



ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA PŁOCKA DS. ROZWOJU I INWESTYCJI

Płock, dnia 18-06-2026 r.

Znak: WSU-IV.0630.12.1.2026.MO

Pan
Michał Sosnowski
Przewodniczący Komisji Inwestycji,
Rozwoju i Bezpieczeństwa Miasta

Wasz znak: WOR.0011.5.30.2026.DB

Stanowmy Panie Przewodniczący,

W odpowiedzi na pismo dotyczące opracowania 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”, na zaplanowane na dzień 23 czerwca 2026 r. posiedzenie Komisji Inwestycji, Rozwoju i Bezpieczeństwa Miasta Rady Miasta Płocka, w załączeniu przekazuję przedmiotowy materiał.

z poważaniem,

ZASTĘPCA PREZYDENTA

Miasta Płocka

Artur Zieliński
Artur Zieliński

Załączniki:

1. Opracowanie: „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”.

Otrzymują:

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

URZĄD MIASTA PŁOCKA
Wydział Obsługi Rady Miasta

WPLYNĘŁO

2026-06-18

Podpis

[Signature]

Urząd Miasta Płocka
Stary Rynek 1, 09-400 PŁOCK

tel.: 24 304 55 55, faks: 24 307 14 02, artur.zielinski@plock.eu, www.plock.eu

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 45% 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 2025 roku rowerzyści uczestniczyli w 3 425 wypadkach drogowych, w których zginęło 155 rowerzystów, a rany odniosły 3 075 osoby (3 066 kierujących rowerami i ich 9 pasażerów). W porównaniu do roku ubiegłego, o 340 zmniejszyła się liczba wypadków z udziałem rowerzystów (-9,0%). Większość wypadków z udziałem rowerzystów miała miejsce na obszarze zabudowanym - 2966. Poza obszarem zabudowanym wypadki cechowały się wysoką ofiarochołnością, w 429 wypadkach zginęły 82 osoby, 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 2025 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	896	15	871
Nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerzystów	552	9	543
Nieprawidłowe wyprzedzanie	243	36	210
Niezachowanie bezpiecznej odległości	68	8	58
Nieprawidłowe skręcanie	66	-	66
Nieprawidłowe wymijanie	56	3	53
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	42	9	34
Nieprawidłowe cofanie	31	1	31
Inne przyczyny	27	-	27
Niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej	19	-	19
Nieprawidłowe omijanie	17	-	17
Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	10	1	9

W 2025 roku rowerzyści przyczynili się do powstania 1 188 wypadków, w których zginęło 67 osób, a 1 165 osób doznało obrażeń ciała. W porównaniu z 2024 rokiem jest to mniej: wypadków o 176 (-12,9%), osób zabitych o 19 (-22,1%) i osób rannych o 179 (-13,3%).

Najczęstszymi przyczynami wypadków powodowanych przez rowerzystów było:

- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu - 332 wypadki,
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu - 223 wypadki,
- nieprawidłowe skręcanie - 126 wypadków,
- nieprawidłowe wymijanie - 100 wypadków.

Rowerzyści powyżej 60 roku życia, byli sprawcami 278 wypadków (23,4% ogółu wypadków spowodowanych przez rowerzystów), zginęło w nich 36 osób (53,7%), a 250 zostało rannych (21,5%). Drugą grupą były osoby w wieku 40-59 lat. Z ich winy doszło do 275 wypadków (23,1%), zginęło 16 osób (23,9%), a 270 zostało rannych (23,2%).

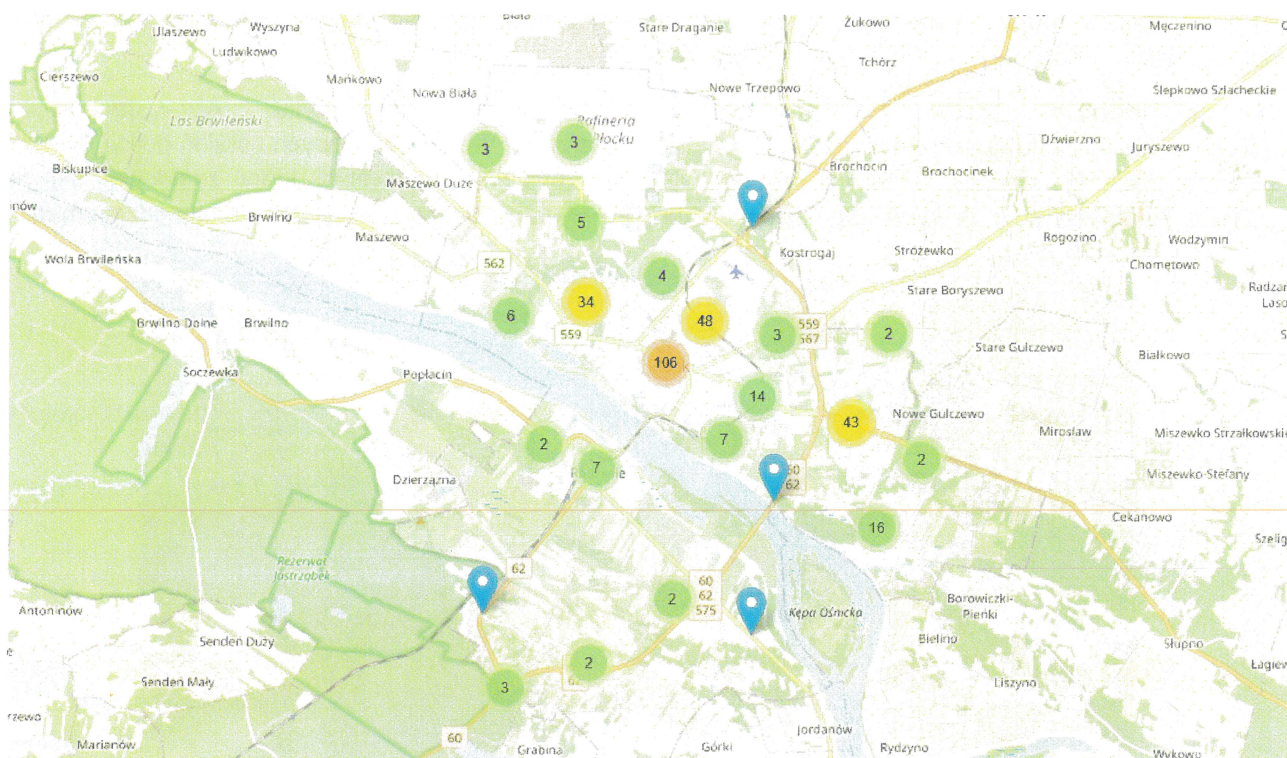
Dane na temat zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów na terenie Płocka są dostępne za pośrednictwem strony internetowej sewik.pl, niekomercyjnego serwisu umożliwiającego przeszukiwanie i generowanie raportów na podstawie policyjnego Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWIK).

Za jego pomocą wygenerowano raport dotyczący zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów na terenie Miasta za lata 2020-2025.

W wymienionym okresie odnotowano 316 tego rodzaju zdarzeń.

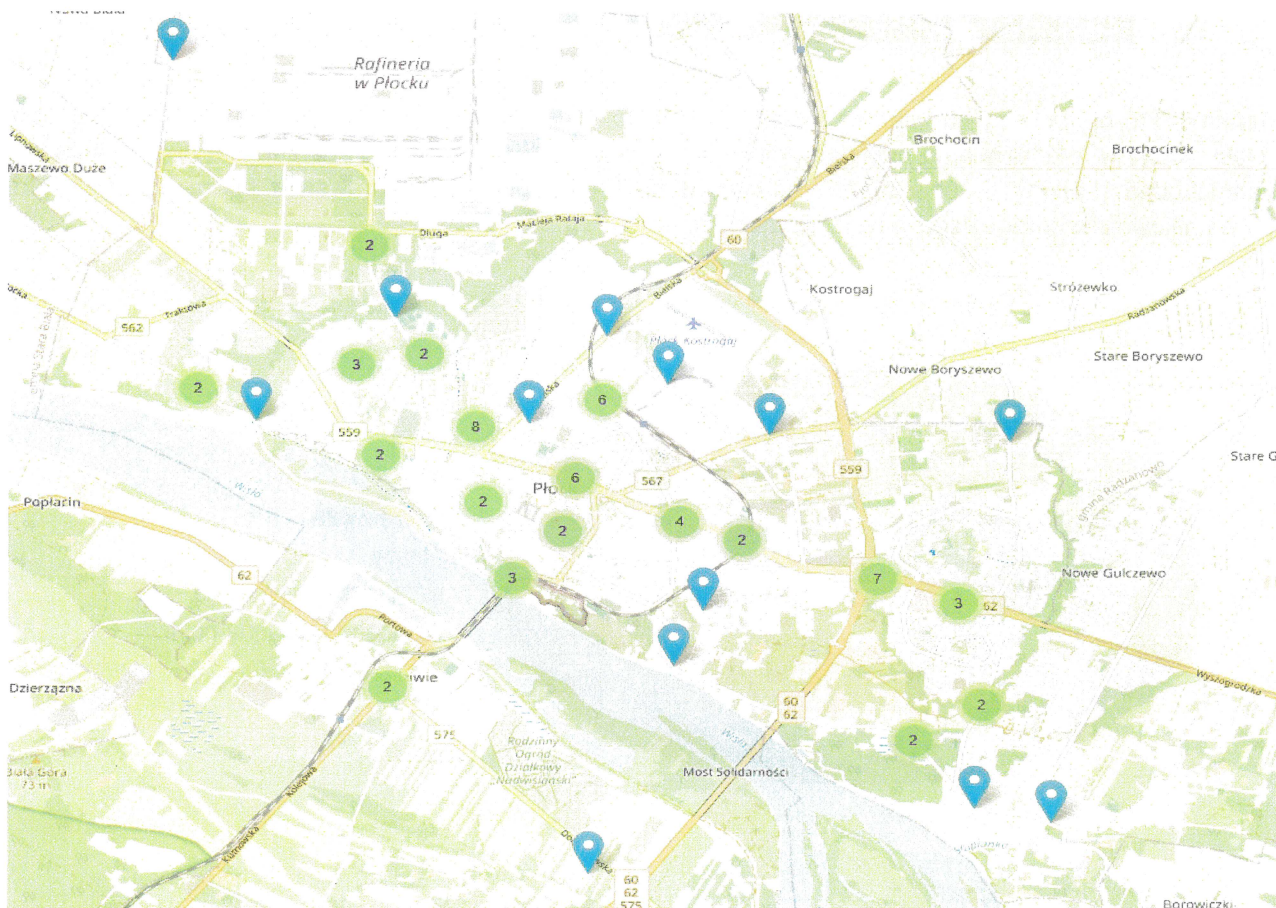
Rok	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Ilość zdarzeń	58	47	52	43	70	46

Miejsca zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów na terenie miasta Płocka w latach 2020-2025.



Źródło: sewik.pl

Miejsca wypadków z udziałem rowerzystów na terenie Płocka w latach 2020-2025.



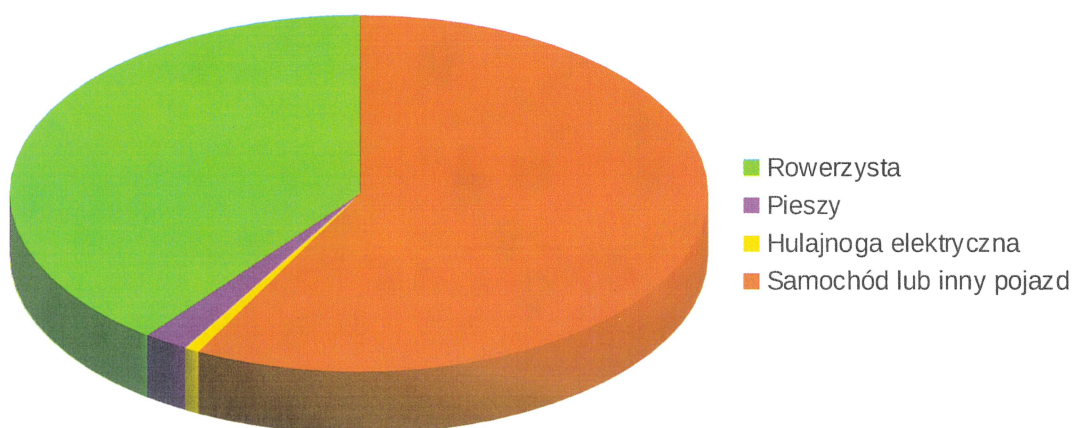
Źródło: sewik.pl

Spośród 316 zarejestrowanych przez Policję zdarzeń (w latach 2020-2025) 73 z nich zostały sklasyfikowane jako wypadek w wyniku, którego kierujący jednośladem doznał obrażeń ciała. W 44 z nich rowerzyści odnieśli lekkie obrażenia a w 32 doznali obrażeń ciężkich.

11 października 2024 r. o godz. 09:40 na skrzyżowaniu Al. Jachowicza z ul. Obr. Westerplatte doszło do wypadku z udziałem rowerzysty. Według wstępnych ustaleń policji, 79-letni kierujący fordem skręcając w lewo, nie ustąpił pierwszeństwa rowerzyście, który znajdował się na przejeździe dla rowerów. W wyniku poniesionych obrażeń 74-letni rowerzysta trafił do szpitala gdzie zmarł.⁴



Spośród 316 odnotowanych zdarzeń (w latach 2020-2025) w 116 przypadkach jego sprawstwo przypisano rowerzyście, w 2 kierującemu hulajnogą elektryczną, w 6 pieszemu a w 169 zdarzeniach osobie kierującej samochodem lub innym pojazdem. Poniższy wykres obrazuje skalę sprawstwa poszczególnych grup uczestników ruchu drogowego w tych zdarzeniach.



4 <https://warszawa.tvp.pl/82834429/plock-wypadek-z-udzialem-rowerzysty>

Serwis dysponuje również danymi z lat 2020-2025, dotyczącymi wieku ofiar zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów z podziałem na stopień odniesionych przez nie obrażeń.

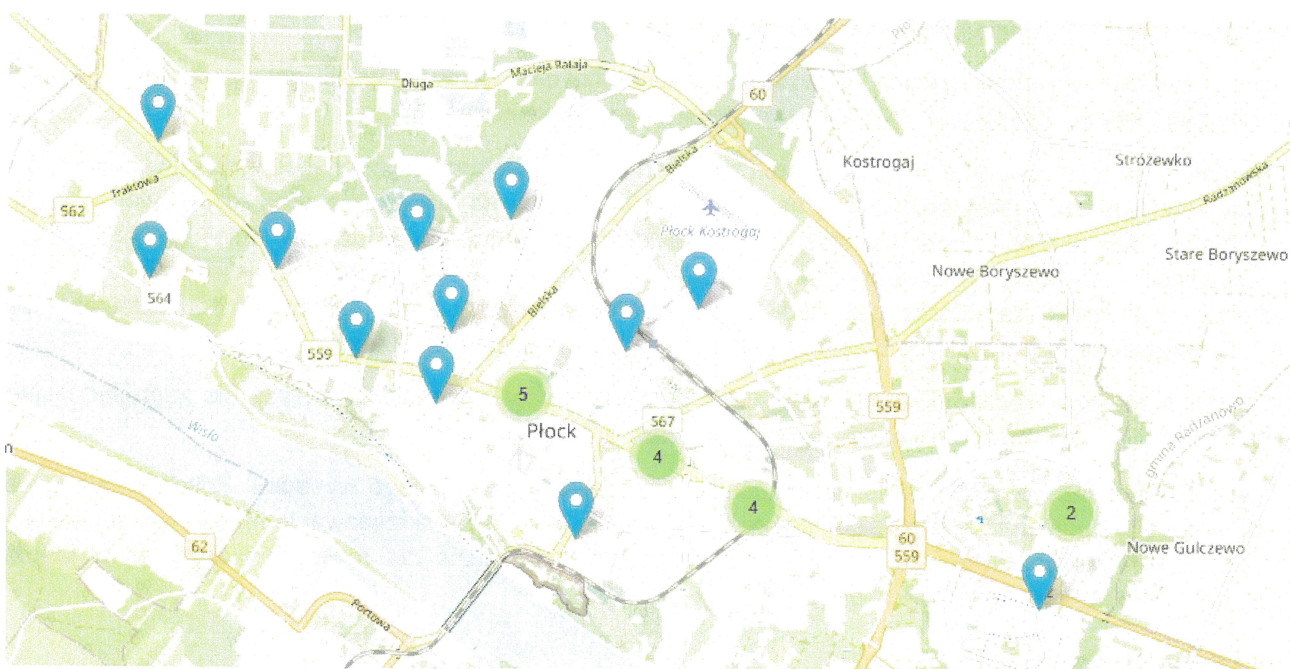
Wiek Ofiary	Lekko Ranni	Ciężko Ranni	Ofiary Śmiertelne	Razem
0 – 9 lat	1	-	-	1
10 – 19 lat	2	2	-	4
20 – 29 lat	5	2	-	7
30 – 39 lat	-	2	-	2
40 – 49 lat	11	10	-	21
50 – 59 lat	11	4	-	15
60 – 69 lat	7	5	-	12
70 – 79 lat	6	6	1	13
80 – 89 lat	1	1	-	2
Razem:	44	32	1	77

Głównymi przyczynami zdarzeń z winy ich sprawców było w:

- 189 przypadkach nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu,
- 26 przypadkach nieprawidłowego przejeżdżania przejazdu dla rowerzystów,
- 13 przypadkach nieprawidłowego wymijania.

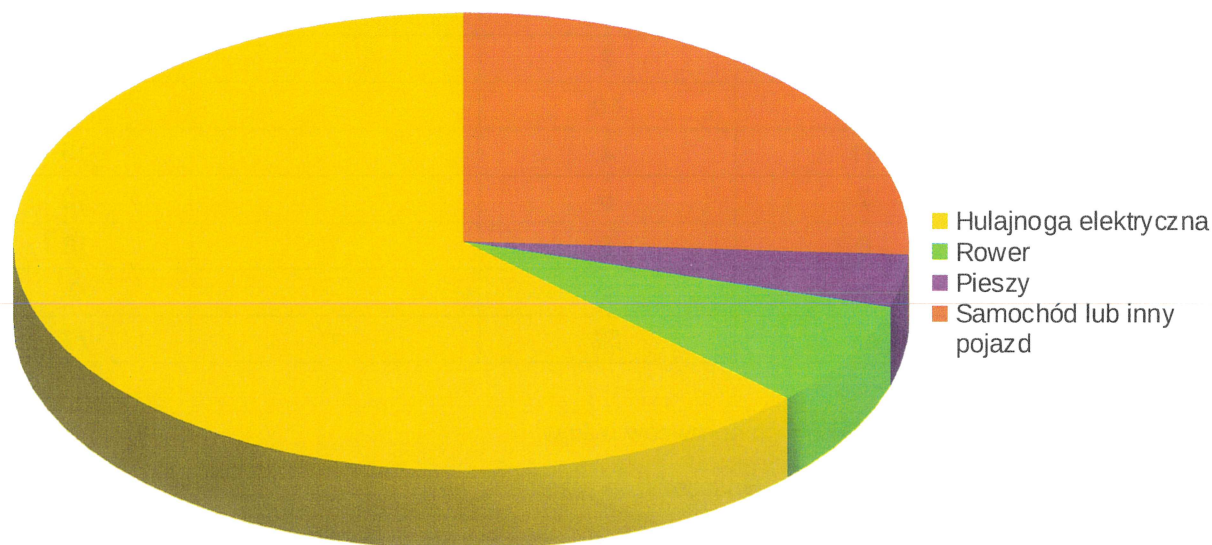
Od 2022 r. baza SEWiK oddzielnie gromadzi dane dotyczące zdarzeń drogowych z udziałem hulajnóg elektrycznych. W latach 2022 – 2025 Policja zarejestrowała 30 zdarzeń tego rodzaju na obszarze Miasta Płocka. Trzy z nich zostały sklasyfikowane jako wypadki. W trzech zdarzeniach obok hulajnogi elektrycznej brał udział rower. W dwóch przypadkach stwierdzono winę rowerzysty, w jednym winę kierującego hulajnogą elektryczną.

Miejsca na terenie Płocka, w których doszło do zdarzeń drogowych z udziałem hulajnóg elektrycznych w latach 2022-2025.



Źródło: sewik.pl

Spośród 30 odnotowanych zdarzeń w 17 przypadkach jego sprawstwo przypisano kierującemu hulajnogą elektryczną, w 2 rowerzyście, w 1 pieszemu a w 7 zdarzeniach osobie kierującej samochodem lub innym pojazdem. Poniższy wykres obrazuje skalę sprawstwa poszczególnych grup uczestników ruchu drogowego w tych zdarzeniach.



Miasto Płock było objęte również kontrolą Najwyższej Izby Kontroli w 2022 roku, w ramach badania „Utrzymanie i rozwój miejskich sieci infrastruktury rowerowej”.⁵ 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.

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.

1 lipca 2025 r. tuż po godz. 20.00 w al. Jachowicza doszło do poważnego wypadku. Policjanci wstępnie ustalili, że 50-letni kierujący Mitsubishi, najprawdopodobniej wjechał na skrzyżowanie na czerwonym świetle i potrafił 19-letniego rowerzystę, który znajdował się na przejeździe dla rowerów. Nastolatek w stanie zagrażającym jego życiu trafił do szpitala.⁶

⁵ LWR.430.003.2022, Nr ewid. 131/2022/P/22/087/LWR

⁶ <https://tp.com.pl/arttykul/wypadek-w-al-jachowicza-n1718964>



Źródło: <https://tp.com.pl/arttykul/wypadek-w-al-jachowicza-n1718964>

28 kwietnia w Płocku na skrzyżowaniu Al. Jachowicza i ul. Sportowej, wg policji osoba poruszająca się na hulajnodze elektrycznej nie dostosowała prędkości do warunków panujących na drodze i uderzyła w pojazd osobowy. Sprawca został pouczoney. 7 kwietnia w Płocku przy ul. Otokińskiej doszło do zderzenia osoby poruszającej się na hulajnodze elektrycznej z pojazdem. Do analogicznej sytuacji doszło 30 maja na ul. Czwartaków. 23 czerwca na skrzyżowaniu ul. Dobrzyńskiej i Gałczyńskiego kierujący hulajnogą elektryczną zderzył się z pojazdem.⁷

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

Edukacja z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) w Płocku realizowana jest systemowo, z podziałem na konkretne grupy wiekowe. Główną rolę w tym procesie odgrywają Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego (WORD) w Płocku, Komenda Miejska Policji, Straż Miejska w Płocku oraz lokalne placówki oświatowe.

Dzieci z klas 4 – Egzamin na kartę rowerową

Klasa 4 to kluczowy moment w edukacji komunikacyjnej. Uczniowie, którzy ukończyli 10. rok życia, mogą przystąpić do egzaminu na swoje pierwsze „małe prawo jazdy”, uprawniające do samodzielnego poruszania się rowerem i hulajnogą elektryczną po drogach publicznych.

Przygotowanie teoretyczne i praktyczne realizowane jest w ramach przedmiotu technika. Szkoły podstawowe w Płocku (np. Szkoła Podstawowa nr 22) realizują program obejmujący znajomość znaków drogowych, pierwszeństwa na skrzyżowaniach oraz zasad udzielania pierwszej pomocy.

Pracownicy WORD Płock oraz policjanci z Wydziału Ruchu Drogowego regularnie odwiedzają płockie szkoły podstawowe. Przywożą ze sobą mobilne miasteczka ruchu drogowego oraz tory przeszkód. Dzięki temu czwartoklasiści mogą w bezpiecznych warunkach ćwiczyć manewry (np. slalom, ósemka, zatrzymanie w wyznaczonym miejscu), które są elementem części praktycznej egzaminu.

⁷ <https://tp.com.pl/arttykul/plock-kto-zrobi-porzadek-n1720962>

WORD Płock organizuje dedykowane szkolenia dla nauczycieli prowadzących zajęcia z wychowania komunikacyjnego. Standaryzują one wymagania egzaminacyjne i podnoszą jakość nauczania przepisów.

Kampanie z odblaskami: Podczas przygotowań uczniowie uczestniczą w akcjach takich jak „Jesteś widoczny, jesteś bezpieczny”, otrzymując elementy odblaskowe podnoszące ich bezpieczeństwo na drodze.

Dzieci młodsze (Przedszkola i Klasy 1-3)

Działania profilaktyczne w tej grupie skupiają się na nauce podstawowych nawyków pieszego i pasażera.

Bezpieczna droga do szkoły: Co roku na początku września Straż Miejska w Płocku prowadzi akcję prewencyjną w rejonach szkół podstawowych. Mundurowi pomagają dzieciom przechodzić przez jezdnię i uczą prawidłowych zachowań przy pasach.

Młodzież (Szkoły ponadpodstawowe i młodzi kierowcy)

Wobec młodzieży działania edukacyjne zmieniają charakter z „rowerowych” na ukierunkowane na przyszłych lub świeżo upieczonych kierowców samochodów i motocykli.

WORD Płock realizuje programy szkoleń profilaktycznych dla młodych kierowców w wieku 18-24 lata (we współpracy m.in. z Torem Modlin). Spotkania te uświadamiają młodzieży zagrożenia wynikające z nadmiernej prędkości, brawury oraz jazdy pod wpływem substancji odurzających.

Dorośli i Seniorzy

Edukacja dorosłych w Płocku dzieli się na działania korygujące błędy kierowców oraz programy wspierające starszych uczestników ruchu.

Dla kierowców z Płocka, którzy naruszyli przepisy ruchu drogowego, WORD przy ul. Otolińskiej 25 organizuje 8-godzinne warsztaty psychologiczno-edukacyjne. Pozwalają one na odpisanie 6 najstarszych punktów karnych i skupiają się na analizie przyczyn wypadków.

Osobne zajęcia prowadzone są dla osób, które prowadziły pojazd pod wpływem alkoholu lub środków działających podobnie do alkoholu.

Program „Bezpieczny senior za kierownicą” - Inicjatywa realizowana na mocy porozumienia z Samorządem Województwa Mazowieckiego. W ramach szkoleń teoretycznych kierowcy zaktualizują swoją wiedzę o przepisach ruchu drogowego, doksztalczą się na temat działania niektórych leków na koncentrację i refleks, dowiedzą się, co należy zrobić, a czego bezwzględnie unikać w sytuacjach ekstremalnych występujących na drodze. Na szkoleniach praktycznych kierowcy w warunkach kontrolowanych sprawdzają swój refleks na nagłe sytuacje na drodze.⁸

Spis infrastruktury rowerowej przeznaczonej na cele edukacyjne

- Miasteczko Ruchu Drogowego na terenie MP nr 21 przy ul. Mikołaja Reja 4 – zmodernizowane w ramach X edycji Budżetu Obywatelskiego Płocka;
- Miasteczko Rowerowe przy Parku Północnym obok Szkoły Podstawowej Nr 23 przy ul. Łączniczek 14. Planowane do likwidacji na wniosek dyrektora Szkoły Podstawowej nr 23 - wniosek o utworzenie dużego parkingu dla samochodów;
- Miasteczko Rowerowe na osiedlu Międzytorze przy ZS nr 1 na ul. Faustyna Piaska 5;
- Mobilne Miasteczko Ruchu Drogowego, będące w zasobach Szkoły Podstawowej nr 5, ul. Cicha 12A.

8 <https://wordplock.pl/bezpieczny-senior-za-kierownica/>

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 – *podpisano umowę z wykonawcą. Kontrakt opiewa na 30,6 mln zł;*
 - b) Budowa drogi rowerowej R-32 wzdłuż Trasy Popiełuszki od ul. Wyszogrodzkiej wraz z budową przejazdu przez ul. Grabówka na most Solidarności – *wyłoniono wykonawcę;*
 - c) Przebudowa drogi w zakresie budowy drogi rowerowej R-1 wzdłuż ul. Dobrzyńskiej i al. Floriana Kobylińskiego w Płocku – *wyłoniono wykonawcę.*
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, - *wyłoniono wykonawcę;*
 - c) Przebudowa dróg w zakresie budowy dróg rowerowych i wyznaczenie szlaków rowerowych R60a i R65a w ulicach Kolejowa- Stocznowiec-Wąska-Dobrzykowska-Krakówka-Spokojna – *wyłoniono wykonawcę;*
 - d) Przebudowa/Budowa dróg w zakresie budowy dróg rowerowych R-30 w ulicy Południowej-Słoneczna (do Górnej) – Miła (istniejąca) - Widok do Norbertańskiej – *wyłoniono wykonawcę;*
 - e) Przebudowa drogi w zakresie budowy fragmentów drogi rowerowej R-17 w ulicy Grabówka – *wyłoniono wykonawcę;*
 - f) Przebudowa ul. Góry, drogi powiatowej nr 5206W, w zakresie budowy drogi pieszo-rowerowej – *ogłoszono postępowanie na wyłonienie wykonawcy. Pierwszy etap inwestycji zrealizowano w 2025 r.*
 - 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 – *w trakcie realizacji;*
 - 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.

W ramach pozyskanego dofinansowania unijnego zaplanowano wykonanie, do końca 2027 r., miejsc postojowych dla rowerów wraz z dostawą i montażem 971 stojaków na rowery, w tym na ponad 680 stojaków zadaszonych.

Również do końca 2027 r. ma zostać sfinalizowany projekt „Budowa i przebudowa infrastruktury transportu publicznego na terenie miasta Płocka” polegający m.in. na montażu stojaków rowerowych w obrębie 10 przystanków – łącznie 26 stojaków rowerowych, dających 52 miejsca parkingowe oraz usytuowaniu stacji napraw rowerów w obrębie 8 przystanków.

5. Bezpieczne przestrzenie dla pieszych w newralgicznych miejscach



al. Jachowicza (okolice Szkoły Podstawowej nr 14)

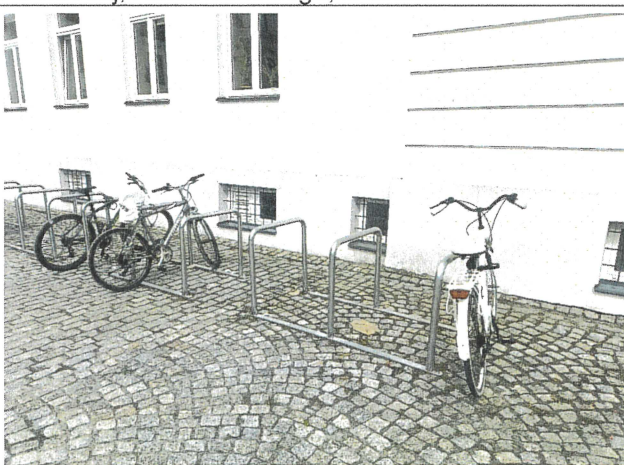
6. Poszerzanie chodników i dróg rowerowych w miejscach problematycznych - w tym zakresie m.in. analizowana będzie szerokość chodników w ul. Wyszogrodzka od przystanku autobusowego - Armii Krajowej (w kierunku Podolszyc) do skrzyżowania z al. Jana Pawła II-go. Każdy taki element wymaga również uwzględnienia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

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

W mieście nie ma zinwentaryzowanej 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:



ul. Henryka Sienkiewicza 38



Stary Rynek (Ratusz)

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 Brzeznicy (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.

Zamieszczona poniżej mapka pokazuje lokalizację ww. inwestycji na planie miasta Płocka.



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>

Przeprowadzony w 2025 r. przegląd drogowej infrastruktury rowerowej z wykorzystaniem kamery ukazał problemy w zakresie utrzymania prawidłowej skrajni dróg rowerowych.



ul. Wiadukt



ul. Drętkiewicza

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 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.

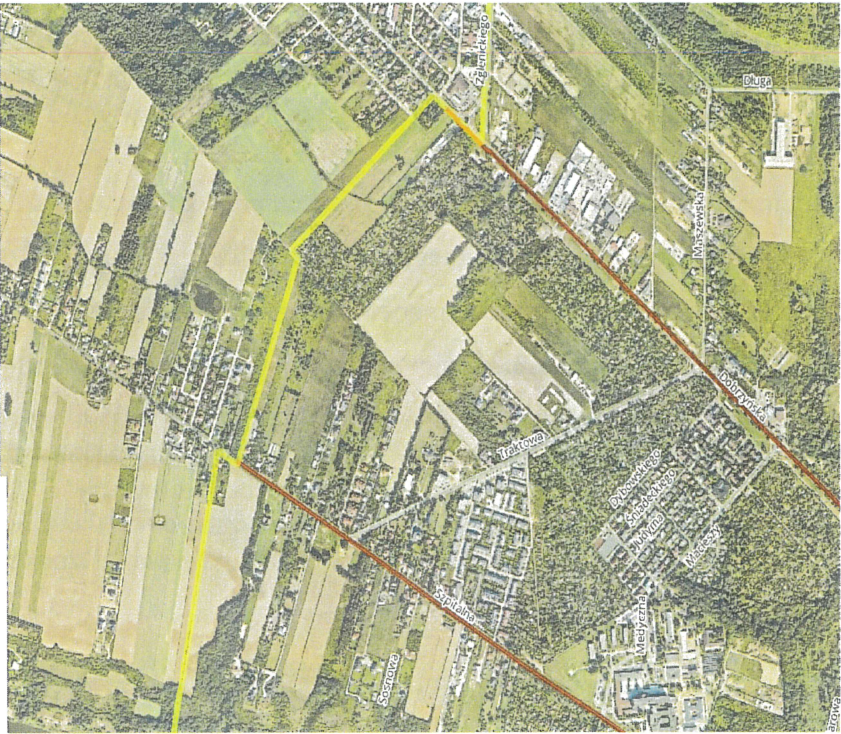
W dzisiejszych czasach systematyka w zakresie dróg rowerowych przyjmuje znaczenie przede wszystkim w zakresie współdzielenia informacji i wskazania typu komunikacji rowerowej, która może być prowadzona na szerokim obszarze. W tym miejscu warto wskazać, że rowerzyści, turyści korzystają w głównej mierze 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.

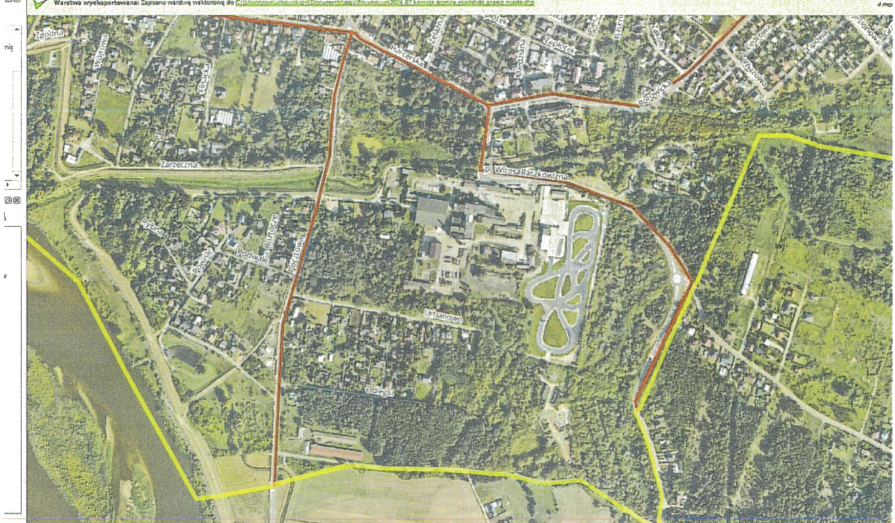
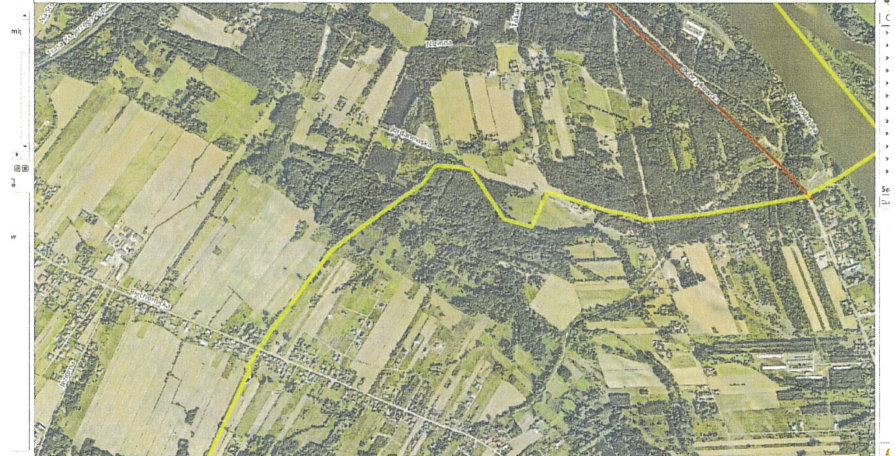
Drogi rowerowe mają służyć spójności podróżowania z miejsca startu do miejsca docelowego. Dla podróżujących rowerami nie mają znaczenia granice administracyjne ani to kto zarządza daną drogą, rozwiązania drogowe powinny umożliwiać w bezpieczny sposób włączenie ruchu rowerowego do każdego ruchu ogólnego, tam gdzie nie ma kontynuacji przejazdu dedykowaną infrastrukturą dla rowerzystów. W Programie budowy dróg rowerowych Miasta Płocka wskazano: „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.” 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.

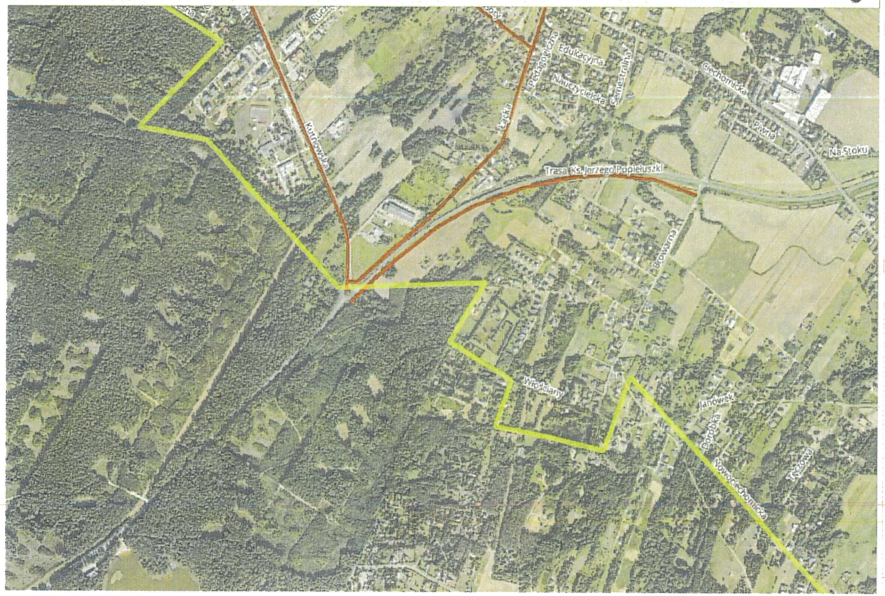
Połączenie ścieżkami rowerowymi Płocka z gminami ościennymi to jeden z celów zawartych w SUMP dla MOF Płocka. Obszar, który objęty jest planem to miasto rdzeń obszaru - Płock i 7 gmin należących do powiatu płockiego tj. Gmina Stara Biała, Gmina Bielsk, Gmina Radzanowo, Gmina Słupno, Miasto i Gmina Gąbin, 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 pod Mostem Legionów Józefa Piłsudskiego w Płocku, która umożliwi połączenie rowerowe między centrum miasta a jego lewobrzeżną częścią oraz Miastem i Gminą Gąbin oraz Gminą Łąck (14 kwietnia 2026 r. podpisano umowę z wykonawcą tej inwestycji, firmą STRABAG z Pruszkowa). Kolejną korzyścią z powstania kładki rowerowej będzie możliwość rozbudowy systemu roweru miejskiego na osiedlach Radziwie, Ciechomice i Góry. Innym 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 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 oraz 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	
Gąbin	ul. Dobrzykowska DR w Płocku i gm.Gąbin ul. Ciechomicka – brak DR w Płocku i gm. Gąbin W trakcie projektowania jest ulica Cichomicka wraz z drogą rowerową i ciągiem pieszo- rowerowym.	

Łąck	ul. Kutnowska, ul. Łącka, Trasa Popieluszki istniejące DR prowadzą do gminy Łąck na terenie której znajduje się DR wzdłuż drogi krajowej nr 60 (planowana DR wzdłuż Trasy Popieluszki połączy os. Podolszyce z ul. Grabówka)	
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 publikacjach⁹ 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 tym kontekście zwłaszcza, niebezpieczne są skrzyżowania wyposażone w sygnalizację świetlną, zaopatrzone w sygnalizator kierunkowy S-2. Zgodnie z przepisami, zielonej strzałki nie powinno się stosować, jeśli jej obecność wprowadza konflikt z prostopadłym ruchem rowerowym, jednak w praktyce takie miejsca wciąż w mieście funkcjonują.¹⁰ Są to m.in. skrzyżowania ulic: Bielska-Tysiąclecia, Chopina-Otolińska, Bielska-Chopina, Przemysłowa-NSZ, Gałczyńskiego-Łukasiewicza, Tysiąclecia-Łukasiewicza-Miodowa, Tysiąclecia-Rembieleńskiego, Wyszogrodzka-Al. Armii Krajowej, Wyszogrodzka-Al. Jana Pawła II.

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 lokalne¹¹ 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 w sierpniu 2023 roku.**

10) Hulajnogi operatora prywatnego w przestrzeni miejskiej - efektywność w egzekwowaniu utrzymania porządku parkowania.

Od 4 kwietnia 2026 r. firma Dott oferuje wynajem 150 hulajnóg elektrycznych na terenie Płocka. Operatorzy prywatni nie są zobligowani do uzyskania zezwoleń od Miasta, by uruchomić wypożyczalnię hulajnóg elektrycznych. Gmina-Miasto Płock nie ma podpisanych żadnych porozumień z operatorami hulajnóg elektrycznych, które określają warunki wzajemnej współpracy. Zasady korzystania z hulajnóg elektrycznych reguluje ustawa: Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 roku (Dz.U.2024 poz. 1251 t.j.), w szczególności znajdują się tam zapisy dotyczące sposobów parkowania hulajnóg, zasad poruszania się hulajnogami w ruchu publicznym czy opłat nakładanych na właścicieli hulajnóg.

Zgodnie z informacją uzyskaną od przedstawicieli Straży Miejskiej, do płockich municypalnych w okresie od 2024 r. do chwili obecnej nie wpłynęły żadne interwencje dotyczące tamowania ruchu pieszych przez pozostawianie pojazdów na drodze. Zauważono, że na terenie Miasta Płocka nie obowiązują przepisy prawa miejscowego, regulujące kwestie korzystania z dróg przez operatorów (właścicieli, dyspozytorów) pojazdów takich jak hulajnogi elektryczne lub użytkowników tych pojazdów.

Z kolei z Miejskiego Zarządu Dróg w Płocku wpłynęła informacja, iż w latach 2024-2026 na terenie miasta Płocka, nie były naliczane opłaty za zajęcie pasa drogowego z uwagi na brak podstawy prawnej zgodnie z ustawą o drogach publicznych. Podkreślono, że obecny stan prawny nie daje możliwości nakazania prywatnym firmom podpisywania porozumień lub umów z zarządcami dróg, a możliwość prowadzenia takiej działalności nie jest uzależniona od wniesienia opłaty.

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

10 Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 września 2019 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Załącznik nr 3. - Szczegółowe Warunki Techniczne dla Sygnałów Drogowych i Warunki Ich Umieszczania na Drogach (Dz.U. 2019 poz. 2311 ze zm.)

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

W tym miejscu warto podkreślić, że operatorzy oraz użytkownicy hulajnóg elektrycznych na terenie miasta Płocka podlegają zapisom Uchwały nr 346/XIX/2025 Rady Miasta Płocka z dnia 27 listopada 2025 r. w sprawie ustalenia na 2026 rok wysokości opłat za usunięcie pojazdu z drogi na terenie miasta Płocka i przechowywanie go na parkingu strzeżonym oraz wysokości kosztów powstałych w wyniku wydania dyspozycji usunięcia pojazdu, a następnie odstąpienia od jego usunięcia według, których opłata za usunięcie hulajnogi elektrycznej wynosi 179,00 zł. Dodatkowo opłata za przechowywanie usuniętego pojazdu za każdą rozpoczętą dobę to koszt 35,00 zł. Natomiast koszty powstałe w wyniku wydania dyspozycji usunięcia pojazdu, a następnie odstąpienia od jego usunięcia, do których pokrycia zobowiązany jest właściciel pojazdu lub osoba dysponująca pojazdem (użytkownik) w dniu wydania dyspozycji jego usunięcia wynoszą 90,00 zł.

Wg. informacji pozyskanych z ratuszowego Wydziału Transportu Publicznego i Inżynierii Ruchu Drogowego, zarówno w bieżącym roku jak również w latach poprzednich nie odnotowano przypadku nałożenia wspomnianych wyżej opłat.

Brak zgłoszeń w tym temacie oznacza, że sytuacje z nieprawidłowym użytkowaniem czy parkowaniem hulajnóg elektrycznych nie są zasadniczym problemem w przestrzeni ulic Płocka, a świadomość w zakresie właściwego korzystania z tych urządzeń rośnie.

11) Obowiązkowe kaski ochronne dla dzieci do 16 roku życia.

Od 3 czerwca 2026 r. kierujący rowerem, rowerem elektrycznym, hulajnogą elektryczną oraz urządzeniem transportu osobistego, którzy nie ukończyli 16 lat, mają obowiązek używania kasków ochronnych. Obowiązek używania kasków ochronnych dotyczy także dziecka do 7 lat przewożonego na rowerze, rowerze z napędem, wózkiem rowerowym albo w przyczepce rowerowej. Przepisy te obowiązują niezależnie od tego, czy młoda osoba korzysta z własnego, czy wypożyczonego pojazdu.

ZASTĘPCA PREZYDENTA
Miasta Płocka
Artur Zieliński

