



PREZYDENT MIASTA PŁOCKA

Zarządzenie Nr 1393/2012
Prezydenta Miasta Płocka
z dnia 09 lutego 2012 roku

w sprawie: przyjęcia „Programu zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka do 2033 roku w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym”.

Na podstawie art. 30 ust. 2 pkt 2 w związku z art. 7 ust. 1 pkt 1 i pkt 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (Dz. U. Z 2001 roku Nr 142 poz. 1591; z 2002 roku Nr 23 poz. 220, Nr 62 poz. 558, Nr 113 poz. 984, Nr 153 poz. 1271, Nr 214 poz. 1806; z 2003 roku Nr 80 poz. 717, Nr 162 poz. 1568; z 2004 roku Nr 102 poz. 1055, Nr 116 poz. 1203, Nr 167 poz. 1759; z 2005 roku Nr 172 poz. 1441, Nr 175 poz. 1457; z 2006 roku Nr 17 poz. 128, Nr 181 poz. 1337; z 2007 roku Nr 48 poz. 327, Nr 138 poz. 974, Nr 173 poz. 1218; z 2008 roku Nr 180 poz. 1111, Nr 223 poz. 1458; z 2009 roku Nr 52 poz. 420, Nr 157 poz. 1241; z 2010 roku Nr 28 poz. 142 i poz. 146, Nr 40 poz. 230, Nr 106 poz. 675 oraz z 2011 roku Nr 21 poz. 113, Nr 117 poz. 679 i Nr 134 poz. 777, Nr 149 poz. 887, Nr 217 poz. 1281) w związku z Uchwałą Nr 411/XXIX/08 Rady Miasta Płocka z dnia 25 listopada 2008 w sprawie przyjęcia Strategii Zrównoważonego Rozwoju Miasta Płocka do 2022 roku oraz Uchwałą Nr 594/XLII/09 Rady Miasta Płocka z dnia 27 października 2009 roku w sprawie przyjęcia „Studium transportowego i bezpieczeństwa transportu w mieście Płocku” Prezydent Miasta Płocka zarządza, co następuje:

§ 1

Przyjmuje się „Program zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka do 2033 roku w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym”, który stanowi załącznik Nr 1 do niniejszego zarządzenia.

§ 2

Wykonanie zarządzenia powierza się Zastępcy Prezydenta ds. Rozwoju i Inwestycji.

§ 3

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezydent Miasta Płocka
/-/ Andrzej Nowakowski



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

Projekt



PŁOCK, 2011



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

Projekt

Zespół autorski:

mgr Renata Mordak – nadzór merytoryczny

mgr Przemysław Herburt – Kierownik projektów

mgr Aneta Duda – koordynacja

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

mgr inż. Daniel Chabrowski – projektant branży drogowej

mgr inż. Jacek Szymański – projektant branży telekomunikacyjnej

mgr inż. Katarzyna Kowalczyk – projektant branży sieciowej

inż. Mieczysław Czech – projektant branży elektrycznej i elektroenergetycznej

mgr Aleksander Buczyński – analiza bezpieczeństwa, konsultacja merytoryczna

mgr Marcin Hyła – standardy techniczne

dr Jacek Chmielewski – prognozy ruchu

mgr Marta Rytel – raport ewaluacyjny

inż. arch. Katarzyna Gosk – opracowanie graficzne

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

WYG International
Warszawa 2011

Spis treści

I. CEL GŁÓWNY I CELE SZCZEGÓŁOWE PROGRAMU.....	4
II. PRIORYTETY I KIERUNKI INTERWENCJI.....	8
III. PROJEKTOWANIE SYSTEMU DRÓG DLA ROWERÓW NA TERENIE MIASTA PŁOCKA....	12
IV. MONITORING, OCENA I KOMUNIKACJA SPOŁECZNA.....	90
V. PLAN FINANSOWY PROGRAMU.....	92
VI. ZASADY REALIZACJI PROGRAMU.....	98
VII. PROMOCJA PROGRAMU.....	100

I. CEL GŁÓWNY I CELE SZCZEGÓŁOWE PROGRAMU

W wyniku przeprowadzenia stanu diagnozy komunikacji rowerowej oraz jej infrastruktury na obszarze miasta Płock, określono cel główny Programu, który poprzez odpowiednie działania i zadania inwestycyjne winien zostać osiągnięty, aby zapewnić zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy miasta. Realizacja odpowiednich zadań inwestycyjnych w zakresie budowy układu dróg rowerowych stanowi priorytet działań samorządu miasta w okresie realizacji niniejszego Programu.

Cel główny:

WZROST ATRAKCYJNOŚCI KOMUNIKACYJNEJ I TURYSTYCZNO-REKREACYJNEJ MIASTA PŁOCKA POPRZEC BUDOWĘ SIECI DRÓG DLA ROWERÓW.

Powyżej wskazany cel główny stanowi podstawę polityki przestrzennej miasta w zakresie komunikacji rowerowej.

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, przebudowie 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 tras rowerowych.
- Integracja systemu tras rowerowych z innymi podsystemami transportowymi na terenie miasta.
- Stworzenie ram instytucjonalnych umożliwiających prawidłowy rozwój systemu tras rowerowych, 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 Radę ds. komunikacji rowerowej.
- Rozwinięta i ogólnodostępna baza sportowo – rekreacyjna (rekreacyjne trasy rowerowe).

Tabela 1. Wskaźniki osiągania celów Programu

Cel Programu	Wskaźnik osiągnięcia	Źródło danych
Cel główny		
Wzrost atrakcyjności komunikacyjnej i turystyczno-rekreacyjnej miasta Płocka poprzez budowę sieci dróg dla rowerów	➤ długość wybudowanych komunikacyjnych i rekreacyjnych dróg rowerowych [km] ➤ liczba osób korzystających z wybudowanej infrastruktury rowerowej [os.] ➤ udział rowerów w podziale zadań przewozowych w mieście Płocku [%] ➤ gęstość dróg rowerowych na terenie miasta (łączna długość dróg rowerowych w stosunku do powierzchni miasta) [km/km²]	➤ dane Miejskiego Zarządu Dróg ➤ badania ankietowe ➤ badanie ruchu ➤ dane Miejskiego Zarządu Dróg
Cele szczegółowe		
Tworzenie warunków dla zwiększenia roli ruchu rowerowego w podróżach mieszkańców	➤ długość wybudowanych komunikacyjnych i rekreacyjnych dróg rowerowych [km] ➤ procent sieci ulicznej objętej uspokojeniem ruchu [%] ➤ wybudowanie infrastruktury towarzyszącej: ➤ liczba wypożyczalni dla rowerów [szt.] ➤ liczba stojaków rowerowych [szt.] ➤ liczba przechowalni rowerów [szt.] ➤ liczba miejsc parkingowych dla rowerów [szt.]	➤ dane Miejskiego Zarządu Dróg ➤ dane Miejskiego Zarządu Dróg ➤ dane Miejskiego Zarządu Dróg ➤ dane Miejskiego Zarządu Dróg ➤ dane Miejskiego Zarządu Dróg ➤ dane Miejskiego Zarządu Dróg ➤ dane Miejskiego Zarządu Dróg
Zapewnienie rozwoju infrastruktury rowerowej, w tym systemu roweru miejskiego w ramach zadań osobnych, jak również przy budowie, modernizacji i remontach sieci drogowej	➤ długość wybudowanych komunikacyjnych i rekreacyjnych dróg rowerowych [km] ➤ stosunek długości	➤ dane Miejskiego Zarządu Dróg ➤ dane Miejskiego Zarządu Dróg

Cel Programu	Wskaźnik osiągnięcia	Źródło danych
	budowanych dróg rowerowych do zbudowanych/zmodernizowanych dróg [%] ➤ liczba stacji roweru miejskiego [szt.]	➤ dane Urzędu Miasta
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	➤ zmniejszenie liczby kolizji i wypadków drogowych z udziałem rowerzystów [%] ➤ wzrost atrakcyjności ruchu rowerowego [%] ➤ oszczędność czasu podróżowania rowerem [%] ➤ długość dróg miejskich włączona w układ sieci dróg rowerowych [km]	➤ dane Komendy Policji/SEWIK System Ewidencji Wypadków i Kolizji ➤ badanie ankietowe ➤ badanie ankietowe ➤ dane Miejskiego Zarządu Dróg
Stworzenie dogodnych powiązań z krajowym, ponadlokalnym i lokalnym systemem połączeń dróg rowerowych	➤ długość wybudowanych komunikacyjnych i rekreacyjnych dróg rowerowych [km] ➤ liczba ścieżek wyprowadzających poza miasto [szt.]	➤ dane Miejskiego Zarządu Dróg ➤ dane Miejskiego Zarządu Dróg
Integracja systemu dróg rowerowych z innymi podsystemami ruchu transportowego i komunikacyjnego na terenie miasta	➤ formy integracji transportu zbiorowego z rowerem: – liczba parkingów Bike & Ride [szt.] – umożliwienie przewozu roweru komunikacją publiczną [tak/nie]	➤ dane Urzędu Miasta Płocka ➤ dane Urzędu Miasta Płocka
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	➤ zaleca się stworzenie zespołu zadaniowego ds. komunikacji rowerowej przy Prezydencie Miasta Płocka [tak/nie] ➤ uchwalenie Standardów projektowych i wykonawczych infrastruktury rowerowej [tak/nie]	➤ dane Urzędu Miasta Płocka ➤ dane Urzędu Miasta Płocka

Cel Programu	Wskaźnik osiągnięcia	Źródło danych
bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków dla ruchu rowerowego przez Zespół Zadaniowy ds. komunikacji rowerowej	➤ liczba przeprowadzonych audytów projektów drogowych [szt.]	➤ dane Miejskiego Zarządu Dróg
Rozwinięta i ogólnodostępna baza sportowo – rekreacyjna (rekreacyjne ścieżki rowerowe)	➤ długość wybudowanych rekreacyjnych dróg rowerowych [km] ➤ wybudowana infrastruktura towarzysząca: – liczba wypożyczalni dla rowerów [szt.] – liczba stojaków rowerowych [szt.] – liczba przechowalni rowerów [szt.] – liczba miejsc parkingowych [szt.]	➤ dane Miejskiego Zarządu Dróg ➤ dane Urzędu Miasta Płocka ➤ dane Urzędu Miasta Płocka ➤ dane Urzędu Miasta Płocka ➤ dane Urzędu Miasta Płocka

Źródło: opracowanie własne

II. PRIORYTETY I KIERUNKI INTERWENCJI

Priorytety są wybranymi działaniami realizującymi cele Programu. Proponuje się, aby wszystkie określone priorytety były realizowane z uwzględnieniem podejścia systemowego.

Realizacja celów i priorytetów wymaga podjęcia wielu kompleksowych i efektywnych działań na obszarze miasta Płocka.

Poniżej zostały zaprezentowane priorytety Programu wraz z przyporządkowanymi do nich kierunkami działania.

Priorytet I. Budowa tras rowerowych komunikacyjnych

W ramach priorytetu zostaną wybudowane trasy rowerowe na terenie Miasta Płocka o charakterze komunikacyjnym. Zakres przedmiotowy tras do wybudowania został podzielony na następujące działania:

Działanie I.1. Trasy główne

W ramach działania zostaną wybudowane następujące trasy rowerowe: R-1, R-2.

Działanie I.2. Trasy do centrum miasta

W ramach działania zostaną wybudowane następujące trasy rowerowe: R-11, R-13a, R-13b (odc. centrum - ul. Parowa), R-15, R-17, R-20 (odc. centrum – ul. Targowa), R-21, R-22 (odc. centrum – jar Brzeźnicy), R-23, R-24, R-25, R-27, R-51, R-52.

Działanie I.3. Trasy obwodowe

W ramach działania zostaną wybudowane następujące trasy rowerowe: R-30, R-31, R-32.

Działanie I.4. Trasy na terenie Podolszyc

W ramach działania zostaną wybudowane następujące trasy rowerowe: R-40, R-41, R-42, R-43, R-47, R-48.

Działanie I.5. Trasy na terenie Borowiczek i Imielnicy

W ramach działania zostaną wybudowane następujące trasy rowerowe: R-29, R-44, R-45, R-46.

Działanie I.6. Trasy wylotowe i pozostałe

W ramach działania zostaną wybudowane następujące trasy rowerowe: R-10, R-12, R-13b (odc. ul. Parowa – granica miasta), R-20 (odc. ul. Targowa – granica miasta), R-22 (odc. jar Brzeźnicy – granica miasta), R-49, R-50, R-53, R-54, R-55, R-56, R-57, R-58.

Priorytet II. Budowa tras rowerowych rekreacyjnych

W ramach priorytetu zostaną wybudowane trasy rowerowe na terenie Miasta Płocka o charakterze rekreacyjno-turystycznym i wycynowym. Zakres przedmiotowy tras do wybudowania został podzielony na następujące działania:

Działanie II.1. Trasy wzdłuż Wisły i na skarpie

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



W ramach działania zostaną wybudowane następujące trasy rowerowe: R-60, R-60a, R-61a, R-61b, R-62, R-64, R-83.

Działanie II.2. Trasy na lewym brzegu Wisły

W ramach działania zostaną wybudowane następujące trasy rowerowe: R-65, R-66, R-67, R-68, R-69, R-70.

Działanie II.3. Trasy w dolinie Brzeźnicy

W ramach działania zostaną wybudowane następujące trasy rowerowe: R-59a, R-59b, R-63, R-80, R-81, R-82

Priorytet III. Infrastruktura do parkowania i wypożyczania rowerów

W ramach priorytetu zostanie wybudowana infrastruktura do parkowania i wypożyczania rowerów. Zakres przedmiotowy tego zadania został podzielony na następujące działania:

Działanie III.1. Stojaki i parkingi rowerowe

W ramach działania będą instalowane stojaki rowerowe oraz parkingi w systemie B+R

Działanie III.2. Centrum rowerowe

W ramach działania zostanie wybudowane (zaadaptowane) centrum rowerowe, umożliwiające wypożyczenie, przechowanie i serwis rowerów oraz zakup rowerów i akcesoriów.

Priorytet IV. Zarządzanie i system organizacyjny

W ramach niniejszego priorytetu zakłada się stworzenie podstaw do długoterminowego i konsekwentnego prowadzenia działań z zakresu budowy i rozwoju infrastruktury układu sieci komunikacyjnych i rekreacyjnych tras rowerowych oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu rowerowego. W wyniku realizacji tego priorytetu powołane komórki zarządzające i wykonawcze odpowiedzialne będą za pomyślną realizację Programu oraz stworzone zostaną mechanizmy i instrumenty umożliwiające ich sprawne funkcjonowanie.

Budowa i rozwój odpowiednich struktur organizacyjnych administracji samorządowej dla prowadzenia działań z zakresu budowy infrastruktury układu sieci komunikacyjnych i rekreacyjnych tras rowerowych oraz na rzecz bezpieczeństwa ruchu rowerowego w mieście poprzez stworzenie formalno-prawnych podstaw do ich funkcjonowania i finansowania. Taki zabieg instytucjonalny jest konieczny do realizacji zadań określonych w przedmiotowym Programie.

Działanie IV.1. Utworzenie nowych struktur organizacyjnych administracji samorządowej

W ramach tego zadania proponuje się określenie podstaw formalno-prawnych powołania i funkcjonowania komórki pod nazwą Miejska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Płocku. Komórka ta zostałaby wyposażona w uprawnienia wykonawcze w zakresie zadań w zakresie prowadzenia spójnej polityki rowerowej na terenie miasta. Ponadto będzie również odpowiedzialna za zaangażowanie wszystkich partnerów i grup społecznych w ramach upowszechniania i bezpieczeństwa ruchu rowerowego.

Działanie IV.2. Powołanie Zespołu Zadaniowego ds. komunikacji rowerowej

Skuteczność działania miejskich instytucji w zakresie polityki rowerowej i upowszechniania ruchu rowerowego na terenie miasta jest warunkiem koniecznym dla efektywnej realizacji wyznaczonych celów Programu. Proponuje się, aby zadanie to było realizowane przez Zespół Zadaniowy ds. komunikacji rowerowej, który zostałby powołany przez Prezydenta Miasta Płocka na mocy stosownego Zarządzenia. Byłby to podmiot zarządzający Programem i odpowiedzialny za politykę rowerową i bezpieczeństwo ruchu rowerowego w mieście. Zespół Zadaniowy zostałby wyposażony w uprawnienia wykonawcze w zakresie prowadzenia spójnej polityki rowerowej na terenie miasta. Ponadto byłby odpowiedzialny za zaangażowanie wszystkich właściwych komórek miejskich, a także wszystkich partnerów i grup społecznych w ramach upowszechniania i bezpieczeństwa ruchu rowerowego. Ważnym wymogiem jest udział reprezentacji użytkowników (rowerzystów) – strony społecznej jako członków Zespołu Zadaniowego. Do zadań Zespołu należałoby m.in. opiniowanie koncepcji i projektów drogowych w zakresie udogodnień dla rowerzystów, opiniowanie dokumentów mających na celu rozwój ruchu rowerowego, zgłaszanie propozycji zadań mających na celu rozwój komunikacji rowerowej w mieście, poszukiwanie pozabudżetowych źródeł finansowania inwestycji rowerowych, inicjowanie i prowadzenie akcji promocyjnych zmierzających do poprawy warunków komunikacji rowerowej w mieście. Proponuje się, aby Zespół Zadaniowy ds. komunikacji rowerowej przeprowadzał audyty rowerowe, który jest procedurą oceny wszystkich inwestycji i remontów infrastruktury rowerowej pod kątem spójności z polityką rowerową. Jest to bardzo skuteczny instrument realizacji infrastruktury rowerowej poprawiający efektywność wykorzystania środków publicznych.

Działanie IV.3. Uchwalenie standardów projektowych i wykonawczych infrastruktury rowerowej

Ze względu na ogólnikowość przepisów prawa powszechnego w zakresie infrastruktury rowerowej, konieczne jest, wzorem innych miast (np. Kraków, Gdańsk, Warszawa, Toruń, Olsztyn, Koszalin), przyjęcie lokalnego dokumentu określającego szczegółowo zasady projektowania i wykonywania infrastruktury dla rowerów.

Działanie IV.4. Sprawny system współpracy i koordynacji

Dla celów sprawnej współpracy jednostek organizacyjnych administracji samorządowej, biorących udział w realizacji Programu, konieczny jest funkcjonalny przepływ informacji zapewniający racjonalne programowanie i wydatkowanie środków finansowych oraz zarządzanie nim. Niezbędne jest określenie zasad i reguł współpracy oraz koordynacji wszystkich działań i zadań pomiędzy wszystkimi partnerami Programu oraz wsparcie techniczne i logistyczne powołanych komórek.

Działanie IV.5. Sprawny system programowania

Proces programowania realizacji budowy poszczególnych dróg dla rowerów oraz promocji i bezpieczeństwa ruchu rowerowego wymaga od władz miasta interdyscyplinarnego podejścia do wyznaczonych celów i działań z uwzględnieniem uwarunkowań lokalnych, ponadlokalnych i krajowych. W celu osiągnięcia spójności wszystkich działań konieczna jest aktywna promocja Programu jako dokumentu określającego zakres budowy systemu komunikacji w układzie miasta w uwzględnieniu potrzeb rowerzystów oraz ich bezpieczeństwa, monitorowanie i aktualizacja Programu.

Priorytet V. Promocja i edukacja

Realizacja wyżej określonego priorytetu skierowana jest do struktury i jednostek organizacyjnych Miasta Płocka działających na rzecz promocji i poprawy wizerunku miasta oraz bezpieczeństwa ruchu rowerowego. Struktury te powinny bardziej zintensyfikować działania ukierunkowane na promocję i upowszechnianie ruchu rowerowego w systemie transportu w mieście oraz przeprowadzanie akcji promocyjnych w zakresie bezpieczeństwa poruszania się rowerem.

Działanie V.1. Działania edukacyjno-informacyjne na rzecz upowszechnia ruchu rowerowego

Wychowanie komunikacyjne powinno być realizowane przez placówki szkolne w celu wykształcenia postawy świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu rowerowego. Konieczne jest realizowanie programów edukacyjno-informacyjnych dotyczących zasad poruszania się rowerem. Placówki szkolne powinny być zobowiązane do organizowania pozaszkolnych działań edukacyjnych z zakresu bezpiecznego korzystania z roweru.

Działanie V.2. Kształtowanie bezpiecznych postaw rowerzystów i kierowców

Konieczne jest prowadzenie akcji edukacyjnych za pomocą aktywnych form i środków komunikacji ze społeczeństwem w celu promocji bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym. Dlatego struktury organizacyjne administracji samorządowej oraz partnerzy Programu powinni włączyć się w prowadzenie kampanii edukacyjnych wspierających działania kontrole i prewencyjne. Osobne kampanie powinny być adresowane do rowerzystów oraz do kierowców samochodów.

Działanie V.3. Promocja roweru jako środka transportu

Zadanie to wymaga organizacji happeningów, przejazdów i wycieczek rowerowych oraz kampanii promocyjnych (m.in. „Rowerem do szkoły, rowerem do pracy”, „Rajd rowerowych z Prezydentem Miasta Płocka”, „Rodzinne pikniki rowerowe”, „Z rowerem przez cztery pory roku”) ukierunkowanych przede wszystkim na wypromowanie roweru jako doskonałego i ekologicznego środka komunikacji miejskiej, szkolny programu edukacji i promocji ruchu rowerowego z uwzględnieniem zagadnień ekologii, bezpieczeństwa na drodze, zdrowia. Akcje promocyjne będą skierowane do wszystkich mieszkańców Miasta Płocka.

Istotnym narzędziem dla promocji wykorzystania roweru jest wydawanie specjalnych map rowerowych, które będą zawierały informacje na temat układu sieci komunikacji rowerowej w mieście, stref ruchu uspokojonego oraz ulic, na których nie będą przewidziane drogi dla rowerów.

III. PROJEKTOWANIE SYSTEMU DRÓG DLA ROWERÓW NA TERENIE MIASTA PŁOCKA

3.1. Analiza techniczna sieci dróg dla rowerów

Metodologia planowania i projektowania

Program pięciu wymogów CROW

Najlepsza praktyka tworzenia infrastruktury rowerowej i organizacji ruchu rowerowego opiera się na metodologii tzw. pięciu wymogów holenderskiej organizacji standaryzacyjnej CROW (<http://www.crow.nl>) opublikowanej po raz pierwszy w podręczniku projektowania infrastruktury rowerowej *"Postaw na rower"* (*"Sign up for the Bike"*, CROW, Ede, 1993, wyd. polskie PKE, Kraków, 1999). **Te wymogi to:**

1. **spójność:** 100 proc. źródeł i celów podróży dostępne na rowerze;
2. **bezpośredniość:** minimalizacja objazdów i współczynnika wydłużenia;
3. **wygoda:** minimalizacja wysiłku fizycznego rowerzysty, w tym współczynnika opóźnienia, ograniczanie stresu psychicznego i fizycznego rowerzysty, wysoka prędkość projektowa oraz minimalizacja pochyleń niwelety i różnic wysokości;
4. **bezpieczeństwo:** minimalizacja punktów kolizji z ruchem samochodowym i pieszym, ujednolicenie prędkości, minimalizacja przeplatania torów ruchu oraz kontakt wzrokowy;
5. **atrakcyjność:** podsystem rowerowy jest czytelny dla użytkownika, bezpieczny społecznie, dobrze powiązany z funkcjami miasta i odpowiada potrzebom użytkowników.

Pięć wymogów powinno być spełnione zawsze na poziomie:

- **całej sieci rowerowej miasta** (trasy rowerowe: główne i pozostałe);
- **poszczególnych dróg**, prowadzących odcinki tras;
- **konkretnych rozwiązań technicznych:** skrzyżowań, przejazdów, kontrapasów itp.

Jeśli choćby jeden z wymogów (spójność, bezpośredniość, atrakcyjność, bezpieczeństwo czy komfort) nie jest spełniony, projekt infrastruktury rowerowej musi zostać zmieniony. Podręcznik *„Postaw na rower”* podaje dla poszczególnych wymogów konkretne wartości parametrów i szczegółowo rozwija tematykę projektowania infrastruktury rowerowej. Niniejszy Program korzysta z tej metodologii oraz najistotniejszych parametrów, uwzględniając polskie przepisy, specyfikę zachowań użytkowników i istniejący typowy układ infrastruktury drogowej.

Hierarchizacja sieci i kategorie tras rowerowych

Podsystem tras rowerowych zaplanowano jako złożony z **tras głównych i tras pozostałych**.

Wśród tras pozostałych można wyróżnić **trasy użytkowe** oraz **rekreacyjne**. Funkcje te najczęściej się pokrywają, ale zazwyczaj można określić funkcję dominującą. W niniejszym Programie podzielono trasy pozostałe na: **zbiorcze, pomocnicze, rekreacyjne i rekreacyjne pomocnicze**.

Segregacja czy integracja ruchu rowerowego i samochodowego?

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



Ruch rowerowy można organizować na trzy podstawowe sposoby:

- dopuszczać go w jezdni na zasadach ogólnych;
- wyznaczać pasy dla rowerów w jezdni;
- budować wydzielone drogi dla rowerów poza jezdnią.

Wybór danego sposobu organizacji ruchu rowerowego zależy przede wszystkim od prędkości samochodów w danej ulicy, natężenia ruchu oraz liczby punktów kolizyjnych samochod - rowerzysta.

Planując trasy rowerowe powinno się przyjmować:

- przy prędkości miarodajnej samochodów do 30 km/godz. integrację ruchu samochodowego i rowerowego w jezdni (ulice przyjazne dla rowerzystów);
- przy prędkości miarodajnej samochodów między 30 a 50 km/godz. ruch rowerowy na pasach dla rowerów w jezdni;
- przy prędkości miarodajnej samochodów powyżej 50 km/godz., segregację fizyczną ruchu samochodowego i rowerowego.

Planując trasy rowerowe zawsze należy brać pod uwagę uspokojenie ruchu jako alternatywę dla budowy drogi dla rowerów poza jezdnią.

Segregacja fizyczna przez wydzielenie dwukierunkowej drogi dla rowerów tylko po jednej stronie jezdni ogólnodostępnej powoduje konieczność przekraczania pasów ruchu i mnoży punkty kolizji. Jest trudna do jednoznacznego i zgodnego z przepisami oznakowania lub jest nieskuteczna prawnie dla relacji, dla której droga dla rowerów powstaje po lewej stronie jezdni.

Dlatego też zalecane jest (tam gdzie to możliwe) planowanie ruchu rowerowego po pasach dla rowerów oraz jednokierunkowych drogach dla rowerów. Rozwiązania takie, gdzie rowerzysta jedzie w tym samym kierunku co jadące obok samochody ma także tę zaletę, że można przy zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa dowolnie często zmieniać przebieg ruchu rowerowego: pasem w jezdni, drogą dla rowerów jednokierunkową poza jezdnią, a w sytuacji braku przestrzeni do wydzielenia tylko dla rowerzystów, włączyć ruch dla rowerów w pas ruchu ogólnego.

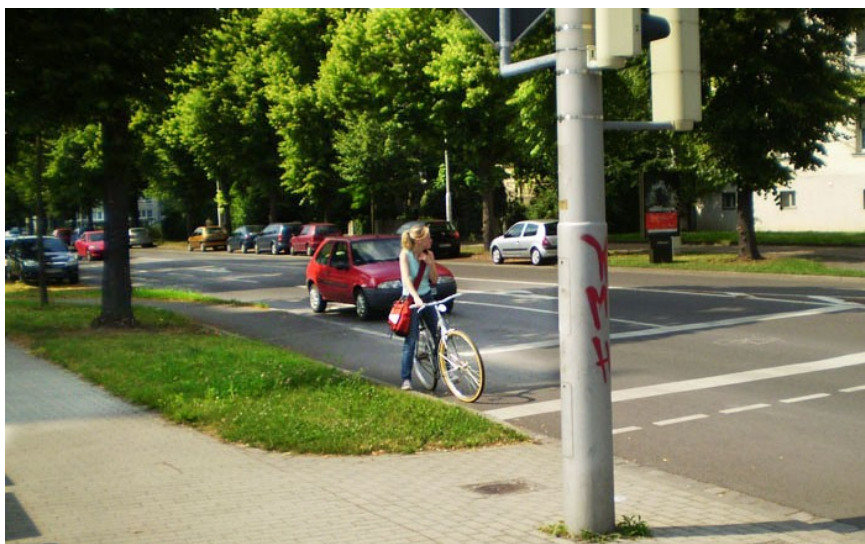
Fotografia 1. Amsterdam: w Danii i Holandii powszechnie projektuje się drogi dla rowerów jako jednokierunkowe, na skrzyżowaniach zintegrowane z jezdnią. Zwraca także uwagę mały promień łuków skrzyżowania



Fotografia 2. Amsterdam: jednokierunkową drogę dla rowerów można w dowolnym miejscu wpuścić w pas na jezdni – i odwrotnie



Fotografia 3. Integracja jednokierunkowej drogi dla rowerów na skrzyżowaniu z jezdnią



Zdecydowanie zaleca się, aby jednokierunkowe drogi dla rowerów na skrzyżowaniach były zintegrowane z jezdnią – poprawia to widoczność rowerzystów dla innych uczestników ruchu – na zdjęciu przykład z Lipska, droga dla rowerów na skrzyżowaniu zjeżdża na jezdnię, która jest poszerzona o szerokość pasa dla rowerów, dla rowerzystów skręcających w lewo wyznaczono tzw. służę rowerową.

Fotografia 4. Przykład pasa dla rowerów poza skrzyżowaniem



Za skrzyżowaniem pas dla rowerów znowu przekształca się w wydzieloną drogę dla rowerów i ucieka od jezdni za szpaler drzew – to samo skrzyżowanie co powyżej.

Fotografia 5. Warszawa, ul. Puławska: idealne włączenie rowerowej drogi dla rowerów w jezdnię, tutaj droga dla rowerów przechodzi w dodatkowy pas ruchu

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





Podkreślić należy, że rowerzysta poruszający się jezdnią jest dużo bardziej widoczny dla kierowców, niż poruszający się poza jezdnią – często za parkującymi pojazdami i drzewami. Kierowca w pierwszej kolejności obserwuje pojazdy znajdujące się na jezdni, w drugiej rejestruje pieszych zbliżających się do jej krawędzi. Kierowca zazwyczaj nie jest przygotowany na wjazd na jezdnię rowerzysty, który porusza się z wielokrotnie wyższą prędkością niż pieszy.

Problem braku zauważania rowerzystów przez kierowców był wielokrotnie badany i wszystkie badania potwierdzały jego istnienie. W jednym z typowych doświadczeń kierowcom przedstawiano nagranie filmowe ze skrzyżowania, a następnie proszono o podanie w kolejności pojawiających się na skrzyżowaniu pojazdów. W większości przypadków badane osoby nie podawały faktu pojawienia się rowerzysty.

Dlatego też obecnie preferuje się rozwiązania, w których już przed skrzyżowaniem rowerzyści znajdują się w obrębie jezdni – są wcześniej widoczni dla kierowców samochodów, a ci lepiej odczytują kierunek ich jazdy. Rozwiązania te oznaczają: ruch jednokierunkowy – zgodny z ruchem samochodów, po pasie dla rowerów, albo po drodze dla rowerów, która przed skrzyżowaniem zbliża się do jezdni i jest przekształcona w obrębie skrzyżowania w pas dla rowerów na jezdni.

Nawierzchnie

Konstrukcja drogi dla rowerów powinna zapewniać:

- niskie opory toczenia dzięki wysokiemu standardowi równości;
- dużą szorstkość (przyczepność);
- trwałość (w tym nośność) i odporność na warunki pogodowe.

W terenach zurbanizowanych jako standard należy przyjąć nawierzchnie bitumiczne. Są one najlepszymi nawierzchniami dla dróg dla rowerów, tak pod względem trwałości, jak i komfortu jazdy.

Projektant zobowiązany jest do zapewnienia odpowiedniej nośności i trwałości konstrukcji drogi dla rowerów. Główną rolę w tym zakresie odgrywa właściwa konstrukcja podbudowy.

W terenach niezurbanizowanych (trasy rekreacyjne) w maksymalnym stopniu należy wykorzystywać istniejące drogi polne i leśne. W przypadku dróg nieutwardzonych konieczne jest ich wzmocnienie np. poprzez dodanie nowego kruszywa mineralnego i wałowanie. Na odcinkach bez istniejących dróg zaleca się stosowanie nawierzchni utwardzonych, tzw. „ekologicznych”. Są to nawierzchnie z kruszyw mineralnych o uziarnieniu dobranym do warunków gruntowych w taki sposób, że poszczególne frakcje powodują wzajemne klinowanie się, co zapewnia stabilność i trwałość nawierzchni.

Dopuszczalną i zalecaną odmianą tego rodzaju nawierzchni są nawierzchnie w technologiach, gdzie kruszywa mineralne są wiązane plastomerami. Należy jednak podkreślić, że tego typu technologie są nowe, bez znanych krajowych, ani zagranicznych przykładów referencyjnych. W związku z powyższym należy zastosować je na początku eksperymentalnie na wybranym odcinku. Dopiero po kilkusezonowej obserwacji trwałości tego typu nawierzchni można będzie podjąć decyzję o jej szerszym stosowaniu. Nawierzchnie „ekologiczne” powinny być stosowane w terenach niezurbanizowanych, w celu uniknięcia nadmiernej ingerencji w krajobraz.

W przypadku dróg dla rowerów o nawierzchniach innych niż bitumiczne zaleca się aby odcinki w rejonie skrzyżowań z drogami i ulicami (min. 10-15 m od skrzyżowania) były wykonane w technologii bitumicznej.

Fotografia 6. Ważny szczegół – zachowanie ciągłości nawierzchni drogi dla rowerów na skrzyżowaniach z dojazdami do posesji zwiększa komfort jazdy.



Uwaga: w praktyce państw zachodnioeuropejskich należy zauważyć zdecydowaną dominację nawierzchni bitumicznych nad „ekologicznymi” - także w terenach niezurbanizowanych, w lasach, a nawet w parkach narodowych. Przyczyną jest jednak najwyższy komfort jazdy na nawierzchni bitumicznej. W związku z tym należy się zastanowić na etapie projektowania poszczególnych tras nad zastępowaniem nawierzchnią bitumiczną nawierzchni „ekologicznych”. Istotnym czynnikiem w tym aspekcie powinien być koszt nawierzchni bitumicznej.

Fotografia 7. Nawierzchnie bitumiczne są najlepszymi nawierzchniami dla dróg dla rowerów – w krajach zach. Europy stosowane są dla tras rekreacyjnych powszechnie, nawet w parkach narodowych



Dopuszcza się nawierzchnię z płyt betonowych 50x50, a w obszarach zabytkowych z płyt kamiennych. Na obiektach inżynierskich dopuszcza się nawierzchnię wynikającą z konstrukcji obiektu. Należy natomiast całkowicie wykluczyć nawierzchnię z kostki betonowej, brukowej lub podobnej. Nie należy również stosować jako podbudowy warstwy piasku lub mieszanki piaskowo - cementowej.

W niniejszym Programie przyjęto stosunkowo wysoki koszt jednostkowy dla nawierzchni bitumicznej. Trzeba jednak mieć na uwadze, że koszt nawierzchni bitumicznej jest bardzo zależny od czynników organizacyjnych na lokalnym rynku budowlanym i przy sprzyjających okolicznościach może zostać istotnie obniżony. Zasadniczym elementem kosztu wykonania nawierzchni bitumicznych w przypadku dróg dla rowerów jest koszt wynajmu i transportu specjalistycznych urządzeń, w tym odpowiednio wąskiego rozścielacza i walca. Może się zatem okazać, że zwiększenie długości odcinków w technologii bitumicznej, nie wpłynie istotnie na wzrost kosztu prac. Dlatego należy dążyć do maksymalnego łączenia planowanych prac w ramach jak najmniejszej liczby zamówień. Zaleca się, aby wykonanie wszystkich tras rowerowych planowanych na dany rok było zlecane jako jedno zamówienie.

Ruch rowerowy poza wydzielonymi drogami dla rowerów

Nie wszędzie budowa wydzielonych dróg dla rowerów jest możliwa i sensowna. Na ulicach dojazdowych i niektórych lokalnych w gęstej zabudowie miejskiej, jazda drogą dla rowerów przecinaną licznymi skrzyżowaniami i wyjazdami z posesji może być bardziej niebezpieczna niż jazda jezdnią. Również w miejscach intensywnego ruchu pieszego jazda drogą dla rowerów przy chodniku może być dla rowerzysty bardziej uciążliwa niż jezdnią. Poniżej zamieszczono przegląd rozwiązań uzupełniających - na ulicach, gdzie budowa samodzielnej drogi dla rowerów jest niemożliwa, bądź niecelowa.

Pasy dla rowerów

W wielu miejscach zaproponowano zamiast wydzielonych dróg dla rowerów jednokierunkowe pasy dla rowerów na jezdni. Pasy takie powinny mieć szerokość 1,5 m. Mogą być obustronne lub jednostronne. Te ostatnie mają zastosowanie np. przy dojazdach do sygnalizacji świetlnej (by ułatwić rowerzystom ominięcie kolejki samochodów oczekujących na zielone światło) oraz na podjazdach (by ułatwić samochodom wyprzedzenie rowerzysty w bezpiecznej odległości).

Fotografia 8. Pasy dla rowerów na ul. Międzyparkowej w Warszawie



Fotografia 9. Pas dla rowerów w ul. Emilii Plater w Warszawie



Fotografia 10. Pas dla rowerów na ul. Międzyparkowej w Warszawie



Fotografia 11. Pas „filtrujący” ruch rowerowy przed skrzyżowaniem (Lipsk)



Fotografia 12. Pas dla rowerów ze służą rowerową przed skrzyżowaniem (De Steeg, Holandia)



Kontrapasy dla rowerów

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

Na ulicach jednokierunkowych, które powinny być otwarte dla ruchu rowerowego w obie strony, stosuje się specyficzny rodzaj pasa - tzw. kontrapas dla rowerów. Rowerzyści jadący „pod prąd” korzystają z kontrapasa, a jadący „z prądem” poruszają się na zasadach ogólnych wspólnym pasem z samochodami. Kontrapasy są bardzo bezpieczne ze względu na doskonałą wzajemną widoczność kierowców i rowerzystów.

Fotografia 13. Kontrapas dla rowerów na ul. Kopernika w Krakowie



Fotografia 14. Kontrapas dla rowerów na ul. Oboźnej w Warszawie



Fotografia 15. Kontrapas dla rowerów w Grazu (Austria)



Fotografia 16. W wielu przypadkach można także dopuścić ruch rowerów pod prąd bez wyznaczania specjalnego pasa (Wrocław)



Fotografia 17. W tym również na bardzo wąskich ulicach (Gandawa, Belgia).



W Płocku kontrapasy zaproponowano na jednokierunkowych ulicach: Kolegialnej i Henryka Sienkiewicza.

Uspokojenie ruchu

Na ulicach lokalnych, gdzie ruch samochodowy jest niewielki, nie ma konieczności budowy wydzielonych dróg dla rowerów, a ruch rowerowy może odbywać się na zasadach ogólnych w jedni. Na ulicach takich zaproponowano uspokojenie ruchu.

Poniżej zaprezentowano przegląd powszechnych środków inżynierskich uspokojenia ruchu:

Fotografia 18. Płytkowe progi spowalniające, łagodniejsze a jednocześnie skuteczniejsze od listwowych (Maidenhead, Wlk. Brytania)



Fotografia 19. Wyspowe progi spowalniające, z przerwami zapewniającymi możliwość wygodnego przejazdu zarówno autobusom jak i rowerom (Białystok, ul. Brzechwy)



Fotografia 20. Wyniesione przejścia i przejazdy dla rowerzystów (Warszawa, ul. Borsuka)



Fotografia 21. Płyty próg spowalniający – przyjazny dla autobusów – wewnątrz szukan. Rowerzyści omijają szukanę bokiem



Na ulicach, gdzie należy unikać stosowania progów i innych elementów profilu pionowego (np. ze względu na ruch ciężarowy) można zastosować tzw. szykany. Są to rozwiązania ograniczające przekrój jezdni, bądź zmieniające jej oś, w celu wymuszenia na kierujących zwolnienia.

Fotografia 22. Szykany też zmuszają kierowcę do zwolnienia, choć nie powodują tak nieprzyjemnych wstrząsów dla jadących samochodem, jak progi spowalniające



Fotografia 23. Wyniesione przejścia dla pieszych (wraz z ewent. przejazdami dla rowerzystów) przy wjeździe z ulicy zbiorczej na ulicę ruchu uspokojonego z jednoczesnym zwężeniem przekroju jezdni i małymi łukami w formie tzw. „bramy” (Paryż)



Fotografia 24. Reorganizacja parkowania w celu uzyskania łamania osi co ok. 100 m (Wuppertal)



Fotografia 25. Wyniesione tarcze skrzyżowań (Amsterdam)



Fotografia 26. Wyniesiona tarcza skrzyżowania, w dodatku z progami o przekroju schodkowym (Praha)



Fotografia 27. Minirondo typu „pinezka” (Hagen)



Uspokojenie ruchu ma zastosowanie zarówno na osiedlach mieszkaniowych, jak i w ścisłym śródmieściu. Zaproponowano uspokojenie ruchu m.in. na odcinku ul. Wyszogrodzkiej na zachód od

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

ul. Piłsudskiego, gdzie w ramach obecnie trwającego remontu nie przewidziano żadnej infrastruktury rowerowej, a także m.in. na ul. 3 Maja, która ze względu na mały ruch samochodowy stanowi dobre doprowadzenie ruchu rowerowego do centrum miasta, bez konieczności budowy wydzielonej drogi dla rowerów. Na rysunku pokazano tylko odcinki istotne dla komunikacyjnego lub rekreacyjnego systemu tras rowerowych. Jednak docelowo strefy ruchu uspokojonego powinny objąć ok. 70-80% ulic w Płocku.

Ułatwienia dla rowerzystów

Z przykładów zagranicznych godne polecenia są także różnego rodzaju ułatwienia dla rowerzystów – na przykład skróty i przejazdy przez odcinki ulic zamknięte dla ruchu samochodowego.

Fotografia 28. Włączenie rowerowe w ulicę nie posiadającą włączenia dla samochodów. (Londyn, uwaga: ruch lewostronny)



Strefy piesze

W ramach koncepcji proponuje się złagodzenie obecnego zakazu ruchu rowerów na niektórych ulicach Starego Miasta (np. ul. Grodzka). Miasta europejskie dostarczają licznych przykładów na udane pogodzenie ruchu pieszego i rowerowego w historycznym centrum miasta.

Fotografia 29. Przykład znaku w celu pogodzenia ruchu pieszego i rowerowego



Na głównym deptaku w Kolonii dopuszczony jest ruch rowerów (bez ograniczeń czasowych) i samochodów dostawczych (tylko w dni powszednie w godzinach porannych).

Fotografia 30. Strefa „A” na Starym Mieście w Krakowie (w obrębie Plant), mimo bardzo intensywnego ruchu pieszego, jest także strefą rowerową



Fotografia 31. Oznakowane ciągi pieszo-rowerowe



Również ulice w zabytkowym centrum Ratyzbony oznakowane są jako drogi dla pieszych i rowerów.

Fotografia 32. Przykład ruchu rowerowego w strefie pieszej



Centrum Schwedt - w strefie pieszej dopuszczony ruch rowerów i samochodów dostawczych.

Wydaje się, że w świetle w/w przykładów zagranicznych, a także niedawnego przykładu Olsztyna, który po latach wahań zdecydował się dopuścić ruch rowerowy na głównym deptaku Starego Miasta – na ul. Długiej, możliwe jest dopuszczenie ruchu rowerowego na ul. Tumskiej.

Separacja ruchu rowerowego i pieszego

W miejscach prowadzenia drogi dla rowerów wzdłuż chodnika dla pieszych zaleca się w miarę możliwości przestrzennych separację drogi dla rowerów od chodnika za pomocą pasa zieleni szer. min. 0,7 m (w wyjątkowych przypadkach 0,5 m). Należy podkreślić, że stosowana w ostatnich latach w Olsztynie praktyka obsadzenia takich pasów dzielących zielenią krzewową o wysokości ok. 30-40 cm doskonale się sprawdziła i należy ją uznać za modelową. Tak dobrana zieleń skutecznie zniechęca pieszych do jej przekraczania, a jednocześnie nie powoduje ograniczenia skrajni, czy widoczności.

Fotografia 33. Modelowo wykonana separacja ruchu rowerowego od pieszego (Olsztyn, ul. Tuwima); zastosowana zieleń, optymalna pod względem wysokości, bardzo dobrze zniechęca pieszych do jej przekraczania, nie utrudniając ruchu rowerzystów i wzajemnej widoczności



Zachowanie ciągłości drogi dla rowerów przy przecięciu z wjazdami i dojazdami

Do elementarza standardów projektowania nowoczesnych dróg dla rowerów należy zachowywanie ciągłości drogi dla rowerów na skrzyżowaniach z poprzecznymi wjazdami do posesji i wlotami ulic dojazdowych.

Fotografia 34. Zachowanie ciągłości nawierzchni drogi dla rowerów



Konflikty z przystankami autobusowymi

W Płocku prawidłowo rozwiązywane są konflikty z przystankami autobusowymi – przez prowadzenie drogi dla rowerów za wiatą przystankową. Przy braku możliwości przestrzennych dla takiego rozwiązania można dopuścić prowadzenie drogi dla rowerów przy krawędzi zatoki z pozostawieniem wąskiego peronu dla wymiany pasażerów.

Zalecanym udoskonaleniem pierwszego rozwiązania jest ustawianie barierek (1-3 przęsła) wzdłuż drogi dla rowerów na końcach wiaty, zapobiegające nagłemu wejściu pieszego zza wiaty pod jadący rower. Takie rozwiązanie powszechnie stosuje się w Gdańsku.

Fotografia 35. Barierki wzdłuż drogi dla rowerów



W Gdańsku wygradzenia stosuje się między drogą dla rowerów i chodnikiem wszędzie tam gdzie istnieje niebezpieczeństwo niespodziewanego wtargnięcia pieszego na drogę dla rowerów, także na przedłużeniu wiat przystankowych, ale także np. przed kioskami z prasą.

Fotografia 36. Przykład ominięcia wiaty przystankowej (Olsztyn)



Kolory nawierzchni

Standardem jest kolor nawierzchni czerwony dla dróg dla rowerów i szary (naturalny betonu) dla chodników. W przypadku nawierzchni bitumicznych dróg dla rowerów proponuje się ich wykonanie

w naturalnym kolorze asfaltu, gdyż barwienie warstwy bitumicznej w masie (stosowane w Gdańsku) podnosi dość istotnie koszt. Możliwe jest malowanie nawierzchni, z tym, że jest to również rozwiązanie

kosztowne, w dodatku malowanie trzeba odnawiać co kilka sezonów. Proponuje się ograniczenie malowania powierzchni przeznaczonych dla ruchu rowerów jedynie w miejscach najbardziej niebezpiecznych – tj. na jezdni – na skrzyżowaniach (przejazdy) oraz na pasach rowerowych. Proponuje się kolorowe malowanie nawierzchni przejazdów dla rowerzystów i ewentualnie pasów dla rowerów w jezdni przyjąć jako obowiązkowe

Fotografia 37. Przykład kolorowej nawierzchni przejazdów dla rowerzystów



Włączenia do ruchu

Droga dla rowerów musi być dobrze powiązana z ruchem na jezdni, aby umożliwić rowerzyście zjazd i wyjazd z drogi dla rowerów we wszystkich możliwych relacjach. Niedopuszczalne jest kończenie drogi dla rowerów przed skrzyżowaniem, bez zapewnienia bezpiecznego przejazdu przez skrzyżowanie i włączenia lub wyłączenia się rowerzysty z każdego ramienia skrzyżowania.

Fotografia 38. Warszawa, ul. Marymoncka: droga dla rowerów jest poprowadzona za widocznym skrzyżowaniem w kierunku równoległym do poruszających się na zdjęciu samochodów, jednak wygodne przejazdy z drogami łącznikowymi poprowadzono dookoła całego skrzyżowania



Najbezpieczniejsze włączenie drogi dla rowerów do systemu ulicznego można uzyskać na skrzyżowaniu (rondzie) na którym droga dla rowerów będzie jego kolejnym ramieniem. Umożliwi to

rowerzystom łatwe pokonanie różnicy nawierzchni między jezdnią i drogą dla rowerów, a dla wszystkich uczestników ruchu drogowego będzie czytelne w określeniu pierwszeństwa przejazdu

Fotografia 39. Warszawa, ul. Podleśna: połączenie drogi dla rowerów ze skrzyżowaniem na zasadzie kolejnego jego ramienia



Promienie łuków na skrzyżowaniach

Dla podniesienia bezpieczeństwa, nie tylko rowerzystów, należy ograniczać promienie łuków na skrzyżowaniach. Im większy promień łuku, z tym większą prędkością kierowcy samochodów wchodzi w zakręt.

Fotografia 40. Örlinghausen w Westfalii (Niemcy) – przykład korekty skrzyżowania w celu zmniejszenia promieni łuków i prędkości skręcających samochodów, nawierzchnia ścieżki rowerowej pozostaje ciągła, odcinając przecznice



Fotografia 41. Amersfoort (Holandia): tu skrzyżowanie zaprojektowano od ekierki, łuków praktycznie nie ma



Fotografia 42. Warszawa, ul. Podleśna – prawidłowe rozmieszczenie i oznakowanie słupków przeciw wjeżdżaniu samochodów – słupek zawsze powinien być umieszczony pośrodku szerokości ścieżki rowerowej, aby umożliwić minięcie się rowerzystów nadjeżdżających z przeciwnych stron



3.2. Opis rozwiązań szczegółowych

Przystosowanie mostów dla ruchu rowerowego

W analizie uwarunkowań technicznych wskazano brak dostosowania obiektów mostowych jako ważny problem w rozwoju infrastruktury rowerowej. Brak dostosowania mostów do ruchu rowerowego dotyczy 3 obiektów:

1. Most na Brzeźnicy w ciągu ul. Dobrzyńskiej;
2. Most Legionów Piłsudskiego;

3. Most Solidarności.

Proponuje się następujące rozwiązania w poszczególnych przypadkach:

1. Most na Brzeźnicy w ul. Dobrzyńskiej

Most w ul. Dobrzyńskiej obecnie posiada przekrój jednojezdniowy o 2 pasach ruchu wraz z chodnikiem szerokości ok. 0,7 m. Jest on więc zbyt wąski dla prowadzenia ruchu rowerowego inaczej niż na zasadach ogólnych w jezdni. Problem tego mostu z punktu widzenia ruchu rowerowego zostanie rozwiązany najwcześniej, gdyż zaplanowano w najbliższych latach budowę nowego mostu. Potrzeba budowy nowego mostu wynika ze zbyt małej szerokości obecnego. Szerokość nowego mostu powinna pozwolić na umieszczenie na nim po 2 pasy ruchu w każdym kierunku, chodnika z drogą dla rowerów, a także planowanej linii szybkiego transportu miejskiego.

Fotografia 43. Most w ul. Dobrzyńskiej – stan obecny



2. Most im. Legionów marsz. Józefa Piłsudskiego

Temat przystosowania Mostu im. Legionów marsz. Józefa Piłsudskiego dla ruchu rowerowego nie jest nowy. Kilka lat temu powstała koncepcja podwieszenia pomostu dla rowerzystów poniżej pomostu górnego dla samochodów. Niestety z przyczyn finansowych pomysł ten nie został zrealizowany podczas ostatniego remontu mostu.

Obecnie, po wybudowaniu Mostu Solidarności, można rozważać poprawę warunków ruchu rowerzystów na Moście im. Legionów marsz. Józefa Piłsudskiego także poprzez zmniejszenie ruchu. Zwłaszcza powinno to dotyczyć ruchu ciężarowego, który powinien być z tego mostu usunięty. Wówczas można rozważać uspokojenie ruchu na moście i prowadzenie ruchu rowerowego jezdnią lub zwężenie jezdni do 6 m szerokości oraz poszerzenie chodnika do parametrów drogi dla pieszych i rowerów.

W przyszłości należy zatem rozważać 3 warianty przystosowania Mostu im. Legionów marsz. Józefa Piłsudskiego dla ruchu rowerowego:

- **Wariant 1:** Podwieszenia pomostu dla rowerzystów poniżej poziomu jezdni.

- **Wariant 2:** Uspokojenie ruchu na jezdni, wprowadzenie zakazu ruchu pojazdów o masie powyżej 3,5 t i prowadzenie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych jezdnią.
- **Wariant 3:** zwężenie jezdni do 6,0 m szerokości i poszerzenie chodnika z adaptacją na drogę dla rowerów i pieszych.

Fotografia 44. Most Legionów Piłsudskiego - stan obecny. Po wyprowadzeniu ruchu ciężarowego prawdopodobnie będzie możliwe zwężenie jezdni lub wprowadzenie na nią ruchu rowerowego



3. Most Solidarności – wiadukt nad ul. Grabówka

Most Solidarności obecnie posiada drogę dla rowerów po stronie zachodniej, a po stronie wschodniej chodnik. Droga dla rowerów na lewym brzegu Wisły zakończona jest pochylnią po stoku nasypu drogi, prowadzącą do drogi dojazdowej wzdłuż trasy mostu. Pozwala ona na dojechanie zarówno do ul. Dobrzykowskiej, jak i do korony wału przeciwpowodziowego (rowerowy Szlak Wisły). Na prawym brzegu zarówno droga dla rowerów jak i chodnik kończą się estakadowymi pochylniami sprowadzającymi na poziom ulicy Grabówka. Jest to poważny błąd, gdyż nie istnieje powiązanie rowerowe z poziomem skarpy. Niewątpliwie brakuje przedłużenia drogi dla rowerów wzdłuż obwodnicy w kierunku Podolszyc i centrum.

Przedłużenie drogi dla rowerów wzdłuż obwodnicy musi docelowo przechodzić nad ulicą Grabówka górą, po niwelecie zbliżonej do niwelety trasy drogowej. Inne rozwiązanie – po poziomie terenu, nie będzie zgodne z programem 5 wymogów (wymogi: bezpośredniości, wygody i atrakcyjności) – podjazd pod skarpe wydłużyłby czas jazdy rowerzysty w stosunku do trasy prowadzonej w poziomie trasy drogowej o ok. 5 - 10 minut i uczyniłby ją nieakceptowalną dla większości potencjalnych użytkowników. Byłoby bardzo nielogiczne gdyby niweleta trasy rowerowej była dużo bardziej stroma i dużo mniej wygodna niż niweleta trasy dla samochodów.

Dlatego też proponuje się dla rozwiązania docelowego rozważenie następujących wariantów kontynuacji trasy rowerowej w kierunku północnym po stronie zachodniej obwodnicy:

- **Wariant 1:** Budowa kładki na estakadzie łączącej drogę dla rowerów na Moście Solidarności ze skarpe. Być może kładka powinna znajdować się na poziomie dolnego pasa dźwigarów

wiaduktu, może też ewentualnie (jeżeli nośność konstrukcji na to pozwala) być podwieszona do konstrukcji wiaduktu.

Fotografia 45. Istniejący wiadukt powinien zostać przystosowany do ruchu rowerowego – przez podwieszenie dolnego pomostu dla rowerzystów, poszerzenie obecnego pomostu technicznego lub budowę osobnej kładki rowerowej na estakadzie



- **Wariant 2:** Poszerzenie istniejącego pomostu technicznego na wiadukcie do szerokości pełnoprawnej drogi dla rowerów. Obecnie na płycie wiaduktu poza barierami energochłonnymi znajduje się pomost techniczny o szerokości w świetle ok. 0,9 m. Już sama zmiana sposobu zamocowania balustrady na przykręconą zewnętrznie do boku płyty mostu pozwoliłaby na poszerzenie światła pomostu technicznego do ok. 1,1 m. Wydaje się, że kilkudziesięciocentymetrowa grubość płyty może pozwolić na przykręcenie do niej konstrukcji poszerzającej pomost do łącznej szerokości 2,0 m, co jest minimalną szerokością dwukierunkowej drogi dla rowerów. W miejscu włączenia istniejącej pochylni będzie ona musiała być zwężona o ok. 0,5 m. Wariant ten gdyby był możliwy do realizacji, byłby znacznie tańszy od budowy kładki na estakadzie. Aby uzyskać ostateczną odpowiedź czy taki wariant jest możliwy, należy zlecić szczegółową analizę, w szczególności w oparciu o obliczenia statyczne konstrukcji wiaduktu.

Fotografia 46. Wariant 2 zakłada poszerzenie istniejącego chodnika technicznego do szerokości 2 m i zaadaptowanie go na drogę dla rowerów

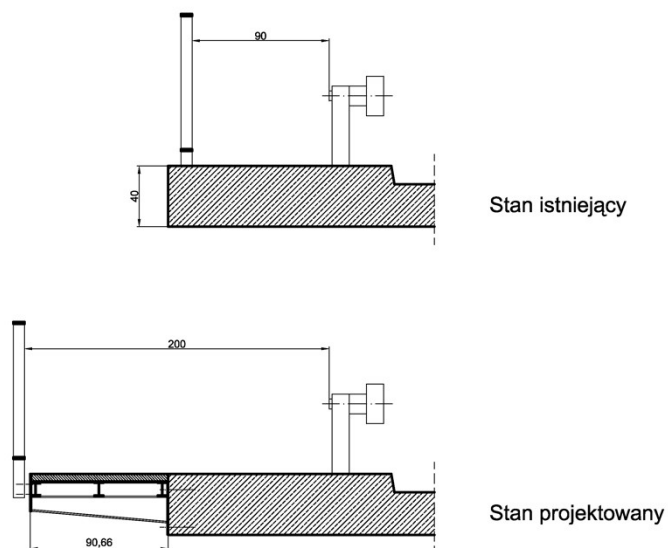


Fotografia 47. Grubość betonowej płyty wierzchniej wiaduktu umożliwia dokręcenie konstrukcji pomostu poszerzającego do jej boku



Na obecnym etapie rekomenduje się wariant 2. Pozwala on na osiągnięcie oczekiwanego rezultatu dużo niższym kosztem niż w przypadku pozostałych wariantów. Według wstępnych szacunków koszt tego wariantu wynosi ok. 600 tys. zł. Wykonalność wariantu musi jednakże potwierdzić specjalistyczna ocena konstrukcyjna.

Rysunek 1. Proponowane poszerzenie chodnika technicznego wiaduktu do parametrów drogi dla rowerów



Nie należy obawiać się wysokich kosztów kładek i estakad dla ruchu rowerowego tam, gdzie jest to konieczne. Obecnie takie rozwiązania są stosowane, także w Polsce i krajach o zbliżonym stopniu rozwoju społeczno - gospodarczego.

Fotografia 48. Most pieszo-rowerowy łączący Seltz i Siedlec po obu stronach Nysy Łużyckiej



Fotografia 49. Augustów, kładka dla pieszych i rowerów przez drogę krajową



Tak na przykład w Bratysławie obecnie wszystkie mosty są przystosowane do ruchu rowerowego.

Fotografia 50. Bratysława, droga dla rowerów na estakadzie przy Pristawnym Moście



Fotografia 51. Bratysława, droga dla rowerów na dolnym pomoście Nowego Mostu



Fotografia 52. Bratysława, zjazdy drogi dla rowerów z Koszyckiego Mostu



Zdając sobie jednak sprawę z wysokiego kosztu dostosowania wiaduktu na przedłużeniu Mostu Solidarności przyjęto etapowo poprowadzenie przedłużenia trasy rowerowej po wschodniej stronie obwodnicy po poziomie terenu. Podjazd pod skarpe należy zaprojektować po serpentynie (konieczność wykupu gruntu) z włączeniem do istniejącej drogi dojazdowej wzdłuż obwodnicy od skarpy do ulicy Wyszogrodzkiej. Należy ponadto wykonać brakujący odcinek od drogi dojazdowej do Ronda Wojska Polskiego, z przebiegiem przez istniejący ekran akustyczny. Przejście przez ekran akustyczny powinno być zaprojektowane z minimalizacją możliwości przenikania przez nie hałasu (odcinek podwójnych ekranów z drogą dla rowerów pomiędzy nimi).

Pasy dla rowerów na szerokich ulicach

W przypadku al. Armii Krajowej oraz ulic Adama Mickiewicza i Prezydenta Ignacego Mościckiego zaproponowano wydzielenie pasów dla rowerów na istniejących jezdniach. Obecne jezdnie tych ulic są bardzo szerokie – znacznie szersze niż wynika z bieżącego przekroju – oba ciągi mają obecnie po jednym pasie ruchu w każdą stronę.

Fotografia 53. Obecny przekrój al. Armii Krajowej, wynoszący niemal 14 m można z powodzeniem podzielić na 3 pasy ruchu samochodowego oraz 2 pasy dla rowerów



W al. Armii Krajowej przy wprowadzeniu pasów dla rowerów nadal zmieści się dodatkowy pas do skrętu w lewo na skrzyżowaniach. W przypadku skrzyżowań wzdłuż ulicy Adama Mickiewicza obecnie na skrzyżowaniach wyznaczone są dodatkowe pasy - przekrój ulicy podzielony jest na 4 pasy ruchu. Szerokość jezdni nie pozwala przy 4 pasach ruchu pomieścić jeszcze pasów dla rowerów. W związku z tym na skrzyżowaniach należałoby jezdnię poszerzać o szerokość pasów dla rowerów. Lepszym rozwiązaniem byłaby jednak przebudowa skrzyżowań na małe ronda lub mini ronda.

Wówczas nie ma potrzeby wydzielania dodatkowych pasów ruchu na skrzyżowaniach (są one tworzone w celu poprawy przepustowości skrzyżowania i zwiększenia akumulacji pojazdów oczekujących na wjazd na skrzyżowanie). W przypadku małych i mini rond nie wydzielają się dodatkowe pasy ruchu, gdyż samochody wjeżdżają na rondo płynnie, bez konieczności oczekiwania przed skrzyżowaniem. Ronda te też mają jeden pas ruchu. W dodatku mini ronda można bardzo często zbudować bez konieczności zmiany istniejących krawędzi jezdni na skrzyżowaniu – jedynie przez dodanie wysepek z elementów prefabrykowanych i oznakowania.

Fotografia 54. Warszawa, minirondo na skrzyżowaniu ulic Kowalczyka i Klembowskiej – uzyskano je bez przebudowy nawierzchni i krawężników – jedynie przez dodanie prefabrykowanych wysepek i oznakowania



Strefa Uspokojonego Ruchu „Stare Miasto”

Program przewiduje utworzenie Strefy Uspokojonego Ruchu „Stare Miasto”. Dokładny zasięg strefy, środki uspokojenia ruchu i rozwiązania techniczne powinny zostać określone osobnym opracowaniem. Wstępnie, na potrzeby niniejszego programu przyjęto granice strefy zgodne z granicami I strefy parkingowej określonej w Studium Transportowym – przewidzianej do objęcia strefą płatnego parkowania. Oczywiście nie wyklucza to uspokajania ruchu poza Strefą, w tym w bezpośrednim sąsiedztwie – na przykład uznaje się za wskazane uspokojenie ruchu na całej długości ul. 3 Maja.

Proponuje się, aby jako wytyczne do szczegółowego projektowaniu infrastruktury drogowej w tym obszarze przyjmując m.in. następujące postulaty:

1. Priorytet dla ruchu pieszego i rowerowego oraz dla transportu zbiorowego, w tym następujące ułatwienia dla ruchu rowerowego:
 - dopuszczenie ruchu rowerowego na wszystkich ulicach pieszych (Grodzka, Stanisława Małachowskiego, Stary Rynek);
 - dopuszczenie ruchu rowerowego „pod prąd” na wszystkich ulicach jednokierunkowych o małym natężeniu ruchu samochodowego (Tumska, Piekarska, Grodzka) – tabliczki T-22 pod znakami regulującymi obowiązujący kierunek ruchu.
2. Zmniejszenie liczby miejsc postojowych dla samochodów na chodnikach oraz zlikwidowanie nielegalnego parkowania na chodnikach.

Okolicznością sprzyjającą temu działaniu są planowane nowe parkingi wielopoziomowe w 3 lokalizacjach wskazanych w Studium Transportowym. Zakłada ono, że budowie parkingów będzie towarzyszyć likwidacja odpowiedniej liczby miejsc parkingowych w pasach ulicznych – przede wszystkim poza jezdniami. (co jest zgodne z uchwałą Rady Miasta nr 557/XXXIX/09). Ponadto w związku z planowanym zmniejszeniem ruchu tranzytowego na ulicach Henryka Sienkiewicza i Kolegialnej (patrz pkt. 3), można rozważać ograniczenie liczby pasów ruchu i przeniesienie części miejsc postojowych na jezdnię.

3. Eliminacja ruchu samochodów osobowych tranzytem przez Strefę – zwłaszcza na kierunku wschód – zachód.

Studium Transportowe przewiduje eliminację ruchu tranzytowego na ulicach Henryka Sienkiewicza i Kolegialnej – Józefa Kwiatka poprzez zmiany w organizacji ruchu. Zmiany te powinny uniemożliwić przejazd tranzytem wyżej wymienionych ulic kierowcom samochodów osobowych, z zapewnieniem takiej możliwości dla komunikacji zbiorowej i rowerzystów. Jednocześnie nadal powinien być zapewniony dojazd samochodem do wszystkich celów na obszarze strefy.

Może to być zrealizowane przez odpowiednią organizację ruchu zakazującą jazdy na wybranych skrzyżowaniach w określonych relacjach, w tym np. poprzez pokrycie strefy odrębnymi systemami jezdni bez połączeń między nimi na obszarze Strefy.

W przypadku zmiany organizacji ruchu zgodnie z powyższym założeniem na ulicach Henryka Sienkiewicza i Kolegialnej znacznie zmniejszy się ruch (co potwierdzają wykonane w Studium Transportowym symulacje). Wówczas uzasadnione będzie zmniejszenie przekroju tych ulic do jednego pasa ruchu. Pozostałą część jezdni będzie można przeznaczyć na pas postojowy (dzięki czemu będzie można zlikwidować parkowanie na chodniku po jednej stronie jezdni, podczas gdy parkowanie na chodniku po drugiej stronie jezdni będzie możliwe do skasowania dzięki budowie parkingów wielopoziomowych – patrz pkt. 2) oraz na pas dla rowerów.

Można rozważać zamiast pasa dla rowerów wyznaczenie kontrapasa dla rowerów, jako bardziej respektowanego przez kierowców, gdyż wjechanie na pas do jazdy w stronę przeciwną wymaga pokonania wyższej bariery psychologicznej. Ponadto kontrapasy w obu ulicach dałyby rowerzystom w praktyce możliwość poruszania się oboma ciągami ulic w obu kierunkach. Kierunek jazdy na pasach (lub kontrapasach) dla rowerów na obu ciągach oczywiście musi być skoordynowany.

4. Szerokie stosowanie środków uspokojenia ruchu, w tym wyniesionych przejść dla pieszych (w tym przez ulice przecinające ul. Tumską), wyniesionych skrzyżowań, zmian kierunku osi pasów ruchu lub esowań pasów ruchu, szyszan.

Fotografia 55. 8-9 m szerokość jezdni ul. Sienkiewicza pozwala na wydzielenie kontrapasa dla rowerów nawet bez zmniejszenie liczby pasów ruchu dla samochodów



3.3. Charakterystyka, podział i opis sieci dróg dla rowerów

Zasady numeracji tras rowerowych

Dla systemu rowerowego w Płocku zaproponowano następujące zasady numerowania tras:

1. Numerowane są całe ciągi (trasy) rowerowe bez względu na to, czy na całej długości znajdują się wydzielone drogi dla rowerów, czy inna infrastruktura umożliwiająca poruszanie się na rowerze (pasy dla rowerów w jezdni, ruch na zasadach ogólnych jezdnią).
2. Symbol trasy rowerowej składa się z litery R i numeru trasy po myślniku.
3. Dla tras głównych przyjęto kolejne numery jednocyfrowe:
 - R-1 - trasa: ul. Wyszogrodzka – al. marsz. Józefa Piłsudskiego – al. Stanisława Jachowicza – al. Floriana Kobylińskiego – ul. Dobrzyńska,
 - R-2 - trasa: ul. Ignacego Łukasiewicza do II bramy PKN Orlen.
4. Dla pozostałych tras przyjęto numery dwucyfrowe.
5. Dla tras o przebiegu równoległym do ciągu trasy R-1 numery od R-10 do R-17, przy czym dla tras położonych kolejno na północ od trasy R-1 numery parzyste, a dla tras położonych kolejno na południe od trasy R-1 numery nieparzyste.
6. Dla tras o przebiegu równoległym do ciągu trasy R-2 numery od R-20 do R-29, przy czym numer R-20 uzyskuje trasa w ul. Bielskiej, a trasy położone kolejno na wschód od niej kolejne numery nieparzyste, a na zachód kolejne numery parzyste.
7. Trasom o przebiegu obwodnicowym nadano numery od R-30 do R-32.
8. Trasom pomocniczym komunikacyjnym nadano numery w zakresie od R-40 do R-59b.
9. Trasom rekreacyjnym nadano numery w zakresie od R-60 do R-70.
10. Trasom pomocniczym rekreacyjnym nadano numery w zakresie od R-80 do R-83.

Opis tras rowerowych

Opis tras rowerowych z parametrami i proponowanymi rozwiązaniami technicznymi zebrano w poniższej tabeli.

Uwaga: Przedstawione w Programie przebiegi tras rowerowych, zasady prowadzenia ruchu rowerowego oraz parametry dróg, w uzasadnionych przypadkach, mogą ulec modyfikacji na etapie sporządzania projektów technicznych.

Tabela 2. Opis tras rowerowych z propozycją rozwiązań technicznych

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
Trasy Główne				
R-1	Ciąg ulic: Wyszogrodzka – al. marsz. Józefa Piłsudskiego - al. Stanisława Jachowicza – al.	▪ odc. ul. Harcerska – ul. Armii Krajowej: wydzielona droga dla rowerów dwukierunkowa z nawierzchnią bitumiczną – odcinek do realizacji tylko w przypadku poszerzenia ul. Wyszogrodzkiej, w ramach inwestycji drogowej; ▪ odc. ul. Armii Krajowej – ul. Armii Krajowej:	Szer. 2,5 m v=30km/h	10,440

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
	Floriana Kobylińskiego – Dobrzyńska ; po płn. stronie jezdni, na zachód od skrzyżowania z ul. Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego – po stronie południowej	docelowo wydzielona droga dla rowerów dwukierunkowa z nawierzchnią bitumiczną na całej długości, etapowo ruch rowerowy po ulicy parkingowej wzdłuż ul. Wyszogrodzkiej na zasadach ogólnych z uspokojeniem ruchu w postaci szukan 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 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 – szukany, 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;	Szer. 2,5 m v=30km/h Szer. 3,0 m v=30km/h 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	

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		▪ 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. 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. 2,5 m v=30km/h 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, z pozostawieniem	Szer. min. 2,5 m v=30km/h Szer. 3 m v=30km/h	5,180

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		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, 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 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 Szer. 2,0 m v=20km/h	3,660
R-11	Ciąg ulic: Wyszogrodzka –	■ odc. wsch. granica miasta – al. Jana Pawła II: wydzielona droga dla rowerów z nawierzchnią	Szer. 2,5 m v=30km/h	8,640

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
	al. marsz. Józefa Piłsudskiego (płd. strona) – Podchorążych – 3 Maja – Królewiecka - Ostatnia	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: 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	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 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
		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 – Ostatnia: uspokojenie ruchu	Szer. 2,5 m v=20km/h	
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	▪ odc. ul. Wyszogrodzka – ul. Bielska: przebieg w planowanej Strefie Uspokojonego Ruchu „Stare	Szer. 1,5 m v=20km/h	5,700

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
	Konnych – Henryka Sienkiewicza – abp Antoniego Juliana Nowowiejskiego – Kazimierza Wielkiego - Szpitalna	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 – 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. 1,5 m (2,5 m) v=20km/h Szer. 2x1,5 m v=20km/h 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	Szer. 2,5 m v=30km/h	7,200

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		wzdłuż ulicy. Na obszarze objętym MPZP terenu „Parcele” w Płocku przewidziano dwa warianty przebiegu trasy rowerowej: – wariant 1: przebieg drogi dla 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 drogą 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 wydzielony pas dla rowerów w jezdni; ▪ odc. ul. Królewiecka – al. Floriana Kobylińskiego: w stronę północną droga dla rowerów jednokierunkowa o nawierzchni	Szer. 1,5 m v=20km/h Szer. 2 x 1,5 m v=20km/h	5,300

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		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. min. 2,5 m v=30km/h	
R-21	Ciąg ulic: Obrońców Westerplatte – Nowy Rynek – Tumska – Mostowa – Most im. Legionów marsz. Józefa Piłsudskiego – rondo Inż. Jana Marka 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 północą po wschodniej stronie jezdni, w 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	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
		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 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 Szer. 2,5 m v=20km/h	1,920
R-25	ul. Otolińska	odc. od al. marsz. Józefa Piłsudskiego do ul. Fryderyka Chopina – istniejąca droga dla rowerów dwukierunkowa po stronie zachodniej – konieczna całkowita wymiana nawierzchni i oznakowania;	Szer. 2,5 m v=20km/h	2,410

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		- 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	
R-27	Ciąg ulic: al. Jana Pawła II – al. Armii Krajowej – Władysława 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. 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;	Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2 x 1,5 m 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	6,290

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		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;	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
R-30	Ciąg ulic: Południowa -Spółdzielcza - Fryderyka 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 (przeście 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 płn. 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	5,020
R-31	Ciąg ulic: Targowa – Graniczna	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, Mostem Solidarności i dalej wzdłuż trasy	- 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 -	Szer. 2 m v=20km/h	11,420

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
	im. księdza Jerzego Popiełuszki oraz północnej obwodnicy miasta do ul. Jędrzejowo, ul. Jędrzejowo do ul. Bielskiej	uspokojeniem ruchu, w związku z dublowaniem ul. Cichej przez ul. 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 droga dla rowerów na Moście Solidarności: istniejąca nawierzchnia, uspokojenie ruchu przyjazne dla rowerzystów – szyskany 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 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 skarpe w formie	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
		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 szykany.	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 Parasol	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. W miarę potrzeby na fragmentach budowa nowych odcinków drogi dla rowerów.	Szer. 2 m v=20km/h	1,150
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	Szer. 2,5 m lub 2,0 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m	2,180

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		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 -jezdnego wzdłuż obwodnicy. <i>Uwaga: planowane przedłużenie ul. Synów Pułku na gruntach prywatnych – konieczność wykupu.</i>	v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h	
R-43	Połączenie ul. Grabówka – Al. Jana Pawła II z przedłużeniem do ul. Czwartaków	- Wariant 1 (preferowany) – wydzielona droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej po stronie 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>		1,500
R-44	Połączenie ul.	Wydzielona droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej po południowej stronie ulicy do	Szer. 2 m v=20km/h	2,500

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
	Grabówka z ul. Jesionową	realizacji w ramach budowy nawierzchni ulicy.		
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 skarpę 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 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. 2,5 m v=20km/h Szer. 2 x 1,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h	3,060
R-47	Planowana droga wylotowa z Podolszyc 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. Chemików od ul.	Wydzielona droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej, strona do wyboru na etapie projektu	Szer. 2,5 m v=20km/h	1,120

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
	Ignacego Łukasiewicza do ul. Witolda Zglenickiego	budowlanego – na całej długości ta sama.		
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. 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.	Szer. 1,5 m v=15km/h Szer. 1,5 m v=15km/h	0,320
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 – szyny 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 – szyny płytowe lub progi spowalniające.	-	0,350

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
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 bitumicznej.	Szer. 2,5 m v=20km/h	0,575
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: wzmocnienie nawierzchni istniejącej drogi gruntowej; - odc. od trasy R-54 do trasy R-60: nowa droga	Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 3 m v=20km/h Szer. 2,5 m	1,970

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		dla rowerów o nawierzchni ekologicznej.	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. Pocztovej – na drugą stronę rzeki Słupianka: ruch rowerów na zasadach ogólnych w jezdni, uspokojenie ruchu; ▪ odc. od ul. Pocztovej 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</i>	- Szer. 2,5 m v=20km/h - Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h	1,860

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		<i>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.		
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 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 Szer. 2,5 m v=15 km/h Szer. 2,5 m v=15 km/h	3,130
R-63	Trasa Brzeźnicy,	odc. odc. od ul. Kazimierza Wielkiego do trasy	Szer. min.	5,720

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
	wzdłuż rzeki Brzeźnica	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 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.	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	
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	Szer. 2,5 m v=20km/h	1,940

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		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>		
R-65	Trasa wylotowa na Łąck – wzdłuż ul. Łąckiej	■ odc. od trasy R-60a do ul. Wąskiej – istniejącą drogą gruntową – wzmocnienie 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. 3 m v=20km/h Szer. 4 m v=20km/h	5,180
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 – jezdni (za ul. Browarną), na odcinkach gdzie ciągu tego	Szer. 2,5 m v=20km/h Szer. 2,5 m v=20km/h	4,270

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		brakuje – nowa droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej.		
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 wykupu.</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. Ciechomickiej	Ruch rowerowy na zasadach ogólnych istniejącą ulicą, wyposażyć w urządzenia uspokojenia ruchu przyjazne dla rowerzystów – szykany płytowe lub progi spowalniające.	-	3,260
R-69	Wzdłuż ul. Browarnej	Ruch rowerowy na zasadach ogólnych w jezdni po istniejącej jezdni, uzupełnienie o elementy uspokojenia ruchu przyjazne dla rowerzystów – szykany płytowe, progi spowalniające. Docelowo na odc. od trasy R-66 do trasy R-58 wydzielona droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej po stronie wschodniej.	- Szer. 2,5 m v=20km/h	1,330
R-70	Od Trasy Nadwiślańskiej Lewobrzeżnej (R-60) do ronda inż. Jana Marka Lajourdie – 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 przejazdy 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 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	- - Szer. 2 m v=20km/h Szer. 2 m v=20km/h - Szer. 2 m v=20km/h -	3,070

Symbol	Lokalizacja	Opis, rozwiązania	Parametry	Długość
		bitumiczną zastosować środki uspokojenia ruchu. <i>Uwaga: konieczność wykupu gruntów dla odcinków w ul. Popłacińskiej i na przedłużeniu ul. Stoczniowej.</i>		
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				

Źródło: opracowanie własne

3.4. Trasy o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym

Województwo Mazowieckie nie posiada zaplanowanego spójnego systemu turystycznych tras rowerowych. Obowiązujący Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego określa przebiegi jedynie 2 szlaków rowerowych na obszarze całego Mazowsza: międzynarodowego szlaku Eurovelo nr 2 oraz trasy nadbużańskiej (w innym subregionie). Szlak Eurovelo przebiega w pobliżu Płocka (przez Szczawin Kościelny, Gostynin, Baruchowo i Kowal), jednak poza jego granicami.

W 2002 r. miała miejsce inicjatywa stowarzyszenia Zielone Mazowsze z Warszawy, które zaplanowało 21 rowerowych szlaków VeloMazovia. Szlak nr 20 przebiega również w pobliżu Płocka (przez Gąbin, Łąck i Lucień) i również poza jego granicami. Został on wytyczony w terenie.

Jedynym szlakiem regionalnym przechodzącym przez Płock pozostaje na razie Szlak Wisły – wytyczony po wale przeciwpowodziowym na lewym brzegu rzeki.

Dookoła Płocka, na lewym brzegu Wisły wytyczony został system szlaków rowerowych staraniem Stowarzyszenia Gmin Turystycznych Pojezierza Gostynińskiego. Kilka z nich wybiega

z Płocka. System ten ma jednak charakter lokalny, bez dłuższych szlaków wiążących cały region (poza wymienionymi wcześniej).

Na prawym brzegu Wisły w fazie inicjatywnej znajduje się Lokalna Grupa Działania kilku gmin położonych na południowy wschód od Płocka. Opracowany przez nie system szlaków rowerowych również nie ma charakteru regionalnego.

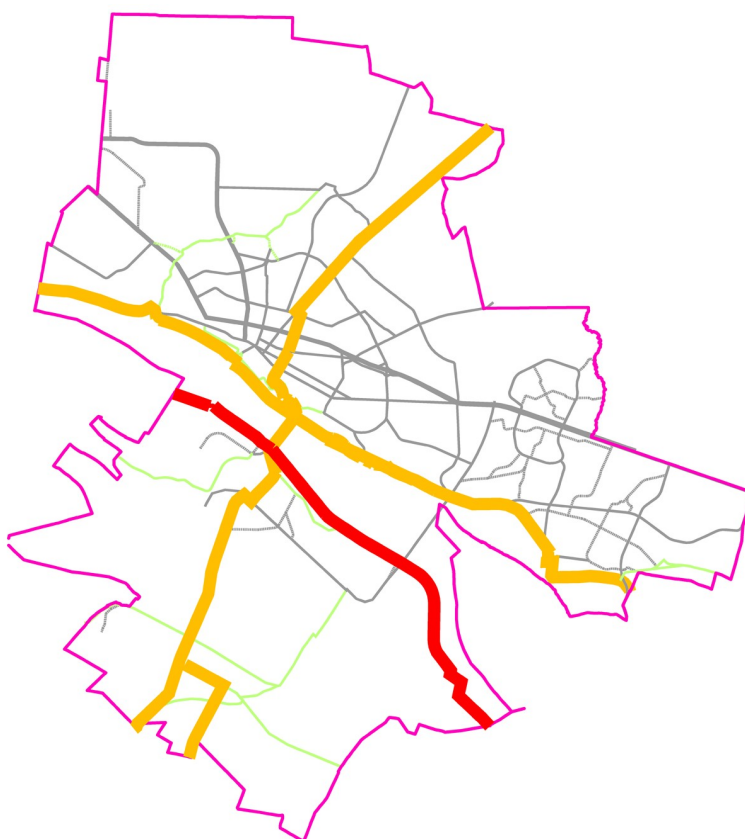
W tej sytuacji, poza ustalonym już przebiegiem Szlaku Wisły istotne byłoby określenie przebiegu przez teren Płocka tras potencjalnie możliwych w przyszłości szlaków regionalnych. W tym celu należy zidentyfikować kluczowe kierunki i punkty wylotowe na granicy miasta, a następnie połączyć je trasami.

Po pierwsze narzucającym się kierunkiem jest kierunek południowo – zachodni. W tę stronę wybiegają szlaki łączące Płock z wymienionymi trasami EuroVelo i VeloMazovia. Szlaki te przecinają granicę miasta na rondzie drogi krajowej w kierunku Kutna oraz ulicą Browarną.

Po drugie również narzucającym się pomysłem byłoby stworzenie szlaku wzdłuż Wisły po jej prawym brzegu. W kierunku północnym może on zostać wyprowadzony nad samym brzegiem rzeki trasą R-61a. Atutem szlaku wyprowadzonego nad brzegiem jest fakt, że może on dalej wieść wzdłuż Wisły przez Brudzeński Park Krajobrazowy. W kierunku południowym najwłaściwsze jest wyprowadzenie ulicą Raczkowizna (szlak R-61b), gdyż na jej przedłużeniu w koncepcji Lokalnej Grupy Działania rozpoczyna bieg system szlaków rowerowych prowadzących różnymi trasami wzdłuż Wisły w kierunku Wyszogrodu.

Szlak Wisły przecina miasto po średnicy (trasą R-60), proponowany szlak prawobrzeżny przecina miasto analogicznie trasami R-61a i R-61b. Szlaki łączące z trasami Eurovelo i VeloMazovia przecinają je prostopadle i doprowadzają do centrum Płocka. Wydaje się uzasadnione, aby po osiągnięciu centrum szlaki te również przecięły miasto i wyprowadziły turystę po przeciwnej stronie. Najlepszym wyprowadzeniem spośród planowanych tras rowerowych będzie stanowiła ul. Bielska (trasa R-20), z uwagi na fakt, że można nią dotrzeć w kierunku Ciółkowa i Radzanowa, gdzie rozpoczynają się szlaki planowane przez Lokalną Grupę Działania.

Schemat 1. Szlaki rowerowe o znaczeniu regionalnym - istniejące (na czerwono) i proponowane (na żółto) na tle planowanego systemu tras rowerowych



3.5. Uzasadnienie przyjętych rozwiązań

Uzasadnienie przyjętych rozwiązań

Przebiegi tras rowerowych przyjęto posługując się następującymi przesłankami:

- Wyniki badań ankietowych
- Wyniki badań natężenia ruchu rowerowego i jego prognoz
- Wyniki analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego
- Przebiegi dróg, w tym rowerowych, określone w dokumentach planistycznych
- Uwarunkowania techniczne, w tym ukształtowanie powierzchni, parametry i stan istniejącej infrastruktury, własność gruntów
- Plany innych inwestycji, w tym drogowych (Wieloletni Plan Inwestycyjny)

Wnioski płynące z badań ankietowych:

- Obecnie źródła i cele podróży rowerowych mają miejsce na praktycznie całym obszarze miasta, można jednak wyodrębnić kilka najpopularniejszych części miasta:
 - Stare Miasto;
 - Osiedla mieszkaniowe dookoła Starego Miasta;
 - Osiedla Podolszyce Północne i Południowe;
 - Borowiczki;

- Obszary na lewym brzegu Wisły, zwłaszcza Góry;
- Wyjazdy poza obszar Płocka;
- Obecnie podróże rowerowe mają w przytłaczającej większości cel rekreacyjny, przypuszczalnie w tej kategorii najczęstszymi celami są cele poza granicami miasta, na lewym brzegu Wisły oraz na obszarze Borowiczek.
- Jeśli chodzi o sugerowaną budowę dróg dla rowerów to grupa reprezentatywna wskazuje w pierwszej kolejności na trasy wylotowe z miasta (z uwagi na strukturę podróży należy domniemywać, że chodzi o wylotówki w kierunku terenów atrakcyjnych rekreacyjnie), trasy w centrum, ciąg ulic Wyszogrodzka – al. marszałka Józefa Piłsudskiego – al. Stanisława Jachowicza, trasy nad Wisłą, a grupa celowa na trasę w kierunku Podolszyc (czyli ciąg ulic jak wyżej), ogólnie trasy wzdłuż głównych ulic miasta oraz do miejsc rekreacyjnych.

Wnioski płynące z badań i prognoz potoków ruchu rowerowego:

- Wysokie natężenia ruchu rowerowego w centrum miasta i wokół centrum, wielokrotnie wyższe niż na trasach wylotowych.
- Wysokie natężenie na ciągu wschód – zachód począwszy od Podolszyc ulicą Wyszogrodzką i dalej ul. Tadeusza Kościuszki oraz Kolegialną.
- Wysokie natężenia na północ od Starego Miasta (częściowo istniejącymi ścieżkami rowerowymi) – w ul. Ignacego Łukasiewicza (na całej długości od II bramy PKN Orlen), ale zwłaszcza na odc. od ul. Miodowej do al. Floriana Kobylińskiego, na ciągu ulic Bielska – Obrońców Westerplatte – Tumską.
- Małe natężenia na trasach wylotowych z miasta.
- Stosunkowo wysokie natężenie na ciągu obwodowym ulic: Fryderyka Chopina – Gwardii Ludowej, Batalionów Chłopskich – Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego.
- Stosunkowo małe natężenie na Moście im. Legionów marsz. Józefa Piłsudskiego i jeszcze mniejsze na Moście Solidarności.
- Prognozy ruchu do roku 2035 zasadniczo powtarzają układ potoków dla roku 2010.

Wnioski płynące z analizy bezpieczeństwa ruchu rowerowego:

- Ciągi ulic o najwyższej liczbie wypadków z udziałem rowerzystów:
 - ul. Wyszogrodzka – al. marsz. Józefa Piłsudskiego – al. Stanisława Jachowicza – al. Floriana Kobylińskiego – ul. Dobrzyńska;
 - ul. Bielska;
 - ul. Ignacego Łukasiewicza;
 - obwodnica z Mostem Solidarności;
 - ul. Dobrzykowska;
 - ul. Fryderyka Chopina;
- Miejsca koncentracji wypadków z udziałem rowerzystów:

- Czworokąt ulic: al. Floriana Kobylińskiego – ul. Bielska - ul. Ignacego Łukasiewicza – ul. Henryka Sienkiewicza wraz ze skrzyżowaniami tych ulic;
- ul. Bielska;
- Plac przed dworcem PKP/PKS.

Wytyczne do planowania układu tras rowerowych:

1. Za najważniejsze i najpilniejsze zadanie uznano wybudowanie układu dwóch tras głównych:
 - R-1 wzdłuż ciągu ulic: ul. Wyszogrodzka – al. marsz. Józefa Piłsudskiego – al. Stanisława Jachowicza – al. Floriana Kobylińskiego – ul. Dobrzyńska. Trasa ta zapewni dojazd do centrum zarówno z części wschodniej miasta (Podolszczyce, Imielnica), jak i zachodniej (Winiary, Skarpa, Dobrzyńska), a także bezpieczny przejazd przez centrum miasta, tworząc kręgosłup komunikacyjny. Na ciągu tym rejestruje się ponadto wiele zdarzeń z udziałem rowerzystów, dlatego też także z punktu widzenia bezpieczeństwa budowa wydzielonej drogi rowerowej jest niezbędna. Wprawdzie od strony wschodniej obecnie główny potok rowerowy kieruje się ul. Wyszogrodzką bezpośrednio na Stare Miasto, to jednak uznano, że na odcinku tej ulicy na zachód od ul. marsz. Józefa Piłsudskiego nie ma potrzeby (wobec znacznie mniejszego ruchu samochodowego) ani możliwości (brak miejsca) budowy wydzielonej drogi dla rowerów i część prognozowanego potoku uda się przejąć przez trasę w ul. marsz. Józefa Piłsudskiego;
 - R-2 wzdłuż ul. Ignacego Łukasiewicza – trasa ta w znacznej części już istnieje. Zapewni dojazd do centrum i Starego Miasta, a poprzez trasę R-1 przez centrum i na wschód z osiedli Łukasiewicza, Skarpa i Dobrzyńska, a także z i do PKN Orlen, jak również z i do hali sportowo-widowiskowej i stadionu;
2. Za ważne - z uwagi na wyniki badań ankietowych, a także na istniejące i prognozowane potoki ruchu rowerowego - uznano trasy prowadzące do i przez centrum miasta z poszczególnych osiedli. Wprawdzie w badaniach ankietowych na trasy wylotowe wskazywano częściej, to jednak zmierzone i prognozowane potoki wskazują na znacznie wyższy priorytet tras do centrum.
3. W odniesieniu do obszaru centralnego – Starego Miasta, z uwagi na: wąskie pasy uliczne, niską kategorię ulic i plany ich przebudowy, plany budowy parkingów kubaturowych oraz zmniejszenia liczby miejsc postojowych na ulicach, zaproponowano odstępianie od budowy wydzielonych dróg dla rowerów i ruch rowerowy generalnie w jezdniach na zasadach ogólnych, przy zastosowaniu rozwiązań inżynierskich uspokojenia ruchu oraz rozwiązań przyjaznych rowerzystom, preferujących ruch pieszy i rowerowy przed samochodowym, a także poprawiających bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów.
4. Za ważne i stosunkowo pilne uznano tworzenie tras rekreacyjnych. Jak wynika z badań ankietowych obecnie podróże rekreacyjne stanowią bardzo wysoką część podróży rowerowych, a ponadto tworzenie takich tras jest wymieniane na jednym z pierwszych miejsc w oczekiwaniach ankietowanych. Ponieważ tereny rekreacyjne poza Płockiem znajdują się głównie na lewym brzegu Wisły (Pojezierze Gostynińskie z jego szlakami rowerowymi), należy zaplanować trasy rowerowe pozwalające na przejechanie Wisły, lewobrzeżnej części miasta i skomunikowanie ze szlakami rowerowymi Pojezierza Gostynińskiego. Należy także wyposażyć już istniejący Szlak Wisły na lewym brzegu w trasę rowerową, która podniesie wygodę

korzystania z niego przez turystów. Zaproponowano także stworzenie analogicznego szlaku wiślanego na prawym brzegu, bazując na istniejącej drogi dla rowerów wzdłuż Sobótki i planowanego jej przedłużenia w ramach zagospodarowania nabrzeża Wisły. Trasa ta powinna także umożliwić przejazd przez Borowiczki i wyjazd z Płocka przez atrakcyjne turystycznie tereny nadwiślańskie w kierunku Wyszogrodu. Ponadto stosunkowo łatwo można stworzyć trasę wzdłuż rzeki Brzeźnicy, wykorzystując istniejącą ul. Parową.

5. W związku z wynikającą z poprzedniego punktu potrzebą umożliwienia przejechania Wisły, należy umożliwić rowerzystom wygodny i bezpieczny przejazd przez Wisłę po obu mostach. W przypadku Mostu Solidarności, który wyposażony jest w drogę dla rowerów konieczne jest przede wszystkim zapewnienie sprawnego jej połączenia z terenami na skarpie (w kierunku Podolszyc i w kierunku centrum). Jest to ważne również ze względu na wypadki z udziałem rowerzystów na obwodnicy, które świadczą o tym, że obecna infrastruktura rowerowa poza jezdniami jest dla wielu użytkowników nieakceptowalna. Zaproponowano etapowanie rozwiązań – w pierwszym etapie droga dla rowerów po stronie wschodniej w kierunku Podolszyc po powierzchni terenu i z podjazdem pod skarpę za pomocą serpentyn, a docelowo adaptacja pomostu technicznego na wiadukcie po stronie zachodniej na drogę dla rowerów z niezbędnym poszerzeniem i dojazd w poziomie jezdnii na poziom skarpy.
6. Zaproponowano kilka tras w układzie obwodnicowym – kolejno od centrum:
 - R-30 od ul. Norbertańskiej wzdłuż ulic: Południowa – Spółdzielcza – Fryderyka Chopina – Gwardii Ludowej – 7 czerwca 1991 r. Na trasie tej występuje obecnie i prognozuje się na przyszłość stosunkowo wysoki ruch rowerowy, zwłaszcza na północ od ul. Otolińskiej, ponadto na pewnej części istnieją już ścieżki rowerowe (na zachód od ul. Bielskiej), a na pewnej będą wybudowane w ramach zaplanowanych inwestycji drogowych (przedłużenie ul. Norbertańskiej do ul. Południowej). Trasa ta nie tylko obsługuje zabudowę osiedli Międzytorze, Dworcowa i Kochanowskiego, ale także pozwala na skrócenie drogi w porównaniu do jazdy przez centrum dla rowerzystów jadących ze wschodnich części miasta (w tym z Podolszyc) do PKN Orlen, do hali sportowo-widowskiej, na stadion na dworzec PKP/PKS, do zakładów pracy na Kostrogaju oraz przy ul. Targowej. Te ostatnie cele trasa pozwala skomunikować także od zachodu – od strony osiedli Skarpa, Dobrzyńska i Łukasiewicza;
 - R-31 wzdłuż ul. Granicznej i Targowej – trasa ta do wybudowania w dalszej kolejności (z wyjątkiem odcinka w ul. Granicznej do ul. Otolińskiej, który zostanie wykonany w ramach zaplanowanej inwestycji drogowej) pozwoli na jeszcze większe skrócenie drogi pomiędzy osiedlami Podolszyce i Imielnica, a PKN Orlen. Ponadto udostępni zakłady pracy przy ul. Targowej. Wysokie potoki są prognozowane tylko w północnej części ul. Targowej od ul. Bielskiej;
 - R-32 od dworca PKP Płock Radziwie ul. Ukośną - ul. Cichą – ul. Dobrzykowską – obwodnicą z Mostem Solidarności do ronda Wojska Polskiego. Trasa umożliwi wygodny przejazd Mostem Solidarności z powiązaniem go na prawym brzegu zarówno z Podolszycami, jak i zabudową w centrum i wokół centrum miasta, a na lewym brzegu z Radziwem oraz planowanymi trasami rekreacyjnymi wiodącymi po lewobrzeżnej części miasta i wyprowadzającymi poza miasto w atrakcyjne tereny rekreacyjne.

7. Ponadto należy wykonać trasy wyprowadzające poza miasto – dla wytworzenia poprawnych powiązań z obszarami podmiejskimi, w tym rekreacyjnymi, w tym dla umożliwienia przeprowadzenia w przyszłości tras regionalnych i ponadregionalnych. Innym powodem jest wysoka pozycja tras wylotowych w oczekiwaniach ankietowanych, choć ze względu na niskie obecne i prognozowane potoki ruchu rowerowego ich realizację należy odsunąć na późniejszy etap, z wyjątkiem tras czysto rekreacyjnych (głównie na lewym brzegu Wisły) oraz odcinków wykonywanych w ramach inwestycji drogowych.
8. Oprócz wyżej wymienionych tras głównych, zbiorczych i rekreacyjnych należy stworzyć niezbędne trasy pomocnicze usprawniające lokalne powiązania pomiędzy trasami wyższych kategorii.

W związku z wynikającą z poprzedniego punktu potrzebą umożliwienia przejechania Wisły, należy umożliwić rowerzystom wygodny i bezpieczny przejazd przez Wisłę na obu mostach.

3.6. Opis infrastruktury towarzyszącej

Wprowadzenie

Infrastruktura na terenie miasta powinna umożliwiać bezpieczne i wygodne parkowanie rowerów, a docelowo – także krótko- i długoterminowe wypożyczanie rowerów. Dogodność korzystania z rowerów w codziennych podróżach wymaga oprócz odpowiednio gęstej sieci dróg przyjaznych rowerom także zapewnienia warunków do parkowania oraz możliwości odbywania podróży intermodalnych – częściowo rowerem, częściowo komunikacją zbiorową.

Wskaźniki ilościowe miejsc postojowych dla rowerów

Minimalne liczby miejsc postojowych dla rowerów w rozbiu na poszczególne funkcje i typy zabudowy określa uchwała nr 557/XXXIX/09 Rady Miasta Płocka z dnia 25 sierpnia 2009 roku w sprawie: wytycznych do Polityki Parkingowej miasta Płocka, zasad i trybu działania organów samorządu miasta Płocka w zakresie ustalenia wymagań i obowiązków urządzania lub wydzielania miejsc postojowych dla pojazdów użytkowników stałych i przebywających okresowo, w tym również miejsc postojowych dla pojazdów, z których korzystają osoby niepełnosprawne oraz podstaw kształtowania w tym zakresie wskaźników ilościowych i jakościowych obowiązujących w granicach administracyjnych miasta Płocka oraz zasad przejęcia przez organy samorządu miasta Płocka obowiązku zapewnienia miejsc postojowych w zastępstwie innych podmiotów. Niniejsza koncepcja uzupełnia ww. Uchwałę w zakresie typu miejsc postojowych (parkingi / przechowalnie) oraz wymogów wobec poszczególnych typów miejsc.

Tabela 3. Liczba miejsc postojowych dla rowerów na terenie Miasta Płocka

Obiekty	Liczba miejsc postojowych dla rowerów
Budynki mieszkalne jednorodzinne	nie określa się
Budynki mieszkalne wielorodzinne	min. 1/1 mieszkanie
Internaty, domy studenckie, hotele pracownicze	min. 50/100 łóżek
Hotele kategorii * i ** oraz motele kategorii *, ** i ***, a także hotele i motele w zwartej zabudowie miejskiej	min. 30/100 łóżek
Pensjonaty, domy wypoczynkowe	min. 45/100 łóżek
Schroniska turystyczne i młodzieżowe, hostele, domy wycieczkowe	min. 65/100 łóżek
Pola namiotowe, kempingi i pola biwakowe	min. 75/100 stanowisk

Obiekty	Liczba miejsc postojowych dla rowerów
Usługi hotelarskie inne w tym wynajem pokoi, lokali mieszkalnych, apartamentów i bungalowów	min. 30/100 łóżek
Domy dziecka, domy rencistów i emerytów, domy zakonne	min. 50/100 łóżek
Budynki z lokalami socjalnymi, zastępczym i tymczasowymi	min. 35/100 lokali
Domy opieki społecznej, noclegownie	min. 25/100 łóżek
Obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m ²	min. 20/1000 m ² powierzchni sprzedaży
Centra handlowe i usługowe, galerie handlowe o powierzchni użytkowej powyżej 10000 m ²	min. 25/1000 m ² powierzchni sprzedaży
Obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży poniżej 2000 m ²	min. 15/1000 m ² powierzchni sprzedaży, nie mniej niż 4 miejsca
Hale targowe	min. 20/1000 m ² powierzchni sprzedaży, nie mniej niż 2 miejsca
Targowiska	min. 25/1000 m ² powierzchni terenu bez wliczania powierzchni parkingu
Cmentarze	min. 20/1000 m ² powierzchni terenu bez wliczania powierzchni parkingu
Obiekty usługowe o powierzchni użytkowej powyżej 25 m ²	min. 10/1000 m ² powierzchni sprzedaży, nie mniej niż 4 miejsca
Instytucje finansowe, biura i urzędy	min. 12/1000 m ² powierzchni użytkowej, nie mniej niż 2
Biura o małym ruchu klientów, jak projektowe, przyzakładowe	min. 5/1000 m ² powierzchni użytkowej, nie mniej niż 2
Biura o dużym ruchu klientów, jak turystyczne, obsługi klientów, doradcze, agencji nieruchomości	min. 10/1000 m ² powierzchni użytkowej
Banki, usługi pocztowe, telekomunikacyjne, dworce pasażerskie w transporcie kolejowym, samochodowym, lotniczym i wodnym	min. 10/1000 m ² powierzchni użytkowej, nie mniej niż 2
Warsztaty samochodowe, stacje obsługi lub remontowe sprzętu budowlanego, rolniczego, środków transportu	min. 5/10 stanowisk
Żłobki, przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazja	min. 15/10 sal pobytu lub izb lekcyjnych tylko dla szkół podstawowych i gimnazjów
Licea, szkoły średnie i zawodowe,	min. 20/10 izb lekcyjnych
Szkoły wyższe, pomaturalne, seminaria, podyplomowe	min. 3/100 osób
Szpitala	min. 10/100 łóżek
Przychodnie lekarskie i poradnie	5/10 gabinetów, nie mniej niż 2
Gastronomia	10/100 miejsc konsumpcyjnych, nie mniej niż 5
Kina, teatry, amfiteatry	15/100 miejsc siedzących
Muzea, obiekty wystawowe, wystawiennicze	min. 20/1000 m ²
Obiekty sportowe, place na potrzeby imprez masowych i rekreacyjne	min. 25/1000 osób
Obiekty kultu religijnego	min. 100/1000 wiernych
Hurtownie, magazyny, place składowe	min. 10/100 zatrudnionych
Zakłady produkcyjne zatrudniające do 5 osób	min. 1/1 zatrudnionego
Zakłady produkcyjne zatrudniające do 50 osób	min. 1/1 zatrudnionego

Obiekty	Liczba miejsc postojowych dla rowerów
Zakłady produkcyjne zatrudniające ponad 50 osób	min. 15/100 zatrudnionych

Źródło: opracowanie własne

Stojaki rowerowe

Publiczne stojaki rowerowe zapewniają bezpieczne i wygodne pozostawianie roweru w miejscu publicznym na odpowiedzialność właściciela. Mogą również pełnić funkcje wygradzeń uniemożliwiających nielegalne parkowanie samochodów. Zasady lokalizowania i parametry stojaków opisane są szerzej w załączonych do koncepcji Standardach.

Forma stojaków powinna być maksymalnie prosta i umożliwiać:

- oparcie roweru o stojak;
- zapięcie jednocześnie ramy i jednego koła roweru tzw. U-lockiem (kłódką szeklową) do stojaka w taki sposób, aby zapięty rower nie mógł być z tego stojaka zdjęty.

Wymogi takie spełnia np. stojak w formie odwróconej litery „U” o wysokości 60-90 cm i długości 70-90 cm, wykonany z rury o średnicy 6-9 cm.

Zaleca się lokalizowanie stojaków rowerowych w miejscach dobrze oświetlonych, raczej ruchliwych i widocznych (np. rogi ulic), a w miarę możliwości także zadaszonych (np. okapem budynku) oraz monitorowanych (np. kamerami telewizji przemysłowej). Lokalizacja stojaków powinna odpowiadać celom podróży. Należy brać pod uwagę rozproszony charakter i różnorodność ruchu rowerowego. W większości przypadków zamiast jednego parkingu na 20 rowerów lepiej jest postawić kilka na 2-4 rowery. Wymaga to większego wysiłku organizacyjnego, ale zwiększa atrakcyjność stojaków.

W ramach koncepcji wskażemy kilkanaście pilotażowych lokalizacji stojaków, wybranych w ramach konsultacji społecznych. Kolejne stojaki powinny być ustawiane sukcesywnie na podstawie postulatów mieszkańców.

Przechowywanie rowerów

W miejscach, gdzie rowery są pozostawiane na dłuższy czas, warto zorganizować przechowalnię rowerów – zamykane lub strzeżone pomieszczenie, gdzie bezpłatnie lub za niewielką opłatą można bezpiecznie zostawić rower.

W przypadku nowej zabudowy – zarówno mieszkaniowej jak i biurowej czy handlowej – wymóg tworzenia bezpiecznych parkingów i przechowalni dla rowerów spoczywa na inwestorze, zgodnie z uchwałą nr 557/XXXIX/09 Rady Miasta Płocka z dnia 25 sierpnia 2009 roku lub odpowiednimi zapisami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W przypadku zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz obiektów noclegowych (hotele, schroniska, domy wypoczynkowe itp.) gdzie rower pozostawia się na noc, miejsca przechowywania rowerów powinny zostać zapewnione wewnątrz budynków lub w zadaszonych garażach.

W przypadku zabudowy istniejącej można wspierać tworzenie warunków do parkowania rowerów poprzez np. użyczenie terenu pod stojaki w przypadku braku możliwości zorganizowania

parkingów w obrębie działki. Szczególną uwagę poświęcić należy obiektom użyteczności publicznej, przede wszystkim takim jak:

- dworce kolejowe i autobusowe,
- szkoły,
- obiekty sportowe (np. baseny).

W rejonie dworca kolejowego i autobusowego teren na przechowanie powinien zostać zarezerwowany z zapasem, tak by w przyszłości umożliwić rozwój usług w ramach zintegrowanej tzw. stacji rowerowej, obejmującej oprócz przechowywania również wypożyczanie i/lub serwis rowerów (patrz także Bike&Ride).

W zabudowie mieszkaniowej wielorodzinnej powinny zostać zapewnione miejsca przechowywania rowerów w budynkach mieszkalnych lub w zadaszonych garażach.

W przypadku nowej zabudowy – zarówno mieszkaniowej jak i biurowej czy handlowej – wymagane jest uwzględnienie bezpiecznych parkingów i przechowalni dla rowerów poprzez odpowiednie zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Kwestię tę reguluje szczegółowo przywołana wyżej uchwała nr 557/XXXIX/09 Rady Miasta Płocka z dnia 25 sierpnia 2009 roku.

W przypadku zabudowy istniejącej można wspierać tworzenie warunków do parkowania rowerów poprzez np. użyczenie terenu pod stojaki w przypadku braku możliwości zorganizowania parkingów w obrębie działki.

Integracja z transportem zbiorowym

Rower jest idealnym pojazdem do odbywania krótkich podróży na odległości rzędu do 3 - 7 km. Dzięki powiązaniu z transportem zbiorowym może służyć także do odbywania podróży dalekich. W sposobie przewozu można wyróżnić cztery formy integracji transportu zbiorowego z rowerowym:

- dojazd rowerem z domu do przystanku komunikacji zbiorowej i kontynuacja podróży transportem zbiorowym (Bike & Ride);
- dojazd z domu transportem zbiorowym do miejsca zaparkowania roweru lub parkingu rowerów miejskich i kontynuacja podróży rowerem (Ride & Bike);
- dojazd rowerem z domu do przystanku, przewóz roweru transportem zbiorowym i dojazd rowerem do celu podróży;
- dojazd rowerem z domu do przystanku komunikacji zbiorowej, kontynuacja podróży transportem zbiorowym bez roweru i dojazd do celu podróży drugim rowerem (Bike & Ride & Bike).

Na terenie Płocka największe znaczenie w codziennych podróżach będzie miała prawdopodobnie pierwsza z ww. form integracji transportu zbiorowego z rowerowym (Bike & Ride), zwłaszcza biorąc pod uwagę rozległość terytorialną miasta i liczne bariery dla ruchu rowerowego (przeprawy przez Wisłę, duże różnice wysokości). Z kolei trzecia z nich (przewóz roweru środkami komunikacji miejskiej) może istotnie zwiększyć zainteresowanie rekreacją na rowerze.

Bike&Ride

Stojaki i przechowalnie rowerów są podstawowym elementem integracji transportu rowerowego i zbiorowego. W krajach europejskich powszechne jest tworzenie miejsc postojowych dla rowerów w projektach parkingów przesiadkowych P&R (Park&Ride) oraz niezależnych parkingów B&R (Bike&Ride). Na przykład w aglomeracji Helsinek przy każdym parkingu dla samochodów w węźle komunikacji zbiorowej zapewnione są dodatkowe miejsca dla rowerów. Z „Bike&Ride” korzysta tam w sezonie 5000 osób, a w zimie 1000 osób (dla porównania: maksymalne wykorzystanie parkingów dla samochodów „Park&Ride” nie przekracza 3800 osób).

W przypadku Płocka system Bike&Ride może stanowić w szczególności sposób na poprawę efektywności komunikacji publicznej w terenach o zabudowie rozproszonej, a także – w połączeniu z restrykcjami dla ruchu samochodów osobowych w centrum miasta – zmniejszenie liczby samochodów wjeżdżających do Płocka z miejscowości sąsiadujących.

Tabela poniżej przedstawia szczególnie atrakcyjne, potencjalne lokalizacje parkingów Bike and Ride, ze wskazaniem środków komunikacji (K – kolej, Ad – autobusy dalekobieżne, Akm – autobus komunikacji miejskiej) i grupy celowej (potencjalnie zainteresowane osiedla).

Tabela 4. Lokalizacje parkingów Bike and Ride

Lokalizacja	Środki komunikacji	Grupa celowa
Dworzec kolejowy i autobusowy / ul. Fryderyka Chopina	K, Ad, Akm	Cały Płock, w szczególności w przypadku podróży zamiejscowej
Dawny dworzec autobusowy / al. Stanisława Jachowicza / Nowy Rynek	Ad, Akm	Cały Płock, w szczególności w przypadku podróży zamiejscowej
PKP Płock Radziwie	K, Akm	Radziwie
Kolejowa / Strażacka	Akm	Radziwie, Krakówka, Popłacin
Kutnowska / Góry	Akm	Góry, Ciechomice
Wyszogrodzka / Zbożowa	Akm	Podolszyce
Wyszogrodzka / Szlachecka	Akm	Imielnica, Gulczewo Nowe
Harcerska	Akm	Borowiczki

Źródło: opracowanie własne

W przypadku parkingu przy dworcu kolejowym i autobusowym według najlepszych wzorców holenderskich, duńskich i niemieckich powinno powstać przy nim tzw. centrum rowerowe (stacja rowerowa) integrujące różnego rodzaju usługi: strzeżoną przechowalnię rowerów, warsztat rowerowy, sklep z częściami i wyposażeniem oraz wypożyczalnię rowerów. Należy przewidzieć możliwość rozwoju w tym kierunku, rezerwując teren w obrębie lub w bezpośredniej bliskości dworca.

Fotografia 56. Centrum rowerowe – przechowalnia, wypożyczalnia i serwis – na dworcu kolejowym w Groningen (Holandia)



Fotografia 57. Zamykane indywidualne szafki na rowery na peronie głównego dworca w Ratyzbonie



Fotografia 58. Parking Bike and Ride przy linii szybkiego tramwaju w Dublinie. Odległość od stojaka do drzwi tramwaju nie przekracza 5 m



Fotografia 59. Parking rowerowy przy przystanku autobusowym na peryferiach Amsterdamu (fot. Zbigniew Olędzki)



Fotografia 60. Kwatera rowerowa na parkingu P+R przy stacji metra Marymont w Warszawie



Przewóz rowerów w komunikacji publicznej

Przewóz rowerów ma znaczenie przede wszystkim w podróżyach rekreacyjnych, w czasie i na kierunkach charakteryzujących się mniejszym zatłoczeniem w środkach transportu zbiorowego. Jest także swego rodzaju „polisą bezpieczeństwa” dla mniej doświadczonych rowerzystów, którzy dostają możliwość powrotu do domu w przypadku awarii roweru, załamania pogody, kontuzji lub innych zdarzeń losowych.

Co więcej, może również stanowić substytut infrastruktury rowerowej na odcinkach sieci drogowej nieprzyjaznych dla ruchu rowerów. Z reguły dotyczy to tras wylotowych z miasta, a w przypadku Płocka – także obu tras mostowych.

Zapewnienie warunków do przewozu rowerów w pociągach regionalnych stanowi odpowiedzialność organizatora przewozów regionalnych (Samorząd Województwa Mazowieckiego). Miasto może sprzyjać tej formie integracji transportu rowerowego ze zbiorowym poprzez:

- Zapewnienie dogodnego dojazdu rowerem do stacji i przystanków kolejowych - co zawarte zostało w projekcie sieci tras rowerowych;
- Stworzenie możliwości przewozu rowerów w autobusach lokalnej komunikacji zbiorowej (a w przyszłości także w pojazdach szybkiego transportu miejskiego), uzupełniających ofertę kolei, o czym mowa niżej.

Doświadczenia innych miast wskazują, że dla przewozu rowerów w lokalnej komunikacji publicznej nie są konieczne szczególne rozwiązania techniczne ani organizacyjne. Na przykład, zgodnie z Regulaminem przewozu osób i bagażu środkami lokalnego transportu zbiorowego w m.st. Warszawie, przyjętym *Uchwałą Nr XXX/596/2004 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 13 maja 2004 roku (ze zm.), w pojazdach Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie rower traktowany jest jak każdy inny bagaż. Warunkiem jest umieszczenie go w pojeździe tak by nie utrudniał przejścia i nie narażał na szkodę osób i mienia innych pasażerów, nie zasłaniał widoczności obsłudze pojazdu, nie zagrażał bezpieczeństwu ruchu. Z reguły rowery umieszczane są po prostu w tym samym miejscu, co wózki dziecięce i inwalidzkie, pod nadzorem właściciela (specjalne wieszaki zamontowane zostały jedynie w pociągach Szybkiej Kolei Miejskiej). Mimo że przewóz rowerów jest bezpłatny, nie*

doprowadziło to do masowego zatłoczenia środków komunikacji miejskiej rowerami. Jednocześnie jest to bardzo cenione przez stołecznych rowerzystów udogodnienie – w 2008 r., w Konkursie na Dobre Praktyki komunikacyjne w aglomeracji warszawskiej, przewóz roweru w pojazdach ZTM zdobył pierwsze miejsce w kategorii „ruch rowerowy”.

Fotografia 61. Przewóz roweru w środkach komunikacji publicznej

Biorąc powyższe pod uwagę, warto dopuścić przewóz rowerów w autobusach KM Płock poprzez modyfikację zapisu punktu II.1.f. *Regulaminu Przewozów KM-Płock Sp. z o.o. przy przewożeniu osób i bagażu ręcznego pojazdami Komunikacji Miejskiej*. Obecnie punkt ten brzmi:

Zabrania się przewozić w pojazdach: [...] przedmiotów, które mogą wyrządzić szkodę innym pasażerom przez zanieczyszczenie lub uszkodzenie ciała lub odzieży, albo które mogą uszkodzić lub zanieczyścić pojazd (w tym także rowerów),

Najprostszym rozwiązaniem byłoby usunięcie zapisu w nawiasie.

Należy zaznaczyć, że w miastach gdzie dopuszczony jest przewóz rowerów w pojazdach komunikacji miejskiej (w tym bez dodatkowych opłat), widok roweru w pojeździe zdarza się incydentalnie, dlatego też nie powoduje to utrudnień dla innych pasażerów, czy zwiększenia zatłoczenia.

Autobusy specjalnie dostosowane do przewożenia rowerów

Niezależnie od możliwości przewożenia rowerów w zwykłym taborze bez żadnego przystosowania, istnieje możliwość przystosowania części taboru do przewożenia większej liczby rowerów i skierowania go do obsługi wytypowanych linii – umożliwiających wyjazd za miasto na tereny atrakcyjne rekreacyjne. W Krakowie w ramach programu Civitas wyposażono kilka autobusów w bagażniki, umożliwiające przewóz do 5 rowerów. Autobusy obsługują wybrane linie o potencjalnym znaczeniu rekreacyjnym. Bagażniki są demontowane na okres zimowy.

Fotografia 62. Autobus z bagażnikiem do przewozu rowerów (Kraków - fot. Michał Wojtaszek)



W Płocku należy rozważyć skierowanie tak wyposażonych autobusów na linie w kierunku Gór / Ciechomic, Tokar oraz Borowiczek oraz na linie podmiejskie do Gąbina i Soczewki.

Należy zaznaczyć od wyposażenia taboru w bagażniki dla rowerów nie można uzależniać dopuszczenia do przewożenia przez pasażerów rowerów we wszystkich autobusach miejskich – zgodnie z poprzednim punktem, tak jak w innych miastach (Warszawa, Kraków) dopuszczono taką możliwość bez względu na wyposażenie pojazdu.

Przewóz rowerów przez Most im. Legionów marsz. Józefa Piłsudskiego do czasu dostosowania mostu do ruchu rowerowego

Szczególny przypadek stanowi przewóz rowerów przez Most im. Legionów marsz. Józefa Piłsudskiego. Most ten jest skrajnie nieprzyjazny dla ruchu rowerów – brak drogi dla rowerów, na jezdni obowiązuje zakaz ruchu rowerów, a chodnik jest bardzo wąski. Docelowo powinien zostać oczywiście przystosowany do bezpiecznego ruchu rowerów – albo przez ograniczenie ruchu samochodowego i legalizację przejazdu jezdnią, albo przez dowiązanie do mostu kładki dla pieszych i rowerzystów.

Do czasu udostępnienia mostu dla ruchu rowerów, na moście tym proponuje się uruchomienie bezpłatnego przewozu rowerów komunikacją publiczną, którego kosztami powinien zostać obciążony zarządca drogi (jako odpowiadający za substandardową funkcjonalność obiektu – byłby to także bodziec zachęcający do jak najszybszego dostosowania obiektu do ruchu rowerowego). Rozwiązanie takie funkcjonuje np. na moście Ölandsbron, łączącym miasto Kalmar z wyspą Öland w Szwecji. Można sobie wyobrazić dwa warianty tego rozwiązania:

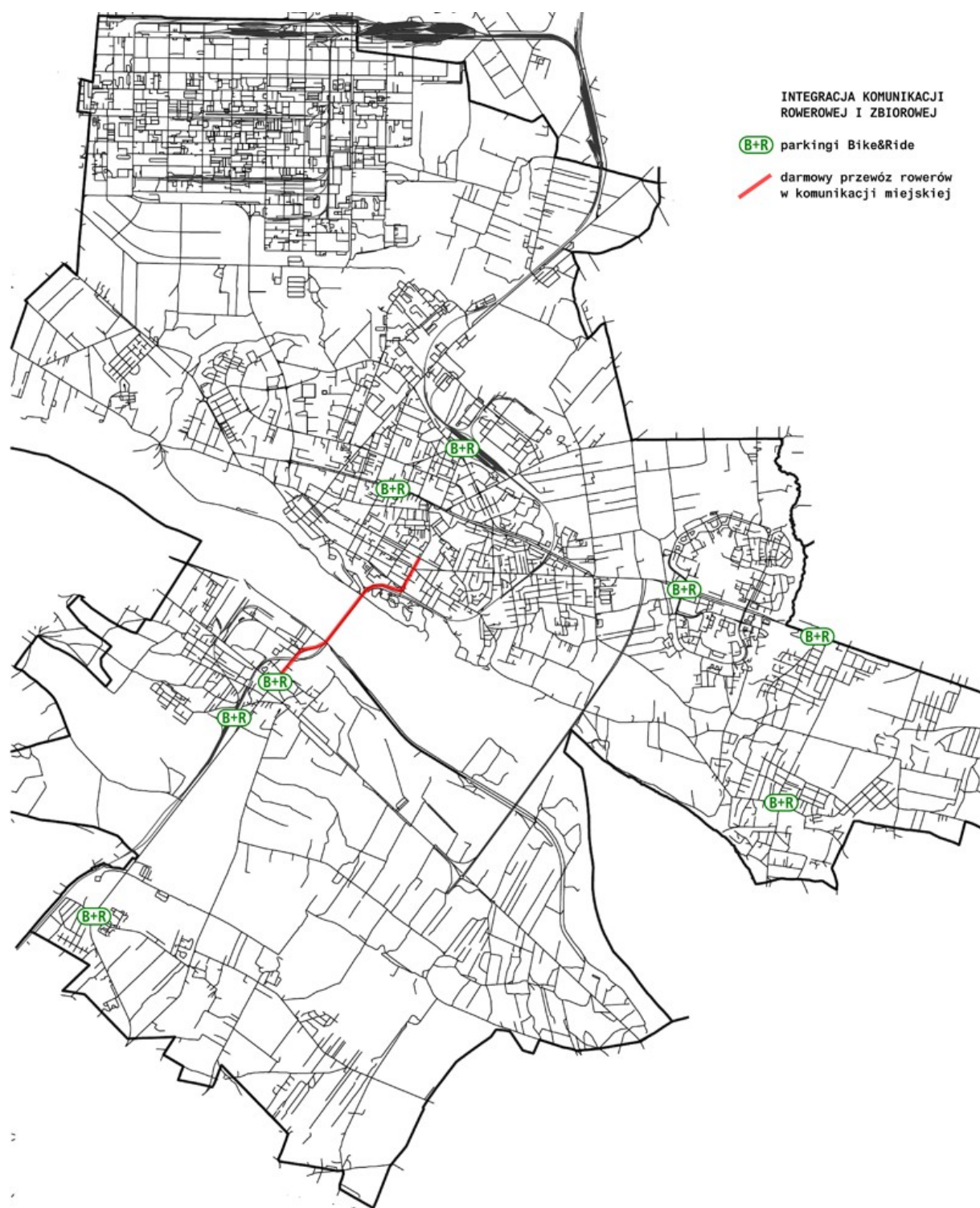
1. Specjalny autobus, przystosowany do przewozu rowerów (niskopodłogowy, większa przestrzeń bez foteli wewnątrz autobusu, ewentualnie specjalne wieszaki), kursujący wahadłowo na możliwie krótkiej linii przez most (np. Jana Kilińskiego / ZOO – Kolejowa / Strażacka) – 1 pojazd może zapewnić częstotliwość kursowania co 10 lub co 15 minut.
2. Dopuszczenie przewożenia rowerów i zwolnienie z opłat za przejazd osoby przewożące rower na wszystkich liniach komunikacji miejskiej na odcinku pomiędzy przystankami autobusowymi Jana Kilińskiego / ZOO – Kolejowa / Strażacka z ewentualnym jednoczesnym zwiększeniem częstotliwości kursowania wybranych linii autobusowych, by obsłużyć zwiększone zainteresowanie.

W wariantcie 2 pasażer jadący z rowerem tylko na odcinku autobusowymi Jana Kilińskiego / ZOO – Kolejowa / Strażacka byłby zwolniony z jakichkolwiek opłat (w tym z opłaty za przejazd). Rozwiązanie takie byłoby celowe, ponieważ częstotliwość linii autobusowych obsługujących Góry czy Ciechomice jest bardzo niska, a do Krakówki czy Bud Dolnych komunikacja autobusowa w ogóle nie dociera. Z drugiej strony podjazd na rowerze przez Most im. Legionów marsz. Józefa Piłsudskiego i dalej na skarpę jest bardzo męczący. Tymczasem obecna łączna częstotliwość autobusów przez most jest całkiem duża (kilka kursów na godzinę). W związku z tym korzystnym dla mieszkańców rozwiązaniem byłaby możliwość dojechania z dalszych części lewobrzeżnego Płocka do Radziwia i tam podwiezienie go autobusem przez most i na skarpę.

Zwolnienie z opłat nawet pasażera zachęciłoby do korzystania z rozwiązania także osoby nie korzystające regularnie z komunikacji miejskiej (nie kupujące biletów okresowych). Byłby to dwie grupy osób: osoby korzystające na co dzień z samochodu, a jeżdżące na rowerze rekreacyjnie oraz osoby korzystające na co dzień tylko z roweru.

Przy zastosowaniu tego wariantu wskazane byłoby wyposażenie jak największej części autobusów kursujących mostem w bagażniki dla rowerów, co jednocześnie poprawiłoby możliwość przejazdu z rowerem mieszkańcom prawobrzeżnej części miasta w atrakcyjne rekreacyjne tereny w części lewobrzeżnej.

Mapa 1. Proponowany sposób integracji komunikacji rowerowej z komunikacją publiczną



Oznakowanie dróg dla rowerów (PoRD)

Wybudowane wydzielone drogi dla rowerów zostaną wyposażone w znaki pionowe (głównie C-13 lub C-13/16 i N-21), a drogi dla rowerów o nawierzchni bitumicznej, a także przejazdy dla rowerzystów przez ulice - dodatkowo w oznakowanie poziome (wymalowania). Odpowiednie oznakowanie pionowe i poziome umieszczone zostanie w obrębie przebudowanych skrzyżowań i elementów uspokojenia ruchu. Powierzchnie przejazdów dla rowerzystów powinny uzyskać wymalowania w kolorze czerwonym całej powierzchni przejazdów.

Oznakowanie szlaków rowerowych (Instrukcja PTTK)

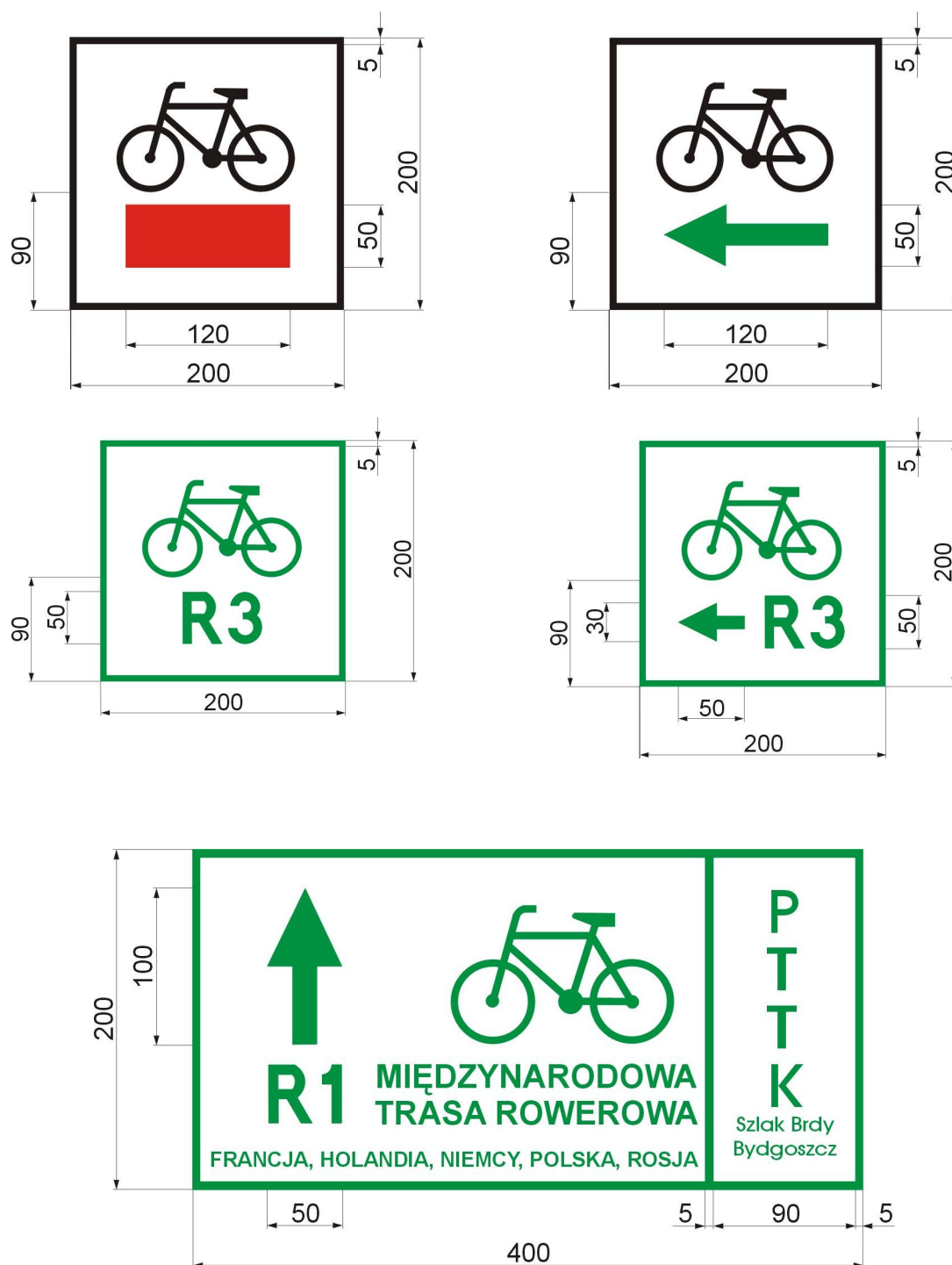
Znakowanie szlaków turystycznych, w tym pieszych i rowerowych znajduje się w Polsce w gestii Polskiego Towarzystwa Turystyczno – Krajoznawczego. PTTK de facto w pełni zarządza publicznymi szlakami turystycznymi, mimo, że stan ten nie ma żadnego umocowania prawnego. Jedyną obowiązującą wytyczną co do zasad znakowania szlaków rowerowych jest wewnętrzna instrukcja PTTK z 2006 r., przygotowana przez Komisję Turystyki Kolarskiej Zarządu Głównego PTTK i opublikowaną w „Poradniku znakarza turystycznych tras (szlaków) rowerowych” , PTTK zarząd Główny, Warszawa 2006.

Uznając kompetencje PTTK w tym zakresie należy zwrócić się do właściwej jednostki Towarzystwa o współpracę. W pierwszej kolejności w oparciu o niniejszy Program powinna zostać opracowana koncepcja szlaków rowerowych w rejonie Płocka – najlepiej jedna obejmująca wszystkie docelowe szlaki, a nie osobne koncepcje dla szlaków wykonywanych w poszczególnych latach. Chodzi między innymi o spójne przyporządkowanie kolorów do poszczególnych szlaków, z unikaniem krzyżowania się szlaków oznaczonych tym samym kolorem. Należy liczyć się z problemem wynikającym z faktu, że Program obejmuje jedynie szlaki na terenie miasta Płocka. Chociaż punkty styczne na granicy miasta będą uzgodnione z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego, to jednak odcinki szlaków wylotowych najczęściej nie będą powstawać równocześnie z ich przedłużeniami na terenach sąsiednich gmin. W większości przypadków przebieg tych przedłużeń nie został jeszcze nawet określony.

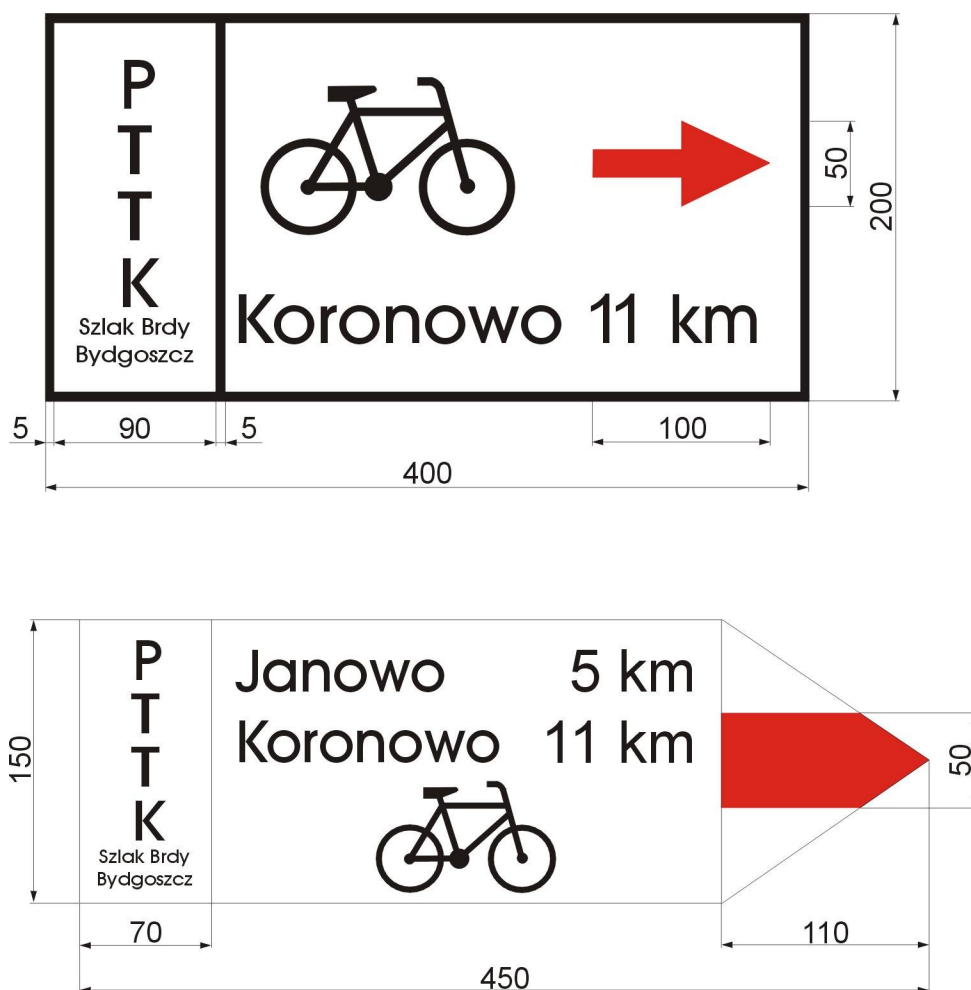
W tej sytuacji należy starać się uzgadniać równoczesną realizację poszczególnych tras wylotowych na terenie miasta i gmin sąsiednich, nawet jeżeli oznaczałoby to, że poza Płockiem budowa szlaku zostanie ograniczona wyłącznie do znakowania. Jeżeli nie będzie możliwy nawet taki stopień koordynacji, to należy rozważyć etapowo rezygnację z oznakowania i ograniczenie go jedynie do drogowskazów kierunkowych na ważnych skrzyżowaniach tras wskazujących przyszłościowy cel szlaku. Pozostałe oznakowanie zostanie uzupełnione równocześnie z wyznaczeniem szlaku na odcinku zamiejskim.

Znakowanie szlaków odbywa się przede wszystkim przez umieszczanie wzdłuż szlaków znaków szlaku wykonanych na tabliczkach z blachy ocynkowanej, ewentualnie także naklejanych, bądź malowanych.

Rysunek 2. Wybrane oznakowania szlaków rowerowych PTTK



Rysunek 3. Wybrane oznakowania szlaków rowerowych PTTK - drogowskazy



Dopuszcza się dostosowywanie sposobu znakowania szlaków do lokalnych uwarunkowań. W szczególności możliwe jest dostosowanie wzorów drogowskazów do miejskiego systemu informacji. Drogowskazy szlaków rowerowych łącznie ze sztycami mogą być dostosowane do wyglądu drogowskazów miejskiego systemu informacji w centrum miasta, z tym, że grafika drogowskazów powinna odpowiadać wzorom PTTK.

Znakowanie powinno być wykonywane przez osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje, najlepiej uprawnienia PTTK. Zapis taki powinien znaleźć się w specyfikacji przetargowej na budowę tras rowerowych.

IV. MONITORING, OCENA I KOMUNIKACJA SPOŁECZNA

System monitorowania

Monitorowanie jest procesem, który ma na celu analizowanie stanu zaawansowania Programu i jego zgodności z postawionymi celami. Istotą monitorowania jest wyciąganie wniosków z tego, co zostało i nie zostało zrobione. Jest nią także modyfikowanie dalszych poczynąń w taki sposób, aby osiągnąć zakładany cel w przyszłości. Istotnym elementem monitorowania jest wypracowanie technik zbierania informacji oraz opracowanie odpowiednich wskaźników, które będą odzwierciedlały efektywność prowadzonych działań.

Kluczowe znaczenie w monitorowaniu i stymulowaniu realizacji Programu posiada Prezydent Miasta Płocka oraz Rada Miasta. 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.

Instytucja Zarządzająca współpracowałaby z Prezydentem Miasta, Radą Miasta, Skarbnikiem oraz poszczególnymi pracownikami Urzędu, których główną rolą będzie monitorowanie przebiegu realizacji zadań zawartych w Programie oraz ewentualne interweniowanie w przypadku stwierdzenia spóźnień, dokonania zmian lub zalecenia aktualizacji przyjętych celów i zadań lub nieuzasadnionej rezygnacji z realizacji zadania.

Fazy w procesie monitorowania realizacji Programu

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.

Monitoring sterujący

Zadaniem tego rodzaju monitorowania będzie wykrycie wszelkich odchyień, jakie mają miejsce w trakcie realizacji Programu. Dla skutecznej realizacji monitoringu sterującego proponuje się wyłonienie zespołu składającego się z radnych oraz przedstawicieli administracji samorządowej, partnerów lokalnych, stowarzyszeń. Celem działania zespołu byłaby ocena dotychczasowych rezultatów wdrażania Programu oraz rekomendowanie zarządowi niezbędnych działań modyfikujących.

Kontrola końcowa – ewaluacja efektów

Ocena końcowa będzie dokonana w celu określenia na ile zakładane w Programie cele zostały osiągnięte oraz ustalenia przyczyny wszelkich odchyień 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.

Sposoby oceny realizacji Programu

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 nt. postępu realizacji planu finansowego w okresie sprawozdawczym oraz prognozę w tym zakresie na rok następny. Miernikami w prowadzonej ocenie będą wskaźniki produktu i rezultatu.

V. PLAN FINANSOWY PROGRAMU

Przejrzyste i stabilne finansowanie zadań na rzecz budowy infrastruktury układu komunikacyjnych i rekreacyjnych dróg dla rowerów na terenie miasta Płocka oraz promocji i bezpieczeństwa ruchu rowerowego jest podstawowym warunkiem realizacji niniejszego Programu i jego celów. Na koszty budowy układu sieci dróg dla rowerów składają się koszty infrastruktury zapewniającej lokalnemu społeczeństwu komunikację i mobilność w przemieszczaniu się oraz koszty dodatkowe związane z promocją i bezpieczeństwem ruchu rowerowego.

Podstawowym instrumentem finansowania Programu powinien być budżet Miasta Płocka. Znaczne koszty realizacji rozwoju komunikacji rowerowej w Płocku, nakazują szukania możliwości współfinansowania tych zadań również ze środków pozabudżetowych. Istnieje możliwość finansowania infrastruktury rowerowej ze środków funduszy drogowych. W takim przypadku występuje konieczność przeglądu zasad wykorzystania środków pomocy międzyrządowej, a także międzynarodowej w taki sposób, aby usunąć przeszkody w wykorzystaniu tych środków pieniężnych dla celów realizacji spójnej polityki ruchu rowerowego na terenie miasta i poza jego granicami administracyjnymi.

Realizacja całości planu rozwoju dróg dla rowerów wymaga podjęcia wielokierunkowych działań mających na celu zabezpieczenie finansowe. Należy szukać możliwości finansowania tego rodzaju inwestycji w następujących formach:

- budżety poszczególnych jednostek organizacyjnych i budżetu Miasta Płocka oraz instytucji pozarządowych w zakresie planowanych wydatków będących w ich dysponowaniu,
- Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (wojewódzkiego);
- programy operacyjne Unii Europejskiej, finansowanych z Europejskiego Funduszu Społecznego i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz inicjatyw i programów wspólnotowych,
- pożyczki krajowych i międzynarodowych instytucji finansowych w formie wsparcia wybranych zadań realizowanych przez jednostki administracji samorządowej na zasadach współfinansowania na podstawie podpisanych stosownych porozumień.

Możliwości uzyskania dofinansowania z UE wprost na budowę dróg dla rowerów są oceniane jako niewystarczające, ale istnieją potencjalne możliwości przy traktowaniu wybranych głównych połączeń jako elementu rozwoju turystyki o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym.

Koszty służące realizacji poszczególnych celów i zadań Programu powinny być ponoszone w sposób bezpośredni (koszty zadań ukierunkowanych na budowę i rozwój układu sieci tras rowerowych i bezpieczeństwo ruchu rowerowego) oraz sposób pośredni (koszty promocji oraz innych działań korzystnych dla upowszechnienia i bezpieczeństwa ruchu rowerowego). Szacuje się, że najdroższe będą działania związane z budową infrastruktury rowerowej, które stanowią około 70% przewidywanych nakładów. Katalog tych kosztów przewiduje nakłady ponoszone na budowę tras rowerowych, przebudowę dróg układu komunikacyjnego miasta, budowę infrastruktury towarzyszącej sieci tras rowerowych. Istotne jest również, aby Program realizował politykę bezpieczeństwa ruchu rowerowego. Wiąże się to jak najbardziej z prowadzeniem skutecznych działań kontrolnych i monitoringu nad procesem realizacji poszczególnych projektów drogowych na terenie miasta.

Koszty zadań ustalono metodą szacunkową, przyjmując średnią kwotę 1 mb drogi dla rowerów na poziomie 500 zł brutto, a koszt innych działań np. wyznaczanie pasów dla rowerów na jezdni, uspokojenie ruchu na poziomie 45 zł /mb. Stawki te traktowane są jako przeciętne, uwzględniając, że w niektórych wypadkach oprócz samej drogi dla rowerów konieczna będzie wymiana nawierzchni chodników, przebudowa geometrii skrzyżowań, przebudowa sieci podziemnych itp. Oprócz tego w niektórych przypadkach dodawano ryczałtowe kwoty na nietypowe koszty, jak wykup gruntów czy obiekty inżynieryjne, stosownie do szacunkowego zakresu.

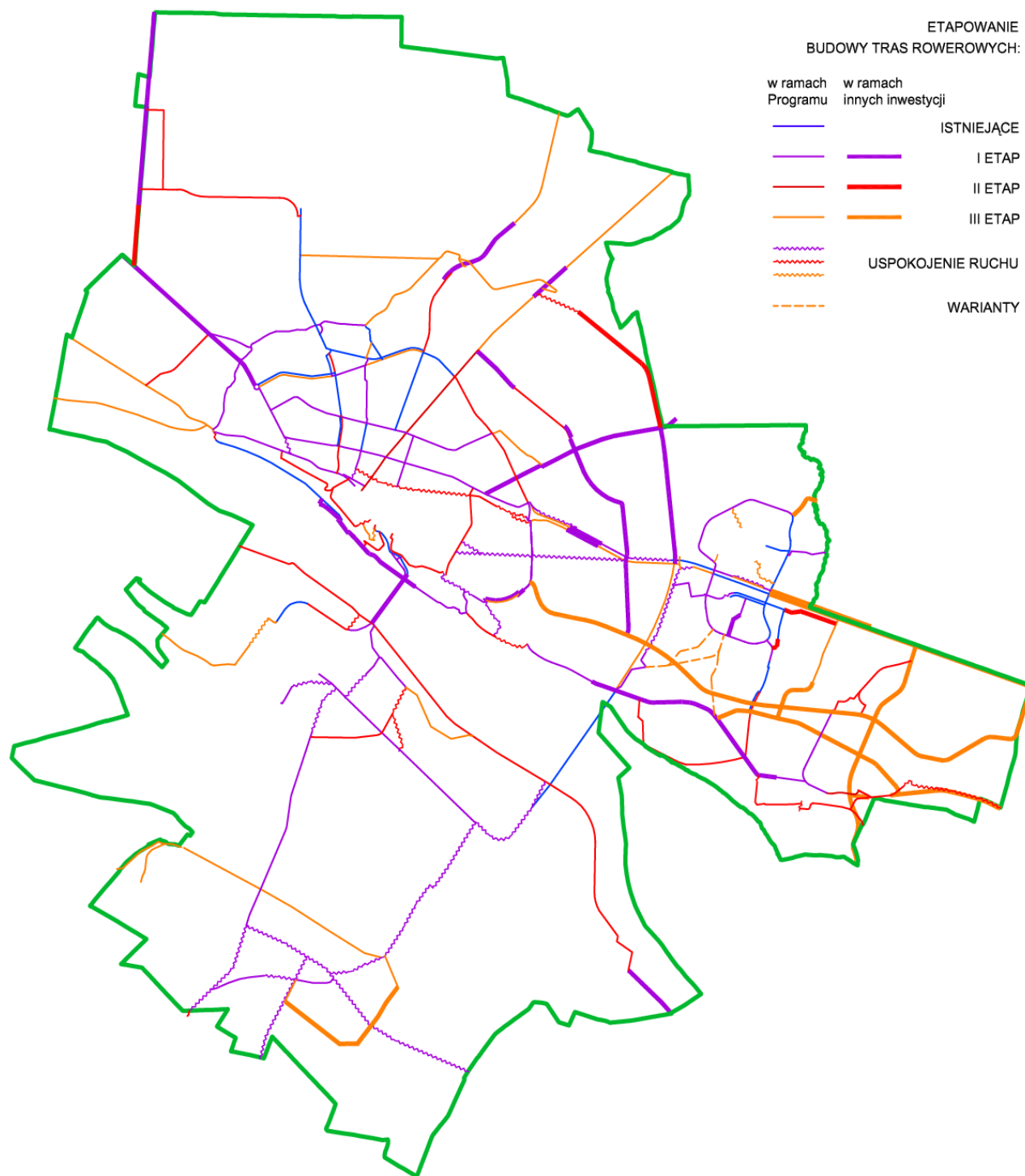
W kosztach Programu nie uwzględniono kosztów realizacji infrastruktury rowerowej, która będzie wykonywana w ramach innych inwestycji – przede wszystkim drogowych. Inwestycje te dla I Etapu Programu zostały określone na podstawie Wieloletniego Planu Inwestycyjnego na lata 2010-14, dla II Etapu na podstawie planowanych przez strukturę miejskiej najpilniejszych inwestycji, które jednakże nie posiadają zabezpieczenia środków w bieżącym Wieloletnim Planie inwestycyjnym. Przyjęto, że wszystkie pozostałe drogi zaplanowane w Studium Transportowego i Bezpieczeństwa Miasta Płocka, Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Miasta Płocka oraz w MPZP ulice i drogi zostaną wykonane w horyzoncie czasowym etapu III (do 2033 r.).

Przyjęto, że w sytuacji, gdy planowana droga dla rowerów przebiega wzdłuż planowanej do wybudowania w przyszłości ulicy lub drogi, to droga dla rowerów zostanie wykonana w ramach inwestycji drogowej, i nie przyjmowano kosztu realizacji drogi rowerowej do Programu. Odcinki do sfinansowania spoza Programu przedstawiono graficznie na mapce etapowania zamieszczonej poniżej.

Dla podziału zadań na etapy przyjęto następujące zasady:

1. Realizacja dróg rowerowych wykonywanych w ramach innych inwestycji (np. drogowych), zgodnie z planowanym terminem realizacji tych inwestycji.
2. Jak najszybsza realizacja trasy głównej R-1 dla zapewnienia kręgosłupa sieci rowerowej, w tym dla skomunikowania Podolszyc z centrum i PKN Orlen.
3. Uzupełnienie brakujących odcinków trasy głównej R-2 w II etapie, ponieważ na zasadniczej części trasa już istnieje (mimo pewnych niedoskonałości, np. częstej zmiany strony jezdni).
4. Jak najszybsza realizacja tras prowadzących do centrum i przez centrum, zwłaszcza łączących i wydłużających już istniejące odcinki sieci.
5. Dla tras rekreacyjnych zapewnienie w pierwszej kolejności wylotów z centrum Płocka przez lewobrzeżną część miasta w kierunku gminy Łąck.
6. Realizację Trasy Nadwiślańskiej (Szlaku Wisły) przyjęto w II etapie jako zadania ważnego, ale jednocześnie wymagającego najwyższego standardu, a zatem kosztownego.

Rysunek 4. Etapowanie realizacji tras rowerowych w ramach Programu



Źródło: opracowanie własne

Proponowane w Programie etapy realizacji poszczególnych tras rowerowych lub ich odcinków zostaną ujęte w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym Miasta Płocka i mogą ulec zmianie w zależności od możliwości finansowych gminy. Wskazany w Programie podział na etapy ma charakter kierunkowy (orientacyjny).

Poniżej zostały przedstawione szacunkowe koszty z podziałem na etapy, priorytety i działania (uwaga: trasy R-13b, R-20 i R-22 są rozdzielone pomiędzy dwa działania).

Tabela 5. Koszty budowy dróg dla rowerów na terenie miasta Płocka

Trasa	Orientacyjny przebieg	Etap I	Etap II	Etap III	Razem
PRIORYTET I -BUDOWA TRAS ROWEROWYCH KOMUNIKACYJNYCH					
DZIAŁANIE I.1. TRASY GŁÓWNE					
R-1	Wyszogrodzka - St. Jachowicza - Dobrzyńska	2 587 350	-	485 000	3 073 350
R-2	I. Łukasiewicza	-	1 500 000	-	1 500 000
RAZEM:		2 587 350	1 500 000	485 000	4 572 350
DZIAŁANIE I.2. TRASY DO CENTRUM MIASTA					
R-11	Wyszogrodzka - m. J. Piłsudskiego - 3 Maja	(*)	293 900	1 275 000	1 568 900
R-13a	Wyszogrodzka - Kolegialna - J. Kwiatka	90 000	-	-	90 000
R-13b	H. Sienkiewicza - Kazimierza Wlk. – (do Parowej)	675 000	-	-	675 000
R-15	tzew. "Wisłostrada"	-	-	(*)	-
R-17	Norbertańska - Grabówka - J. Korczaka	157 500	-	-	157 500
R-20	Bielska (odc. centrum - Targowa)	-	1 044 900	-	1 044 900
R-21	Obr. Westerplatte - Tumską - inż. J. M. Lajourdie	462 150	-	-	462 150
R-22	Przemysłowa (Gwardii Ludowej - Brzeźnica)	(*)	595 000	-	595 000
R-23	J. Kilińskiego	-	557 500	-	557 500
R-24	S. Okrzei - Spacerowa - A. Roguckiego	480 000	115 000	395 000	990 000
R-25	Otolińska	(*)	-	-	-
R-27	Jana Pawła II - Armii Krajowej - W. Mazura - Gościniec	930 650	395 000	-	1 325 650
R-51	Mostowa - Rybaki	44 400	-	-	44 400
R-52	Mostowa - Amfiteatr - Rybaki	-	275 000	-	275 000
RAZEM:		2 839 700	3 276 300	1 670 000	7 786 000
DZIAŁANIE I.3. TRASY OBWODOWE					
R-30	Południowa - F. Chopina - 7 czerwca 1991r.	580 700	880 000	582 500	2 043 200
R-31	Targowa - Graniczna	-(*)	460 000	-	460 000
R-32	Dobrzykowska - Most Solidarności - obwodnica	1 557 050	(*)	1 750 000	3 307 050
RAZEM:		2 137 750	1 340 000	2 332 500	5 810 250
DZIAŁANIE I.4. TRASY NA TERENIE PODOLSZYC					
R-40	w osi ul. Szarych Szeregów od al. Armii Krajowej do jaru rzeki Rosica	240 000	-	39 600	279 600
R-41	Hubalczyków - Batalionu Parasol	-	-	51 750	51 750
R-42	Widna - Czwartaków	409 300	(*)	-	409 300
R-43	I. J. Paderewskiego - Grabówka	9 000	-	675 000	684 000
R-47	wylot z al. Armii Krajowej do Gulczewa	-	-	(*)	0
R-48	F. Zubrzyckiego	-	(*)	-	0
RAZEM:		658 300	-	766 350	1 424 650

Trasa	Orientacyjny przebieg	Etap I	Etap II	Etap III	Razem
DZIAŁANIE I.5. TRASY NA TERENIE BOROWICZEK I IMIELNICY					
R-29	nowa droga z Borowiczek do Wyszogrodzkiej	-	-	(*)	-
R-44	połączenie ul. Jesionowej a ul. Grabówka	-	-	240 000	240 000
R-45	Morelowa	-	-	400 000	400 000
R-46	Harcerska - jar do Wyszogrodzkiej	-	1 010 000	-	1 010 000
RAZEM:		-	1 010 000	640 000	1 650 000
DZIAŁANIE I.6. TRASY WYLOTOWE I POZOSTAŁE					
R-10	prez. I. Mościckiego - Tysiąclecia - A. Mickiewicza	1 163 000	-	362 500	1 525 500
R-12	K. I. Gałczyńskiego - Batalionów Chłopskich	195 000	-	450 000	645 000
R-13b	Szpitalna (od Parowej do granicy miasta)	-	-	1 015 000	1 015 000
R-20	Bielska (odc. Targowa - granica miasta)	(*)	-	1 305 000	1 305 000
R-22	Przemysłowa (Brzeźnica - granica miasta)	(*)	-	700 000	700 000
R-49	W. Zglenickiego	(*)	-(*)	-	-
R-50	Chemików	-	560 000	-	560 000
R-53	Medyczna	-	485 000	-	485 000
R-54	ogrody działkowe przy Dobrzykowskiej	-	36 000	-	36 000
R-55	dookoła Radziwia	-	400 000	-	400 000
R-56	Most Solidarności - Szlak Wisły	15 750	-	-	15 750
R-57	przy Osiedlowej (Góry)	-	-	235 400	235 400
R-58	dookoła Ciechomic	-	-	500 000	500 000
RAZEM:		1 373 750	1 481 000	4 567 900	7 422 650
RAZEM - PRIORYTET I:		9 596 850	8 982 300	10 461 750	29 040 900
PRIORYTET II - BUDOWA TRAS ROWEROWYCH REKREACYJNYCH					
DZIAŁANIE II.1. TRASY WZDŁUŻ WISŁY I NA SKARPIE					
R-60	Trasa Nadwiślańska Lewobrzeżna (Szlak Wisły)	-	3 705 000	-	3 705 000
R-60a	Trasa Nadwiślańska Lewobrzeżna - alternatywna	440 000	-	550 000	990 000
R-61a	Trasa Nadwiślańska Prawobrzeżna - cz. zach.	300 000	225 000	1 100 000	1 625 000
R-61b	Trasa Nadwiślańska Prawobrzeżna - cz. wsch.	-	545 050	-	545 050
R-62	Trasa Skarpowa		1 217 650	139 800	1 357 450
R-64	wylot na Słupno (Sarnia)	-	1 431 250	(*)	1 456 250
R-83	Połączenie Norbertańskiej z Trasą Nadwiślańską Lewobrzeżną	140 000	-	-	140 000
RAZEM:		880 000	7 123 950	1 789 800	9 793 750
DZIAŁANIE II.2. TRASY NA LEWYM BRZEGU WISŁY					
R-65	Krakówka - Łącka	799 900	-	-	799 900
R-66	Na Stoku	709 100	-	-	709 100
R-67	po nasypie kolejowym na Radziwiu	-	-	1 575 000	1 575 000
R-68	Ciechomicka	146 700	-	-	146 700
R-69	Browarna	59 850	-	145 000	204 850
R-70	Portowa - Tartaczna	-	34 650	466 650	501 300
RAZEM:		1 715 550	34 650	2 186 650	3 936 850
DZIAŁANIE II.3. TRASY W DOLINIE BRZEŹNICY					
R-59	Długa - Brzeźnica - Przemysłowa	-	-	900 000	900 000

Trasa	Orientacyjny przebieg	Etap I	Etap II	Etap III	Razem
R-63	Trasa Brzeźnicy	350 000	-	1 555 000	1 905 000
R-80	zjazd od Orlińskiego	50 000	-	-	50 000
R-81	zjazd od Łukasiewicza	70 000	-	-	70 000
R-82	zjazd od Kobiątki	250 000	-	-	250 000
RAZEM:		720 000	-	2 455 000	3 175 000
RAZEM - PRIORYTET II:		3 315 550	7 158 600	6 431 450	16 905 600
PRIORYTET III - INFRASTRUKTURA DO PARKOWANIA I WYPOŻYCZANIA ROWERÓW					
DZIAŁANIE III.1. STOJAKI I PARKINGI ROWEROWE					
		100 000	100 000	100 000	300 000
DZIAŁANIE III.2. CENTRUM ROWEROWE					
		-	-	450 000	300 000
RAZEM - PRIORYTET III:		100 000	100 000	550 000	750 000
RAZEM PROGRAM:		13 012 400	16 240 900	17 443 200	46 695 500

Źródło: opracowanie własne

(*) w danym etapie realizowane będą odcinki trasy wyłącznie w ramach innych inwestycji (np. drogowych)

VI. ZASADY REALIZACJI PROGRAMU

Proponuje się, aby na mocy uchwały Rady Miasta została powołana Miejska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Płocku, która określałaby kierunki i koordynowałaby działania w zakresie budowy i utrzymania infrastruktury dróg rowerowych, promocji i bezpieczeństwa ruchu rowerowego na terenie całego miasta i jego granicach administracyjnych. Do zadań powołanej komórki organizacyjnej w zakresie promocji i bezpieczeństwa ruchu rowerowego należałoby:

- propozycja kierunków polityki miasta w zakresie upowszechniania i bezpieczeństwa ruchu rowerowego;
- wdrażanie celów programu i osiągnięcie ich określonych wskaźników;
- koordynacja nowych działań inwestycyjnych w zakresie transportu drogowego i komunikacji z uwzględnieniem ruchu rowerowego i interesy rowerzystów;
- koordynacja sektorowych programów poprawy infrastruktury komunikacyjnych i rekreacyjnych dróg rowerowych i bezpieczeństwa ruchu rowerowego wraz z ich oceną realizacji z uwzględnieniem propozycji przedstawionych przez Policję, MZD, Straż Miejską, Straż Pożarną;
- inicjacja lokalnych badań natężenia ruchu rowerowego i ich bieżąca analiza;
- inicjacja współpracy lokalnej, ponadlokalnej i krajowej w zakresie budowy dróg rowerowych i tworzenia spójnego układu sieci dróg rowerowych;
- współpraca z organizacjami społecznymi i pozarządowymi;
- inicjacja działalności edukacyjno-informacyjnej oraz promocyjnej upowszechniania roweru jako ekologicznego środka komunikacji;
- analiza i ocena podejmowanych działań.

Zaleca się, aby głównym koordynatorem realizacji zapisów Programu był Zespół Zadaniowy ds. komunikacji rowerowej, który zostałby powołany przez Prezydenta Miasta Płocka na mocy wydanego Zarządzenia. Powołany Zespół odpowiadałby za następujący katalog zadań:

- monitorowanie i ocena działań inwestycyjnych związanych z budową infrastruktury komunikacyjnych i rekreacyjnych dróg rowerowych oraz programów sektorowych ukierunkowanych na promocję i bezpieczeństwo ruchu rowerowego;
- opiniowanie drogowych projektów inwestycyjnych uwzględniających również budowę dróg rowerowych oraz pozostałych programów sektorowych;
- zarządzanie środkami finansowymi w zakresie finansowania budowy układu sieci dróg rowerowych oraz promocji i upowszechniania ruchu rowerowego i jego bezpieczeństwa;
- wymiana doświadczeń pomiędzy wszystkimi partnerami zaangażowanymi w realizację niniejszego Programu;
- wsparcie techniczne i merytoryczne partnerów Programu.

Powodzenie realizacji Programu wymaga aktywnego zaangażowania wielu instytucji i podmiotów funkcjonujących w różnych obszarach aktywności społecznej. Formalne ich zaangażowanie powinno wynikać z zadań określonych przez konkretne akty prawne (ustawy, rozporządzenia, itp.), które są realizowane przez te instytucje w zakresie transportu drogowego i komunikacji oraz bezpieczeństwa. To od ich zaangażowania i aktywnej współpracy z Urzędem Miasta będzie świadczyło powodzenie realizacji Programu.

VII. PROMOCJA PROGRAMU

Realizacja programu komunikacji rowerowej będzie popularyzowana poprzez:

- promocję w ramach struktury Urzędu Miasta przez osobę (lub zespół osób);
- powierzenie Urzędowi Miasta promocji rozwoju komunikacji rowerowej jako kompleksowej obsługi promocji miasta;
- koordynację wydawnictw i działań promocyjnych przez Urząd Miasta we współpracy z Miejskim Zarządem Dróg i PTTK;
- udostępnienie serwisu internetowego dla przekazywania informacji o powstających ułatwieniach w ruchu rowerowym oraz zbierania opinii w tej dziedzinie, co umożliwi wdrożenie systemu pozyskiwania informacji zwrotnej od użytkowników dróg rowerowych (w tym także od reprezentujących ich stowarzyszeń itp.) oraz praktycznego wykorzystania takiej informacji;
- działania informacyjno – promocyjne ze szczególnym uwzględnieniem edukacji dzieci i młodzieży w zakresie zasad poruszania się po drogach rowerowych i związanych z tym zasad bezpieczeństwa.

