place oraz drogi publiczne wraz z urządzeniami pomocniczymi, a także tereny niezbędne do wytyczania ścieżek rowerowych, § 24. 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 ścieżki rowerowe - 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, ścieżkami rowerowymi i pasami zieleni, w odległości nie większej niż 8,0 m od linii rozgraniczających ulicę, z wyjątkiem urządzeń związanych z komunikacyjną funkcją ulicy i kanalizacji deszczowej, której prowadzenie w pasach jezdnych może być dopuszczone za zgodą

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
		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 ścieżki rowerowe oddzielone od jezdni pasami zieleni niskiej, szerokości nie mniejszej niż 3,0 m, a na wiadukcie i pod wiaduktem sytuowane bezpośrednio przy jezdni z zastosowaniem urządzeń oddzielających, w wypadku jego budowy, 2) ulic zbiorczych dwujezdniowych oznaczonych na rysunku planu symbolami - 4.KZ.2/2 i 5.KZ.2/2: b) warunki zagospodarowania - - chodniki i ścieżki rowerowe oddzielone od jezdni pasami zieleni niskiej, szerokości nie mniejszej niż 3,0 m, na moście przekraczającym jar rzeki Brzeźnicy – usytuowane bezpośrednio przy jezdni, 3) ulic zbiorczych jednojezdniowych oznaczonych na rysunku planu symbolami - 6.KZ.1/2 i 7.KZ.1/2: b) warunki zagospodarowania - - chodniki i ścieżki rowerowe oddzielone od jezdni pasami zieleni niskiej, szerokości nie mniejszej niż 3,0 m, na moście przekraczającym jar rzeki Brzeźnicy – usytuowane bezpośrednio przy jezdni,
<i>Uchwała RM</i> <i>Nr 383/XXI/04</i> <i>z dnia 24.02.2004 r.</i> <i>- Nr 31</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w rejonie ulic: Strzeleckiej, Maneżowej, Saperskiej i Powstańców w Płocku	§ 4 Przedmiotem planu jest:: 2) ustalenie linii rozgraniczających ulic, placów oraz tras ciągów space-rowo-rowerowych; § 24 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, ścieżek rowerowych.
<i>Uchwała RM Nr 436/XXII/2004</i> <i>z dnia 16 marca 2004 r.</i> <i>- Nr 32</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego terenów przyległych do rzeki Rosicy od skrzyżowania z ul. Grabówka do ujścia rzeki Wisły w Płocku	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
<i>Uchwała RM Nr 437/XXII/2004 z dnia 16 marca 2004 r. - Nr 33</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w kwartale ulic: Topolowa, Kobylińskiego, Dobrzyńska oraz Kazimierza Wielkiego w Płocku.	§ 10. Plan ustala następujące zasady zagospodarowania ulic: 1. Dla ulic głównych oznaczonych na rysunku planu symbolem KG ustala się: 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 ścieżka rowerowa zlokalizowana po północnej stronie; 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 ścieżką rowerową, 2. Dla ulic zbiorczych oznaczonych na rysunku planu symbolem KZ ustala się: 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 ścieżki rowerowe zlokalizowane po północnej i południowej stronie jezdni 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: 4) zachowanie istniejących chodników, zieleni - niekolizyjnych względem modernizowanych lub projektowanych jezdni, ścieżek rowerowych.
<i>Uchwała RM Nr 529/XXVII/2004 z dnia 28.06.2004 r. - Nr 34</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu „Parcele” w Płocku	§ 6. 2. Następujące oznaczenia graficzne rysunku planu są obowiązującymi ustaleniami planu: 15) ścieżki rowerowe § 22. 1. 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. 2. Dla ulicy, o której mowa w ust. 1, na odcinku obowiązywania planu ustala się:



Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
		1) przebieg osi ulicy po północnej stronie istniejącej jezdni, w odległości 6 m od jej północnej krawędzi, 2) przebieg południowej linii rozgraniczającej, na odcinku planu, w odległości 30 m od osi ulicy, o której mowa w pkt. 1, 3. Na terenach pasa ulicznego, wyznaczonego liniami rozgraniczającymi, jak w ust. 2 pkt. 2, ustala się możliwość lokalizowania: 1) urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu i jego zabezpieczeniem, ścieżek rowerowych i chodników dla ruchu pieszego, § 23. 5. Na terenach ulic oznaczonych na rysunku planu symbolami 2KL1/2, 3KL1/2, 4KL1/2, 8KL1/2, 17KL1/2 ustala się lokalizację ścieżek rowerowych. § 24 4. Na terenach ulic 33KD1/2, 55KD1/2 plan ustala lokalizację ścieżki rowerowej
<i>Uchwała RM</i> <i>Nr 530/XXVII/2004</i> <i>z dnia 28.06.2004 r.</i> <i>- Nr 35</i>	Zatwierdzenie miejscowego plan zagospodarowania przestrzennego terenów położonych przy ul. Dobrzyńskiej i Zglenickiego w Płocku	§ 6 2. Następujące oznaczenia graficzne rysunku planu są obowiązującymi ustaleniami planu: 11) ścieżki rowerowe. § 20 1. Dla terenów ciągów infrastruktury technicznej, oznaczonych na rysunku planu symbolami 12I, 26I, plan ustala jako przeznaczenie podstawowe ciągi infrastruktury technicznej. 2. Dla terenów, o których mowa w ust. 1, plan ustala: 1) lokalizację ścieżki rowerowej, § 21 4. Na terenie ulicy plan ustala lokalizację ścieżki rowerowej, zgodnie z oznaczeniem na rysunku planu § 22 1. Dla terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami 2KZ1/2 (ul. Zglenickiego) i 3KZ1/2 plan ustala ulice zbiorcze, jednojezdniowe. 4. Dla ulic, o których mowa w ust. 1, plan ustala lokalizację ścieżek rowerowych.

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
<i>Uchwała RM NR 531/XXVII/2004 z dnia 28.06.2004 - Nr 36</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu zawartego pomiędzy ul. Spółdzielczą, ul. Oaza, ul. Maneżową, ul. Spółdzielczą, ul. Wyszogrodzką i Alejami Piłsudskiego w Płocku	infrastruktura rowerowa - brak zdefiniowania
<i>Uchwała RM nr 594/XXXII/2004 z dnia 26.10.2004 r. - Nr 37</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w rejonie ulic: Strzeleckiej, Henryka Sienkiewicza i Al. Jana Kilińskiego w Płocku	§ 21. 5. Dla ulic lokalnych oznaczonych na rysunku planu symbolem KL ustala się: 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; 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. 6. Dla ulic dojazdowych oznaczonych na rysunku planu symbolem KD ustala się: 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: a) dla istniejącego budynku i przejazdowej zwyżki samochodowej przeznaczonych do likwidacji zgodnie z oznaczeniem na rysunku planu obowiązuje zakaz ich utrwalania, b) w liniach rozgraniczających ulicy dopuszcza się lokalizację miejsc parkingowych, c) ze względu na potencjalne skażenie produktami ropopochodnymi konieczne jest przeprowadzenie badań gleby i wód podziemnych na obecność węglowodorów, 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. 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: 5) zachowanie istniejących chodników, zieleni - niekolizyjnych względem

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
		modernizowanych lub projektowanych jezdni, ścieżek rowerowych .
<i>Uchwała RM Nr 641/XXXVI/2005 z dnia 25.01.2005 r. - Nr 38</i>	Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego w Płocku u zbiegu ulic Osiedlowej i Kutnowskiej	§ 21.1) minimalną szerokość w liniach rozgraniczających 12,0 m z poszerzeniami i lokalnym przewężeniem wynikającymi ze stanu istniejącego, 2) jezdnię o szerokości 7,0 m i dwóch pasach ruchu, 3) lokalizację chodników oraz urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu i jego zabezpieczeniem. 3. W zakresie infrastruktury technicznej plan ustala lokalizację: 1) wodociągu, 2) kanalizacji sanitarnej, 3) kanalizacji deszczowej, 4) sieci elektroenergetycznej, 5) sieci telekomunikacyjnej. § 22. 1. Dla terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami 3KD1/2, 4KD1/2, 6KD1/2 plan ustala ulice dojazdowe. 2. Dla ulic, o których mowa w ust. 1, ustala się: 1) minimalną szerokość w liniach rozgraniczających 10,0 m z poszerzeniami wynikającymi ze stanu istniejącego, 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, 3) jezdnię o szerokości 5,0 m i dwóch pasach ruchu w ulicy 3KD1/2, 4) lokalizację chodników oraz urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu i jego zabezpieczeniem w ulicach określonych w ust. 1, 3. W zakresie infrastruktury technicznej plan ustala lokalizację: 1) wodociągu, 2) kanalizacji sanitarnej, 3) kanalizacji deszczowej, 4) sieci elektroenergetycznych niskiego napięcia, 5) sieci telekomunikacyjnej, 6) linii elektroenergetycznej średniego napięcia (15kV) w ulicy 3KD1/2,



Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
		§ 23. 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. 2. Dla ciągów, o których mowa w ust. 1, ustala się: 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, 2) dla projektowanych ciągów oznaczonych symbolami 7KX, 18KX i 20KX, szerokość w liniach rozgraniczających 10,0 m, 3) adaptację istniejących nawierzchni utwardzonych, 4) nawierzchnię utwardzoną rozbieralną o minimalnej szerokości 5,0 m, 5) plan dopuszcza nowe nawierzchnie rozbieralne w pełnym przekroju, bez wydzielenia jezdni, 6) lokalizację urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu i jego zabezpieczeniem w ciągach określonych w ust. 1. 3. Dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 7KX plan ustala przebudowę (skablowanie) linii elektroenergetycznej średniego napięcia 15kV. 4. W zakresie infrastruktury technicznej plan ustala lokalizację: 1) wodociągów w ciągach oznaczonych symbolami 7KX, 8KX, 9KX, 10KX, 11KX, 12KX, 13KX, 14KX, 15KX, 16KX, 17KX, 18KX, 19KX, 20KX, 21KX, 22KX, 23KX, 2) kanalizacji sanitarnej w ciągach oznaczonych symbolami 7KX, 8KX, 9KX, 10KX, 11KX, 12KX, 13KX, 14KX, 15KX, 16KX, 17KX, 18KX, 19KX, 20KX, 21KX, 22KX, 23KX, 3) kanalizacji deszczowej w ciągach oznaczonych symbolami 7KX, 8KX, 9KX, 10KX, 11KX, 12KX, 13KX, 14KX, 15KX, 16KX, 17KX, 18KX, 19KX, 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

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
		czoney do likwidacji, zgodnie z zapisem § 13 ust. 11. § 24. Dla terenów, o których mowa w § 20, § 21 i § 22 i § 23 plan dopuszcza ruch rowerowy .
<i>Uchwała RM Nr 798/XLV/2005 z dnia 27.09.2005 r.</i> - Nr 39	Zatwierdzenie miejscowego plan zagospodarowania przestrzennego terenów zawartych pomiędzy ul. Dobrzyńską, ul. Polną i jej projektowanym przedłużeniem w kierunku zachodnim oraz ul. Parowa w Płocku	§ 18.2. Dla ulicy Dobrzyńskiej - ulicy głównej oznaczonej na rysunku planu symbolem 1 KG ustala się : - dopuszcza się lokalizację ścieżek rowerowych 5. Dla ciągów pieszo-jezdných 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 ścieżki rowerowej o szerokości 2,0 m
<i>Uchwała RM Nr 855/XLIX/2005 z dnia 13.12.2005</i> - Nr 40	Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w Płocku pomiędzy: ul. Roztocze, ul. Podwałe, 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.</i> - Nr 41	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.</i> - Nr 42	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



Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
<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 i Czwartaków na osiedlu Podolszyce Południe w Płocku	§ 14. Plan ustala następujące zasady zagospodarowania terenów dróg publicznych i komunikacji pieszej: 1) dla terenów oznaczonych symbolem KDZ plan ustala: c) lokalizację chodników, ścieżek rowerowych 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	§ 9. 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 ścieżki rowerowe ,
<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 Gościniec 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.	§ 12. Ustalenia dla poszczególnych ulic: 1KL (Ciechomicka odc. od proj.przeprawy mostowej do działki nr ew. 255) - dopuszcza się lokalizację ścieżki rowerowej
<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	§ 4. Przedmiotem planu jest: 2) ustalenie linii rozgraniczających ulic, placów oraz tras ciągów spacerowo-rowerowych ; § 8. 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 ciągów spacerowo – rowerowych , prowadzone w ramach terenów zieleni urządzonej § 16.1. Na terenach oznaczonych na rysunku planu kolejnymi symbolami od 1Uz do 2Uz ustala się: 8) warunki obsługi komunikacyjnej

Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
		b) w ramach terenu obowiązuje zapewnienie liczby miejsc postojowych dla pracowników i użytkowników w dostosowaniu do rodzaju usług; obowiązuje organizacja parkingów dla rowerów. § 17. 1. Na terenach oznaczonych na rysunku planu kolejnymi symbolami od 1US do 2US ustala się: 7) warunki obsługi komunikacyjnej: a) w ramach terenu obowiązuje zapewnienie liczby miejsc postojowych w dostosowaniu do rodzaju obiektów i urządzeń terenowych, obowiązuje organizacja parkingów dla rowerów. § 18. 2. Dla wyszczególnionych poniżej terenów oprócz ustaleń zawartych w ust. 1, wprowadza się dodatkowe ustalenia: 1) dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 1ZP dodatkowo ustala się: a) urządzenie ciągu pieszego z uwzględnieniem rzeźby terenu i innych warunków fizjograficznych umożliwiającego powiązanie z ciągiem spacerowo – rowerowym w ul. Gościńiec 2) dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 3ZP dodatkowo ustala się: a) urządzenie ciągu spacerowo – rowerowego z uwzględnieniem rzeźby terenu i innych warunków fizjograficznych cieku Małej Rosicy (rowu melioracyjnego) stanowiącego łącznik pomiędzy ścieżką rowerową w Al. Jana Pawła II i głównym ciągiem pieszym Podolszyce Północ – Podolszyce Południe i ciągami spacerowo – rowerowymi w ul. Gościńiec; 6) dla terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami: 7ZP, 8ZP, 9ZP, 10ZP dodatkowo ustala się d) zagospodarowanie terenu w formie: - strefy rekreacyjnej utworzonej przez ciągi piesze, ciągi spacerowo – rowerowe, punkty widokowe f) dla strefy rekreacyjnej, która ma zabezpieczyć wypoczynek bierny i czynny mieszkańców obowiązuje: - 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 symbo-



Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
		lem 9ZP § 25. 3. Dla ulic zbiorczych oznaczonych na rysunku planu symbolem KZ ustala się: 1) Al. Jana Pawła II: 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 b) 3KZ2/2 – na odcinku od skrzyżowania z ulicą 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, 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; 4. Dla ulic lokalnych oznaczonych na rysunku planu symbolem KL ustala się: 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;
Uchwała RM Nr 567/XXXIX/2009 z dnia 25 sierpnia 2009 r. - Nr 48	Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego przy ulicy Witolda Zglenickiego w Płocku	§ 9. Karta terenu: 1PU, 2PU, 3PU, 4PU, 5PU i 6PU. IX. Ustalenia dotyczące zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji. 5. Ustala się wskaźniki ilości miejsc parkingowych dla rowerów: 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 m² - min. 1/50 m² powierzchni sprzedaży, nie mniej niż 2 miejsca, 4) dla hal targowych - min. 1/50 m² powierzchni sprzedaży, nie mniej niż 2 miejsca,



Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
		5) dla targowisk - min. 1/50 m² powierzchni sprzedaży, nie mniej niż 2 miejsca, 6) dla instytucji finansowych, biur, urzędów - min. 1/100 m² powierzchni użytkowej, nie mniej niż 2 miejsca, 7) dla biur o małym ruchu klientów, jak projektowe, przyzakładowe - min. 1/200 m² powierzchni użytkowej, nie mniej niż 2 miejsca, 8) dla biur o dużym ruchu klientów, jak turystyczne, obsługi klientów, doradcze, agencji nieruchomości - min. 1/100 m² powierzchni użytkowej, 9) dla banków, usług pocztowych, telekomunikacyjnych, dworców pasażerskich w transporcie kolejowym, samochodowym - min. 1/100 m² powierzchni użytkowej nie mniej niż 2 10) dla usług drobnych i rzemiosła o powierzchni użytkowej do 25 m² -- 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. § 10. 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 ścieżki rowerowej.



Nr uchwały / Nr na mapce	Obszar:	Zapisy dotycząc infrastruktury rowerowej:
<i>Uchwała Rm Nr 569/XXXIX/2009 z dnia 25 sierpnia 2009 r. - Nr 49</i>	Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego w rejonie ulicy Długiej w Płocku.	§ 9. Karta terenu: 1PU. IX. Ustalenia dotyczące zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji. 6. Ustala się wskaźniki ilości miejsc parkingowych dla rowerów: 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 m² - min. 1/50 m² powierzchni sprzedaży, nie mniej niż 2 miejsca, 4) dla hal targowych - min. 1/50 m² powierzchni sprzedaży, nie mniej niż 2 miejsca, 5) dla targowisk - min. 1/50 m² powierzchni sprzedaży, nie mniej niż 2 miejsca, 6) dla instytucji finansowych, biur, urzędów - min. 1/100 m² powierzchni użytkowej, nie mniej niż 2 miejsca, 7) dla biur o małym ruchu klientów, jak projektowe, przykładowe - min. 1/200 m² powierzchni użytkowej, nie mniej niż 2 miejsca, 8) dla biur o dużym ruchu klientów, jak turystyczne, obsługi klientów, doradcze, agencji nieruchomości - min. 1/100 m² powierzchni użytkowej, 9) dla banków, usług pocztowych, telekomunikacyjnych, dworców pasażerskich w transporcie kolejowym, samochodowym - min. 1/100 m² powierzchni użytkowej nie mniej niż 2 10) dla usług drobnych i rzemiosła o powierzchni użytkowej do 25 m² -- 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>

IV. Główne cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym istotne z punktu widzenia opracowywanego Programu

Szósty Program Działania na rzecz Środowiska (6th European Action Plan – EAP) wyznacza zadania polityki ekologicznej UE w pierwszych latach XXI wieku.

Szósty Program Działania na rzecz Środowiska (EAP), nowa strategia środowiskowa, podkreśla istotność działań na rzecz środowiska w nadchodzących latach. „Środowisko 2010: Nasza przyszłość, nasz wybór” koncentruje się na czterech priorytetach:

1. **Zmiany klimatyczne** – celem działań jest zmniejszenie efektu cieplarnianego do poziomu, który nie będzie powodował nienaturalnych odchyłeń w klimacie Ziemi. Dąży się do wdrożenia wymagań Protokołu z Kioto, a zatem do doprowadzenia, w latach 2008-2012 do corocznej redukcji emisji sześciu gazów cieplarnianych o 8 % w stosunku do roku bazowego (poziom emisji z 1990 roku). W dłuższej perspektywie, do 2020 roku, konieczna jest dalsza redukcja emisji o 20-40 %.
2. **Ochrona przyrody i bioróżnorodności** – działania mają na celu ochronę i odtwarzanie struktury i funkcjonowania naturalnych ekosystemów i powstrzymanie utraty bioróżnorodności zarówno na terenie UE, jak i na całej Ziemi.
3. **Środowisko naturalne i zdrowie** – podstawowym celem jest osiągnięcie takiej jakości środowiska, aby poziomy zanieczyszczenia (w tym promieniowanie i hałas) nie wywierały zagrożenia dla zdrowia ludzi.
4. **Zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych i gospodarka odpadami** – działania mają na celu zapewnienie, że konsumpcja odnawialnych i nieodnawialnych zasobów naturalnych nie przekroczy określonych limitów (pojemności środowiska).

Szósty Program Działań na Rzecz Środowiska wskazuje również na konieczność podejścia strategicznego do problemów ochrony środowiska, poprzez udoskonalenie implementacji aktów prawnych, integrację spraw z zakresu ochrony środowiska do pozostałych polityk wspólnotowych, współpracę z biznesem, włączanie obywateli w działania na rzecz środowiska oraz uwzględnianie potrzeb środowiska w planowaniu przestrzennym.

Określone zostały również narzędzia, których stosowanie powinno przyczynić się do osiągnięcia postawionych celów:

- instrumenty prawne;
- instrumenty rynkowe - narzędzia ekonomiczne: opłaty, subwencje, kreowanie rynków oraz instrumenty fiskalne: podatki ekologiczne i ulgi podatkowe;
- poziome instrumenty wspomagające – np. badania naukowe, edukacja ekologiczna itp.;

- finansowe instrumenty wspomagające – Fundusze Strukturalne i Fundusz Spójności, instrument finansowy Wspólnoty na rzecz środowiska LIFE, programy wspierania rozwoju odnawialnych źródeł energii i jej efektywnego wykorzystania itp.

Polska polityka środowiskowa jest ściśle związana z polityką Unii Europejskiej, co wynika z Traktatu Akcesyjnego oraz innych aktów i uwarunkowań prawnych.

Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska stanowi, że wymagane jest sporządzanie polityki ekologicznej państwa na najbliższe 4 lata z perspektywą 4-letnią. Zatem podstawowym dokumentem krajowym w zakresie zarządzania środowiskiem w Polsce jest **„Polityka ekologiczna państwa na lata 2009-2012 z perspektywą do 2016r.”**

W Polityce Ekologicznej Państwa zostały przedstawione główne kierunki działań, cele średniookresowe jakie należy osiągnąć do 2016r. oraz kierunki działań jakie należy podjąć w latach 2009-2012 aby osiągnąć cele średniookresowe.

Poniżej podano kierunki działań oraz cele średniookresowe.

Tabela 4 Kierunki działań oraz cele średniookresowe Polityki Ekologicznej Państwa

Kierunek działań systemowych	Główne cele
Uwzględnienie zasad ochrony środowiska w strategiach sektorowych	projekty dokumentów strategicznych wszystkich sektorów gospodarki będą, zgodnie z obowiązującym w tym zakresie prawem, poddawane procedurze oceny oddziaływania na środowisko i wyniki tej oceny będą uwzględniane w ostatecznych wersjach tych dokumentów.
Aktywizacja rynku na rzecz ochrony środowiska	uruchomienie mechanizmów prawnych, ekonomicznych i edukacyjnych, które doprowadziłyby do rozwoju proekologicznej produkcji towarów oraz do świadomych postaw konsumenckich zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju.
Zarządzanie środowiskowe	jak najszersze przystępowanie do systemu EMAS, rozpowszechnianie wiedzy wśród społeczeństwa o tym systemie i tworzenie korzyści ekonomicznych dla firm i instytucji będących w systemie.
Udział społeczeństwa w działaniach na rzecz ochrony środowiska	podnoszenie świadomości ekologicznej społeczeństwa, zgodnie z zasadą „myśl globalnie, działaj lokalnie”, prowadzącą do: - proekologicznych zachowań konsumenckich, - prośrodowiskowych nawyków i pobudzenia odpowiedzialności za stan środowiska, - organizowania akcji lokalnych służących ochronie środowiska, - uczestniczenia w procedurach prawnych i kontrolnych dotyczących ochrony środowiska.
Rozwój badań i postęp techniczny	zwiększenie roli polskich placówek badawczych we wdrażaniu ekoinnowacji w przemyśle oraz w produkcji wyrobów przyjaznych dla środowiska oraz doprowadzenie do zadowalającego stanu systemu monitoringu środowiska.
Odpowiedzialność za szkody w środowisku	stworzenie systemu prewencyjnego, mającego na celu zapobieganie szkodom w środowisku i sygnalizującego możliwość wystąpienia szkody. W przypadku wystąpienia szkody w środowisku koszty naprawy muszą w pełni ponieść jej sprawcy.

Kierunek działań systemowych	Główne cele
Aspekt ekologiczny w planowaniu przestrzennym	przywrócenie właściwej roli planowania przestrzennego na obszarze całego kraju, w szczególności dotyczy to miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które powinny być podstawą lokalizacji nowych inwestycji.
Ochrona przyrody	zachowanie bogatej różnorodności biologicznej polskiej przyrody na różnych poziomach organizacji: na poziomie wewnątrzgatunkowym (genetycznym), gatunkowym oraz ponadgatunkowym (ekosystemowym), wraz z umożliwieniem zrównoważonego rozwoju gospodarczego kraju, który w sposób niekonfliktowy współistnieje z różnorodnością biologiczną.
Ochrona i zrównoważony rozwój lasów	dalsze prace w kierunku racjonalnego użytkowania zasobów leśnych przez kształtowanie ich właściwej struktury gatunkowej i wiekowej, z zachowaniem bogactwa biologicznego. Oznacza to rozwijanie idei trwale zrównoważonej i wielofunkcyjnej gospodarki leśnej.
Racjonalne gospodarowanie zasobami wody	racjonalizacja gospodarowania zasobami wód powierzchniowych i podziemnych w taki sposób, aby uchronić gospodarkę narodową od deficytów wody i zabezpieczyć przed skutkami powodzi oraz zwiększenie samofinansowania gospodarki wodnej. Naczelnym zadaniem będzie dążenie do maksymalizacji oszczędności zasobów wodnych na cele przemysłowe i konsumpcyjne, zwiększenie retencji wodnej oraz skuteczna ochrona głównych zbiorników wód podziemnych przed zanieczyszczeniem.
Ochrona powierzchni ziemi	rozpowszechnianie dobrych praktyk rolnych i leśnych, zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju, - przeciwdziałanie degradacji terenów rolnych, łąkowych i wodno-błotnych przez czynniki antropogene, - zwiększenie skali rekultywacji gleb zdegradowanych i zdewastowanych, przywracając im funkcję przyrodniczą, rekreacyjną lub rolniczą.
Gospodarowanie zasobami geologicznymi	racjonalizacja zaopatrzenia ludności oraz sektorów gospodarczych w kopaliny i wodę z zasobów podziemnych oraz otoczenia ich ochroną przed ilościową i jakościową degradacją. W terminie do 2016 r. jest konieczne: - doskonalenie prawodawstwa dotyczącego ochrony zasobów kopalin i wód podziemnych, - ograniczenie presji wywieranej na środowisko podczas prowadzenia prac geologicznych i eksploatacji kopalin, - eliminacja nielegalnej eksploatacji kopalin, - wzmocnienie ochrony niezagospodarowanych złóż kopalin w procesie planowania przestrzennego, - wykonanie bilansu pojemności struktur geologicznych, w których możliwa jest sekwestracja dwutlenku węgla na terenie Polski, - rozpoznanie geologiczne złóż soli kamiennej, wyczerpanych złóż ropy i innych struktur geologicznych pod kątem magazynowania ropy naftowej i gazu ziemnego oraz składowania odpadów, w tym promieniotwórczych, - dokończenie dokumentowania zasobów dyspozycyjnych wód leczniczych i termalnych oraz głównych zbiorników wód podziemnych
Poprawa jakości środowiska i bezpieczeństwa ekologicznego	Główne cele

Kierunek działań systemowych	Główne cele
Środowisko a zdrowie	dalsza poprawa stanu zdrowotnego mieszkańców w wyniku wspólnych działań sektora ochrony środowiska z sektorem zdrowia oraz skuteczny nadzór nad wszystkimi w kraju instalacjami będącymi potencjalnymi źródłami awarii przemysłowych powodujących zanieczyszczenie środowiska.
Jakość powietrza	dążenie do spełnienia przez RP zobowiązań wynikających z Traktatu Akcesyjnego oraz z dwóch dyrektyw unijnych. Z Dyrektywy LCP wynika, że emisja z dużych źródeł energii, o mocy powyżej 50 MWc, już w 2008 r. nie powinna być wyższa niż 454 tys. ton dla SO ₂ i 254 tys. ton dla NO _x . Limity te dla 2010 r. wynoszą dla SO ₂ - 426 tys., dla NO _x - 251 tys. ton, a dla roku 2012 wynoszą dla SO ₂ - 358 tys. ton, dla NO _x - 239 tys. ton. zakłada się także całkowitą likwidację emisji substancji niszczących warstwę ozonową przez wycofanie ich z obrotu i stosowania na terytorium Polski.
Ochrona wód	Do końca 2015 r. Polska powinna zapewnić 75% redukcji całkowitego ładunku azotu i fosforu w ściekach komunalnych kończąc krajowy program budowy oczyszczalni ścieków i sieci kanalizacyjnych dla wszystkich aglomeracji powyżej 2 000 RLM. Naczelnym celem polityki ekologicznej Polski w zakresie ochrony zasobów wodnych jest utrzymanie lub osiągnięcie dobrego stanu wszystkich wód, w tym również zachowanie i przywracanie ciągłości ekologicznej cieków.
Gospodarka odpadami	utrzymanie tendencji oddzielenia ilości wytwarzanych odpadów od wzrostu gospodarczego kraju (mniej odpadów na jednostkę produktów, mniej opakowań, dłuższe okresy życia produktów itp.), - znaczne zwiększenie odzysku energii z odpadów komunalnych w sposób bezpieczny dla środowiska, - zamknięcie wszystkich składowisk, które nie spełniają standardów UE i ich rekultywacja, - sporządzenie spisu zamkniętych oraz opuszczonych składowisk odpadów wydobywczych, wraz z identyfikacją obiektów wpływających znacząco na środowisko (obowiązek wynikający z dyrektywy 2006/21/WE oraz ustawy z dnia 10 lipca 2008 r. o odpadach wydobywczych (Dz. U. Nr 138, poz. 865), - eliminacja kierowania na składowiska zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego oraz zużytych baterii i akumulatorów, pełne zorganizowanie krajowego systemu zbierania wraków samochodów i demontaż pojazdów wycofanych z eksploatacji, - takie zorganizowanie systemu preselekcji sortowania i odzysku odpadów komunalnych, aby na składowiska nie trafiało ich więcej niż 50% w stosunku do odpadów wytworzonych w gospodarstwach domowych.
Oddziaływanie hałasu i pól elektromagnetycznych	Dokonanie wiarygodnej oceny narażania społeczeństwa na ponadnormatywny hałas i podjęcie kroków do zmniejszenia tego zagrożenia tam, gdzie jest ono największe. Zabezpieczenie społeczeństwa przed nadmiernym oddziaływaniem pól elektromagnetycznych.
Substancje chemiczne w środowisku	stworzenie efektywnego systemu nadzoru nad substancjami chemicznymi dopuszczonymi na rynek, zgodnego z zasadami Rozporządzenia REACH.

Realizacja powyższych założeń pośrednio znajduje wyraz w Programie zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka. Program ten wpłynie pozytywnie np. na jakość powietrza atmosferycznego oraz stan klimatu akustycznego co bezpośrednio poprawi jakość życia mieszkańców. Z drugiej strony należy uwzględnić fakt, że Program zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka jest dokumentem o charakterze operacyjnym ograniczonym do stosunkowo niewielkiej, silnie przekształconej przestrzeni centrum miasta. Z tego punktu widzenia trudno tutaj określić wyraziste cele ochrony środowiska. Tematyka ochrony środowiska może występować w rezultatach w sposób pośredni: poprzez poprawę krajobrazu miejskiego, poprawę jakości powietrza atmosferycznego i klimatu akustycznego czy kreowanie postaw proekologicznym miejscowej ludności.

W **Programie Ochrony Środowiska dla miasta Płocka** wyznaczono m.in. cele dla poprawy jakości powietrza atmosferycznego i stanu klimatu akustycznego. W ramach ograniczania zanieczyszczeń komunikacyjnych (spaliny) wskazano m.in. zadanie polegające na rozbudowie ścieżek rowerowych. W ramach polepszenia stanu klimatu akustycznego wskazano działania edukacyjne promujące transport zbiorowy i alternatywny (rowery).

W ramach włączania aspektów ekologicznych do polityk sektorowych wyznaczono perspektywiczne cele zrównoważenia sektora transportu, które obejmują m.in. Zmniejszenie technicznych ograniczeń w zakresie rozwoju transportu rowerowego, poprzez wybudowanie lub wyznaczenie, na wszystkich obszarach zabudowanych, ścieżek rowerowych oraz odpowiednio zagospodarowanych miejsc do parkowania rowerów.

Planowane do uzyskania, docelowe cechy zrównoważenia sektora rekreacji i turystyki obejmują m.in. wspieranie rozbudowy szlaków pieszych, wodnych, konnych i rowerowych.

Podsumowując należy stwierdzić, iż Program zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka jest zgodny z celami Polityki Ekologicznej Państwa i Unii Europejskiej oraz z programami na szczeblu powiatowym i gminnym.

V. Prognozowany wpływ realizacji Programu na poszczególne komponenty środowiska

Przedmiotowy Program należy rozpatrywać jako proekologiczny rozwój transportu w mieście Płock. Dzięki rozwojowi bezpiecznej, efektywnej i atrakcyjnej infrastruktury rowerowej, która zachęci mieszkańców do korzystania z roweru, jednocześnie zminimalizuje się zależność od użycia prywatnych samochodów. Pozwoli to między innymi na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu powodowanych środkami motoryzacyjnymi oraz poprawę stanu środowiska i zdrowia ludności w mieście Płock. Dodatkowo wraz ze ścieżkami rowerowymi nastąpi rozwój infrastruktury rekreacyjnej.

Zatem przedmiotowy Program należy rozpatrywać w zakresie inicjatyw proekologicznych, których realizacja spowoduje poprawę stanu środowiska, a negatywne oddziaływanie będzie występować jedynie na etapie budowy ścieżek. Będzie to jednak oddziaływanie krótkotrwałe i przemijające.

Poniżej przedstawiono opis tras rowerowych wraz z propozycją rozwiązań technicznych oraz ich oddziaływanie na poszczególne komponenty środowiska.

Tabela 5 Opis tras rowerowych wraz z propozycją rozwiązań technicznych

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
Trasy Główne				
R-1	Ciąg ulic: Wysogrodzka – al. marsz. Józefa Piłsudskiego – al. Stanisława Jachowicza – al. Floriana Kobylńskiego – Dobrzyńska ; po płn. stronie jezdni, na zachód od skrzyżowania z ul. Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego – po stronie południowej	- odc. ul. Harcerska – ul. Armii Krajowej: wydzielona droga dla rowerów dwukierunkowa z nawierzchnią bitumiczną – odcinek do realizacji tylko w przypadku poszerzenia ul. Wysogrodzkiej, w ramach inwestycji drogowej; - odc. ul. Armii Krajowej – ul. Armii Krajowej: docelowo wydzielona droga dla rowerów dwukierunkowa z nawierzchnią bitumiczną na całej długości, etapowo ruch rowerowy po uliczce parkingowej wzdłuż ul. Wysogrodzkiej na zasadach ogólnych z uspokojeniem ruchu w postaci szykan lub płytowych progów spowalniających, droga dla rowerów tylko na odcinkach poza parkingiem (na długości centrum handlowego Mazovia) dopuszcza się realizację od razu wariantu docelowego; - odc. ul. Armii Krajowej – ul. Bliska: istniejąca droga dla pieszych i rowerów – docelowo wydzielona droga dla rowerów z	Szer. 2,5 m v=30km/h Szer. 2,5 m v=30km/h Szer. 3,0 m v=30km/h	10,440

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		nawierzchnią bitumiczną; ■ odc. ul. Bliska - ul. Graniczna: ruch na zasadach ogólnych po istniejącej drodze dla pieszych i rowerów, uspokojenie ruchu przyjazne dla rowerzystów; ■ odc. ul. Graniczna – ul. Stanisława Ryszarda Dobrowolskiego: wydzielona droga dla rowerów z nawierzchnią bitumiczną; ■ odc. ul. Stanisława Ryszarda Dobrowolskiego - ul. Faustyna Piaska: droga dla pieszych i rowerów z nawierzchnią bitumiczną (w ramach budowy wiaduktu kolejowego nad al. marsz. Józefa Piłsudskiego); ■ odc. ul. Faustyna Piaska - ul. Wacława Lachmana: docelowo wydzielona droga dla rowerów z nawierzchnią bitumiczną na całej długości odcinka; etapowo ruch na zasadach ogólnych ul. Tadeusza Gierzyńskiego, uspokojenie ruchu przyjazne dla rowerzystów – szykany, łącznik od drogi dla pieszych i rowerów wzdłuż al. marsz. Józefa Piłsudskiego do skrzyżowania ul. Tadeusza Gierzyńskiego z ul. Faustyna Piaska - wydzielona droga dla rowerów z nawierzchnią bitumiczną wpuszczona w skrzyżowanie ulic Tadeusza Gierzyńskiego i ul. Faustyna Piaska jako piąte jego ramię - wskazana przebudowa skrzyżowania na mini rondo, dalej od zakrętu ul. Tadeusza Gierzyńskiego na północ - wydzielona droga dla rowerów z nawierzchnią bitumiczną dopuszcza się realizację od razu wariantu docelowego; ■ skrzyżowanie al. marsz. Józefa Piłsudskiego z ul. Fryderyka Chopina i ul. Wacława Lachmana: wydzielona droga dla rowerów z nawierzchnią bitumiczną omijające węzeł dwupoziomowy – przez skrzyżowanie ul. Fryderyka Chopina / ul.	Szer. 5,0 m v=30km/h Szer. 3,0 m v=30km/h Szer. 3,0 m v=30km/h Szer. 2,5 m v=30km/h Szer. 2,5 m v=30km/h Szer. 2,5 m v=30km/h Szer. 2,5 m v=30km/h	

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		Wacława Lachmana; - odc. ul. Fryderyka Chopina – ul. Ignacego Łukasiewicza: wydzielona droga dla rowerów z nawierzchnią bitumiczną - odc. ul. Ignacego Łukasiewicza – ul. Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego: wydzielona droga dla rowerów z nawierzchnią bitumiczną - odc. ul. Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego – ul. Medyczna: droga dla pieszych i rowerów po południowej stronie ulicy. W przypadku przebudowy ulicy i mostu na rz. Brzeźnicy należy wydzielić drogę dla rowerów o nawierzchni bitumicznej - odc. ul. Medyczna – zachodnia granica miasta: droga dla pieszych i rowerów z nawierzchnią bitumiczną.	Szer. 3,0 (2,5) m v=30km/h Szer. 2,5 m v=30km/h Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. min. 2,5 m v=20km/h	
R-2	ul. Ignacego Łukasiewicza	<i>Uwaga: ze względu na przeniesienie w 2010 r. odcinka istniejącej drogi dla rowerów od ul. Batalionów Chłopskich do ul. 7 Czerwca 1991r. na stronę zachodnią oraz ewentualną lokalizację linii szybkiego transportu miejskiego po wschodniej stronie ulicy, należy na całym odcinku trasy od ul. 7 Czerwca 1991 r. do ul. abp Antoniego Juliana Nowowiejskiego uzyskać dwukierunkową drogę dla rowerów po stronie zachodniej.</i> <i>Dopuszcza się odtworzenie drogi dla rowerów dwukierunkowej po stronie wschodniej – niezależnie od drogi po stronie zachodniej.</i> - odc. ul. abp Antoniego Juliana Nowowiejskiego – al. Floriana Kobylińskiego: wydzielona droga dla rowerów z nawierzchnią bitumiczną po stronie wschodniej; - odc. al. Floriana Kobylińskiego – ul. Miodowa: istniejącą wydzieloną drogę dla rowerów jednokierunkową po wschodniej stronie jezdni przebudować na dwukierunkową z nawierzchnią bitumiczną,	Szer. min. 2,5 m v=30km/h Szer. 3 m v=30km/h	5,180

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		z pozostawieniem drogi dla rowerów po stronie zachodniej; - odc. ul. Miodowa – ul. Batalionów Chłopskich: istniejąca wydzielona droga dla rowerów - w przypadku przebudowy wymienić nawierzchnię na bitumiczną; - odc. ul. Batalionów Chłopskich - ul. 7 Czerwca 1991 r.: Istniejąca wydzielona droga dla rowerów po stronie zachodniej, nowa wydzielona droga dla rowerów po stronie wschodniej; - odc. ul. 7 Czerwca 1991 r. - II brama PKN Orlen: istniejąca wydzielona droga dla rowerów po stronie zachodniej; w przypadku przebudowy na odcinkach o nawierzchni z kostki betonowej wymienić nawierzchnię na bitumiczną o docelowej szerokości 3 m; - odc. II brama PKN Orlen – zachodnia granica miasta: wydzielona droga dla rowerów z nawierzchnią bitumiczną po południowej stronie jezdni;	Szer. 3 m v=30km/h Szer. 3 m v=30km/h Szer. 3 m v=30km/h Szer. min. 2,5 m v=30km/h	
Trasy Zbiorcze				
R-10	Ciąg ulic: Prezydenta Ignacego Mościckiego – Miodowa – Tysiąclecia – Adama Mickiewicza – wzdłuż torów kolejowych do ul. Otolińskiej	- odc. w ul. Prezydenta Ignacego Mościckiego: pasy dla rowerów wyznaczone na jezdni w ramach jej istniejącej szerokości i nawierzchni; - odc. w ul. Miodowej i w ul. Tysiąclecia: wydzielone drogi dla rowerów jednokierunkowe, o nawierzchni bitumicznej, po obu stronach jezdni; w przypadku wystarczającej szerokości istniejącej jezdni zaleca się dla jednego kierunku (po stronie północnej) zamiast wydzielonej drogi dla rowerów wyznaczyć pas dla rowerów na jezdni; - odc. w ul. Adama Mickiewicza: pasy dla rowerów wyznaczone na jezdni w ramach jej istniejącej szerokości i nawierzchni, zalecane rozważenie przebudowy skrzyżowań na małe ronda lub mini-ronda,	Szer. 2 x 1,5 m v=30km/h Szer. 2 x 1,5 m v=30km/h Szer. 2 x 1,5 m v=30km/h	3,660

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		w miarę możliwości bez zmiany istniejącej nawierzchni i krawędzi skrzyżowań; odc. wzdłuż torów kolejowych od ul. Adama Mickiewicza do ul. Otolińskiej: wydzielona droga dla rowerów z nawierzchnią bitumiczną	Szer. 2,0 m v=20km/h	
R-11	Ciąg ulic: Wyszogrodzka – al. marsz. Józefa Piłsudskiego (płd. strona) – Podchorążych – 3 Maja – Królewiecka - Ostatnia	- odc. wsch. granica miasta – al. Jana Pawła II: wydzielona droga dla rowerów z nawierzchnią bitumiczną, odc. ul. Morelowa – al. Jana Pawła II wymaga poszerzenia nasypu przez jar rz. Rosicy oraz zastąpienia rowu odwadniającego na odc. pomiędzy ul. Morelową i jarem rz. Rosicy kanalizacją deszczową – przebieg drogi dla rowerów na tym odcinku powinien być traktowany jako układ docelowy, do zrealizowania tylko w ramach ewentualnej przebudowy drogi; do czasu realizacji tego odcinka akceptowalne jest prowadzenie ruchu rowerowego planowanymi drogami dla rowerów w ulicach Widnej i Czwartaków; - odc. al. Jana Pawła II – al. Jana Pawła II: istniejąca wydzielona droga dla rowerów z nawierzchnią bitumiczną; - odc. al. Jana Pawła II – ul. Swojska: wydzielona droga dla rowerów z nawierzchnią bitumiczną; - odc. ul. Swojska – rondo Wojska Polskiego: - istniejącym ciągiem pieszo – jezdny – ruch na zasadach ogólnych z przedłużeniem w postaci wydzielonej drogi dla rowerów z nawierzchnią bitumiczną do ronda Wojska Polskiego z przejazdem przez ekrany akustyczne (przejazd przez ekrany należy rozwiązać w sposób minimalizujący przenikanie hałasu – konieczne ustawienie ekranów na zakładkę); - odc. rondo Wojska Polskiego - ul. Stanisława Ryszarda Dobrowolskiego:	Szer. 2,5 m v=30km/h Szer. 2,5 m v=30km/h Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h	8,640

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		wydzielona droga dla rowerów z nawierzchnią bitumiczną, na odc. rondo Wojska Polskiego – Zakład Energetyczny dopuszcza się realizację drogi dla pieszych i rowerów zamiast chodnika i osobnej drogi dla rowerów; ■ odc. ul. Stanisława Ryszarda Dobrowolskiego - ul. Jesienna: droga dla pieszych i rowerów z nawierzchnią bitumiczną (w ramach budowy wiaduktu kolejowego nad al. marsz. Józefa Piłsudskiego); ■ odc. ul. Jesienna - ul. Spółdzielcza: wydzielona droga dla rowerów z nawierzchnią bitumiczną; ■ odc. ul. Spółdzielcza - ul. Podchorążych: – wariant 1 (preferowany): wydzielone drogi dla rowerów o nawierzchni bitumicznej łączące przejazd droga dla rowerzystów przez ul. Spółdzielczą, parking przed budynkiem mieszkalnym przy ul. Powstańców Styczniowych 1863 r. nr 19 i ul. Podchorążych, – wariant 2: ruch rowerowy na zasadach ogólnych ul. Powstańców Styczniowych 1863 r. do ul. Podchorążych, uspokojenie ruchu; <i>Uwaga: wariant 1 przebiega przez grunty spółdzielni mieszkaniowej – konieczność uzyskania porozumienia.</i> ■ odc. w ul. Podchorążych - ruch jezdnią na zasadach ogólnych, uspokojenie ruchu ; ■ odc. ul. Podchorążych – ul. Jana Kilińskiego: droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej poza pasem drogowym – wzdłuż istniejącego chodnika z przejściem obok stacji paliw i włączeniem do jezdni ul. Jana Kilińskiego na osi ul 3 Maja jako czwarty wlot skrzyżowania. ■ odc. ulicami: 3 Maja – Królewiecka –	Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h	

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		Ostatnia: uspokojenie ruchu		
R-12	Ciąg ulic: Batalionów Chłopskich – Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego	- odc. w ul. Batalionów Chłopskich: wydzielona droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej po stronie południowej - odc. w ul. Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego: istniejąca droga dla rowerów po stronie północnej; <i>Uwaga: w przypadku realizacji linii szybkiego transportu miejskiego po płn. stronie ulicy Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego należy wybudować nową drogę dla rowerów po stronie południowej.</i>	Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h	1,420
R-13a	Ciąg ulic: Wyszogrodzka (od al. marsz. Józefa Piłsudskiego) – Kolegialna – Józefa Kwiatka	- odc. w ul. Wyszogrodzkiej: ruch jezdnią na zasadach ogólnych, uspokojenie ruchu wybranymi środkami (azyle, szykany, płytowe lub wyspowe progi spowalniające); - odc. w ul. Kolegialnej i ul. Józefa Kwiatka: przebieg w planowanej Strefie Uspokojonego Ruchu „Stare Miasto” - uspokojenie ruchu wybranymi środkami, możliwość wytyczenia pasa lub kontrapasa dla rowerów na jezdni (patrz opis Strefy).	-	3,580
R-13b	Ciąg ulic: 4 Pułku Strzelców Konnych – Henryka Sienkiewicza – abp Antoniego Juliana Nowowiejskiego – Kazimierza Wielkiego – Szpitalna	- odc. ul. Wyszogrodzka – ul. Bielska: przebieg w planowanej Strefie Uspokojonego Ruchu „Stare Miasto” - uspokojenie ruchu wybranymi środkami, możliwość wytyczenia pasa lub kontrapasa dla rowerów na jezdni (patrz opis Strefy); - odc. na długości ok. 260-270 m od ul. Bielskiej w kierunku zachodnim po północnej stronie ulicy: zamiast pasa na jezdni jednokierunkowa droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej poza jezdnią, na odc. ul. Spacerowa – przejazd dla rowerzystów w osi drogi dla rowerów w ul. Stefana Okrzei (trasa R-24) droga dla rowerów dwukierunkowa; - odc. ul. Ostatnia – ul. Dobrzyńska: pasy dla rowerów na jezdni przy jej krawężniach	Szer. 1,5 m v=20km/h Szer. 1,5 m (2,5 m) v=20km/h Szer. 2x1,5 m v=20km/h	5,700

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		– po obu stronach; ▪ odc. ul. Dobrzyńska – ul. Parowa: – wariant 1 (preferowany) wydzielona droga dla rowerów dwukierunkowa o nawierzchni bitumicznej po stronie południowej; – wariant 2 (zgodny z MPZP, nie zalecany z uwagi na brak przestrzeni po północnej stronie na stoku w kierunku ul. Parowej i wyższy koszt): wydzielone jednokierunkowe drogi dla rowerów o nawierzchni bitumicznej po obu stronach ulicy; ▪ odc. boczny – w ul. Dobrzyńskiej od ul. Kazimierza Wielkiego do al. Floriana Kobylińskiego: ruch rowerowy na zasadach ogólnych w jezdni z uspokojeniem ruchu; ▪ odc. ul. Parowa – ul. Medyczna: wydzielona droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej po stronie południowej, na odcinku o dużym pochyleniu szer. 2,5 m; ▪ odc. ul. Medyczna – zachodnia granica miasta: droga dla pieszych i rowerów po stronie południowej, dopuszczalna lokalizacja po stronie północnej pod warunkiem zachowania ciągłości po jednej stronie ulicy na odc. ul. Medyczna – granica miasta.	Szer. 2,5 m v=30km/h (Szer. 2 x 1,5 m v=30km/h) Szer. 2 (2,5) m v=30km/h Szer. 2,5 m v=30km/h	
R-15	Wzdłuż planowanej trasy wzdłuż skarpy od ul. Południowej do ul. Wyszogrodzkiej	Wydzielona droga dla rowerów dwukierunkowa o nawierzchni bitumicznej po południowej stronie jezdni; na odc. od ul. Władysława Mazura do ul. Wierzbowej dopuszcza się odsunięcie drogi dla rowerów od jezdni i przeprowadzenie planowanymi w MPZP terenami zieleni izolacyjnej wzdłuż ulicy. Na obszarze objętym MPZP terenu „Parcele” w Płocku przewidziano dwa warianty przebiegu trasy rowerowej: – wariant 1: przebieg drogi dla	Szer. 2,5 m v=30km/h	7,200

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		rowerów zgodnie z MPZP po zachodniej stronie ulic oznaczonych w MPZP jako 55 KD i 33 KD i dalej ulica oznaczoną jako 4 KL i 10 KL do ul. Wyszogrodzkiej; – Wariant 2: - na całej długości aż do ul. Wyszogrodzkiej wzdłuż projektowej drogi. <i>Uwaga: Trasa wymaga wykupu znacznej ilości gruntów (w ramach inwestycji drogowej).</i>		
R-17	Ciąg ulic: Norbertańska - Grabówka	■ odc. al. Jana Kilińskiego - skrzyżowanie ul. Norbertańskiej z linią kolejową: ruch rowerowy poprowadzony na zasadach ogólnych wiaduktem nad linią kolejową (do ZOO) i istniejąca droga wzdłuż linii kolejowej po jej południowej stronie, na brakującym odcinku od zakrętu istniejącej drogi na południe w dół skarpy do Cmentarza Garnizonowego nowa wydzielona droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej wzdłuż linii kolejowej; ■ odc. skrzyżowanie ul. Norbertańskiej z linią kolejową – skrzyżowanie ul. Norbertańskiej i ul. Grabówka: ruch na zasadach ogólnych po istniejącej drodze z płyt betonowych; ■ odc. w ul. Grabówka i ul. Janusza Korczaka do ul. Zarzecznej: wydzielona droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej po południowej stronie jezdni; ■ odc. w ul. Janusza Korczaka od ul. Zarzecznej do ul. Harcerskiej: droga dla pieszych i rowerów po południowej stronie jezdni o nawierzchni bitumicznej: czasowo dopuszcza się oznakowanie projektowanego chodnika jako drogi dla pieszych i rowerów.	Szer. min. 2,0 m v=20km/h Szer. 2,0 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h	5,490
R-20	ul. Bielska	■ odc. ul. Józefa Kwiatka – ul. Królewiecka: w stronę północną ruch na zasadach ogólnych w jezdni, w stronę południową	Szer. 1,5 m v=20km/h	5,300

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		wydzielony pas dla rowerów w jezdni; ■ odc. ul. Królewiecka – al. Floriana Kobylińskiego: w stronę północną droga dla rowerów jednokierunkowa o nawierzchni bitumicznej, w stronę południową wydzielony pas dla rowerów w jezdni; ■ odc. al. Floriana Kobylińskiego – ul. Targowa: drogi dla rowerów jednokierunkowe o nawierzchni bitumicznej po obu stronach jezdni, na skrzyżowaniach zintegrowane z jezdnią, skrzyżowanie z ul. Tysiąclecia i Adama Mickiewicza zaleca się przebudować na małe rondo; ■ odc. ul. Targowa – północna granica miasta – droga dla pieszych i rowerów po stronie wschodniej o nawierzchni bitumicznej.	Szer. 2 x 1,5 m v=20km/h Szer. 2 x 1,5 m v=20km/h Szer. min. 2,5 m v=30km/h	
R-21	Ciąg ulic: Obrońców Westerplatte – Nowy Rynek – Tumską – Mostowa – Most im. Legionów marsz. Józefa Piłsudskiego – rondo Inż. Jana Mar-ka Lajourdie	■ odc. ul. Adama Mickiewicza – ul. Królewiecka: pasy dla rowerów w jezdni przy krawężniach; na odc. ul. Adama Mickiewicza – al. Stanisława Jachowicza po stronie zachodniej zamiast pasa dla rowerów na jezdni wydzielona droga dla rowerów jednokierunkowa o nawierzchni bitumicznej, na odc. al. Stanisława Jachowicza – ul. Królewiecka konieczne zabezpieczenia przed nielegalnym parkowaniem w postaci separatorów i pylonów; ■ odc. ul. Królewiecka – ul. Tadeusza Kościuszki (pasaż pieszy w ul. Tumskiej): dopuszczenie rowerzystów do jazdy pod prąd; ■ odc. ul. Tadeusza Kościuszki – ul. Mostowa: ruch na zasadach ogólnych w jezdni – docelowo w przypadku przebudowy chodników wybudować drogę dla rowerów jednokierunkową w stronę północną po wschodniej stronie jezdni, w	Szer. 2 x 1,5 m v=20km/h - Szer. 1,5 m v=20km/h Szer. 2,0 m v=15km/h Szer. min. 2,0m	2,950

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		drugą stronę ruch na zasadach ogólnych w jezdni; - odc. w ul. Mostowej: istniejące drogi dla rowerów zbyt wąskie na dwukierunkowe, przekształcić na jednokierunkowe – po stronie północnej kierunek na zachód, po stronie południowej – kierunek na wschód, w drugą stronę (z góry) jazda na zasadach ogólnych w jezdni. - odc. na Moście im. Legionów marsz. Józefa Piłsudskiego: most wymaga przebudowy z przystosowaniem dla ruchu rowerowego; wskazanie optymalnego rozwiązania projektowego (wraz z dojazdem do ronda Inż. Jana Marka Lajourdie) powinno być przedmiotem odrębnego opracowania;		
R-22	ul. Przemysłowa	- odc. ul. Tysiąclecia – ul. Gwardii Ludowej: istniejąca droga dla rowerów po stronie wsch.; - odc. ul. Gwardii Ludowej – ul. Kostrogaj: wydzielona droga dla rowerów dwukierunkowa o nawierzchni bitumicznej po stronie wschodniej jezdni. - Odc. ul. Kostrogaj - północna granica miasta: droga dla pieszych i rowerów dwukierunkowa o nawierzchni bitumicznej po stronie zachodniej jezdni.	Szer. 2,0 m v=20km/h Szer. 2,0 m v=20km/h Szer. 2,0 m v=20km/h	4,450
R-23	ul. Jana Kilińskiego (po wsch. stronie)	odc. ul. Norbertańska – al. marsz. Józefa Piłsudskiego: wydzielona droga dla rowerów dwukierunkowa po stronie wschodniej jezdni z nawierzchni bitumicznej, w przyszłości w razie przebiecia ul. Jana Kilińskiego do ul. Otolińskiej przedłużenie drogi dla rowerów wzdłuż nowego śladu	Szer. 2,5 m v=20km/h	1,100
R-24	Ciąg ulic: Stanisława Okrzei – Ostatnia – Spacerowa - Antoniego Roguckiego	- odc. ul. Kazimierza Wielkiego – ul. abp Antoniego Juliana Nowowiejskiego (w ul. Stanisława Okrzei): wydzielona droga dla rowerów dwukierunkowa o nawierzchni bitumicznej, po stronie zachodniej; - odc. ul. Abp. Antoniego Juliana -	Szer. 2,5 m v=20km/h -	1,920

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		Nowowiejskiego – ul. Ostatnia – dopuszczenie ruchu rowerowego pod prąd; - odc. ul. Ostatnia – ul. 7 czerwca 1991 r.: samodzielna droga dla rowerów przez tereny parkowe, dwukierunkowa, z nawierzchni bitumicznej, na odc. al. Floriana Kobylińskiego – ul. Tysiąclecia istnieje; <i>Uwaga: istniejący projekt budowlany al. Antoniego Roguckiego przewiduje nawierzchnię z kostki betonowej niefazowanej. Zaleca się nawierzchnię bitumiczną.</i> - odc. ul. 7 czerwca 1991r.: - istniejąca droga dla rowerów w ul. Parowej – w 2 etapie droga dla rowerów dwukierunkowa, z nawierzchni bitumicznej – wg MPZP. <i>Uwaga: konieczność wykupu gruntów.</i>	Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h	
R-25	ul. Otokowska	- odc. od al. marsz. Józefa Piłsudskiego do ul. Fryderyka Chopina – istniejąca droga dla rowerów dwukierunkowa po stronie zachodniej – konieczna całkowita wymiana nawierzchni i oznakowania; - odc. od ul. Fryderyka Chopina do skrzyżowania przed przejazdem kolejowym wydzielona droga dla rowerów dwukierunkowa o nawierzchni bitumicznej, po stronie zachodniej; - odc. od skrzyżowania przed przejazdem kolejowym do wschodniej granicy miasta: wydzielona droga dla rowerów dwukierunkowa o nawierzchni bitumicznej, po stronie wschodniej;	Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h	2,410
R-27	Ciąg ulic: al. Jana Pawła II – al. Armii Krajowej – Władysław Mazura – Gościńiec	- odc. w Al. Jana Pawła II od ul. Władysława Mazura do ul. Wyszogrodzkiej zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara: wydzielona droga dla rowerów dwukierunkowa o nawierzchni bitumicznej po stronie północnej i wschodniej; - odc. w ul. Armii Krajowej od ul. Wyszogrodzkiej do ronda w rejonie ul.	Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2 x 1,5 m	6,290

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		Melchiora Wańkowicza zgodnie z ruchem wskazówek zegara: wariant 1 (preferowany, niezgodny z MPZP): pasy dla rowerów w jezdni przy jej krawędzi, krótki odc. istniejącej drogi dla rowerów do ronda zlikwidować, wariant 2 (zgodny z MPZP): wydzielona droga dla rowerów dwukierunkowa o nawierzchni bitumicznej po stronie wschodniej i południowej; ■ odc. w ul. Armii Krajowej od ronda w rejonie ul. Melchiora Wańkowicza do ul. Wyszogrodzkiej zgodnie z ruchem wskazówek zegara: istniejąca droga dla rowerów po stronie zachodniej (wymienić ostre skosy na łagodne, docelowo wymienić nawierzchnię na bitumiczną lub drogę dla rowerów zlikwidować i wyznaczyć pasy dla rowerów w jezdni – jak na odcinku wcześniej); ■ odc. w Al. Jana Pawła II od ul. Wyszogrodzkiej do ul. Władysława Mazura zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara: istniejąca droga dla rowerów po stronie zachodniej; ■ odc. w ul. Władysława Mazura od Al. Jana Pawła II do początku istniejącego odcinka drogi dla rowerów: wydzielona droga dla rowerów dwukierunkowa o nawierzchni bitumicznej, po stronie zachodniej; ■ odc. istniejącej drogi dla rowerów w ul. Władysława Mazura po stronie wschodniej – bez zmian; ■ odc. od końca istniejącej drogi dla rowerów po stronie wschodniej do ul. Grabówka: droga dla pieszych i rowerów dwukierunkowa o nawierzchni bitumicznej, po stronie wschodniej;	v=20km/h Szer. 2,0 m v=20km/h Szer. 3,0 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h	
R-29	Projektowana trasa bez nazwy pomiędzy ul. Harcerską i ul. Borowicką	Na całej długości od ul. Wyszogrodzkiej do granicy miasta: wydzielona droga dla rowerów dwukierunkowa o nawierzchni bitumicznej po zachodniej stronie jezdni.	Szer. 2,5 m v=30km/h	2,880

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
R-30	Ciąg ulic: Południowa - Spółdzielcza - Fryde- ryka Chopina - Gwardii Ludowej - 7 czerwca 1991 r.	■ odc. od ul. Norbertańskiej do ul. Powstańców Styczniowych 1863 r.: wydzielona droga dla rowerów dwukierunkowa po wschodniej stronie jezdni o nawierzchni bitumicznej; ■ odc. od ul. Powstańców Styczniowych 1863 r. do ul. Bielskiej: droga dla rowerów dwukierunkowa po zachodniej stronie jezdni, nawierzchnia bitumiczna (przejście drogi dla rowerów pod wiaduktami al. marsz. Józefa Piłsudskiego pod skrajnymi, zachodnimi przęsłami – konieczność obniżenia studzienek kanalizacyjnych), na odc. ul. Adama Mickiewicza – ul. Bielska dopuszcza się realizację wspólnej drogi dla pieszych i rowerów; ■ odc. od ul. Bielskiej do ul. Przemysłowej – istniejąca droga dla rowerów o nawierzchni z kostki betonowej po płd. stronie jezdni ■ odc. od ul. Przemysłowej do ul. Ignacego Łukasiewicza: istniejąca droga dla rowerów o nawierzchni z kostki betonowej po płu. stronie jezdni, w II etapie na odc. od ul. Przemysłowej do planowanej drogi dla rowerów w ul. Antoniego Roguckiego wybudować drogę dla rowerów także po stronie południowej – dwukierunkowa o nawierzchni bitumicznej.	Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h	5,020
R-31	Ciąg ulic: Targowa – Granicz- na	Na całej długości: wydzielona droga dla rowerów dwukierunkowa o nawierzchni bitumicznej po zachodniej stronie jezdni;	Szer. 2,5 m v=20km/h	4,140
R-32	Od stacji PKP Płock Radziwie wzdłuż ulicy Dobrzykowskiej, Mo- stem Solidarności i dalej wzdłuż trasy im. księdza Jerzego Popiełuszki oraz pół- nocnej obwodnicy miasta do ul. Jędrzejowo,	■ odc. wzdłuż stacji PKP Płock Radziwie do ul. Ukośnej: wydzielona droga dla rowerów dwukierunkowa o nawierzchni bitumicznej Uwaga: grunty Skarbu Państwa we władaniu PKP SA – konieczność uzyskania porozumienia. ■ odc. wzdłuż ulic: Ukośnej i Cichej – ruch rowerzystów na zasadach ogólnych w jezdni z uspokojeniem ruchu, w związku z dublowaniem ul. Cichej przez ul.	Szer. 2 m v=20km/h	11,420

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
	ul. Jędrzejowo do ul. Bielskiej	Dobrzykowską sugeruje się ograniczyć ruch w ul. Cichej poprzez wprowadzenie ruchu jednokierunkowego (z kontrapasem dla rowerów) lub zamknięciem połączenia do ul. Kolejowej; należy wyznaczyć przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów z azylami przez ul. Kolejową na wysokości ulic Ukośna – Cicha; ■ odc. wzdłuż ul. Dobrzykowskiej do wjazdu do ogrodów działkowych: pasy dla rowerów po obu stronach jezdni, w przypadku niewystarczającej szerokości jezdni należy ją poszerzyć odpowiednio, pasy dla rowerów rozpocząć tuż za skrzyżowaniem z ul. Kolejową pamiętając o bezpiecznym rozwiązaniu zakończenia pasa dla rowerów; ■ odc. ul. Dobrzykowskiej od wjazdu do ogródków działkowych do wjazdu na istniejący ciąg pieszo – jezdny na Most Solidarności: wydzielona droga dla rowerów dwukierunkowa o nawierzchni bitumicznej, po stronie północnej; ■ droga dla pieszych i rowerów od ul. Dobrzykowskiej do drogi dla rowerów na Moście Solidarności: istniejąca nawierzchnia, uspokojenie ruchu przyjazne dla rowerzystów – szyny lub płytowe progi spowalniające ■ odc. na Moście Solidarności do ul. Grabówka: istniejąca droga dla rowerów po str. zach. ■ odc. od Mostu Solidarności do ul. Wyszogrodzkiej: docelowo należy przedłużyć drogę dla rowerów wzdłuż wiaduktu na poziom skarpy i poprowadzić drogę dla rowerów po zachodniej stronie do ul. Wyszogrodzkiej, możliwe następujące rozwiązania: wariant 1 – budowa kładki rowerowej wzdłuż	Szer. 2 x 1,5 m v=30km/h Szer. 2,5 m v=30km/h Szer. 4 m v=30km/h Szer. 3 m v=30km/h Szer. min. 2 m v=20km/h	

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		wiaduktu, wariant 2 – doczepienie do konstrukcji wiaduktu dolnego pomostu dla ruchu rowerowego, wariant 3 (preferowany) - poszerzenie istniejącego chodnika technicznego na poziomie jezdni do szerokości 2 m; Czasowo, w 1 etapie należy zbudować drogę dla rowerów od ul. Grabówka pod wiaduktem z podjazdem pod skarpę w formie serpentyn po stronie wschodniej obwodnicy i doprowadzeniem do istniejącego ciągu pieszo – jezdni wzdłuż obwodnicy, prowadzącego do ul. Wyszogrodzkiej z dobudowaniem brakującego odcinka drogi dla rowerów do Ronda Wojska Polskiego z przejazdem przez ekrany akustyczne. <i>Uwaga: konieczność wykupu gruntu pod serpentyny.</i> ■ odc. od ul. Wyszogrodzkiej do ul. Jędrzejewo: wydzielona droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej po stronie zachodniej; ■ odc. w ul. Jędrzejewo do ul. Bielskiej: ruch rowerów na zasadach ogólnych w jezdni, zastosowanie środków uspokojenia ruchu – progi spowalniające lub szyskany.	Szer. 2,5 m v=30km/h	
Trasy Pomocnicze				
R-40	Przez Park Północny od ul. Szarych Szeregów do jaru rzeki Rosica	■ odc. ul. Ofiar Katynia – al. Armii Krajowej: istniejąca droga dla rowerów ■ odc. al. Armii Krajowej – jar Rosicy: nowa droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej ■ na pozostałych odcinkach dopuszczenie ruchu rowerowego po istniejących chodnikach (w tym przez Park Północny) oraz ruch rowerów na zasadach ogólnych w jezdni ulic osiedlowych – wskazane zastosowanie elementów uspokojenia.	Szer. 2 m v=20km/h Szer. 2 m v=20km/h	1,500
R-41	Przez Park Północny od ul. Hubalczyków do ul. Batalionu Pa-	Dopuszczenie ruchu rowerowego po istniejących chodnikach (w tym przez Park Północny) oraz ruch rowerów na zasadach	Szer. 2 m v=20km/h	1,150

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
	rasol	ogólnych w jezdni ulic osiedlowych – wskazane zastosowanie elementów uspokojenia. W miarę potrzeby na fragmentach budowa nowych odcinków drogi dla rowerów.		
R-42	Wzdłuż ul. Czwartaków	- odc. od ul. Morelowej do ul. Franciszka Zubrzyckiego – wydzielona droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej po północnej stronie jezdni wzdłuż planowanego połączenia ulicznego nad doliną rzeki Rosica; - na odc. od ul. Franciszka Zubrzyckiego do wyjazdu z parkingu przed OBI istniejące: wydzielone drogi dla rowerów o nawierzchni bitumicznej po stronie północnej, na części także po stronie południowej; - od wyjazdu z parkingu przed OBI do al. Jana Pawła II – przedłużenie istniejącej drogi dla rowerów po stronie północnej odcinkami wydzielonej drogi dla rowerów o nawierzchni bitumicznej z przepuszczeniem ruchu rowerowego przez parking przyuliczny pomiędzy budynkami OBI i Auchan; <i>Uwaga: część niezbędnego gruntu prywatna – konieczność uzyskania porozumienia.</i> - odc. na zachód od al. Jana Pawła II: uspokojenie ruchu ulic dojazdowych: planowanego przedłużenia ul. Czwartaków, ul. Pałacowej i ul. Synów Pułku, - droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej na przedłużeniu ul. Synów Pułku do istniejącego ciągu pieszo - jezdni wzdłuż obwodnicy. <i>Uwaga: planowane przedłużenie ul. Synów Pułku na gruntach prywatnych – konieczność wykupu.</i>	Szer. 2,5 m lub 2,0 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h - Szer. 2,5 m v=20km/h	2,180
R-43	Połączenie ul. Grabówka – Al. Jana Pawła II z przedłu-	- Wariant 1 (preferowany) – wydzielona droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej po stronie		1,500

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
	żeniem do ul. Czwartaków	północnej planowanej w MPZP ulicy, dalej łagodny zjazd po trawersie skarpy z włączeniem do planowanych serpentyn drogi dla rowerów wzdłuż obwodnicy. - Wariant 2 – droga dla rowerów w poprzek jaru małej Rosicy – zgodnie z przebiegiem zapisanym w MPZP; wariant niewskazany z uwagi na przecięcie poprzeczne jaru o bardzo stromych skarpach, konieczność budowy kosztownej kładki rowerowej. - Wariant 3 – wykorzystanie jaru Małej Rosicy do wytrasowania łagodnego zjazdu trasy rowerowej ze skarpy z włączeniem do planowanej drogi dla rowerów w ul. Grabówka, wariant wymaga zmiany MPZP. ▪ Przedłużenie do ul. Czwartaków: wzdłuż pasażu im. Ignacego Jana Paderewskiego – wydzielona droga dla rowerów na części południowej i ruch na zasadach ogólnych w północnej części Pasażu. <i>Uwaga: wszystkie warianty prowadzone w większości po gruntach prywatnych – konieczność wykupu.</i>		
R-44	Połączenie ul. Grabówka z ul. Jesionową	Wydzielona droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej po południowej stronie ulicy do realizacji w ramach budowy nawierzchni ulicy.	Szer. 2 m v=20km/h	2,500
R-45	Wzdłuż ul. Morelowej i jej przedłużenia do ul. Mazowieckiej	Wydzielona droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej po zachodniej stronie ulicy, na odcinku przez skarpe szerokość drogi dla rowerów należy zwiększyć do min. 2,5 m.	Szer. 2 m v=20km/h	1,490
R-46	Wzdłuż ul. Borowickiej w rejonie ul. Zakole i ul. Harcerskiej oraz jaru do trasy R-29	▪ odc. od trasy R-64 do ul. Borowickiej: etapowo dwukierunkowa droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej wzdłuż dojazdu łączącego pld. końce ulic Lipowej i Cedrowej z ul. Borowicką; docelowo dwukierunkowa droga dla rowerów o	Szer. 2,5 m v=20km/h	3,060

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		nawierzchni bitumicznej po pld. stronie planowanej drogi wylotowej na przedłużeniu ul. Harcerskiej (do ul. Sarniej i dalej po śladzie ul. Sarniej); dopuszcza się w rozwiązaniu etapowym wpuszczenie ruchu rowerowego w/w dojazdem bez budowy drogi dla rowerów lub realizację od razu przebiegu docelowego; - odc. wzdłuż ul. Borowickiej i ul. Harcerskiej: po zachodniej (południowej) stronie wydzielić pas dla rowerów do jazdy w stronę południową (wschodnią), do jazdy w stronę północną (zachodnią) wybudować drogę dla rowerów jednokierunkową po wschodniej (północnej) stronie jezdni; - odc. w jarze od ul. Harcerskiej do ul. Wyszogrodzkiej – droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej śladem istniejącej drogi gruntowej;	Szer. 2 x 1,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h	
R-47	Planowana droga wylotowa z Podol-szyc Północnych do Gulczewa	Wydzielona droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej po wschodniej i południowej stronie ulicy, do realizacji w ramach budowy dróg.	Szer. 2,5 m v=20km/h	0,360
R-48	Wzdłuż ul. Franciszka Zubrzyckiego	od ul. Czwartaków: istniejąca wydzielona droga dla rowerów po stronie zachodniej; Przedłużenie do ul. Władysława Mazura: wydzielona droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej.	Szer. 2 m v=20km/h	0,520
R-49	Wzdłuż ul. Witolda Zglenickiego	Wydzielona droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej po zachodniej stronie ulicy.	Szer. 2 m v=20km/h	2,990
R-50	Wzdłuż ul. Chemiców od ul. Ignacego Łukasiewicza do ul. Witolda Zglenickiego	Wydzielona droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej, strona do wyboru na etapie projektu budowlanego – na całej długości ta sama.	Szer. 2,5 m v=20km/h	1,120
R-51	Połączenie ul. Mostowej z ul. Rybaki	- pas dla rowerów wydzielony z jezdni po stronie północnej – do jazdy pod górę w kierunku ul. Tumskiej, jazda w dół jezdnią na zasadach ogólnych; - wzdłuż łącznika w kierunku Mostu im.	Szer. 1,5 m v=15km/h Szer. 1,5 m	0,320

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		Legionów marsz. Józefa Piłsudskiego z prawej strony wybudować jednokierunkową drogę dla rowerów do istniejącej drogi dla rowerów w ul. Mostowej; ▪ wjazd z / na planowaną drogę dla rowerów wzdłuż brzegu Wisły jako czwarte ramię skrzyżowania ul. Rybaki ze zjazdem z ul. Mostowej.	v=15km/h -	
R-52	Połączenie Trasy Nadwiślańskiej Prawobrzeżnej R-61a z poziomem skarpy - dookoła Wzgórza Tumskiego	▪ odc. trasa R-61a – ul. Rybaki: wydzielona droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej; ▪ odc. ul. Rybaki – platforma wschodnia przy Amfiteatrze: istniejąca pochylnia; ▪ odc. platforma wschodnia przy Amfiteatrze – ul. Mostowa: wydzielona droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej po śladzie istniejącej drogi technicznej;	Szer. 2,0 m v=20km/h - Szer. 2,5 m v=20km/h	0,550
R-53	ul. Medyczna	Wydzielona droga dla rowerów dwukierunkowa o nawierzchni bitumicznej, po stronie zachodniej.	Szer. 2,5 m v=20km/h	0,970
R-54	Trasa łącząca trasę R-60a z trasą R-32 wzdłuż ogrodzenia ogródków działkowych	Istniejąca droga dojazdowa. Uzupełnić o nawierzchnię bitumiczną z urządzeniami uspokojenia ruchu przyjaznymi dla rowerzystów – szypyki płytowe, progi spowalniające;	Szer. 5 m v=20km/h	0,810
R-55	Trasa łącząca trasę R-53 z trasą R-65 dookoła zabudowy Radziwia	▪ odc. od trasy R-54 do ul. Dobrzykowskiej: nowa droga dla rowerów o nawierzchni ekologicznej z przejazdem dla rowerzystów przez ul. Dobrzykowską ▪ odc. od ul. Dobrzykowskiej do szlaku R-65: po istniejącej drodze gruntowej – wzmocnienie nawierzchni.	Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 5 m v=20km/h	1,120
R-56	Połączenie drogi dla rowerów na Moście Solidarności ze Szlakiem Wisły	Istniejący ciąg pieszo - jezdny, uzupełnić o urządzenia uspokojenia ruchu przyjazne dla rowerzystów – szypyki płytowe lub progi spowalniające.	-	0,350
R-57	Połączenie trasy R-67 z ul. Osiedlową	▪ na odcinku istniejącej nawierzchni ruch rowerowy na zasadach ogólnych w jezdni, ▪ na pozostałym odcinku nowa droga dla rowerów dwukierunkowa o nawierzchni	- Szer. 2,5 m v=20km/h	0,575

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		bitumicznej.		
R-58	Wzdłuż ulic projektowanych od ul. Browarnej do ul. Na Stoku	Przebieg trasy wzdłuż ulic projektowanych od ul. Browarnej do ul. Na Stoku, z przecięciem ul. Ciechomickiej i zjazdem ze skarpy jarem wzdłuż strumienia do istniejącego przejazdu bezkolizyjnego pod obwodnicą. Wydzielona droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej, po stronie północnej i zachodniej.	Szer. 2 m, na zjeździe ze skarpy: 2,5 m v=20km/h	2,280
R-59a	Wzdłuż ul. Długiej do jaru Brzeźnicy	- odc. ul. Ignacego Łukasiewicza - zakręt ul. Długiej w kierunku północnym: wydzielona droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej, wybór strony jezdni na etapie projektu budowlanego;; - odc. zakręt ul. Długiej - planowana Trasy Brzeźnicy (R-63): droga dla rowerów lub droga do ruchu ogólnego o nawierzchni bitumicznej - wzdłuż ciepłociągu (po północnej jego stronie) do rzeki Brzeźnicy <i>Uwaga: na odc. od ul. Długiej do doliny rzeki Brzeźnicy brak własności gruntu – konieczność porozumienia z właścicielem.</i>	Szer. 2,5 m v=30km/h Szer. min. 2,5 m v=30km/h	1,690
R-59b	Zjazd z planowanego przedłużenia ul. Przemysłowej do doliny Brzeźnicy	Droga dla rowerów dwukierunkowa o nawierzchni bitumicznej śladem istniejącej ścieżki do rozebranego mostku na Brzeźnicy (planowanego do odbudowy).	Szer. 2,5 m v=30km/h	0,130
Trasy Rekreacyjne				
R-60	Trasa Nadwiślańska Lewobrzeżna (Szlak Wisły)	Od zachodniej do wschodniej granicy miasta – po wale przeciwpowodziowym, nawierzchnia na wale bitumiczna. Na odcinku wzdłuż ul. Dobrzykowskiej droga dla pieszych i rowerów po stronie północnej	Szer. 2,5 m v=30km/h	8,140
R-60a	Trasa Nadwiślańska Lewobrzeżna – alternatywna	Po południowej stronie cieków wodnych przed wałem przeciwpowodziowym – na wschód od Mostu im. Legionów marsz. Józefa Piłsudskiego. - odc. od Mostu im. Legionów marsz. Józefa Piłsudskiego do trasy R-65: nowa droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej; - odc. od trasy R-65 do trasy R-54:	Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 3 m v=20km/h	1,970

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		wzmocnienie nawierzchni istniejącej drogi gruntowej; odc. od trasy R-54 do trasy R-60: nowa droga dla rowerów o nawierzchni ekologicznej.	Szer. 2,5 m v=20km/h	
R-61a	Trasa Nadwiślańska Prawobrzeżna – część zachodnia	- odc. od ul. Norbertańskiej do Jaru Kazimierza: po tarasie pod skarpą poniżej ZOO, ul. Juliusza Kawieckiego, ul. Rybaki, wzdłuż projektowanego nabrzeża Wisły (zgodnie z projektem nabrzeża), wydzielona droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej; - odc. od Jaru Kazimierza do ul. Parowej: istniejący bulwar dla pieszych i rowerów wzdłuż szlaku spacerowego do ul. Parowej; i - przekroczenie rzeki Brzeźnicy: po przebudowanym mostku dla rur ciepłowniczych (w pobliżu mostu w ul. Szpitalnej); - odc. od rzeki Brzeźnicy do zachodniej granicy miasta: wzdłuż brzegu rzeki Brzeźnicy i następnie rzeki Wisły, samodzielna droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej; dopuszcza się na odcinku dojazdu do basenu zrzutowego ścieków z PKN Orlen ruch rowerowy po istniejącej nawierzchni dojazdu.	Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h	6,350
R-61b	Trasa Nadwiślańska Prawobrzeżna – część wschodnia	Od ul. Janusza Korczaka do wschodniej granicy miasta. - odc. w ul. Zgodnej od ul. Korczaka wału przeciwpowodziowego: uspokojenie ruchu; - odc. po wale przeciwpowodziowym od ul. Zgodnej do ul. Zarzecznej: nowa droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej na koronie wału; - odc. w ul. Zarzecznej – po istniejącej nawierzchni ulicy; - odc. w ul. Pocztowej – na drugą stronę rzeki Słupianka: ruch rowerów na zasadach ogólnych w jezdni, uspokojenie ruchu;	- Szer. 2,5 m v=20km/h - Szer. 2,5 m	1,860

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		- odc. od ul. Pocztowej do ul. Raczkowizna: nowa droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej przez tereny zielone wzdłuż rzeki Słupianka <i>Uwaga: część gruntów należy do Cukrowni Borowiczki – konieczność porozumienia.</i> - odc. wzdłuż ul. Raczkowizna przed terenem Cukrowni Borowiczki: droga dla rowerów wydzielona separatorami i pylonami z placu przed cukrownią <i>Uwaga: grunt placu należy do Cukrowni Borowiczki – konieczność porozumienia.</i> - odc. w ul. Raczkowizna za cukrownią: - uspokojenie ruchu, bezpieczne włączenie drogi dla rowerów do ruchu na zasadach ogólnych – z przejazdem dla rowerzystów.	v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h	
R-62	Trasa Skarpowa	- odc. od ul. Kazimierza Wielkiego do ul. Teatralnej: dwukierunkowa droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej wzdłuż krawędzi skarpy, wydzielona z istniejącego chodnika, w uzasadnionych przypadkach dopuszcza się odcinki dla wspólnego ruchu pieszych i rowerzystów, istniejące schody należy zastąpić pochylniami lub uzupełnić o pochylnie; - odc. ok. 60 m w ul. Teatralnej od budynku hotelu Starzyński do budynku sądów: ruch na zasadach ogólnych jezdnią; - odc. od ul. Teatralnej do ul. Tumskiej: dwukierunkowa droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej albo z płyt lub bloków kamiennych wzdłuż istniejącego chodnika, dopuszcza się przekwalifikowanie istniejącego chodnika na drogę dla pieszych i rowerów bez zmiany nawierzchni - za pomocą oznakowania pionowego; - odc. w ul. Tumskiej od Katedry św. Zygmunta do ul. Tadeusza Kościuszki i w ul. Tadeusza Kościuszki od ul. Tumskiej do pl. Obrońców Warszawy – ruch na	Szer. 2,5 m v=15 km/h - Szer. 2,5 m v=15 km/h -	3,130

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		zasadach ogólnych w jezdni, wskazane uspokojenie ruchu wybranymi środkami inżynieryjnymi, np. płytowe progi spowalniające, szykany, wyniesione przejścia dla pieszych i wyniesione tarcze skrzyżowań odc. od pl. Obrońców Warszawy do skrzyżowania ul. Mostowej i Warszawskiej: istniejący chodnik wzdłuż korony skarpy należy przebudować na dwukierunkową drogę dla rowerów o nawierzchni bitumicznej chodnikiem o nawierzchni z płyt lub kostki betonowej lub kamiennej, istniejące schody zlikwidować zastępując odpowiednim spadkiem podłużnym drogą dla rowerów i pieszych; dopuszcza się przekwalifikowanie chodnika na drogę dla pieszych i rowerów bez zmiany nawierzchni, przy likwidacji wszelkich schodów i progów;	Szer. 2,5 m v=15 km/h	
R-63	Trasa Brzeźnicy, wzdłuż rzeki Brzeźnica	- odc. odc. od ul. Kazimierza Wielkiego do trasy R-81 (wjazd do ul. Ignacego Łukasiewicza) po nawierzchni istniejącej drogi, wzmocnienie lub adaptacja istniejącej nawierzchni. - odc. od trasy R-81 do istn. drogi dla rowerów na przedłużeniu ul. Jana Orlińskiego: samodzielna droga dla rowerów o nawierzchni utwardzonej („ekologicznej”) - odc. od istniejącej drogi dla rowerów na przedłużeniu ul. Jana Orlińskiego do planowanej trasy R-59a: wzdłuż zachodniego brzegu rzeki – droga dla rowerów o nawierzchni utwardzonej. - odc. od planowanej trasy R-59a do planowanej trasy R-59b: wzdłuż zachodniego brzegu rzeki, a następnie po odbudowanym moście na rzece – na przedłużeniu planowanej trasy R-59b – droga dla rowerów o nawierzchni	Szer. min. 2,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h	5,720

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		bitumicznej. odc. od Planowanej trasy R-59b do ul. Bielskiej: wzdłuż wschodniego i południowego brzegu rzeki, dalej podjazd pod drogę dla rowerów wzdłuż południowej strony planowanej obwodnicy północno-zachodniej miasta pod wiaduktem linii kolejowej i ul. Bielskiej, następnie serpentyną wewnątrz węzła obwodnicy z ul. Bielską do połączenia z planowaną drogą dla pieszych i rowerów wzdłuż ul. Bielskiej – nawierzchnia utwardzona, na podjeździe pod odbudowany most na Brzeźnicy (przy trasie R-59b) oraz na podjeździe do obwodnicy północno-zachodniej i wewnątrz węzła obwodnicy z ul. Bielską – nawierzchnia bitumiczna.		
R-64	Trasa wylotowa na Słupno	Trasa od ul. Raczkowizna przez rzekę Słupianka po istniejącym moście pieszym, dalej wzdłuż północnego brzegu rzeki Słupianka i planowanej drogi wylotowej na przedłużeniu ul. Harcerskiej, częściowo śladem ul. Sarniej. Wydzielona droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej po południowej stronie planowanej drogi. Etapowo, ze względu na prywatną własność działek na południe od ul. Cisowej, wpuszczenie drogi rowerowej w ul. Cisową i uspokojenie ruchu na ul. Cisowej i ul. Sarniej. Docelowo droga dla rowerów na całej długości planowanej drogi wylotowej po jej południowej stronie. <i>Uwaga: prywatna własność działki na przedłużeniu ulicy Harcerskiej oraz na przedłużeniu ul. Borowickiej w kierunku ul. Raczkowizna (wraz z mostem pieszym) – konieczność wykupu lub porozumienia.</i>	Szer. 2,5 m v=20km/h	1,940
R-65	Trasa wylotowa na Łąck – wzdłuż ul.	odc. od trasy R-60a do ul. Wąskiej – istniejącą drogą gruntową – wzmocnienie	Szer. 3 m v=20km/h	5,180

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
	Łąckiej	nawierzchni ; ■ odc. w ul. Wąskiej do ul. Dobrzykowskiej: uspokojenie ruchu; ■ odc. w ul. Dobrzykowskiej od ul. Wąskiej do ul. Krakówka: patrz trasa R-60; ■ odc. w ul. Krakówka od ul. Dobrzykowskiej do końca nawierzchni bitumicznej w rejonie ul. Spokojnej: ruch rowerowy na zasadach ogólnych w jezdni, uzupełnienie o urządzenia uspokojenia ruchu przyjazne dla rowerzystów – szyskany płytowe lub progi spowalniające. ■ odc. w ul. Krakówka od ul. Spokojnej i ul. Łąckiej do ul. Ciechomickiej: istniejąca droga gruntowa – wzmocnienie nawierzchni, w przyszłości w przypadku uzupełnienia o nawierzchnię bitumiczną zastosować środki uspokojenia ruchu; ■ odc. w ul. Łąckiej od ul. Ciechomickiej do końca odcinka dostępnego dla ruchu samochodów: uspokojenie ruchu, ■ odc. do ul. Kutnowskiej: istniejący odcinek ul. Łąckiej wyłączony z ruchu samochodowego – oznakować jako drogę dla pieszych i rowerów, wokół ronda wykonać drogę dla rowerów umożliwiającą połączenia ze wszystkimi relacjami, w tym do projektowanej drogi dla rowerów w kierunku Łącka.	- - - Szer. 4 m v=20km/h - -	
R-66	Wzdłuż obwodnicy w kierunku Łącka	■ odc. od ul Dobrzykowskiej do ul. Nizinnej: istniejącą drogą o nawierzchni z płyt betonowych, w przyszłości w przypadku uzupełnienia o nawierzchnię bitumiczną zastosować środki uspokojenia ruchu; ■ odc. od ul. Nizinnej do ul. Ciechomickiej: uspokojenie ruchu; ■ odc. od ul. Ciechomickiej do ul. Łąckiej trasa istniejącym ciągiem pieszo – jezdny (za ul. Browarną), na odcinkach gdzie ciągu tego brakuje – nowa droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej.	Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h	4,270

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
R-67	Wzdłuż nieczynnego nasypu kolejowego	- odc. od ul. Na stoku do ul. Kutnowskiej; nowa droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej na istniejącym nieczynnym nasypie kolejowym <i>Uwaga grunt prywatny – konieczność wyku-pu.</i> - odc. od ul. Kutnowskiej do granicy miasta: wzmocnienie nawierzchni istniejącej drogi gruntowej.	Szer. 2,5 m v=30km/h Szer. 4 m v=20km/h	3,650
R-68	Wzdłuż ul. Ciecho-mickiej	Ruch rowerowy na zasadach ogólnych istnie- jącą ulicą, wyposażyć w urządzenia uspokoi- enia ruchu przyjazne dla rowerzystów – szykany płytowe lub progi spowalniające.	-	3,260
R-69	Wzdłuż ul. Browar- nej	Ruch rowerowy na zasadach ogólnych w jezdni po istniejącej jezdni, uzupełnienie o elementy uspokojenia ruchu przyjazne dla rowerzystów – szykany płytowe, progi spo- walniające. Docelowo na odc. od trasy R-66 do trasy R- 58 wydzielona droga dla rowerów o na- wierzchni bitumicznej po stronie wschodniej.	- Szer. 2,5 m v=20km/h	1,330
R-70	Od Trasy Nadwiślań- skiej Lewobrzeżnej (R-60) do ronda inż. Jana Marka Lajour- die – ul. Portową – Popłacińską – Stoczniową i jej przedłużeniem i ul. Tartaczną do zach. granicy miasta	- odc. od Trasy Nadwiślańskiej Lewobrzeżnej do ronda inż. Jana Marka Lajourdie: istniejącą drogę uzupełnić o nawierzchnię bitumiczną i urządzenia uspokojenia ruchu przyjazne rowerzystom – szykany lub płytowe progi spowalniające; - rondo inż. Jana Marka Lajourdie – brama stoczni: oznakować istniejący chodnik po północnej stronie w jako drogę dla pieszych i rowerów; - od bramy stoczni – ul. Popłacińska: istniejąca droga dla rowerów – poprawić przejazdu przez przecznice. - odc. w ul. Popłacińskiej: wydzielona droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej po stronie północnej; - odc. w ul. Stoczniowej: ruch rowerów na zasadach ogólnych w jezdni; - ul. Zielona – ul. Tartaczna – nowa	- - Szer. 2 m v=20km/h Szer. 2 m v=20km/h - Szer. 2 m	3,070

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		samodzielna droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej: odc. w ul. Tartacznej do granicy miasta: ruch rowerowy istniejącą drogą, wzmocnienie nawierzchni gruntowej, w przyszłości w przypadku uzupełnienia o nawierzchnię bitumiczną zastosować środki uspokojenia ruchu. <i>Uwaga: konieczność wykupu gruntów dla odcinków w ul. Popłacińskiej i na przedłużeniu ul. Stoczniowej.</i>	v=20km/h -	
Trasy Rekreacyjne Pomocnicze				
R-80	Zjazd do doliny Brzeźnicy na przedłużeniu ul. Jana Orlińskiego	Istniejąca droga dla rowerów na przedłużeniu ul. Jana Orlińskiego do doliny rzeki Brzeźnicy. Most na Brzeźnicy wymaga naprawy.		0,470
R-81	Zjazd do doliny Brzeźnicy z ul. Ignacego Łukasiewicza	Zjazd do doliny Brzeźnicy z ul. Ignacego Łukasiewicza: adaptacja istniejącej nawierzchni.	Szer. min. 2,5 m v=30km/h	0,140
R-82	Zjazd do doliny Brzeźnicy od skrzyżowania ul. Dobrzyńskiej i Medycznej	Zjazd do doliny Brzeźnicy od skrzyżowania ul. Dobrzyńskiej i Medycznej: droga dla rowerów dwukierunkowa o nawierzchni bitumicznej.	Szer. 2,5 m v=30km/h	0,500
R-83	Połączenie ul. Norbertańskiej z Trasą Nadwiślańską Prawobrzeżną	Zjazd ze skarpy wzdłuż istniejącego dojazdu: samodzielna droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej, według istniejącego projektu.	Szer. 2,5 m v=30km/h	
Razem: 130,640				

a. Oddziaływanie na powierzchnię ziemi

Jako oddziaływanie Programu na powierzchnię ziemi należy uznać zajętość terenu pod projektowaną sieć dróg rowerowych. Niemniej jednak większość ścieżek planuje się zlokalizować w centrum miasta z wykorzystaniem istniejących dróg (ścieżki rowerowe w jezdni drogi) oraz terenów przydrożnych. Jedynie w przypadku ścieżek rowerowych rekreacyjnych będzie następowało trwałe i nieodwracalne przekształcenie powierzchni ziemi.

Jak wspomniano na wstępie niniejszego punktu, wprowadzenie w system transportowy miasta sieci dróg rowerowych zachęci mieszkańców do częstszego korzystania z rowerów jako środka transportu np. w drodze do pracy, czy szkoły. Będzie to prowadzić do ograniczenia ilości samochodów poruszających się po drogach, co wiązać się będzie bezpośrednio ze zmniejszeniem substancji emitowanych przez samochody, które deponowane są na powierzchni ziemi.

Bezpośrednie wykorzystanie dróg rowerowych przez rowerzystów nie będzie wpływać negatywnie na jakość ziemi.

b. Oddziaływanie na stan klimatu akustycznego

Oczywistym jest, że rower nie stanowi żadnego znaczącego źródła hałasu. Zatem planowane ścieżki rowerowe nie będą powodować negatywnego oddziaływania na stan akustyczny środowiska. Niemniej jednak rower, jako środek transportu, spełnia bardzo ważną funkcję w poprawie klimatu akustycznego otoczenia. Stanowi on doskonałą alternatywę dla pozostałych środków transportu (zwłaszcza indywidualnych). Dlatego też głównym zamierzeniem Programu jest zmiana przyzwyczajeń i zachowań mieszkańców poprzez zwiększony udział podróży komunikacją zbiorową, podróży pieszych i rowerową właśnie.

Realizacja Programu przyczyni się zatem do ograniczenia negatywnego wpływu hałasu komunikacyjnego w mieście, poprzez zmniejszenie udziału ruchu samochodowego, a co za tym idzie ograniczenie kongestii motoryzacyjnej.

Na przeszkodzie pełnego wykorzystania atutów roweru jako środka transportu stanąć może głównie aura. Rower jest bowiem bardzo wrażliwy na warunki pogodowe, co może spowodować spadek jego popularności w okresach późnojesiennych i zimowych.

c. Oddziaływanie na stan jakości powietrza

Ponieważ rower nie jest źródłem emisji substancji do powietrza, traktuje się go jako „zielony” środek transportu. W związku z powyższym eksploatacja ścieżek rowerowych nie będzie powodowała negatywnego oddziaływania na stan jakości powietrza.

Skutkiem pośrednim Programu będzie ograniczenie postępującego wzrostu zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego wzdłuż ciągów drogowych w mieście poprzez redukcję wzrostu natężenia ruchu (dla mieszkańców rower stanie się alternatywnym, a jednocześnie bardziej ekonomicznym rozwiązaniem dla transportu samochodowego np. w drodze do pracy lub zakupy). Alternatywna forma transportu, szczególnie w dobie ekspansywnego rozwoju rynku motoryzacyjnego oraz napływu używanych samochodów spoza granic kraju, będzie miała znaczący wpływ na zmniejszenie ruchu na drogach Płocka, a w dalszej perspektywie czasowej ograniczenie planowanego wzrostu użytkowników dróg.

Pozwoli to na ograniczenie możliwości powstawania zjawiska kongestii. W przypadku oddziaływania na powietrze atmosferyczne, zjawisko kongestii jest szczególnie niekorzystne następuje bowiem, na terenie występowania zjawiska, znaczna koncentracja stężeń emitowanych substancji w krótkim czasie.

d. Oddziaływanie na jakość wód powierzchniowych i podziemnych

Nie zidentyfikowano znaczącego negatywnego oddziaływania Programu na środowisko wodne.

Potencjalne oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne może wystąpić w trakcie powierzchniowego spływu wód opadowych i roztopowych z nawierzchni ścieżek rowerowych. Znaczna część projektowanych ścieżek rowerowych będzie bezpośrednio powiązana z istniejącymi drogami samochodowymi. W związku z powyższym wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane razem z wodami odprowadzanymi z powierzchni dróg. Ponieważ transport rowerowy nie jest źródłem węglowodorów ropopochodnych, tak jak to ma miejsce w przypadku samochodów, eksploatacja ścieżek rowerowych nie będzie wpływać na jakość wód w tym zakresie. Dodatkowo wielkość zawiesin nie będzie znacząca w porównaniu z wielkościami odprowadzanymi z terenu dróg. Można zatem przypuszczać, iż stworzenie infrastruktury rowerowej w mieście spowoduje zmniejszenie stężeń zanieczyszczeń odprowadzanych w wodach opadowych, dzięki ograniczeniu ruchu samochodowego na rzecz rowerów.

e. Oddziaływanie na rośliny, zwierzęta i siedliska przyrodnicze

Zadania wyznaczone do realizacji w ramach projektu nie spowodują niekorzystnego znaczącego oddziaływania na żaden z elementów przyrody ożywionej. Nie spowodują również zakłóceń w osiąganiu celów ochrony dla najcenniejszych obszarów i obiektów wyznaczonych na terenie miasta. Realizację programu systemu ścieżek rowerowych należy rozpatrywać w kontekście działań proekologicznych. Stworzenie bezpiecznej infrastruktury dla ruchu rowerowego poprzez rozwój zrównoważonego transportu przyczyni się do ochrony miejsc cennych przyrodniczo a nie do ich dewaloryzacji.

Oceniając program i potencjalne zagrożenia związane z jego realizacją skonstatowano, iż skala oddziaływań pozytywnych znacznie przewyższa te mogące oddziaływać negatywnie. Ścieżki rowerowe poprowadzone przez wartościowe przyrodniczo obszary stanowią szansę dla rozwoju tzw. turystyki specjalistycznej, która w połączeniu z edukacją ekologiczną ma możliwość budowania proekologicznej świadomości mieszkańców. Wytyczanie tras rowerowych przez tereny takie jak obszary Natura 2000 czy zespoły przyrodniczo krajobrazowe to także ich ochrona przed nieskoordynowanym ruchem turystycznym.

Zagrożenia dla środowiska przyrodniczego związane są jedynie z etapem realizacji programu. Budowa ścieżek zwłaszcza przez tereny chronione musi odbywać się pod nadzorem i w oparciu o konsultacje ze specjalistami przyrodnikami. Tylko wtedy można uzyskać pewność, że ten etap projektu nie spowoduje sytuacji mogących przyczynić się do zaburzenia równowagi wskaźników świadczących o właściwym stanie ochrony danego gatunku, siedliska czy obszaru.

f. Oddziaływanie na zdrowie i życie ludzi

Istniejąca infrastruktura rowerowa ogranicza się do pojedynczych ścieżek rowerowych, które nie tworzą sieci rowerowej. Znaczna część ścieżek rowerowych posiada nawierzchnię z kostki betonowej. Jest to materiał nie nadający się do tego celu ze względu na fakt, iż jest mniej wygodny dla użytkowników, a po kilku latach ulega zniekształceniom na łączeniach elementów powodując jednocześnie zagrożenie kolizji i narażenie rowerzysty na uszczerbek na zdrowiu. Taki stan rzeczy zniechęca mieszkańców Płocka do korzystania z „zielonych” środków transportu jakim są rowery.

W przypadku budowy sieci ścieżek rowerowych na terenie całego miasta należy mówić jedynie o pozytywnym wpływie na zdrowie oraz życie ludzi. Zwiększenie liczby rowerzystów spowoduje jednocześnie ograniczenie liczby samochodów poruszających się po miejskich drogach. Wpłynie to na zmniejszenie poziomu hałasu oraz stężeń substancji w powietrzu emitowanych przez pojazdy silnikowe. Dzięki temu poprawi się komfort życia mieszkańców miasta.

Należy również wspomnieć o rowerze jako o jednej z form rekreacji bardzo korzystnie wpływającej na zdrowie i samopoczucie. Stworzenie sieci dróg rowerowych pozwoli na zwiększenie aktywności fizycznej mieszkańców. Rekreacyjna jazda na rowerze (można do niej również zaliczyć np. codzienny dojazd do pracy, czy szkoły) minimalizuje ryzyko chorób układu krążenia, usprawnia proces wymiany gazowej organizmu, rozwija partie mięśniowe ciała.

g. Oddziaływanie na klimat

Ze względu na fakt, iż rowery nie stanowią źródła emisji gazów cieplarnianych należy stwierdzić, iż Program budowy sieci dróg rowerowych w mieście Płocku nie będzie negatywnie wpływać na czynniki klimatyczne.

Dzięki budowie ścieżek rowerowych należy spodziewać się pozytywnego wydźwięku tej inwestycji poprzez zmniejszenie ilości samochodów poruszających się po ulicach Płocka, na rzecz większej ilości rowerów. Spowoduje to zmniejszenie ilości gazów cieplarnianych jakie powstają podczas spalania paliw w silnikach samochodowych.

h. Oddziaływanie na zabytki

Nie zidentyfikowano bezpośredniego negatywnego oddziaływania Programu na obiekty zabytkowe.

Na terenie miasta Płocka znajduje się wiele cennych kulturowo zabytków w tym m.in. Ratusz i Rynek Starego Miasta, Muzeum Diecezjalne, dawna kanonia (dom biskupi) oraz obiekty znajdujące się na Europejskim Szlaku Gotyku Ceglanego: Zamek Książąt Mazowieckich, Baszta obronna przy ul. Zduńskiej, Mur miejski przy skrzyżowaniu ulic Bielskiej i Kwiatka, L.O. im. St. Małachowskiego, Towarzystwo Naukowe Płockie, Dom pod Trąbami. Stworzenie sieci dróg rowerowych pozwoli na popularyzację obiektów zabytkowych zlokalizowanych na terenie Płocka oraz poprawi atrakcyjność turystyczną miasta. Dzięki systemowi dróg rowerowych turyści będą mogli łączyć aktywny wypoczynek z poznawaniem zabytków kulturalnych.

i. Oddziaływanie na zasoby naturalne

Na terenie miasta Płock brak jest czynnych obszarów eksploatacji górniczej. Jedyną wydobywana kopalina są piaski pozyskiwane z doliny Wisły i koryta rzeki, które wykorzystywane są do celów budowlanych.

Realizacja Programu nie będzie miała wpływu na zasoby naturalne.

j. Oddziaływanie na dobra materialne

Nie zidentyfikowano wpływu na dobra materialne wynikającego z realizacji Programu.

k. Wpływ celów ustalonych w Programie na poszczególne komponenty środowiska

Tabela 6 Wpływ celów ustalonych w Programie na poszczególne komponenty środowiska

Cele szczegółowe Programu	Powierzchnia ziemi	Klimat akustyczny	Jakość powietrza	Wody powierzchniowe i podziemne	Środowisko przyrodnicze	Zdrowie i życie ludzi	Klimat	Zabytki	Zasoby naturalne	Dobra materialne	Obszary Natura 2000
Tworzenie warunków dla zwiększenia roli ruchu rowerowego w podróżach mieszkańców	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0
Zapewnienie rozwoju infrastruktury rowerowej, w tym systemu roweru miejskiego w ramach zadań osobnych, jak również przy budowie, modernizacji i remontach sieci drogowej	+/-	+	+	N	+/-	+	0	0	0	0	+/-
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	N	+	+	0	0	+	0	0	0	0	0
Stworzenie dogodnych powiązań z krajowym, ponadlokalnym i lokalnym systemem połączeń dróg rowerowych	+/-	+	+	N	0	+	0	+	0	0	0
Integracja systemu dróg rowerowych z innymi	0	0	0	0	0	+	0	+	0	0	0

Cele szczegółowe Programu	Powierzchnia ziemi	Klimat akustyczny	Jakość powietrza	Wody powierzchniowe i podziemne	Środowisko przyrodnicze	Zdrowie i życie ludzi	Klimat	Zabytki	Zasoby naturalne	Dobra materialne	Obszary Natura 2000
podsystemami ruchu transportowego i komunikacyjnego na terenie miasta											
Stworzenie ram instytucjonalnych umożliwiających prawidłowy rozwój systemu rowerowego, w tym uchwalenie 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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rozwinięta i ogólnodostępna baza sportowo – rekreacyjna (ścieżki zdrowia i rekreacyjne ścieżki rowerowe)	+/-	0	0	0	-	+	0	0	0	0	-

(+) – realizacja projektu spowoduje pozytywne oddziaływania i skutki w zakresie analizowanego zagadnienia

(-) – realizacja projektu spowoduje negatywne oddziaływania i skutki w zakresie analizowanego zagadnienia

(0) – realizacja projektu nie wpłynie w sposób zauważalny na analizowane zagadnienie

(+/-) – realizacja projektu może spowodować zarówno pozytywne jak i negatywne oddziaływania i skutki w zakresie analizowanego zagadnienia

(N) – brak możliwości jednoznacznego określenia spodziewanego oddziaływania i skutków – są one zależne od wyboru szczegółowych rozwiązań lub innych, niemożliwych obecnie do przewidzenia i uwzględnienia w symulacji, uwarunkowań

I. Podsumowanie

W niniejszym punkcie przedstawiono podsumowanie wpływu realizacji Programu na poszczególne komponenty środowiska. Dokonano również analizy rodzajów oddziaływań czasowych (w tym chwilowych, krótkoterminowych, średnio i długoterminowych), stałych, odwracalnych, trwałych oraz bezpośrednich i pośrednich.

W tabeli poniżej wskazano zarówno negatywne jak i pozytywne aspekty realizacji Programu. Analiza porównawcza została odniesiona do stanu istniejącego.

Tabela 7 Analiza porównawcza oddziaływań na środowisko

Komponent środowiska	Stan istniejący	Stan po realizacji założeń Programu
Powierzchnia ziemi	- Brak trwałego zajęcia terenu pod budowę ścieżek rowerowych. - Deponowanie w glebie substancji emitowanych przez samochody, których kierowcy potencjalnie mogliby korzystać z alternatywnego środka transportu w postaci rowerów.	- Trwałe zajęcie terenów pod ścieżki rowerowe (szczególnie w przypadku ścieżek o funkcji rekreacyjnej). - Zmniejszenie substancji deponowanych w ziemi emitowanych przez pojazdy samochodowe (metale ciężkie, pyły)
Klimat akustyczny	- Wzrost wielkości emisji hałasu komunikacyjnego w wyniku stale zwiększającego się natężenia ruchu pojazdów samochodowych, szczególnie w centrum miasta.	Rower jako alternatywa dla samochodu spowoduje zmniejszenie ilości pojazdów na drogach miasta co wiązać się będzie z: - ograniczeniem postępującego wzrostu emisji hałasu wzdłuż ciągów drogowych w mieście
Jakość powietrza	- Wzrost stężeń zanieczyszczeń gazowych w wyniku stale zwiększającego się natężenia ruchu pojazdów samochodowych, szczególnie w centrum miasta najbardziej narażonego na zjawiska kongestii.	Rower jako alternatywa dla samochodu spowoduje zmniejszenie ilości pojazdów na drogach miasta co wiązać się będzie z: - Ograniczeniem postępującego wzrostu zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego wzdłuż ciągów drogowych w mieście - Upłynnieniem ruchu w centrum miasta i ograniczenie możliwości powstawania zjawiska kongestii
Wody powierzchniowe i podziemne	- Brak wpływu na ilość odprowadzanych wód opadowych poprzez pozostawienie terenu w stanie obecnym (brak utwardzenia	- Ścieżki rowerowe nie będą źródłem węglowodorów ropopochodnych odprowadzanych w wodach opadowych.

Komponent środowiska	Stan istniejący	Stan po realizacji założeń Programu
	terenu)	- Zmniejszenie ilości samochodów spowoduje ograniczenie stężenia zawiesin oraz węglowodorów ropopochodnych odprowadzanych w wodach opadowych i roztopowych. - Zwiększenie powierzchni szczelnych spowoduje większą ilość wód opadowych odprowadzanych do odbiorników.
Środowisko przyrodnicze	Brak wpływu	Brak wpływu
Zdrowie i życie ludzi	- Pozostawienie ruchu rowerowego w stanie obecnym (nieprzystosowane oraz zniszczone ścieżki rowerowe, poruszanie się rowerzystów po jezdniach oraz chodnikach) skutkować będzie stale rosnącym zagrożeniem wypadkami i utratą zdrowia, a nawet życia. - Brak możliwości popularyzacji rowerowej aktywności fizycznej wśród mieszkańców i turystów.	- Separacja ruchu rowerowego spowoduje poprawę bezpieczeństwa rowerzystów. - Wykonanie ścieżek rowerowych zgodnie z programem pięciu wymogów CROW poprawi bezpieczeństwo rowerzystów. - Ograniczenie liczby samochodów co poprawi komfort życia mieszkańców (zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i emisji hałasu). - Popularyzacja aktywności fizycznej mieszkańców, poprawa zdrowia i samopoczucia.
Klimat	- Zwiększenie emisji gazów cieplarnianych w wyniku stale zwiększającego się natężenia ruchu pojazdów samochodowych, szczególnie w centrum miasta najbardziej narażonego na zjawiska kongestii.	- W trakcie użytkowania rowerów nie występuje emisja gazów cieplarnianych negatywnie wpływających na czynniki klimatyczne. - Ograniczenie liczby samochodów spowoduje zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych.
Zabytki	Brak wpływu	- Popularyzacja obiektów kulturowych. - Zwiększenie atrakcyjności turystycznej miasta poprzez połączenie aktywnego wypoczynku ze zwiedzaniem miasta.
Zasoby naturalne	Brak wpływu	Brak wpływu

Komponent środowiska	Stan istniejący	Stan po realizacji założeń Programu
Dobra materialne	Brak wpływu	Brak wpływu
Obszary Natura 2000	- Możliwe potencjalne niekorzystne oddziaływanie związane z nieskoordynowanym ruchem turystycznym w granicach obszarów chronionych.	- Zrównoważenie turystyki rowerowej ograniczy możliwość niekontrolowanej penetracji obszarach chronionych - Zwiększenie oferty turystycznej Płocka poprzez umożliwienie aktywnego wypoczynku w atrakcyjnych pod względem przyrodniczym terenach miasta

Poniższa tabela zawiera analizę Programu na poszczególne komponenty środowiska w zakresie oddziaływania:

- krótkoterminowego i chwilowego – powstają w związku z realizacją inwestycji, mogą też występować w okresie późniejszego funkcjonowania. Najczęściej mają miejsce w bliskim otoczeniu przedsięwzięcia wyznaczonym przez zasięg prowadzonych robót lub rozprzestrzeniania się emisji. Przedmiotem oddziaływań są zasoby lokalne, w tym powietrze atmosferyczne i klimat akustyczny. Wywoływane są przez czynniki, których skutki są odczuwalne i ustępują w momencie ich wystąpienia (silny, jednorazowy hałas, wibracja) bądź w określonym - krótkim - czasie od momentu ich wystąpienia (kilkanaście sekund do kilku dni) np. burzenie metodą wybuchową i opad pyłu, wzmożona emisja pyłów po zdjęciu warstwy ziemi urodzajnej, nasilenie hałasu pochodzące od pracy maszyn budowlanych (kafary, pompy). Zakłada się, iż po okresie wystąpienia warunki środowiskowe wracają do stanu pierwotnego.
- średnioterminowego – wiążą się z okresem realizacji inwestycji oraz jego rozruchu do osiągnięcia pełnej zdolności, wywołują konsekwencje widoczne, powodowane są przez znaczną liczbę czynników o różnym charakterze, odczuwalne bezpośrednio lub pośrednio utrzymujące się w okresie od kilku miesięcy do kilku lat od uruchomienia przedsięwzięcia, ustępujące nagle lub stopniowo zanikające np. zajęcie terenu pod budowę, nasilenie hałasu pochodzące od ruchu środków transportu realizujących dostawy materiałów,
- długoterminowego i stałego – wywoływane mogą być przez znaczną liczbę czynników o naturze fizycznej, chemicznej, a także społecznej i psychologicznej. Konsekwencje ich są widoczne, odczuwalne bezpośrednio lub pośrednio, trwale, nieprzerwalnie w okresie wielu miesięcy od wystąpienia oddziaływania do nawet wielu lat,
- bezpośredniego – powstają w związku z realizacją i funkcjonowaniem przedsięwzięcia. Najczęściej mają miejsce w bezpośrednim otoczeniu przedsięwzięcia. Zasadniczo przedmiotem oddziaływania bezpośredniego są lokalne zasoby środowiska. Skutki

identyfikowane są m.in. przez określenie powierzchni przekształconych użytków rolnych lub leśnych, utraconych siedlisk przyrodniczych, wielkość emisji zanieczyszczeń powietrza, natężenia emitowanego hałasu, wprowadzanych do środowiska ścieków, odpadów itp. Oddziaływanie bezpośrednie jest na ogół odwracalne - zanika po ustąpieniu czynnika - źródła oddziaływania,

- pośredniego – inaczej wtórne, określane są jako wpływy drugiego, trzeciego stopnia w zależności od tego jak powstają np. spadek zawartości tlenu w wodach rzecznych czy morskich wskutek eutrofizacji związanej z rosnącym zrzutem ścieków, czy wzrost zapadalności na chorobę związaną z emisją zanieczyszczeń. Zasięg może być bardzo rozległy i dotyczyć poza bliskim otoczeniem także obszarów znacznie oddalonych od źródła oddziaływania. Przedmiotem oddziaływania pośredniego mogą być zarówno zasoby lokalne, jak też zasoby globalne: klimat, wody morskie, itp. Oddziaływanie pośrednie nie ustępuje natychmiast po likwidacji czynnika, bodźca, źródła oddziaływania, może być nawet nieodwracalne.



Tabela 8 Rodzaje potencjalnych oddziaływań na środowisko

Komponent środowiska	Chwilowe i krótkoterminowe		Średnioterminowe	Długoterminowe	Bezpośrednie	Pośrednie i wtórne
	Budowa	Eksploatacja				
Powierzchnia ziemi	-	0	0	0	0	+/-
Klimat akustyczny	-	+	+/-	+	+	+
Jakość powietrza	-	+	+/-	+	+	+
Wody powierzchniowe i podziemne	N	0	0	0	0	0
Środowisko przyrodnicze	0	+	+	+	+	0
Zdrowie i życie ludzi	-	+	0	+	+	+
Klimat	0	0	0	+	0	+
Zabytki	0	0	0	+	0	+
Zasoby naturalne	0	0	0	0	0	0
Dobra materialne	0	0	0	0	0	0
Obszary Natura 2000	0	+	+	+	0	0

(+) – realizacja projektu spowoduje pozytywne oddziaływania i skutki w zakresie analizowanego zagadnienia

(-) – realizacja projektu spowoduje negatywne oddziaływania i skutki w zakresie analizowanego zagadnienia

(0) – realizacja projektu nie wpłynie w sposób zauważalny na analizowane zagadnienie

(+/-) – realizacja projektu może spowodować zarówno pozytywne jak i negatywne oddziaływania i skutki w zakresie analizowanego zagadnienia

(N) – brak możliwości jednoznacznego określenia spodziewanego oddziaływania i skutków – są one zależne od wyboru szczegółowych rozwiązań lub innych, niemożliwych obecnie do przewidzenia i uwzględnienia w symulacji, uwarunkowań

VI. Wpływ realizacji programu na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000

a. Charakterystyka obszarów chronionych, w tym obszarów Natura 2000

Program zrównoważonego rozwoju ścieżek rowerowych realizowany będzie częściowo w granicach obszaru Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły” oraz w Nadwiślańskim Obszarze Chronionego Krajobrazu. Opis tych obszarów oraz innych terenów chronionych znajdujących się w bliższym i dalszym sąsiedztwie inwestycji przedstawiono poniżej.

Obszary Natura 2000:

Dolina Środkowej Wisły - Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków (OSO) – PLB140004

Północny końcowy odcinek obszaru Dolina Środkowej Wisły zlokalizowany jest w granicach administracyjnych miasta Płocka. Obszar od mostu im. Legionów Marszałka Józefa Piłsudskiego do granic administracyjnych miasta obejmuje głównie koryto rzeki wraz z terenami przybrzeżnymi.

Omawiany obszar zajmuje powierzchnię około 30 778 ha, z czego tylko niewielka część znajduje się na terenie miasta Płock. Cały obszar stanowi długi, zachowujący naturalny charakter rzeki roztokowej, odcinek Wisły ciągnący się od Dębina aż do Płocka. Do charakterystycznych elementów krajobrazu należy zaliczyć liczne wyspy, z których największe są pokryte zaroślami wierzbowymi i topolowymi. Brzegi rzeki wraz z terasą zalewową zajmują intensywnie eksploatowane zarośla wikliny, łąki i pastwiska. Pozostały tu również fragmenty dawnych lasów łęgowych.

Cała Dolina Środkowej Wisły to ostoja wielu cennych z przyrodniczego punktu widzenia gatunków ptaków. Na omawianym obszarze stwierdzono występowanie 22 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, 9 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi oraz gniazdowanie od 40 do 50 gatunków ptaków wodno-błotnych. Do najważniejszych gatunków ptaków zasiedlających w okresie lęgowych omawiany obszar zalicza się: brodziec piskliwy (*Actitis hypoleucos*), krwawo dziób (*Tringa tetanus*), mewa czarnogłowa (*Larus melanocephalus*), mewa pospolita (*Larus canus*), ostrzygojad (*Haematopus ostralegus*), płaskonos (*Anas clypeata*), podgorzałka (*Aythya nyroca*), podróżniczek (*Luscinia svecica*), rybitwa białoczelna (*Sterna albifrons*), rybitwa rzeczna (*Sterna hirundo*), sieweczka obrożna (*Charadrius hiaticula*), sieweczka rzeczna (*Charadrius dubius*). W stosunkowo wysokim zagęszczeniu występuje bocian czarny (*Ciconia nigra*) (również w okresie wędrówek), czajka (*Vanellus vanellus*) i rycyk (*Limosa limosa*). W okresie zimowym na tym obszarze można spotkać czaple siwe, krzyżówki. W stosunkowo dużym zagęszczeniu zimuje gągoł i bielczek oraz ptaki wodno-błotne.

Do zagrożeń obszaru należy zaliczyć planowana regulacje koryta rzeki (w szczególności długoterminowe plany jej kaskadyzacji), zanieczyszczenie wód, niszczenie lasów nadrzecznych, płoszenie ptaków w okresie lęgowym. Zagrożeniem lokalnym jest głównie kłusownictwo, rozpalanie ognisk i wypalanie łąk, penetracja wysp przez wędkarzy w okresie lęgowym, wycinanie drzewostanu przez miejscową ludność².

Uroczyńska Łąckie - Obszar o Znaczeniu Wspólnotowym (OZW) – PLH140021.

Niewielki pas środkowej część obszaru (około 500 m) zlokalizowany jest na południowej granicy administracyjnej miasta Płocka, w okolicy drogi krajowej nr 60 – ulicy Kutnowskiej. Pozostała część obszaru położona jest na terenie gminy Łąck oraz Nowy Duninów.

Jest to obszar o całkowitej powierzchni około 1620 ha zlokalizowany we wschodniej części Gostyńsko-Włocławskiego Parku Krajobrazowego wraz z jego otuliną. Dominującym zagospodarowaniem terenu są lasy (iglaste, liściaste oraz mieszane) stanowiące około 96% powierzchni obszaru, a także bagna, torfowiska i wody śródlądowe (stojące i płynące). Na terenie obszaru wyróżnia się również 5 rezerwatów przyrody.

Na terenie obszaru znajdują się siedliska wymienione w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej Rady 92/43/EWG, które w większości powiązane są terenami podmokłymi:

- Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion* – kod 3150,
- Naturalne, dystroficzne zbiorniki wodne – kod 3169,
- Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzeria-Caricetea*) – kod 7140,
- Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) – kod 9170,
- Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion* – kod 91E0,
- Łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*filario-Ulmetum*) – kod 91F0.

Siedliskiem priorytetowym objętym ochroną są łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (kod 91E0). Zagrożenia dla lasów łęgowych stanowią głównie zmiany warunków siedliskowych, a w szczególności zmiany stosunków wodnych i zanieczyszczenie wód. Czynniki te są również zagrożeniem dla starorzeczy i naturalnych zbiorników wodnych oraz dla torfowisk i trzęsawisk (kod 3150, 3169, 7140).

Ważną osobliwością florystyczną jest reintrodukowane stanowisko aldrowandy pęcherzykowatej w jeziorze Jezioro Małe, które stanowi płytkie jezioro położone nieopodal Jez. Sendeńskiego, w rezerwacie florystycznym Jastrząbek. Siedliskiem aldrowandy w jeziorze są niewielkie zatoczki w wąskim pasie szuwarów porastających południowo-zachodni brzeg, przylegające do torfowiska przejściowego otaczającego to jezioro. Gatunkiem dominującym jest *Phragmites australis*³.

² Standardowy Formularz Danych Natura 2000 (www.natura2000.mos.gov.pl).

³ Standardowy Formularz Danych Natura 2000 (www.natura2000.mos.gov.pl).

Sikórz - Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk (SOO) – PLH140012

Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Sikórz zlokalizowany jest w odległości około 5,5 km w kierunku zachodnim od granic administracyjnych miasta Płocka (północna część miasta w okolicach zakładów PKN Orlen).

Obszar jest położony w gminie Brudzeń Duży i obejmuje 12-kilometrowy odcinek rzeki Skrwy oraz nadbrzeżne zbiorowiska łęgowe i grądowe o charakterze naturalnym, z licznymi pomnikowymi drzewami oraz stanowiskami roślin chronionych. Dolina Skrwy jest głęboko wcięta, a rzeka silnie meandruje. Zbocza doliny porasta dorodny las mieszany, który zajmuje znaczną część obszaru.

Obszar ten jest ważny dla zachowania zbiorowisk łęgowych, szczególnie dla siedlisk wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej Rady 92/43/EWG:

- Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (Galio-Carpinetum, Tilio-Caroinetum) – kod 9170,
- Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe, jesionowe (Salicetum albo-fragilis, Populetum albae, Alnenion) – kod 91E0.

Na terenie tym występuje również 6 gatunków zwierząt wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej Rady 92/43/EWG: Bóbr europejski (*Castor fiber*), Wydra europejska (*Lutra lutra*), Traszka grzebieniasta (*Triturus cristatus*), Minog strumieniowy (*Lampetra planeri*), Trzepla zielona (*Ophiogomphus cecilia*), Czerwończyk nieparek (*Lycaena dispar*). Na obszarze stwierdzono również występowanie 363 roślin naczyniowych oraz 34 gatunków mchów.

Niekorzystne oddziaływanie wykazują zanieczyszczenia pyłowe i gazowe zmieniające chemizm wód i gleb⁴.

Kampinoska Dolina Wisły - Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk (SOO) – PLH140029

Obszar o powierzchni około 21090 ha obejmuje odcinek doliny Wisły pomiędzy Warszawą a Płockiem. W granicach administracyjnych miasta Płocka zawiera się w terenie Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków – *Dolina Środkowej Wisły* (PLB140004). Obszar od mostu im. Legionów Marszałka Józefa Piłsudskiego do granic administracyjnych miasta obejmuje głównie koryto rzeki wraz z terenami przybrzeżnymi.

Na omawianym obszarze Wisła płynie swoim naturalnym korytem o charakterze roztokowym z licznymi łachami i namuliskami. Koryto kształtowane jest dynamicznymi procesami erozyjno-akumulacyjnymi, warunkującymi powstawanie naturalnych fitocenoz leśnych i nieleśnych w swoistym układzie przestrzennym. W dolinie zachowały się liczne starorzecza tworzące charakterystyczne ciągi otoczone mozaiką zarośli wierzbowych, lasów łęgowych oraz ekstensywnie użytkowanych łąk i pastwisk. Obszar ten jest fragmentem jednego z najważniejszych europejskich korytarzy ekologicznych.

Charakterystycznym elementem krajobrazu są lasy łęgowe. Bezpośrednio z korytem Wisły związane są ginące w skali Europy nadrzeczne łęgi wierzbowe (*Salicetum albo-fragilis*)

⁴ Standardowy Formularz Danych Natura 2000 (www.natura2000.mos.gov.pl).

i topolowe (*Populetum albae*), których występowanie ograniczone jest do międzywala i starszych wysp. Dopełnieniem krajobrazu leśnego tego obszaru są łągi wiązowo-jesionowe (*Ficario ulmentum minoris typicum*) oraz grądy subkontynentalne (*Tilio carpinetum typicum*).

Z działalnością dużej nieuregulowanej rzeki nizinnej nierozdzielnie związane są starorzecza, zwane wiśliskami. Największe i najcenniejsze zbiorniki to: Jeziorko Kiełpińskie będące jednocześnie rezerwatem przyrody, Jeziorko Secymińskie oraz starorzecza w okolicy Nowosiadła, Kępy Polskiej i Bód Borowickich. Z innych, typowych dla rzek siedlisk przyrodniczych godne podkreślenia są ziołorośla nadrzeczne oraz muliste zalewane brzegi. Pierwsze reprezentowane są przez ze zbiorowiska ze związku *Convolvutetalia sepium*: *Cuscuta-Calystegietum sepium*, *Urtica-Calystegietum sepium* oraz *Calystegio-Eupatorietum*. Drugie stanowią miejsca występowania dla roślinności namuliskowej ze związku *Bidenton tripartiti* reprezentowane przez zbiorowiska - *Polygono brittingeri-Chenopodietum rubri* i *Chenopodietum rubri*.

W obrębie doliny znaczący udział w krajobrazie mają łąki reprezentujące wszystkie wyższe jednostki syntaksonomiczne w obrębie klasy *Molinio-Arrhenatheretea*. Do najcenniejszych należą ekstensywnie użytkowane łąki rajgrasowe *Arrhenatherion elatioris* zróżnicowane pod względem wilgotności i żyzności podłoża na kilka podzespołów, łąki wiechlinowo-kostrzewowe *Poa-Festucetum rubrae* (zbiorowisko *Festuca rubra* i *Poa pratensis*) oraz bardzo rzadkie w obrębie tarasu zalewowego zmiennowilgotne łąki trzęślicowe ze związku *Molinietalia*.

Różnorodność siedlisk warunkuje znaczne bogactwo gatunkowe zwierząt i roślin, w tym wielu chronionych i zagrożonych wymarciem. Na szczególną uwagę zasługuje ichtiofauna rzeki, która pomimo znacznego jej zanieczyszczenia jest bogata w gatunki. Poniżej wyszczególniono gatunki zamieszczone w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej oraz Załączniku I Dyrektywy Ptasiej:

- Ptaki: bielik (*Haliaeetus albicilla*), błotniak stawowy (*Circus aeruginosus*), derkacz (*Crex crex*), dzięcioł czarny (*Dryocopus martius*), dzięcioł średni (*Dendrocopos medius*), gąsiorek (*Lanius collurio*), mewa czarnogłowa (*Larus melanocephalus*), rybitwa białoczelna (*Sternula albifrons*), rybitwa czarna (*Chlidonias niger*), rybitwa zwyczajna (*Sterna hirundo*), świergotek polny (*Anthus campestris*), zimorodek (*Alcedo atthis*),
- Ryby: boleń (*Aspius aspius*), głowacz biało płetwy (*Cottus gobio*), różanka (*Rhodeus sericeus*),
- Ssaki: bóbr europejski (*Castor fiber*), nocek duży (*Myotis myotis*), wilk (*Canis lupus*), wydra (*Lutra lutra*),
- Bezkręgowce: czerwończyk fioletek (*Lycaena Helle*), czerwończyk nieparek (*Lycaena dispar*), modraszek eroides (*Polyommatus eroides*), pachnica dębowa (*Osmoderma eremita*), trzepla zielona (*Ophiogomphus cecilia*),
- Płazy: kumak nizinny (*Bombina bombina*), traszka grzebieniasta (*Triturus cristatus*).

Podstawowym zagrożeniem dla środowiska przyrodniczego doliny Wisły jest plan udrożnienia szlaku wodnego Wschód-Zachód, który ma być dostępny docelowo dla ciężkiego sprzętu pływającego. W praktyce oznacza to regulację i pogłębienie koryta oraz zabudowę

hydrotechniczną rzeki. Równie brzemienne zwłaszcza dla nadrzecznych lasów łęgowych jest usuwanie z międzywałą drzew i krzewów w ramach ochrony przeciwpowodziowej. Niekorzystne, zwłaszcza dla zamieszkującej Wisłę ichtiofauny jest zanieczyszczenie wody i wzrost jej trofii.

Do czynników bezpośrednio zagrażających należy zaliczyć wzrastający niekontrolowany ruch turystyczny i szeroko pojętą, nieorganizowaną i spontaniczną rekreację. Jest to efekt braku odpowiednich regulacji i kontroli administracyjnych w tym zakresie oraz śladowej ilości ścieżek dydaktycznych i turystycznych wraz z odpowiednią infrastrukturą. Ułatwiona dostępność terenu zwiększa natężenie kłusownictwa. Szczególnie eksploatowane są zasoby ryb, zarówno w samej rzece jak i starorzeczach⁵.

Parki Krajobrazowe:

Gostyńsko-Włocławski Park Krajobrazowy. Wschodnia granica GWPK graniczy bezpośrednio z południowo-zachodnią granicą administracyjną miasta Płock. Park został powołany rozporządzeniem Nr 56 Wojewody Mazowieckiego z dnia 17 maja 2005 roku w sprawie Gostyńsko-Włocławskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Woj. Maz. 2005 roku Nr 120, poz. 3562).

GWPK jest ważnym elementem naturalnego korytarza ekologicznego łączącego Kampinoski Park Narodowy z Puszcą Bydgoską i dalej – z Borami Tucholskimi. W Parku występuje bogactwo form morfologicznych, w tym rynny subglacjalne, ozy, poziomy terasowe Wisły. Z okresu postglacjalnego pochodzi jeden z największych w Polsce kompleks wydm śródlądowych. Na terenie GWPK znajduje się ponad 40 jezior, wśród których jest unikatowe w skali światowej jezioro Gościąż, z charakterystycznym uwarstwieniem osadów dennych (13 tysięcy par lamin osadów, rejestrujących 13 tysięcy lat historii zbiornika). Jezioro Rakutowskie wraz z otaczającymi podmokłościami wpisano do rejestru międzynarodowych obszarów cennych dla ptaków, szczególnie wodno-błotnych ("Błota Rakutowskie").

Ponad 60% powierzchni GWPK zajmują lasy, wśród których dominują bory sosnowe i bory mieszane. Szacuje się, że w granicach Parku występuje około 800 gatunków roślin naczyniowych, spośród których około 180 to gatunki rzadkie w skali regionu, a około 50 objętych jest ochroną prawną (m.in. widłak goździsty, lilia złotogłów, sasanka łąkowa, naparstnica zwyczajna, storczyk szerokolistny). Wśród fauny GWPK najcenniejszą grupę stanowią ptaki, a zwłaszcza gatunki wodno-błotne. Występują tu m.in. umieszczone w "Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt": bocian czarny, bąk, kulik wielki, żuraw, batalion, błotniak łąkowy i zbożowy, krwawodziób i derkacz.

Na terenie Parku znajduje się 12 rezerwatów przyrody. Najbliżej Płocka położony jest rezerwat Jastrząbek, w granicach którego wyróżniono około 450 gatunków roślin naczyniowych, 5 gatunków skrzypów, 4 gatunki widłaków oraz 39 gatunków mchów. Wśród tej liczby stwierdzono występowanie gatunków rzadkich i chronionych: widłak goździsty

⁵ Standardowy Formularz Danych Natura 2000 (www.natura2000.mos.gov.pl).

(*Lycopodium clavatum*), widłak jałowcowaty (*Lycopodium. Annotmum*), pluskawica europejska (*Cimicifuga europaea*), lilia złotogłów (*Lilium martagon*), kistera jajowata (*Listera ovata*), rosiczki (*Drosera*)

Na terenie Parku znajduje się szereg ścieżek i tras rowerowych, w tym dwie trasy o znaczeniu międzynarodowym (szlak EuroVelo R-2 oraz VeloMazovia).

Brudzeński Park Krajobrazowy - Granica otuliny parku oddalona jest od planowanej inwestycji o ok. 2,5 km natomiast sam park usytuowany jest w odległości ok. 4,5 km. Brudzeński Park Krajobrazowy został utworzony na mocy uchwały Wojewódzkiej Rady Narodowej w Płocku Nr 163/XXVI/88 w dniu 9 czerwca 1988 r. O decyzji powstania Parku zadecydowały walory przyrodniczo-krajobrazowe i kulturowe oraz bogactwo i różnorodność form geomorfologicznych.

Powierzchnia BPK wynosi 3 171 ha, a jego otuliny 4 397 ha. Położony jest on na terenie gmin Brudzeń Duży i Stara Biała. Swoim zasięgiem obejmuje dolinę dolnego biegu Skrwy Prawej wraz z przyległymi kompleksami leśnymi Brwilno, Brudzeń, Sikórz oraz w północnej części Parku polodowcową rynnę Karwosiecko-Cholewicką z jeziorami Józefowskimi. Brudzeński Park Krajobrazowy będąc jednym z mniejszych parków krajobrazowych jest zarazem jednym z najpiękniejszych w Polsce charakteryzujący się dużą różnorodnością rzeźby terenu. Najciekawszym i zarazem najsilniejszym zaznaczonym elementem rzeźby jest malownicza dolina Skrwy Prawej. Brzegi doliny wykształciły się zarówno jako płaskie tereny rzeczne, jak i strome niemal pionowe ściany. Płaskich terenów bezpośrednio nad Skrwą spotykamy bardzo niewiele. Należą do nich dwie kotliny w zakolach rzeki (przy młynie w Sikorzu i w okolicach Radotek) oraz najniższe tarasy zalewowe o różnej powierzchni i kształtach. Płaszczyzny poziome są bardzo cennym elementem w krajobrazie doliny, ponieważ harmonijnie i pięknie zarazem kontrastują ze stromymi skarpami i wąwozami, zwłaszcza gdy porośnięte są roślinnością murawową. Panujące w dolinie Skrwy zbiorowiska lasów grądowych wyróżniają się pięknym starodrzewem i okazami drzew pomnikowych. Roślinność zielna stanowią przebiśniegi, zawilce, przylaszczki, fiołki i inne rośliny runa grądowego.

Teren po prawej stronie Skrwy charakteryzuje się większą ilością zamkniętych kotlin i odkrytych polan, porośniętych płatami muraw. Tereny łąkowe w Parku z kępami i skupiskami drzew, aleje, młodniki, zadrzewienia śródpolne, porośnięte drzewami granice pól i korony skarp, świeże łąki, trawiaste miedze tworzą charakterystyczną mozaikę.

Różnorodność siedlisk cechująca Brudzeński Park Krajobrazowy stwarza doskonałe warunki dla występowania bogatej fauny w tym wielu ginących gatunków. Najliczniej jest tu reprezentowana awifauna licząca około 120 gatunków lęgowych oraz 30 gatunków przelotnych i zimujących. Do lęgowych gatunków zarejestrowanych w BPK i umieszczonych w "Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt" należą: bąk i błotniak zbożowy. W grupie ptaków zagrożonych w skali europejskiej zaobserwowano w Parku - 15 gatunków, najważniejsze z nich to: bączek, bocian czarny, trzmielojad, zimorodek, jarzębatka i ortolan. Ponadto stwierdzono derkacza - jedyny gatunek na opisywanym terenie zagrożony w skali światowej. Spośród ssaków w BPK stwierdzono występowanie 34 gatunków. Z małych ssaków

spotykanych w Parku najbardziej interesujące są nietoperze. Zarejestrowano tutaj 5 gatunków tych tajemniczych zwierząt.

Na terenie BPK istnieją obecnie 3 rezerваты przyrody. Rezerwat krajobrazowy "Sikórz" obejmuje 12-kilometrowy odcinek skarpy Skrwy od miejscowości Sikórz do Radotek. Drugi z rezerwatów - rezerwat świetlistej dąbrowy "Brwilno" położony jest w południowej części Parku, w strefie krawędziowej Wisły i utworzony w 2002 roku rezerwat "Brudzeńskie Jary".

Obszary Chronionego Krajobrazu:

Nadwiślański Obszar Chronionego Krajobrazu - Nadwiślański obszar chronionego Krajobrazu położony jest na terenie powiatów płońskiego, płockiego i sochaczewskiego oraz gmin: Wyszogród, Mała Wieś, Bodzanów, Słupno, Radzanowo, Stara Biała, Brudzeń Duży. Powołany został Rozporządzeniem nr 14 Wojewody Mazowieckiego z dnia 27 lipca 2006r. w sprawie Nadwiślańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu położonego na terenie powiatów płońskiego, płockiego i sochaczewskiego (Dz.Urz.Woj.Maz. Nr 157, poz. 6151). Obszar obejmuje tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowy ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem, a także pełnioną funkcją korytarzy ekologicznych.

W obrębie obszaru zaznaczają się dwa typy krajobrazu: tarasów zalewowych, przeważnie łąkowo-rolnych oraz nadzalewowych tarasów piaszczystych z wydymami, przeważnie zalesione. W obrębie Kotliny Płockiej leży Jezioro Włocławskie, którego powstanie w zasadniczy sposób zmieniło środowisko przyrodnicze. Podpiętrzenie Wisły kończy się nieco powyżej Płocka. Na wysokim prawym brzegu doliny wystąpiły procesy abrazyjne, które uruchomiły osuwiska.

Zespoły Przyrodniczo Krajobrazowe:

Zespół przyrodniczo-krajobrazowy jaru rzeki Brzeźnicy został utworzony na mocy uchwały Rady Miasta Płocka (uchwała nr 999/XLIX/02 z dn. 29 stycznia 2002) w celu ochrony cennego krajobrazu naturalnego - zachowania jego walorów estetycznych, rekreacyjnych i funkcji korytarza ekologicznego. Ochroną objęto powierzchnię ok. 80 ha, obejmującą linię krawędzi skarpy doliny w powiązaniu z terenami sąsiednimi. W górnym odcinku jaru roślinność drzewiasta, granicząca bezpośrednio z ciekim wodnym, reprezentowana jest przez olszę czarną z domieszką jesionu. Wyżej znajdują się pola uprawne. W pobliżu osad ludzkich występują zarośla pokrzyw i podagrycznika. Wzdłuż polnych dróg obserwuje się zbiorowiska segetalne - synantropijne, reprezentowane przez krwawnik, wrotycz, babkę szerokolistną, koniczynę (białą i czerwoną). Występują też nasadzenia roślin ozdobnych pochodzenia obcego: jodła kalifornijska, świerk srebrny, żywotniki, kasztanowiec biały. W odcinku środkowym jaru wzdłuż cieku występuje drzewostan olszy czarnej i wierzby białej z domieszką jesionu wyniosłego. Oprócz bogatego składu florystycznego, zespół jaru rzeki Brzeźnicy charakteryzuje się dużą różnorodnością

gatunków ptaków. W zadrzewieniach o charakterze parkowym można spotkać: kukułki, zięby, dzwońce, świstunki, nieco mniej liczne grubodzioby i grzywacze, a także muchołówki małe i żałobne. Gnieźdzą się tu również dzięcioły (duży, średni, mały, zielony i biało-grzbiety), krętogłowy, kosy, kwiczoły, rudziki, drozdy, pleszki, raniuszki, strzyżyki oraz sikory (bogotka, modraszka, uboga i czarnogłówka). Spośród drapieżników spotykanych na tym obszarze należy wymienić: myszołowa zwyczajnego i włochatego, trzmiełojada (bardzo rzadkiego), błotniaka stawowego, jastrzębia, krogulca, pustułkę, kobuza i sokoła wędrownego, a także sowy (uszata, pójdzka, puszczyk, płomykówka). Drugą pod względem liczebności grupą kręgowców występujących w dolinie Brzeźnicy są ssaki. Stwierdzono tu występowanie około 27 gatunków ssaków.

Zespół przyrodniczo-krajobrazowy jaru rzeki Rosicy o powierzchni 40 ha został utworzony na mocy uchwały Rady Miasta Płocka (uchwała nr 998/XLIX/02 z dn. 29.01.2002 r.) w celu ochrony cennego krajobrazu naturalnego - zachowania jego walorów estetycznych, rekreacyjnych i funkcji korytarza ekologicznego. Wzdłuż brzegów cieku występuje zespół łągu olszowego z dominacją olszy czarnej. W warstwie krzewów towarzyszą mu: bez czarny, czeremcha zwyczajna i trzmielina europejska. Fragmentarycznie w dolinie Rosicy występuje też łąg wierzbowo-topolowy z dominującymi gatunkami wierzby kruchej, wierzby białej, topoli czarnej i topoli białej. Duży udział gatunków reprezentujących ten zespół w dolinie Rosicy wskazuje na bliskość Wisły i powiązania ekologiczne obydwu dolin. W kilku miejscach wzdłuż jaru Rosicy występuje las grądowy. Reprezentują go grab, dąb, a w podszyciu leszczyna i trzmielina. Częstym zbiorowiskiem roślinnym jest też zbiorowisko z klonem

Pomniki przyrody:

- Dąb szypułkowy Broniewskiego - przy ul. Kościuszki 24. Obwód drzewa na wysokości 130 cm wynosi 442 cm, a wysokość 10 m. Został ustanowiony pomnikiem przyrody na podstawie orzeczenia nr 97 PWRN z dn. 24.12.1957 r.; Nr Lb-5/21/1324/57.
- Dąb szypułkowy za budynkiem Sądu - w parku na tyłach sądu okręgowego w Płocku, w pobliżu ulicy Teatralnej. Obwód drzewa na wysokości 130 cm wynosi 301 cm, a wysokość 20 m. Wpisany na listę pomników przyrody orzeczeniem nr 151. PWRN z dn. 21.05.1962 r.; Zn. R-XV-466/39/62.
- Dąb szypułkowy - rośnie na terenie należącym do Książnicy Płockiej przy ul. Kościuszki 3. Obwód drzewa na wysokości 130 cm wynosi 260 cm, wysokość drzewa - ok. 30 m. Ustanowiony pomnikiem przyrody na mocy rozporządzenia Wojewody Płockiego nr 8/92 z dnia 21.05.1992 r. (Dz. Urz. Woj. Płockiego nr 6 z dn. 8.06.92 poz. 112).
- Dąb szypułkowy - przy ul. Zarzecznej 6 w Borowiczkach. Obwód drzewa na wysokości 130 cm wynosi 497 cm, wysokość drzewa - ok. 22 m. Wpisany na listę pomników przyrody orzeczeniem nr 278PWRN z dn. 15.02.1973 r. Zn. Rlop-831/18/73.
- Platan klonolistny - zlokalizowany na Wzgórzu Tumskim pomiędzy Muzeum Diecezjalnym a Bazyliką Katedralną. Obwód drzewa na wysokości 130 cm wynosi

- 200 cm, a wysokość 20 m. Drzewo zostało ustanowione pomnikiem przyrody na mocy rozporządzenia Wojewody Płockiego nr 8/92 z dnia 21.05.1992 r. (Dz. Urz. Z dn. 8.06.02 poz. 112).
- Robinia akacjowa i katalpa żółto kwiatowa (bignoniowa) - rosną na terenie Zespołu Szkół Odzieżowych nr 8 przy ul. Sienkiewicza 26. Obwód drzewa (katalpa żółtokwiatowa) na wysokości 130 cm wynosi 380 cm, a wysokość 17 m. Ustanowione pomnikiem przyrody jako grupa drzew zarządzeniem nr 8/92 Wojewody Płockiego z dnia 21.05.1992 (Dz. Urz. Woj. Płockiego nr 6 z dn. 8.06.1992 r., poz. 112).
 - Magnolia - zlokalizowana na terenie Ogródków Działkowych przy ulicy Gwardii Ludowej przed Domem Działowca na Placu Magnolii. Obwód drzewa na wysokości 130 cm wynosi 31 cm, a wysokość 4 m. Wpisana na listę pomników przyrody rozporządzeniem nr 8/92 Wojewody Płockiego z dn. 21.05.1992 r. (Dz. Urz. Woj. Płockiego nr 6 z dn. 8.06. 1992 r. poz. 112).
 - Miłorząb chiński (dwuklapowy) - rośnie na osiedlowym placu zabaw Mazowieckiej Spółdzielni Mieszkaniowej pomiędzy blokami nr 3 i 5 przy ulicy Jesiennej. Obwód drzewa na wysokości 130 cm wynosi 78 cm, a wysokość 10 m. Ustanowiony pomnikiem przyrody rozporządzeniem nr 1/87 Wojewody Płockiego z dnia 9.01.1987 r.
 - Blok skalny zlepieńca czwartorzędowego – zlokalizowany na pograniczu plaży i skarpy Wisły. Obwód bloku wynosi 1200 cm a wysokość 1700 cm.

b. Określenie wpływu realizacji Programu na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000

Realizacja Programu zrównoważonego systemu ścieżek rowerowych nie spowoduje zakłóceń w osiąganiu celów ochrony zarówno na obszarach Natura 2000 jak i pozostałych terenach objętych ochroną prawną. Świadczy o tym brak bezpośrednich jak i pośrednich czynników, które mogłyby spowodować zmiany w decydujących aspektach determinujących funkcjonowanie obszarów, siedlisk czy ekosystemów. W przypadku obszaru Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły”, w granicach którego projekt będzie częściowo realizowany, nie przewiduje się zmian w kluczowych wskaźnikach wartości ochronnej jak np. jakość wód, gleb, powietrza. Na obszarze tym nie wystąpią również zakłócenia w funkcjonowaniu populacji kluczowych gatunków, dla których obszar ten został powołany. Ścieżki rowerowe nie generują bowiem czynników znaczącego niekorzystnego oddziaływania na etapie budowy jak i eksploatacji. Wyznaczone w odpowiednich miejscach nie fragmentują siedlisk oraz nie powodują przerwania ciągłości korytarzy migracyjnych. Można jednoznacznie stwierdzić, iż realizacja programu w perspektywie krótko i długofalowej nie będzie ingerować w zależności kształtujące strukturę i funkcję obszaru Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły”. Jak wspomniano wcześniej, budowa ścieżek zwłaszcza przez tereny chronione musi odbywać się pod nadzorem i w oparciu o konsultacje ze specjalistami przyrodnikami. Tylko wtedy można uzyskać pewność, że ten etap projektu nie spowoduje sytuacji mogących przyczynić

się do zaburzenia równowagi czynników świadczących o właściwym stanie ochrony danego gatunku, siedliska czy obszaru.

VII. Informacja o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko

Miasto Płock zlokalizowane jest w odległości ni mniejszej niż 200 km od granic państwa. Zatem, ze względu na znaczną odległość, nie będzie występować transgraniczne oddziaływanie na żaden z elementów środowiska.

VIII. Środowiskowe szanse i problemy

W Studium transportowym i bezpieczeństwa transportu w mieście Płock opracowanym w 2008r. przez Biuro Inżynierii Transportu w Poznaniu zdefiniowano szanse i problemy środowiskowe na terenie Płocka związane z realizacją Studium. Część z nich jest wspólna dla Programu rozwoju systemu dróg rowerowych. Szanse i problemy dotyczące Programu rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka zestawiono w tabeli poniżej:

Tabela 9 Szanse i problemy Programu rozwoju dróg rowerowych na terenie miasta Płocka

Istniejące problemy na terenie Płocka	Szanse związane z realizacją Programu
Jakość powietrza	
Kongestia układu komunikacyjnego Zjawisko inwersji termicznej na obszarach najniższej położonych powodujące utrudnienia w rozpraszaniu zanieczyszczeń Przekroczone wartości stężeń pyłu PM10 i benzenu	Realizacja Programu poprawi stan jakości powietrza poprzez promocję i rozwój transportu rowerowego
Klimat	
Miasto w wyniku zwiększającego się ruchu jest coraz bardziej zatłoczone - większa emisja zanieczyszczeń powodujących efekt cieplarniany	Realizacja Programu poprawi warunki klimatyczne w krótszym horyzoncie czasowym poprzez promocję i rozwój transportu rowerowego, integrację polityki transportowej z planowaniem przestrzennym
Zdrowie	
Liczba wypadków samochodowych Hałas komunikacyjny Jakość powietrza atmosferycznego	Realizacja Programu wpłynie na poprawę dostępności do miejsc rekreacji tym samym poprawie powinien ulec stan zdrowotny społeczeństwa. Rozbudowa sieci

Istniejące problemy na terenie Płocka	Szanse związane z realizacją Programu
	Ścieżek rowerowych pozytywnie wpłynie na poziom aktywności fizycznej mieszkańców miasta. Prawdopodobnie zmniejszeniu ulegnie poziom hałasu komunikacyjnego w centrum miasta. Zmniejszeniu ulegnie poziom stężeń zanieczyszczeń powietrza.
Krajobraz	
Przestrzeń miejska	Program zakłada promocję ruchu pieszego i rowerowego w ścisłym centrum miasta kosztem ruchu samochodowego. Strefowa polityka transportowa i parkingowa doprowadzą do lepszego zarządzania przestrzenią miejską i jej funkcjami.
Społeczeństwo	
Problem z odpowiednim kształtowaniem ruchu pieszego, ścieżek rowerowych	Program zakłada rozwój systemu ścieżek rowerowych. Zniwelowany zostanie konflikt pomiędzy zmotoryzowaną i niezmotoryzowaną częścią społeczeństwa.

IX. Ocena Programu z punktu widzenia działań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko

Analiza Programu prowadzi do następujących wniosków z zakresu rozwiązań mających na celu łagodzenie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko:

- Program nie zawiera ustaleń, których głównym i bezpośrednim celem jest podnoszenie jakości, czy też ochrona istniejących zasobów środowiska. Warto jednak zauważyć, że ustalenia Programu realizują te zagadnienia pośrednio, a efekty prośrodowiskowe są osiąganе niejako „przy okazji” realizacji innych założonych celów.
- Program nie zawiera żadnego ustalenia, które stanowiłoby w sposób jawny i oczywisty zagrożenie dla środowiska, lub degradacja środowiska służyłaby osiągnięciu celów społecznych lub gospodarczych. Pomimo, iż realizacja części zadań może się wiązać z ingerencją w różne elementy środowiska, to żaden z zapisów nie zakłada ingerencji przesadnie dużej, znacznie wykraczającej poza konieczną dla osiągnięcia zamierzonych efektów.
- Program nie zawiera żadnych rozwiązań służących łagodzeniu lub kompensacji ewentualnych negatywnych oddziaływań na środowisko. Ze względu na specyfikę terenu, który jest przedmiotem Programu, a także ze względu na specyfikę proponowanych działań, braku rozwiązań służących kompensacji przyrodniczej nie można jednak oceniać jako wady opracowania, gdyż nie przewiduje się w wyniku jego realizacji powstania istotnych sytuacji konfliktowych. Jak wykazano wcześniej –

większość potencjalnych oddziaływań planowanych zadań na analizowane aspekty środowiska, ma charakter neutralny (brak oddziaływań), spora część – ewidentnie pozytywny, a tylko niewielka część - negatywny.

Ograniczanie negatywnych oddziaływań powinno być stosowane zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji inwestycji. Największą uwagę należy zwrócić na kwestie ochrony środowiska przyrodniczego i warunków życia ludzi. Do podstawowych działań ograniczających należą:

- ograniczenie zajęcia terenu,
- prawidłowe zabezpieczenie techniczne sprzętu i placu budowy, w tym zwłaszcza w miejscach styku z ekosystemami szczególnie wrażliwymi na zmiany warunków siedliskowych;
- stosowania odpowiednich technologii, materiałów i rozwiązań konstrukcyjnych;
- dostosowanie terminów prac do terminów rozrodu zwierząt;
- maskowanie elementów dysharmonijnych dla krajobrazu.

Realizacja założeń Programu nie spowoduje wystąpienia czynników znaczącego niekorzystnego oddziaływania zarówno w obszarach chronionych położonych w granicach miasta jak i w jego sąsiedztwie, w tym zwłaszcza w sieci Natura 2000. Nie stwierdza się konieczności opracowania i wdrażania szczególnych działań ochronnych mających na celu zabezpieczenie tych terenów.

X. Streszczenie w języku niespecjalistycznym

Przedmiot i cel Prognozy

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

Celem niniejszej prognozy oddziaływania na środowisko jest identyfikacja potencjalnych oddziaływań na środowisko wynikających z realizacji Programu oraz ocena wielkości ewentualnych oddziaływań na środowisko.

Program zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka jest zgodny z celami Polityki Ekologicznej Państwa i Unii Europejskiej oraz z programami na szczeblu powiatowym i gminnym.

Infrastruktura rowerowa stanowi integralną część systemu transportowego miasta. W chwili obecnej nie można mówić o sieci dróg rowerowych na terenie Płocka gdyż są to pojedyncze ścieżki rowerowe niepowiązane ze sobą. W wyniku przeprowadzenia stanu diagnozy komunikacji rowerowej oraz jej infrastruktury na obszarze miasta Płock, określono

cel główny Programu jako: „*Wzrost atrakcyjności komunikacyjnej i turystyczno-rekreacyjnej miasta Płocka poprzez budowę sieci dróg dla rowerów*”.

Ocena oddziaływania Programu na środowisko

Przedmiotowa analiza obejmowała znaczące oddziaływania Projektu na środowisko, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne.

Oceny powyższej dokonano poprzez analizę porównawczą, gdzie dla każdego z zadań dokonano analizy prognozowanych oddziaływań na każdy z powyżej wymienionych elementów oraz w sposób szczegółowy scharakteryzowano spodziewane oddziaływania i ich efekty.

W efekcie realizacji działań podejmowanych w ramach Programu pozytywne oddziaływania związane będą przede wszystkim z rozwojem transportu rowerowego, który jest formą transportu przyjaznego dla środowiska, a dzięki dostosowaniu infrastruktury dróg rowerowych do wymogów użytkowników osiągnęte będą cele społeczne. Zdecydowanie pozytywnym efektem Programu będzie zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i hałasu powodowanych środkami motoryzacyjnymi, poprawę jakości środowiska wizualnego (krajobrazu), poprawę bezpieczeństwa ruchu rowerowego oraz stanu zdrowia ludności w mieście Płock.

Nawiązując do zasady przezorności, oceniono, że obok zdecydowanie pozytywnego oddziaływania, mogą pojawić się skutki potencjalnie negatywne. Negatywny wpływ, przejawiający się głównie różnymi emisjami, będzie miał charakter okresowy, ograniczony tylko do czasu realizacji przedsięwzięć. Będą to oddziaływania na niewielką skalę i o ograniczonym zasięgu (objawiające się głównie jako uciążliwości sąsiedzkie).

Oceniany Program nie zawiera bezpośrednich celów odnoszących się do ochrony środowiska, jednak mimo to, przedmiotowy Program – rozwój transportu rowerowego w mieście Płock – należy rozpatrywać jako proekologiczny. Dzięki rozwojowi bezpiecznej, efektywnej i atrakcyjnej infrastruktury rowerowej, która zachęci mieszkańców do korzystania z roweru, jednocześnie zminimalizuje się zależność od użycia prywatnych samochodów. Pozwoli to między innymi na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i hałasu powodowanych środkami motoryzacyjnymi, poprawę jakości środowiska wizualnego (krajobrazu), poprawę bezpieczeństwa ruchu rowerowego oraz stanu zdrowia ludności w mieście Płock. Dodatkowo wraz ze ścieżkami rowerowymi nastąpi rozwój infrastruktury rekreacyjnej. Zatem przedmiotowy Program należy rozpatrywać w zakresie inicjatyw proekologicznych, których realizacja spowoduje poprawę stanu środowiska, a negatywne oddziaływanie będzie występować jedynie na etapie budowy ścieżek.

Przeprowadzona analiza wykazała, że przewidziane zadania oddziaływać będą pozytywnie bądź neutralnie na analizowane aspekty. Tylko w pojedynczych przypadkach dostrzega się możliwość wystąpienia skutków negatywnych.

XI. Załączniki

Spis załączników:

- Uzgodnienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (znak: RDOŚ-14-WOOS-I-JD-0713-002/10) z dnia 20 stycznia 2010 roku ustalające zakres prognozy oddziaływania na środowisko
- Opinia sanitarna (znak: ZNS.711-10-1/10.MK) Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 26 lutego 2010 roku uzgadniająca zakres prognozy oddziaływania na środowisko
- Standardowy Formularz Danych dla obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły
- Standardowy Formularz Danych dla obszaru Natura 2000 Sikórz
- Standardowy Formularz Danych dla obszaru Natura 2000 Uroczyska Łackie
- Informacja o obszarze Natura 2000 Kampinoska Dolina Wisły (www.natura2000.gdos.gov.pl)

XII. Część graficzna

1. Lokalizacja obszarów chronionych w rejonie miasta Płock