



ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA PŁOCKA DS. ROZWOJU I INWESTYCJI

Płock, 17 czerwca 2025 r.

Znak: WSU-IV.0630.15.1.2025.MO

Pan Michał Sosnowski

Przewodniczący Komisji Inwestycji,
Rozwoju i Bezpieczeństwa Miasta Płocka

Szanowny Panie Przewodniczący,
w związku z planem pracy Komisji Inwestycji, Rozwoju i Bezpieczeństwa Miasta Rady Miasta Płocka na 2025 rok przyjętym Uchwałą Nr 167/VIII/2024 Rady Miasta Płocka z dnia 19 grudnia 2024 roku, niniejszym przekazuję materiał na posiedzenie Komisji w dniu 24 czerwca 2025 r. w zakresie tematu „Ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego niechronionych uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i innych pojazdów - UTO) w istniejącej infrastrukturze drogowej (wizja lokalna w terenie po drogach rowerowych) oraz analiza przygotowanych rozwiązań projektowych”.

Z poważaniem

ZASTĘPCA PREZYDENTA
Miasta Płocka
Artur Zieliński

Otrzymują:

1. Adresat,
2. WSU-IV a/a.

URZĄD MIASTA PŁOCKA
Wydział Obsługi Rady Miasta
09-400 Płock, pl. Stary Rynek 1
2025-06-17

1) Wyniki Raportu BRD (Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego) z ostatnich 5 lat w obszarze infrastruktury rowerowej (Ile tych audytów, raportów zostało przeprowadzonych i wyniki?).

Wyniki w zakresie BRD w skali ogólnopolskiej są przedmiotami prac audytorów i grup zaangażowanych w działania na rzecz poprawy warunków bezpiecznego podróżowania. Jednym z dokumentów przygotowanych w tym zakresie jest opracowanie „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym” opracowane przez Obserwatorium Polityki Miejskiej i Instytut Transportu Drogowego w 2023 roku.¹ Kluczowe wnioski z tego dokumentu w odniesieniu do przedstawianego tematu to:

1. W zakresie danych statystycznych ofiar wypadków z lat 2019- 2021 wynika, że:
 - 52% wszystkich ofiar wypadków drogowych w miastach stanowili piesi i rowerzyści;
 - blisko 50% ofiar śmiertelnych i 30% ciężko rannych pieszych i rowerzystów w miastach to osoby starsze – w wieku 65 lat i więcej;
 - 60% potrażeń pieszych w miastach miało miejsce na przejściach dla pieszych.
2. Zmniejszenie prędkości pojazdów jest jednym z kluczowych kroków, jakie mogą podjąć miasta, aby uczynić ulice bezpieczniejszymi. Prawdopodobieństwo odniesienia śmiertelnych obrażeń w przypadku potrącenia pieszego przy prędkości 30 km/h jest około pięć razy mniejsze niż przy prędkości 50 km/h. Dlatego szczególnie w obszarach miejskich należy promować i stosować różne środki uspokajania ruchu: legislacyjne, infrastrukturalne i organizacyjne. Ważne, by podejmowane działania były dobrze zaplanowane i odpowiadały zagrożeniom występującym na danym obszarze oraz potrzebom lokalnej społeczności.
3. Wszelkie działania legislacyjne czy techniczne powinny być wzmocnione działaniami edukacyjnymi realizowanymi przez miasta, do których należy zaliczyć działania systemowe związane z edukacją uczestników ruchu na różnych etapach ich życia, kampanie społeczne o zasięgu lokalnym, jak również stały dialog ze społecznościami lokalnymi.
4. Miasta powinny wspomóc szkoły w realizacji wychowania komunikacyjnego, przygotowując i realizując zajęcia o tematyce zgodnej z zakresem swoich kompetencji, a dotyczącej konkretnych problemów w miastach, jak na przykład droga do szkoły, bezpieczeństwo wokół szkoły, polityka BRD miasta i planowane nowe rozwiązania w tym zakresie.

Warto również wskazać dokumenty realizacyjne Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030², w którym wskazano: „*Jednocześnie pomimo licznych dotychczasowych działań naprawczych zjawisko jazdy z nadmierną prędkością oraz wysoki poziom wypadkowości wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego poruszających się pojazdami jednośladowymi (motocykliści, motorowerzyści, rowerzyści) determinują ogólny wysoki stopień zagrożenia utratą życia i zdrowia obywateli w ruchu drogowym w Polsce.*”

Okolo 47% wszystkich ofiar wypadków drogowych w Polsce stanowią „niechronieni” uczestnicy ruchu drogowego. Na tę grupę należy zwrócić szczególną uwagę, ponieważ w przeciwieństwie do poruszających się samochodami, osoby te nie są osłonięte karoserią samochodu, nie mogą liczyć na działanie poduszek powietrznych ani pasów bezpieczeństwa³.

W 2024 roku rowerzyści uczestniczyli w 3 765 wypadkach drogowych, w których zginęło 169 rowerzystów, a rany odniosły 3 434 osoby (3 416 kierujących rowerami i ich 18 pasażerów). W porównaniu do roku ubiegłego, zwiększyła się liczba wypadków z udziałem rowerzystów o 169 (+4,7%). Większość wypadków z udziałem rowerzystów miała miejsce na obszarze zabudowanym - 3314. Poza obszarem zabudowanym wypadki cechowały się wysoką ofiarożłonnością, w 451 wypadkach zginęło 87 osób, tj. w co piątym wypadku była ofiara śmiertelna.

1 <https://obserwatorium.miasta.pl/wp-content/uploads/2023/05/Bezpieczenstwo-w-ruchu-drogowym.pdf>

2 <https://www.krbrd.gov.pl/programy-brd/program-realizacyjny-2024-2025/>

3 <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> – „Wypadki drogowe w 2024 roku”

Do większości wypadków, w których poszkodowani zostali rowerzyści przyczynili się też inni użytkownicy dróg, szczególnie kierujący samochodami osobowymi. W znacznej mierze wypadki te powstały z powodu nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu, nieprawidłowego przejeżdżania przejazdu dla rowerzystów.

Tabela: Główne przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących innymi pojazdami, w których poszkodowany został rowerzysta.

Przyczyna	Wypadki	Zabici	Ranni
Nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu	950	14	939
Nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerzystów	566	6	561
Nieprawidłowe wyprzedzanie	254	22	235
Niezachowanie bezpiecznej odległości	93	15	78
Nieprawidłowe skręcanie	79	3	74
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	52	15	37
Nieprawidłowe cofanie	49	0	49
Nieprawidłowe wymijanie	46	1	38
Inne przyczyny	32	0	32
Nieprawidłowe omijanie	16	0	16
Niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej	12	0	12
Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	11	0	10

W 2024 roku rowerzyści przyczynili się do powstania 1 364 wypadków, w których zginęło 86 osób, a 1 344 osoby doznały obrażeń ciała. W porównaniu z 2023 rokiem jest to więcej: wypadków o 51 (+3,9%), osób zabitych o 11 (+14,7%) i osób rannych o 62 (+4,8%).

Najczęstszymi przyczynami wypadków powodowanych przez rowerzystów było:

- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu - 417 wypadków,
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu - 244 wypadki,
- nieprawidłowe wymijanie - 126 wypadków,
- nieprawidłowe skręcanie - 120 wypadków.

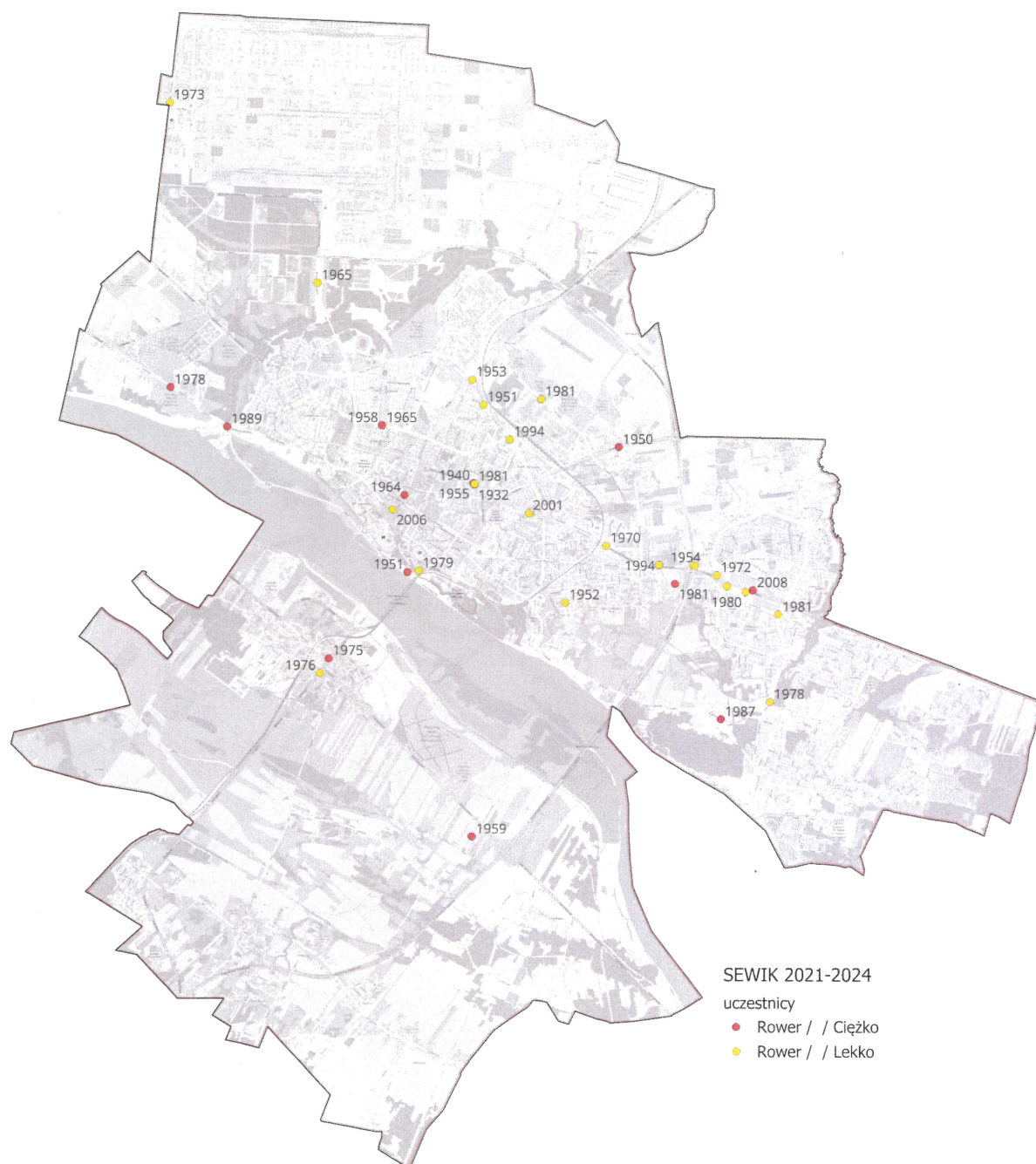
Z analizy wieku sprawców - rowerzystów wynika, że duże zagrożenie powodują osoby starsze. Rowerzyści powyżej 60 roku życia, byli sprawcami 338 wypadków (24,8% ogółu wypadków spowodowanych przez rowerzystów), zginęło w nich 50 osób (58,1%), a 303 zostały ranne (22,5%). Drugą grupą są osoby w wieku 40-59 lat. Z ich winy doszło do 311 wypadków (22,8%), zginęły 23 osoby (26,7%), a 303 zostały ranne (22,5%).

Dane na temat zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów posiada Komenda Wojewódzka Policji w Radomiu. W Raporcie Strategiczno-Diagnostycznym opracowanego na potrzeby Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (MOF) Płocka wskazano informacje na temat zdarzeń drogowych na przejściach dla pieszych i przejazdach/drogach rowerowych, które miały miejsce w latach 2019-2021 (III kw) na przejściach dla pieszych było 111 zdarzeń i na przejazdach/drogach rowerowych - 80 zdarzeń

W Raporcie wskazane zostały również (zobrazowane) obszary występowania zdarzeń z udziałem rowerzystów w tych latach:



W latach 2021-2024.08 z udziałem rowerzystów wystąpiły również zdarzenia drogowe, w których ucierpieli rowerzyści. Mapa analityczna poniżej wskazuje na rok urodzenia rowerzysty, który został poszkodowany w wyniku zdarzenia drogowego:



Miasto Płock było objęte również kontrolą Najwyższej Izby Kontroli w 2022 roku, w ramach badania „Utrzymanie i rozwój miejskich sieci infrastruktury rowerowej”.⁴ Kontrolerzy ocenili pozytywnie Miasto Płock w zakresie rozwijania sieci dróg rowerowych i przyjętych kierunków rozwoju. W swojej opinii wskazali m.in. na konieczność monitorowania działań związanych z rozwojem infrastruktury rowerowej, w tym zakresie miasto opracowało taki monitoring. NIK wskazała pozytywne stany mające wpływ na ocenę kontrolowanego zakresu, w tym m.in., że Prezydent miasta przyjął Program zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka do 2033 r. w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym oraz wskazano, że podejmowano działania mające na celu rozwój sieci infrastruktury rowerowej.

Kontrolerzy NIK wskazali również na występowanie drobnych nieprawidłowości dotyczące przyjmowania rozwiązań nieodpowiadających wymaganiom technicznym lub standardom.

⁴ LWR.430.003.2022, Nr ewid. 131/2022/P/22/087/LWR

Dla rowerzystów szczególnie niebezpieczne i zniechęcające do dróg rowerowych jest występowanie progów i uskoków. Bardzo dużym problemem na drogach rowerowych są połączenia drogi rowerowej i jezdni. Niedbałe wykonanie połączenia lub stosowanie nielicowanych krawężników lub odwodnień na przejazdach to najczęściej występujące utrudnienia w Płocku. W drogach rowerowych występują również pokrywy włazów studzienek kanalizacyjnych lub studni teletechnicznych, które z czasem odkształcają się od nawierzchni dróg rowerowych i pojawiają się na nich bariery w postaci uskoków.

Wskazano również nieprawidłowości polegającą na tym, iż przy zjazdach do posesji nie zaprojektowano i w efekcie nie dostosowano niwelety zjazdu do niwelety dróg rowerowych.

15 maja 2025 r., około godziny 9 na skrzyżowaniu ul. Łukasiewicza i Tysiąclecia w centrum Płocka gdzie doszło do potrącenia rowerzystki. Ze wstępnych ustaleń policji wynika, że 55-letnia kierująca oplem, wykonując manewr skrętu w prawo nie ustąpiła pierwszeństwa 68-letniej rowerzystce, która przejeżdżała przez przejazd dla rowerów. W wyniku zderzenia, rowerzystka doznała obrażeń wymagających hospitalizacji i została przetransportowana do szpitala. Zdjęcie i źródło poniżej.⁵



Do podobnego w skutkach zdarzenia doszło na Rondzie Grabskich 25 kwietnia 2025 r., około godziny 14:30 tym razem z udziałem UTO. Zderzyły się auto osobowe i hulajnoga. Ze wstępnych ustaleń policji wynika, że 58-letni kierujący volkswagenem, zjeżdżając z ronda, nie ustąpił pierwszeństwa 15-latkowi na hulajnodze, który poruszał się po przejeździe dla rowerów. W wyniku poniesionych obrażeń nastolatek trafił do szpitala. Kierujący był trzeźwy.

Natomiast 20 maja około godziny 18:30 na ul. Mostowej doszło do zdarzenia drogowego z udziałem rowerzystów. 48-letni rowerzysta zderzył się z 46-letnią rowerzystką. Policjanci wstępnie ustalili, że do zdarzenia doszło podczas wymijania. Rowerzyści poruszali się w przeciwnych kierunkach po drodze dla rowerów – relacjonuje KMP w Płocku. W wyniku poniesionych obrażeń kobieta trafiła do szpitala. Obydwoje kierujący byli trzeźwi.

2) Działania edukacyjne z zakresu ruchu drogowego w różnych grupach wiekowych (ze szczególnym uwzględnieniem klas 4 które zdają egzamin na karta rowerowa ale także działania wobec młodzieży i dorosłych).

⁵ https://petronews.pl/pl/473_bezpieczenstwo/398271_potracenie-rowerzystki-w-plocku-przejazd-calkowicie-zablokowany.html

3) Spis infrastruktury rowerowej przeznaczonej na cele edukacyjne

- Miasteczko Ruchu Drogowego na terenie MP nr 21 przy ul. Mikołaja Reja 4 w ramach Budżetu
- Miasteczko Rowerowe przy Parku Północnym przy Szkole Podstawowej Nr 23 ul. Łączniczek 14. Planowane do likwidacji na wniosek dyrektora Szkoły Podstawowej nr 23, wniosek o utworzenie dużego parkingu dla samochodów.
- Miasteczko Rowerowe na Międzytorzu przy ZS nr 1 przy ul. Piaska

4) Stan infrastruktury rowerowej ze szczególnym uwzględnieniem malej architektury i miejsc parkingowych dla rowerów (stan obecny i planowane remonty, planowana lokalizacja nowych stojaków, wiat rowerowych).

W SUMP dla MOF Płocka zawarte są cele i działania, których realizacja zapewni osiągnięcie zakładanej w dokumencie wizji: "Miejski Obszar Funkcjonalny Płocka to obszar bezpieczny i dostępny komunikacyjnie, wspierający aktywne podróże i efektywne rozwiązania dla transportu zbiorowego". W najbliższym czasie planowana jest m.in.:

1. Budowa spójnej sieci dróg rowerowych, a w ramach tego celu następujące zadania:
 - a) Budowa kładki rowerowej połączonej z istniejącym mostem Legionów Józefa Piłsudskiego przez Wisłę w Płocku wraz z dojazdami
 - b) Budowa drogi rowerowej R-32 wzdłuż Trasy Popiełuszki od ul. Wyszogrodzkiej wraz z budową przejazdu przez ul. Grabówka na most Solidarności
 - c) Przebudowa drogi w zakresie budowy drogi rowerowej R-1 wzdłuż ul. Dobrzyńskiej i al. Floriana Kobylińskiego w Płocku
2. Budowa pozostałych dróg rowerowych, a w ramach tego celu następujące zadania:
 - a) Budowa drogi rowerowej w ciągu ul. Bielska (odcinki) droga R-20
 - b) Przebudowa drogi w zakresie budowy drogi rowerowej w ulicy R-42 Czwartaków,
 - c) Przebudowa dróg w zakresie budowy dróg rowerowych i wyznaczenie szlaków rowerowych R60a i R65a w ulicach Kolejowa- Stocznowiec-Wąska-Dobrzykowska-Krakówka-Spokojna
 - d) Przebudowa/Budowa dróg w zakresie budowy dróg rowerowych R-30 w ulicy Południowej-Stoneczna (do Górnej) – Miła (istniejąca) - Widok do Norbertańskiej
 - e) Przebudowa drogi w zakresie budowy fragmentów drogi rowerowej R-17 w ulicy Grabówka
 - f) Przebudowa ul. Góry, drogi powiatowej nr 5206W, w zakresie budowy drogi pieszo-rowerowej
 - g) Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 564 (DW564) od km 0+583 do km 0+735 wraz z rozbudową mostu na rzece Brzeźnicy w km 0+673 DW564 w Płocku (ul. Szpitalna) droga rowerowa nr R-13b
 - h) Pozostałe odcinki dróg rowerowych

3. Budowa przejazdów rowerowych w problematycznych miejscach

Przy przejściach dla pieszych zostaną wydzielone i odpowiednio oznakowane znakami pionowymi i poziomymi przejazdy dla rowerzystów, w miejscach newralgicznych obniżone zostaną krawężniki. Zostaną zaplanowane prawidłowe włączenia dróg rowerowych do ruchu ogólnego, na skrzyżowaniach zostaną zaplanowane rozwiązania przyjazne rowerzystom np. śluzy rowerowe. Lokalizacja zostanie wyznaczona na podstawie przeglądu wykonanego przez zespół problemowy UMP.

4. Utworzenie miejsc parkowania dla rowerów

W planach jest zakup: wiat rowerowych, ramek dla rowerów, samoobsługowych stacji napraw rowerów oraz wyznaczenie parkingów, na których będą umieszczone ramki dla rowerów. Miejsca powinny być objęte ochroną. W szczególności działanie w zakresie umożliwienia prawidłowego parkowania rowerów powinno dotyczyć uzupełnienia infrastruktury przyszkolnej i budowy miejsc do parkowania rowerów w sposób dogodny dla uczniów.

5. Bezpieczne przestrzenie dla pieszych w newralgicznych miejscach



6. Poszerzanie chodników i dróg rowerowych w miejscach problematycznych - w tym zakresie m.in. analizowana będzie szerokość chodników w ul. Wyszogrodzka od przystanku autobusowego - Armii Krajowej (w kierunku Podolszyc) do skrzyżowania z al. Jana Pawła II-go. Każdy taki element wymaga również uwzględnienia szerokości pasa drogowego.

7. Dostosowanie powiązań ulicy Tumskiej i pl. Narutowicza dla ruchu pieszych i rowerzystów

W mieście nie ma zinventaryzowanej w dedykowanej bazie infrastruktury dotyczącej parkowania rowerów. Jednak takie miejsca powstają coraz częściej jako dedykowane rozwiązania, a także jako element inwestycji realizowanych przez miasto np. stojaki rowerowe na ul. Ostatniej, Rembielińskiego, a także:



przy stadionie im. Kazimierza Górskiego

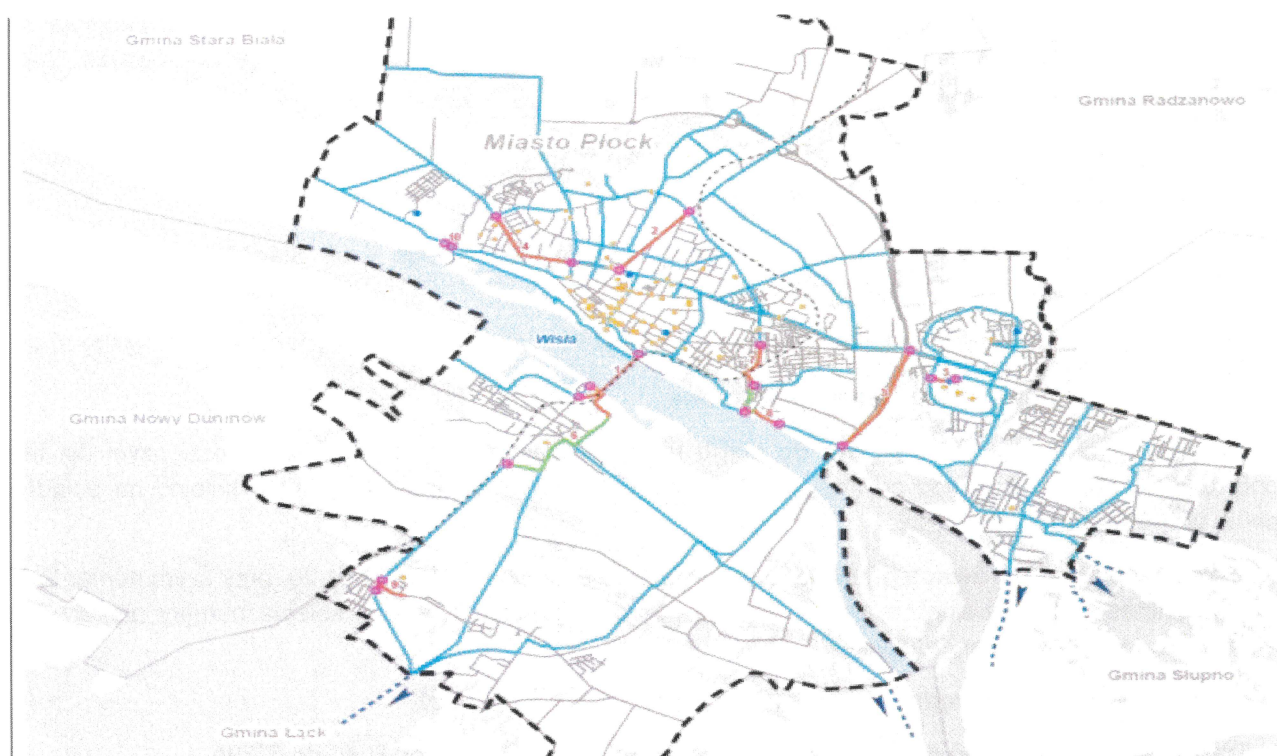
ul. Kościuszki

4a) Inwestycje w infrastrukturę rowerową przewidziane do zrealizowania w oparciu o pozyskane dofinansowanie z Unii Europejskiej.

Urząd Miasta Płocka 30 kwietnia 2025 r. ogłosił pozyskanie 66 mln zł z "Funduszy Europejskich na rozwój mobilności miejskiej na Mazowszu". W ramach projektu mają zostać zrealizowane inwestycje o łącznej wartości 78,8 mln zł, m. in:

- kładka rowerowa połączona z istniejącym mostem Legionów Józefa Piłsudskiego przez Wisłę w Płocku wraz z dojazdami – trasa R-21. Zakres obejmuje zaprojektowanie, a następnie wykonanie przedsięwzięcia polegającego na wybudowaniu 995 m ciągu pieszo – rowerowego;

- droga rowerowa w ciągu ul. Bielskiej na odcinku od Al. Jachowicza do ul. Narodowych Sił Zbrojnych – trasa R-20. W ramach przedsięwzięcia zostanie wybudowane 1 398 m drogi dla rowerów oraz 1 300 m drogi dla pieszych;
- droga R-32 wzdłuż Trasy Popiełuszki od ul. Wyszogrodzkiej wraz z budową przejazdu przez ul. Grabówka na Most Solidarności. W ramach przedsięwzięcia zostanie wybudowane 1 550 m ciągu pieszo – rowerowego oraz 67 m drogi dla pieszych;
- trasa rowerowa R-1 wzdłuż ul. Dobrzyńskiej i Al. Floriana Kobylińskiego na odcinku od ul. Łukasiewicza do ul. Gałczyńskiego w Płocku. W ramach przedsięwzięcia zostanie wybudowanych 1 300 m drogi dla rowerów oraz 1 600 m drogi dla pieszych;
- droga rowerowa w ul. Czwartaków na odcinku od supermarketu OBI do al. Jana Pawła II. W ramach przedsięwzięcia powstanie 200 m drogi dla rowerów, 153 m ciągu pieszo – rowerowego oraz 74 m chodnika dla pieszych;
- drogi rowerowe R60a i R65a w ulicach Kolejowa – Wąska – Dobrzykowska – Krakówka. W ramach przedsięwzięcia powstanie 100 m drogi dla rowerów i 500 m ciągu pieszo – rowerowego. Ponadto w celu zachowania ciągłości trasy rowerowej na 375 m powstanie ciąg pieszo-jezdny, a na 1 525 m ruch rowerowy będzie odbywał się po istniejącej jezdni z odpowiednim oznakowaniem;
- droga rowerowa R-30 w ulicy Południowej – Słonecznej (do Górnej) – Miłej – Widok do Norbertańskiej. W ramach przedsięwzięcia zostanie wybudowanych 720 m drogi dla rowerów i 283 m ciągu pieszo – rowerowego oraz 250 m drogi dla pieszych. Ponadto w celu zachowania ciągłości trasy rowerowej na 125 m powstanie ciąg pieszo-jezdny, a na 172 m ruch rowerowy będzie odbywał się po istniejącej jezdni z odpowiednim oznakowaniem;
- droga rowerowa R-17 w ulicy Grabówka. W ramach przedsięwzięcia powstanie 400 m ciągu pieszo – rowerowego;
- przebudowa ul. Góry, drogi powiatowej nr 5206W i ul. Kutnowskiej DK62, w zakresie budowy drogi rowerowej (projekt Rowerem przez Góry). W ramach przedsięwzięcia powstanie 150 m drogi dla rowerów, 300 m ciągu pieszo – rowerowego oraz 427 m drogi dla pieszych;
- rozbudowa mostu na rzece Brzeźnicy (w ciągu ul. Szpitalnej) i droga rowerowa nr R-13b. W ramach przedsięwzięcia powstanie 80 m drogi dla rowerów oraz 124 m drogi dla pieszych.
- Dodatkowo w ramach projektu zaplanowano wykonanie miejsc postojowych dla rowerów wraz z dostawą i montażem 971 stojaków na rowery, w tym na ponad 680 stojaków zadaszonych.



Źródło: materiały własne UMP

5) Harmonogram utrzymania zieleni w obrębie skrajni (50 cm w bok i 2,5 m góry od drogi rowerowej) :

W zakresie utrzymania dróg rowerowych pewną informacją są zgłoszenia uciążliwości wskazywane przez mieszkańców na platformie <https://localspot.pl/map>

6) Obecny i planowany stan MOR (miejsc obsługi rowerzystów).

Miejsca Obsługi Rowerzystów, MOR-y, powinny być wyposażone w elementy infrastruktury w postaci wiat chroniących przed deszczem, stojaków rowerowych, koszy na śmieci. W zasadzie w Płocku takim miejscem jest Nabrzeże Górnickiego, na którym mamy zlokalizowaną wiatę, toaletę i punkty gastronomiczne.

MOR-y mają za podstawowe zadanie dać odpoczynek na trasie przejazdu dla rowerzystów. Lokalizowane są w szczególności na trasach gdzie nie ma punktów usługowych i rekreacyjnych, które mogą służyć jako miejsce zatrzymania i regeneracji. Dedykowane rozwiązanie jest zarówno dla rowerzystów rekreacyjnych jednodniowych, jak i dla rowerzystów, którzy spędzają czas podróżując na dłuższych dystansach.

Miasto Płock jest wybierane też jako punkt docelowy lub noclegu na trasach przejazdu, a tacy rowerzyści nie korzystają z MOR-ów w miejscu docelowym.

7) Obecny i planowany system oznaczeń dróg rowerowych w celu oznaczenia kierunku podróży.

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. Trwają prace również na szczeblu centralnym i regionalnym, aby oznakować główne trasy turystyczne, które są w sieci EuroVelo lub stanowią ponadregionalne połączenia rowerowe.

Miasto Płock w ramach dokumentu „Programu zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka do 2033 roku w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym” wprowadziło oznakowanie tras rowerowych w Płocku zgodnie z przyjętą koncepcją w której przyjęto zasady numeracji tras rowerowych:

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 jezdni).
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.

W dzisiejszych czasach systematyka w zakresie dróg rowerowych przyjmuje znaczenie przede wszystkim w zakresie współdzielenia informacji i wskazania typu komunikacji rowerowej, która może być prowadzona na szerokim obszarze. W tym miejscu warto wskazać, że rowerzyści, turyści korzystają w głównej mierze z cyfrowych aplikacji, które wskazują całą trasę przebiegu ich wycieczki i prowadzą przez wiele gmin wyszukując automatycznie najlepsze trasy w formie nawigacji. Oznakowanie tras fizyczne w terenie jest w mniejszym stopniu wykorzystywane.

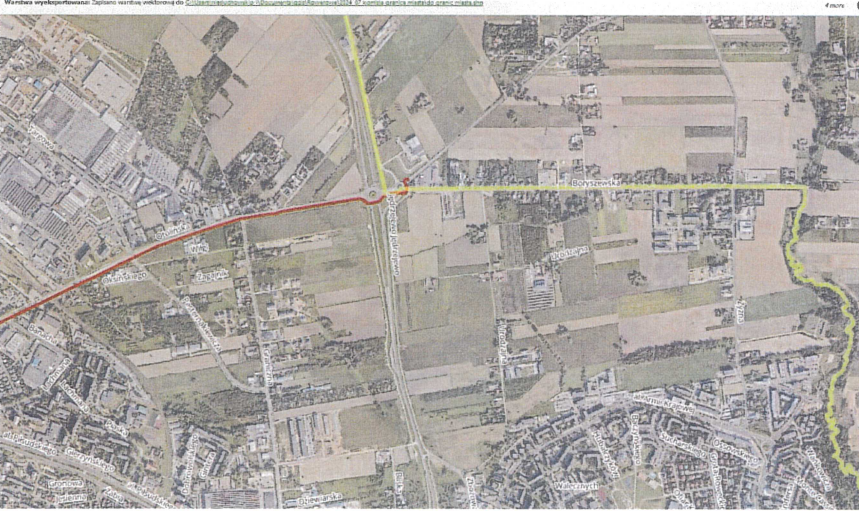
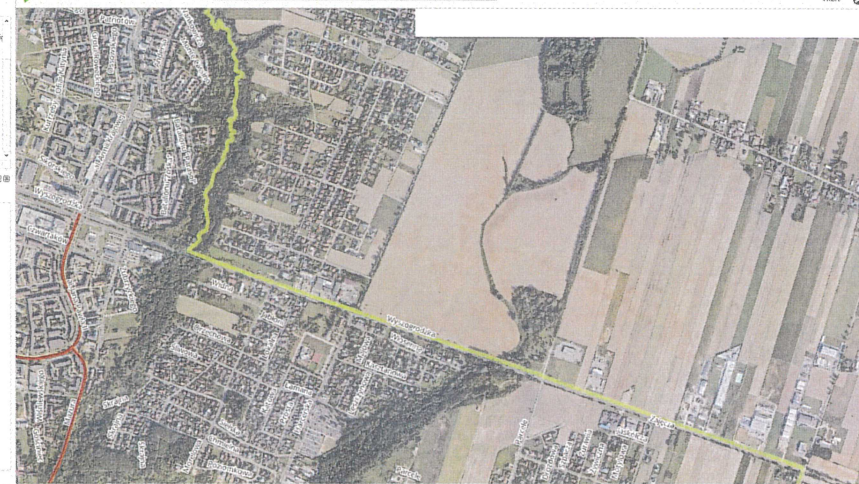
8) Połączenie dróg rowerowych na granicy miasta z drogami rowerowymi w ościennych miejscowościach.

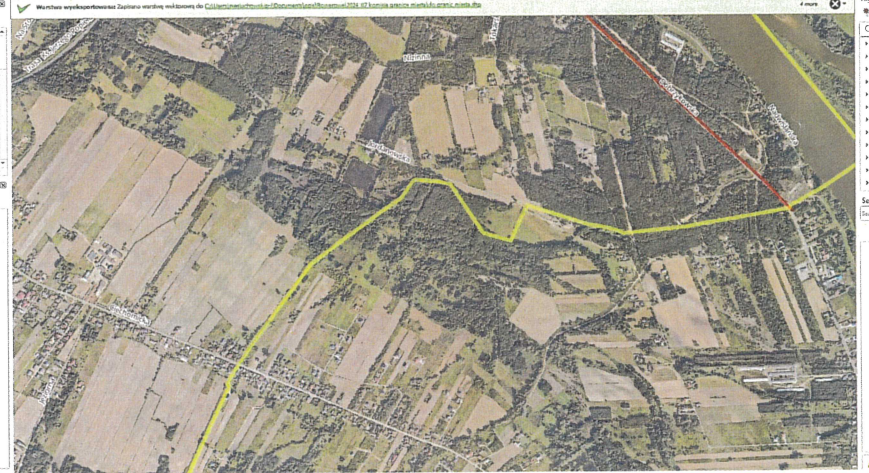
Drogi rowerowe mają służyć spójności podróżowania z miejsca startu do miejsca docelowego. Dla podróżujących rowerami nie mają znaczenia granice administracyjne ani kto zarządza daną drogą, rozwiązania drogowe powinny umożliwiać w sposób włączający ruch rowerowy do każdego ruchu ogólnego, tam gdzie nie ma kontynuacji przejazdu dedykowaną infrastrukturą dla rowerzystów. W Programie budowy dróg rowerowych Miasta Płocka wskazano: „Chociaż punkty styczności 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.” Miasto Płock planowało i realizowało drogi rowerowe w swoim zakresie zarządzania. Kontynuacja dróg rowerowych w gminach sąsiednich sukcesywnie była podejmowana przez zarządców dróg poza Płockiem, jednak nie wszędzie nastąpiła już kontynuacja prowadzenia drogi rowerowej.

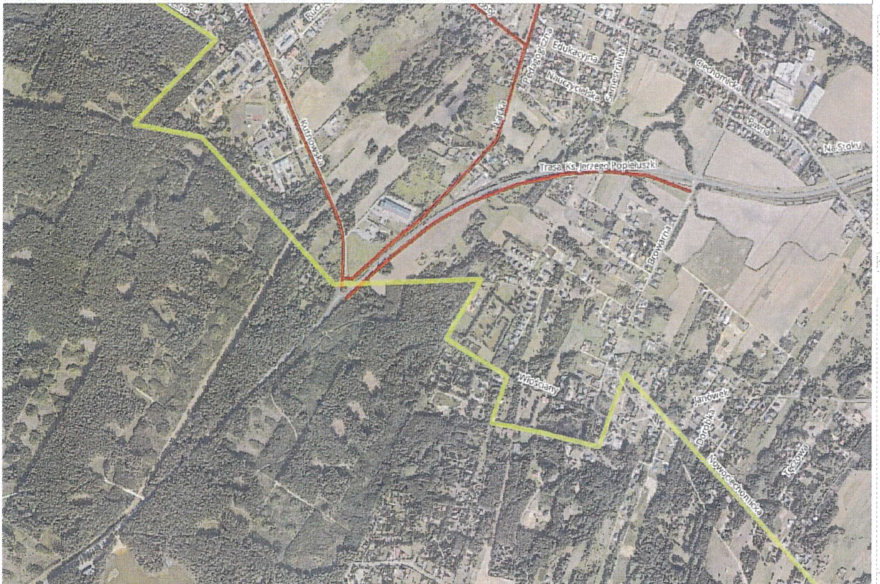
Połączenie ścieżkami rowerowymi Płocka z gminami ościennymi to jeden z celów zawartych w SUMP dla MOF Płocka. Obszar, który objęty jest planem to miasto rdzeń obszaru - Płock i 7 gmin należących do powiatu płockiego tj. Gmina Stara Biała, Gmina Bielsk, Gmina Radzanowo, Gmina Słupno, Miasto i Gmina Gąbin, Gmina Łąck i Gmina Nowy Duninów. Ze względu na silne powiązania transportowe Płocka z 7 sąsiadującymi z miastem gminami niezwykle ważne jest stworzenie spójnej sieci dróg rowerowych w całym obszarze MOF Płocka. W dokumencie zostało zawarte zadanie pn. Budowa kładki rowerowej przez

rzekę Wisłę na pod Mostem im. Legionów Józefa Piłsudskiego w Płocku, która umożliwi połączenie rowerowe między centrum miasta a jego lewobrzeżną częścią oraz Miastem i Gminą Gąbin oraz Gminą Łąck. Inną korzyścią z powstania kładki rowerowej będzie możliwość rozbudowy systemu roweru miejskiego na osiedlach Radziwie, Ciechomice i Góry. Kolejnym przykładem rozwoju dróg rowerowych pomiędzy gminami z MOF Płocka jest planowana inwestycja pn. Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Wyszogrodzkiej do granic Płocka, która połączy Płock z Gminą Słupno.

Nazwa Gminy	Połączenie DR z Płocka	Zobrazowanie
Stara Biała	ul. Szpitalna - DR w Płocku, za granicą administracyjną brak DR ul. Dobrzyńska - DR w Płocku za granicą administracyjną brak DR ul. Zglenickiego - brak DR w Płocku i za granicą administracyjną W trakcie projektowania jest ulica Zglenickiego wraz z drogą rowerową.	

Stara Biała	ul. Bielska brak DR w Płocku i za granicą administracyjną Miasto Płock posiada dokumentację projektową wraz z pozwoleniem na budowę drogi rowerowej	
Radzanowo	ul. Otolińska - DR w Płocku, za granicą administracyjną brak DR ul. Żyzna – brak DR w Płocku ja i za granicą administracyjną	
Słupno	ul. Wyszogrodzka – brak DR w Płocku na terenie Osiedla Imielnica jak i za granicą administracyjną W trakcie projektowania jest ulica Wyszogrodzka wraz z drogą rowerową i ciągiem pieszo-rowerowym.	

Słupno	ul. Raczkowizna DR w Płocku i gm. Słupno ul. Pocztowa DR w Płocku i gm. Słupno	 Wzrostek wykopartowal: Zaplanowano warianty relacji do Ciepłotłoczki i Słupna. Warianty relacji do Słupna i Ciepłotłoczki.
Gąbin	ul. Dobrzykowska DR w Płocku i gm. Gąbin ul. Ciechomicka – brak DR w Płocku i gm. Gąbin	 Wzrostek wykopartowal: Zaplanowano warianty relacji do Ciepłotłoczki i Słupna. Warianty relacji do Słupna i Ciepłotłoczki.

Łąck	ul. Kutnowska, ul. Łącka, Tras Popieluski istniejące DR prowadzą do gminy Łąck na terenie której znajduje się DR wzdłuż drogi krajowej nr 60.	
Nowy Duninó w	ul. Popłacińska - DR w Płocku, za granicą administracyjną brak DR	

9) System znaków poziomych i pionowych na drogach rowerowych.

Drogi rowerowe w większości prowadzone są w pasach drogowych, które mają wprowadzone oznakowanie zgodnie z przepisami i w oparciu o stałą organizację ruchu. Część dróg rowerowych i pieszo-rowerowych prowadzona jest również poza pasami drogowymi. W tym zakresie stosuje się przede wszystkim podstawowe oznakowanie pionowe. W niektórych punktach miasta brakuje oznakowania pionowego nawet przy nowo zrealizowanych przedsięwzięciach np. ciąg pieszo-rowerowy prowadzący od ronda Stanleja Podzielińskiego do ulicy Padlewskiego, na którym nadal brakuje znaku C13/16, podobnie przy strzelnicy na Norbertańskiej jak i wjazdu do Parku na Górkach.

Problematycznymi miejscami dla uczestników ruchu drogowego bywają miejsca połączeń i krzyżowania się ruchu pojazdów samochodowych i dróg rowerowych. Szczególnie newralgicznymi miejscami są przejazdy rowerowe. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym w jasny sposób określa jak ma zachować się kierujący samochodem zbliżając się do przejazdu rowerowego:

Art. 27. ust. 1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu dla rowerów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa kierującemu rowerem, (...) znajdującym się na przejeździe.

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w swoich publikacjach⁶ wskazuje:

Kierowco „**Zawsze ustąp pierwszeństwa** pieszemu znajdującemu się na przejściu dla pieszych albo wchodzącemu na to przejście, jak również **kierującemu rowerem**, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego oraz osobie poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, znajdującym się **na przejeździe dla rowerzystów**.”

W Płocku występują jeszcze miejsca organizacji ruchu, która wprowadzała znaki B-20 przed przejazdami rowerowymi, co dezorientuje uczestników ruchu drogowego. Taka sytuacja była opisywana przez media lokalne⁷ przy stosowaniu znaku STOP na przejeździe przez ulicę Tysiąclecia. Użytkownicy dróg powinni mieć jak najprostsze rozwiązania, intuicyjne, a także z zastosowaniem rozwiązań, które będą sprzyjały dzieciom czy osobom starszym i były dostosowane do ich percepcji.

Rada Miasta Płocka przyjęła SUMP, w którym wskazano wiele rozwiązań, które kierunkują miasto na nowoczesne, bezpieczne i przyjazne dla ludzi. Wskazano w nim wśród działań strategicznych „*Jak wprowadzić prawdziwy priorytet dla pieszych/rowerzystów na przejściach / punktach styku z transportem zmotoryzowanym?*”. Tak sformułowane zagadnienie dotyczy zmian w istniejącej infrastrukturze, organizacji ulic i szybkości podejmowania działań. SUMP został przyjęty już rok temu.

ZASTĘPCA PREZYDENTA
Miasta Płocka
Artur Zieliński

⁶ np. <https://www.krbrd.gov.pl/wp-content/uploads/2024/03/Przepis-na.-bezpieczenstwo-w-ruchu-drogowym.pdf>

⁷ https://petronews.pl/pl/473_bezpieczenstwo/389184_rowerzysty-i-kierowca-na-stop-cham-kto-mial-tutaj-racje-film-.html

