

"Płockie rozwiązania komunikacyjne ułatwiające ruch rowerowy i pieszy"

Wartość inwestycji: ~30 milionów zł

Data zakończenia inwestycji: 30 czerwca 2018 r.

Inwestor: Gmina – Miasto Płock

Pl. Stary Rynek 1

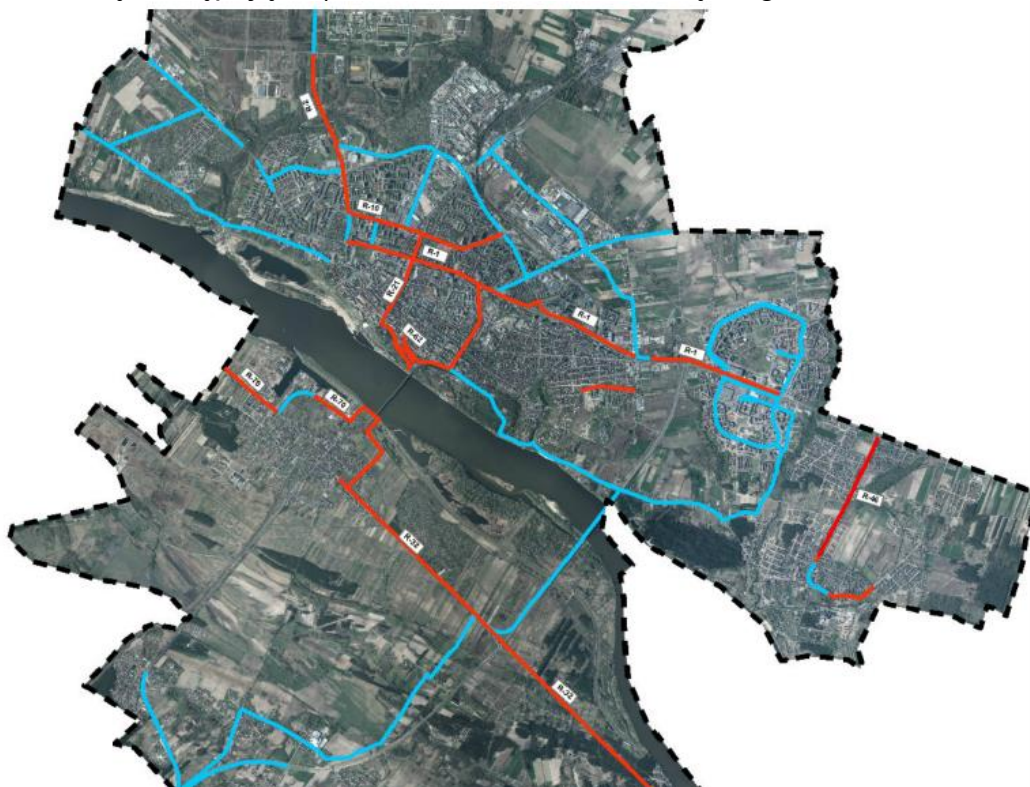
09-400 Płock

(Tel. 24 367-17-18)

1. Opis przedsięwzięcia

Miasto Płock boryka się z problemami komunikacyjnymi tak jak każde duże miasto. Przestrzeń miasta w dużej części ciągów komunikacyjnych przeznaczona jest pod transport samochodowy, w tym parkowanie pojazdów samochodów osobowych w przestrzeniach ulic. Podejmując wyzwanie zmiany podziału modalnego ruchu miejskiego Prezydent Miasta Płocka zaproponował modernizację świadczenia usług komunikacji zbiorowej wprowadzając zmiany w układzie linii autobusowych i modernizując flotę autobusów miejskiego przewoźnika. W 2018 roku w Płocku będzie kursowało **25 autobusów hybrydowych**. Największe jednak zmiany dotyczą wprowadzania rozwiązań przyjaznych dla pieszych i transportu rowerowego. Przedmiotowe przedsięwzięcie jest kolejnym etapem budowania infrastruktury **zrównoważonej mobilności miejskiej** miasta Płocka i jego obszaru funkcjonalnego. Mobilność ma zasadnicze znaczenie dla jakości życia i jest istotnie związana z systemem transportu miejskiego.

Kilka lat temu Płock przyjął dokument programowy **rozwoju ścieżek rowerowych** z perspektywą do 2033 roku. Sukcesywnie jest on realizowany jednak tempo tych zmian nie przynosiło oczekiwanej poprawy ilości i ciągłości dróg rowerowych. **Kompleksowość połączeń dróg rowerowych** budowanych przez miasto ukazała się w przestrzeni miasta w 2017 roku, kiedy to rozstrzygnęły się postępowania na budowę ścieżek rowerowych w kluczowych punktach miasta i przystąpiono do prac budowlanych. Osiągnięcie pełnego efektu dogodnego prowadzenia ruchu rowerowego przewidywane jest w obecnym roku z uwagi na zakończenie prac budowlanych w mieście. **Schemat połączeń rowerowych** przedstawia się następująco (na czerwono wskazane są drogi rowerowe 2017/2018):



Infrastruktura dróg rowerowych zaplanowanych w ramach projektu pełni funkcję korytarzy transportowych i została zaprojektowana w celach szerszego

wykorzystania transportu niezmotoryzowanego indywidualnego, zmniejszenia wykorzystania samochodów osobowych oraz lepszej integracji gałęzi transportu. Nie bez znaczenia jest również fakt codziennych podróży mieszkańców, kiedy następuje poprawa kondycji fizycznej.

Budowa ścieżek rowerowych to inwestycja, która wpisuje się w wiele inicjatyw podejmowanych przez samorząd Płocka:

- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta,
 - Plan Gospodarki Niskoemisyjnej,
 - Program Ochrony Środowiska,
 - Adaptacja do zmian klimatu,
- Budowanie świadomości prozdrowotnej,
 - Miasto przyjazne mieszkańcom

Lokalizacja infrastruktury dróg rowerowych to tereny zurbanizowane, na których zlokalizowane są liczne budynki użyteczności publicznej, przychodnie, szkoły podstawowe i ponadgimnazjalne, szkoły wyższe, centra handlowe, liczne podmioty gospodarcze oraz budynki mieszkalne.

Rozwój dróg rowerowych w latach 2012 - 2018



2. Montaż finansowy

1. Budowa samodzielnych ścieżek rowerowych 20,4 mln w tym:
 - Budowa ścieżki rowerowej R-1 w głównych alejach miasta
 - Budowa ścieżki rowerowej R-70 w ul. Portowej i Popłacińskiej
 - Budowa ścieżki rowerowej R-62 w ul. Mostowej i al.Broniewskiego
 - Budowa ścieżki rowerowej R-21 w ul. Tumskiej i Nowy Rynek
2. Budowa ścieżki rowerowej R-46 w ul. Harcerskiej – całość 8,4 mln zł.
3. Przebudowa ulicy Dobrzykowskiej wraz z wykonaniem ścieżki rowerowej R-32 i chodników – 5,4 mln. zł.
4. Budowa ścieżki rowerowej w ul. Borowickiej (R-29a) – 300 tys. zł.
5. Budowa ścieżki rowerowej w ul. Bielskiej (R-20) – 1,7 mln zł.
6. Budowa wiat rowerowych przy budynkach Urzędu Miasta – 50 tys. zł.

W bieżącym roku będą kontynuowane prace budowlane w zakresie:

1. Budowa ścieżki rowerowej R-51 na Nabrzeżu Wiślanym – 315 tys. zł.
2. Budowa ścieżki rowerowej R-22 w ulicach Przemysłowa i Kostrogaj -
3. Budowa ścieżki rowerowej R-10 w ulicach Tysiąclecia i Mickiewicza wraz z usunięciem kolizji – 12 mln. zł.
4. Przebudowa ścieżki rowerowej w ul. Łukasiewicza – 3,5 mln. zł.,

Część projektów finansowana jest ze środków zewnętrznych w tym:

1. Projekt współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020. Dedykowany projekt budowy dróg rowerowych dofinansowany jest ze środków UE ponad 11 mln. zł. Ponadto duża część środków pochodzi ze wsparcia na rzecz mobilności miejskiej, a także nieduża część w ramach projektu rewitalizacji.
2. Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej (ul. Harcerska)
3. Rezerwa subwencji ogólnej (ul.Bielska)

Rozmach inwestycji w odniesieniu do budżetu i możliwości finansowych jest bardzo znaczący. Sam dedykowany projekt budowy ścieżek rowerowych stanowi on ok. 11% wartości wydatków majątkowych za 2017 rok. Tak wysoki wskaźnik udziału środków finansowych nie byłby możliwy bez wsparcia środkami zewnętrznymi.

3. Efekt prorozwojowy inwestycji

Płockie rozwiązania komunikacyjne ułatwiające ruch rowerowy i pieszy to przede wszystkim wymierny efekt inwestycji budowy **ponad 23 kilometrów długości ścieżek rowerowych**:

1. Budowa samodzielnych ścieżek rowerowych:
 - Budowa ścieżki rowerowej R-1 w głównych alejach miasta **5000 metrów**
 - Budowa ścieżki rowerowej R-70 w ul. Portowej i Popłacińskiej – **2174 metry**
 - Budowa ścieżki rowerowej R-62 w ul. Mostowej i al.Broniewskiego **1300 metrów**
 - Budowa ścieżki rowerowej R-21 w ul. Tumskiej i Nowy Rynek – **850 metrów**

2. Budowa ścieżki rowerowej R-46 w ul. Harcerskiej – 1250 metrów
3. Przebudowa ulicy Dobrzykowskiej wraz z wykonaniem ścieżki rowerowej R-32 – 4527 metrów
4. Budowa ścieżki rowerowej w ul. Borowickiej (R-29a) – 300 metrów
5. Budowa ścieżki rowerowej w ul. Bielskiej (R-20) – 1100 metrów
6. Budowa wiat rowerowych przy budynkach Urzędu Miasta – 58 miejsc dla rowerów

W bieżącym roku będą kontynuowane prace budowlane w zakresie:

1. Budowa ścieżki rowerowej R-51 na Nabrzeżu Wiślanym – 700 metrów
2. Budowa ścieżki rowerowej R-22 w ulicach Przemysłowa i Kostrogaj – 2200 metrów
3. Budowa ścieżki rowerowej R-10 w ulicach Tysiąclecia i Mickiewicza – 2000 metrów.
4. Przebudowa ścieżki rowerowej R-2 w ul. Łukasiewicza – 1800 metrów

4. efekt ekologiczny inwestycji

Efektem ekologicznym inwestycji ma być zwiększenie udziału podróży rowerowych w codziennym funkcjonowaniu miasta. Nawyki podróży samochodem osobowym to efekty gwałtownego rozwoju gospodarczego Polski, za którym nie nadążyły przemiany społeczne i budowa tożsamości miejskiej, a przede wszystkim stan infrastruktury komunikacyjnej. 2017 rok to pierwszy pełny rok funkcjonowania strefy płatnego parkowania w mieście, która ma na celu poprawę warunków życia i przebywania na płockiej starówce.

Zwiększenie ilości podróży rowerowych możliwe będzie przez budowę najważniejszej drogi dla rowerów R-1 wzdłuż głównych alei miasta (Kobylińskiego, Jachowicza, Piłsudskiego i Wyszogrodzkiej). **Połączenie głównych osiedli miejskich** z centrum miasta i zakładem PKN Orlen sprawi, że dotychczasowe **obawy** poruszania się rowerem jezdnią przy dużym ruchu samochodowym **po prostu znikną**. Budowa ścieżek rowerowych przyczyni się do podstawowego efektu ekologicznego jakim jest zmniejszenie emisji zanieczyszczeń – **wybór roweru zamiast samochodu**.

Aby wzmocnić efekt oddziaływania miasto wybudowało przy swoich budynkach wiaty rowerowe aby zachęcić własnych pracowników do wyboru tego środka transportu.



Kolejnym krokiem jest przystąpienie do organizacji roweru publicznego w mieście. Ogłoszony przetarg przez Miejski Zarząd Dróg powinien przynieść efekt w postaci uruchomienia publicznych wypożyczalni rowerów w 2018 roku. 250 rowerów publicznych w ciągłym ruchu to efekt, który jest planowany na ten rok.

Zgodnie z danymi ECF¹ każdy przejechany kilometr przeliczony na emisję CO₂ to:

- Bicycle: 21 g CO₂/passenger/km traveled
- Electric-assist bicycle: 22 g CO₂/passenger/km traveled
- Passenger car: 271 g CO₂/passenger/km traveled
- Bus: 101 CO₂/passenger/km traveled

Biorąc pod uwagę powyższe zależności Płock chce aktywnie wpływać na wybór środków transportu przez mieszkańców w codziennych podróżach dając możliwości i infrastrukturę dopasowaną do współczesnych potrzeb.

5. współpraca z lokalną społecznością na etapie projektowania inwestycji

Płock ma bogate doświadczenia w prowadzeniu konsultacji z mieszkańcami. Każdy z dokumentów programowych jest konsultowany ze społecznością lokalną. Ponadto Prezydent odwiedza każdą Radę Osiedla na otwartych spotkaniach z mieszkańcami, gdzie w otwartym dialogu konsultowane są bieżące zadania miasta jak i przyszłe inwestycje. Mieszkańcy aktywnie uczestniczą w przygotowaniu Budżetu Obywatelskiego, którego już 6 edycja odbyła się w 2017 roku.

Płock nie ogranicza się do typowych konsultacji, ale poszukuje jak najlepszych rozwiązań dotarcia do aktywnych mieszkańców. Dlatego też aby przygotować się do skoku inwestycyjnego w ramach budowy ścieżek rowerowych zrealizowano w 2016 **innowacyjne konsultacje** (http://www.plock.eu/pl/konsultacje_rowerowe.html).



Płockie konsultacje rowerowe odbywały się pomiędzy 27 stycznia a 17 lutego 2016 za pośrednictwem [internetowej platformy konsultacji społecznych](#) oraz w toku tradycyjnych spotkań konsultacyjnych. Projekt został zrealizowany we współpracy z Polskim Towarzystwem Studiów nad Przyszłością. Kluczowym elementem były etapowe konsultacje na platformie internetowej. Każdy z zainteresowanych mógł zgłaszać swoje propozycje przebiegu dróg rowerowych, a w moderowanej dyskusji i głosowaniu można było wymieniać poglądy i głosować na składane projekty.

Udział w nich wzięło łącznie 267 osób, które wyraziły swoje oczekiwania odnośnie infrastruktury rowerowej w Płocku. Wyniki konsultacji będą służyć Miejskiemu Zarządowi Dróg oraz komórkom UMP do optymalizacji rozwiązań rowerowych zgodnie z uwzględnieniem potrzeb i wniosków zgłoszonych w czasie badań.

Płock konsultował również w 2017 roku propozycje rozmieszczenia na terenie miasta stacji roweru publicznego. http://www.plock.eu/pl/Stacje_roweru_miejskiego.html

¹ <https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures>

Prowadzone konsultacje pozwoliły wypracować najbardziej optymalny układ rozmieszczenia na terenie miasta.

6. Aktywne gospodarowanie majątkiem

Opisywane zamierzenia oddziałują na sferę rozwiązań transportowych w warstwie ekologicznego poruszania się po mieście, a zatem:

- Tworzą majątek miasta i podnoszą jego wartość,
- Przyczyniają się do zmniejszenia eksploatacji jezdni,
- Zmniejszają hałas drogowy,
- Zmniejszają poziom zanieczyszczeń powietrza,
- Zwiększają bezpieczeństwo transportowe w mieście,
- Komunikują miasto na zewnątrz, umożliwiając dotarcie okolicznym mieszkańcom przyjaznym transportem rowerowym.