

Uchwała nr 470/LII/2023

Rady Powiatu w Płocku

z dnia 22 listopada 2023 roku

w sprawie uchwalenia „Powiatowego programu budowy dróg dla rowerów na terenie powiatu płockiego w latach 2023-2033”

Na podstawie art. 4 ust. 1 pkt 6 oraz art. 12 pkt 8 lit. e ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526 z późn. zm.), Rada Powiatu w Płocku uchwala, co następuje:

§1

Rada Powiatu w Płocku postanawia realizować „Powiatowy program budowy dróg dla rowerów na terenie powiatu płockiego w latach 2023-2033” w brzmieniu zgodnie z załącznikiem do uchwały.

§2

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Płockiego.

§3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady
/-/ Lech Dąbrowski

Załącznik do

Uchwały Nr 470/LI/2023...

Rady Powiatu w Płocku

z dnia 22 listopada 2023r.



Powiatowy program budowy dróg dla rowerów na terenie powiatu płockiego w latach 2023-2033

Płock, listopad 2023 roku

Spis treści

1. Wprowadzenie	3
2. Strategia rozwoju dróg dla rowerów na terenie powiatu płockiego	9
3. Istniejące drogi dla rowerów	10
4. Planowane drogi dla rowerów	16
5. Blue Valley - Wiślanym Szlakiem.....	19
6. VeloMazovia Zachód – rowerowy szlak zachodniego Mazowsza ..	20
7. Podsumowanie	24

1. Wprowadzenie

Na początku była Holandia, dziś najlepiej rozwinięty rowerowo kraj Europy, w którym z roku na rok udział rowerzystów w ruchu ulicznym rośnie. Wiadomo za to, że w Europie już na początku XX w. istniały drogi dla rowerów. Były jednak wąskie, kiepskiej jakości i właściwie niepotrzebne rowerzystom, którzy stanowili wówczas nawet 80 proc. użytkowników dróg i mogli spokojnie korzystać ze zwykłych ulic. To jednak wraz z rozwojem motoryzacji powoli zaczęło się zmieniać. Już w latach 30. w Niemczech rowerzystów zepchnięto specjalnymi przepisami z jezdni na prowizoryczne drogi. Także w Polsce drogi rowerowe pojawiły się w Kodeksie drogowym jeszcze przed II wojną światową.



I to właśnie wtedy zaczęto budować w Polsce pierwsze drogi rowerowe. Zne są zdjęcia z tego okresu z Wrocławia, Poznania, Szczecina i Warszawy przedstawiające drogi rowerowe przy niektórych miejskich ulicach. Przykłady takich dróg wciąż można znaleźć na przykład

w Szczecinie, choć z racji na swoje parametry (np. za małą szerokość) dawno zatraciły one pierwotną funkcję, a dziś służą jako pas do parkowania lub chodnik.

Warto jednak wiedzieć, że drogi rowerowe powstawały też za czasów Polski Ludowej. Szczególnie dużo tras rowerowych budowano za Gierka, gdy w wielu miastach Polski budowano szerokie arterie. Co ciekawe, drogi budowane w tych latach były zwykle asfaltowe, często o całkiem niezłej geometrii i separacji od chodnika. Raczej nie zdarzały się na nich słupy i inne przeszkody. Za to zwykle były nieciągłe (brakowało przejazdów przez skrzyżowania) i naszpikowane wysokimi na 10-16 centymetrów krawężnikami.

Najnowsza historia dróg rowerowych jest ściśle związana z trójstopniowym podziałem administracyjnym (terytorialnym) Polski. Został on wprowadzony z dniem 1 stycznia 1999 roku. Zgodnie z nim terytorium Polski podzielone zostało na województwa, następnie na powiaty (w tym gminy mające status miast na prawach powiatu) oraz gminy. Podział ten zastąpił obowiązujący od 1975 roku dwustopniowy podział administracyjny na województwa i gminy.

To właśnie powstanie powiatów było motorem napędowym do budowy pierwszych dróg rowerowych w wolnej Polsce. Umiejętne wykorzystanie środków przedakcesyjnych, a po wstąpieniu do unii środków z różnych funduszy pozwoliło powiatom na szersze i kompleksowe spojrzenie na problemy rowerzystów.

Z ogólnodostępnych informacji uzyskanych od zarządców dróg powiatowych okazuje się, że Powiat Płocki jest prekursorem budowy dróg rowerowych na północnym Mazowszu.

Zarząd Powiatu w Płocku będący zarządcą dróg powiatowych wykonujący swoje obowiązki przy pomocy jednostki organizacyjnej jaką jest Zarząd Dróg Powiatowych w Płocku, do którego właściwości należą

sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg, podejmuje wysiłki zmierzające do zwiększenia ilości tras rowerowych na terenie powiatu plockiego. Rozbudowa sieci dróg dla rowerów poprawi komunikację między sąsiednimi miejscowościami pozytywnie wpływając na komfort życia mieszkańców.

Szereg czynników wskazuje na potrzebę rozbudowy sieci dróg dla rowerów oraz ujednolicenie standardów infrastruktury rowerowej obowiązującej na terenie powiatu plockiego. Są to połączone elementy klimatu, gospodarki i transportu, jak też związane z oczekiwaniami społecznymi.

Znaczenie ruchu rowerowego rośnie – zarówno w branży turystycznej, jak też szybko rozwijającym się systemie transportowym. Rower postrzegany jest jako środek transportu przyjaznego dla klimatu. Potrzeba rozwoju sieci tras rowerowych na poziomie regionalnym ma na celu zwiększenie roli roweru jako integralnego elementu turystyczno-rekreacyjnego, mogącego jednocześnie pełnić funkcje transportu lokalnego.

Postępujące ocieplenie spowodowało zanik sezonu postrzeganego jako niekorzystny dla ruchu rowerowego ze względu na niskie temperatury i zaśnieżenie. Z kolei wzrost prawdopodobieństwa gwałtownych opadów atmosferycznych zwiększa zapotrzebowanie na długodystansową infrastrukturę rowerową usytuowaną poza drogami ruchu ogólnego, np. wzdłuż torów kolejowych lub na wałach przeciwpowodziowych. Inwestycje w wysokiej jakości infrastrukturę rowerową zwiększa udział bezemisyjnych środków transportu oraz wpływa na poprawę dostępności do transportu zbiorowego.

Większy udział ruchu rowerowego zmniejsza zatory na drogach i pozytywnie wpływa na jakość powietrza oraz zdrowie mieszkańców.

Popularyzacja turystyki rowerowej bezpośrednio przyczynia się również do rozwoju gospodarki.

W ciągu ostatnich lat dokonano znaczącego wkładu w poprawę infrastruktury rowerowej dzięki środkom własnym powiatu jak również dodatkowym środkom finansowym pozyskanym z innych źródeł umożliwiających zrealizowanie przedmiotowych inwestycji. Wykonane zamierzenia budowlane przyczyniły się niewątpliwie w dużym stopniu do stymulowania i pobudzania aktywności lokalnych społeczności, inicjując także bardzo wiele działań na terenach wiejskich.

Wzorem lat ubiegłych niezbędna będzie współpraca między samorządami przy współfinansowaniu inwestycji na drogach powiatowych jak również ciągłe starania o pozyskanie środków finansowych z innych instytucji i dostępnych programów.

Program wskazuje na zakres rzeczowy, jaki planuje się zrealizować w perspektywie lat 2023-2033 w zakresie nowych inwestycji – budowy dróg dla rowerów. Realizacja zadań inwestycyjnych polegających na budowie dróg dla rowerów na terenie powiatu plockiego realizowana będzie za pomocą środków finansowych wewnętrznych i zewnętrznych. Kolejność wykonywanych zadań będzie wynikała z właściwych decyzji strategicznych oraz stanu zaawansowania prac przygotowawczych dla danej inwestycji.

Program wskazuje drogi dla rowerów do rozbudowy z uwzględnieniem możliwości dofinansowania danego zadania za pomocą np.:

- dotacji ze środków związanych z wyłączeniem z produkcji gruntów rolnych przyznawane przez Samorząd Województwa Mazowieckiego,
- dofinansowania z rezerwy subwencji ogólnej budżetu państwa przyznawane przez Ministerstwo Infrastruktury,

- w ramach programu Ministerstwa Infrastruktury pn.: „Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg”,
- w ramach obecnej perspektywy finansowej Unii Europejskiej np.: „Program Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2021 -2027”,
- w ramach współpracy z gminami powiatu płockiego na podstawie porozumień między stronami przy udziale finansowym Powiatu i Gminy po 50% wartości zadania.

Wybór lokalizacji nowych dróg dla rowerów do Programu dokonywany był w oparciu o:

- konsultacje przeprowadzane z Gminami Powiatu Płockiego,
- uwzględnienie znaczenia dróg dla rowerów w sieci drogowej powiatu płockiego wynikającego z ich cech funkcjonalnych i użytkowych co ma istotne znaczenie przy ubieganiu się o pozyskanie środków zewnętrznych.

Istnieje pięć głównych wymogów, które musi spełniać bezpieczna i wzorowa infrastruktura rowerowa, a mianowicie:

- spójność,
- bezpośredniość,
- atrakcyjność,
- bezpieczeństwo,
- wygoda.

Na terenie powiatu płockiego głównym typem tras przeznaczonych dla cyklistów są wydzielone, zarówno wzdłuż głównych traktów, jak i poza nimi drogi dla rowerów i ciągi pieszo-rowerowe.

Droga dla rowerów („Prawo o ruchu drogowym”) to droga lub część drogi niebędąca jezdnią, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, przeznaczona do ruchu rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń

transportu osobistego oraz osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch i ruchu pieszych.

Droga dla rowerów może stanowić element: trasy rowerowej, szlaku rowerowego; natomiast ciąg pieszo-rowerowy powinien być określany jako droga dla pieszych i rowerów.

Nie należy mylić dróg dla rowerów z drogą rowerową. Drogi rowerowe są to drogi wewnętrzne przeznaczone wyłącznie do ruchu:

- 1) osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego
albo
- 2) pieszych, osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego.

Wymienione drogi mogą występować po jednej lub po dwóch (zalecane) stronach jezdni i być jedno- lub dwukierunkowe. Pojawia się również barwne malowanie fragmentów drogowej infrastruktury. Zaleca się, aby wybór konkretnego rozwiązania wynikał z natężenia ruchu w miejscu, w którym powstaje.

Bardzo ważnym elementem dla rowerzysty jest rodzaj oraz stan nawierzchni. Trasy rowerowe w większości pokryte są asfaltem oraz kostką brukową. Chodnik z pieszymi, ułożony z kostki nie zachęca do korzystania z niego na rowerze, szczególnie przez bardziej „zawansowanych” rowerzystów.

Jakość tych nawierzchni może stanowić barierę dla rowerzystów, ponieważ zły stan nawierzchni powoduje dyskomfort jazdy, jak również zmusza rowerzystów do poruszania się drogami samochodowymi, co zmniejsza bezpieczeństwo.

2. Strategia rozwoju dróg dla rowerów na terenie powiatu plockiego

Celem jaki stoi za opracowaniem „Powiatowego Programu budowy dróg dla rowerów na terenie powiatu plockiego na lata 2023-2033” jest ułatwienie jednostkom odpowiadającym za proces planistyczny i inwestycyjny wydajniej koordynować prace związane z projektowaniem i rozbudową spójnego systemu komunikacji rowerowej na terenie powiatu plockiego. Istniejąca infrastruktura rowerowa wymaga rozbudowy, utworzenia systemu, który umożliwi sprawne poruszanie się rowerem po terenie powiatu w szczególności łączenie tras rowerowych budowanych przez zarządców dróg powiatowych, gminnych wojewódzkich.

Celem głównym jest rozwój dróg dla rowerów i ruchu rowerowego na obszarze powiatu plockiego. Jako cele szczegółowe należy wskazać:

1. Rozbudowa dróg dla rowerów na obszarze powiatu plockiego tworzących siatkę połączeń;
2. Budowa długodystansowych dróg dla rowerów łączących gminy powiatu plockiego i łączenie budowanych tras z istniejącymi.

Lp.	Etap	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
1.	Przyjęcie Programu przez Radę Powiatu											
2.	Realizacja Programu											
3.	Aktualizacja programu (w razie konieczności)											

3. Istniejące drogi dla rowerów

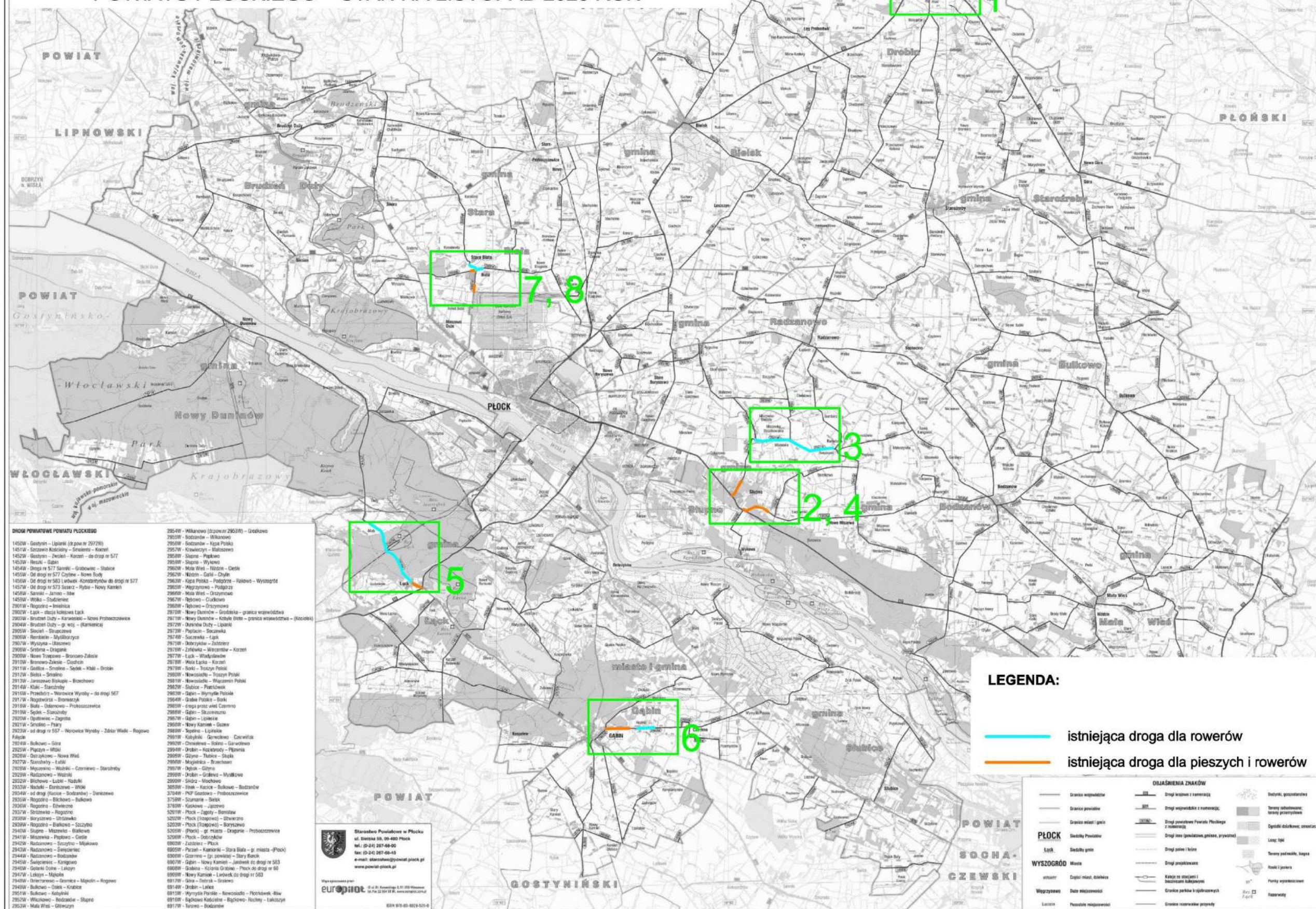
DROGI DLA ROWERÓW WZDŁUŻ DRÓG POWIATOWYCH POWIATU PŁOCKIEGO – STAN NA LISTOPAD 2023 ROK

Lp.	Nr drogi	Przebieg	Kilometraż ścieżki rowerowej	Gmina	Długość ścieżki rowerowej [km]
1.	2911W	Goślice - Smolino - Sędek - Kłaki - Drobin	od 22+910 do 23+897	Gmina Drobin	0,987
2.	2940W	Słupno - Miszewko - Białkowo	od 0+010 do 1+119	Gmina Słupno	1,109
3.	2941W	Miszewko – Pełowo – Cieśle	od 0+000 do 4+727	Gmina Słupno	4,233
4.	2952W	Wilczkowo – Bodzanów - Słupno	od 24+556 do 25+924	Gmina Słupno	1,368
5.	2974W	Soczewka - Łąck	od 5+547 do 7+583 od 7+646 do 10+224	Gmina Łąck	4,614
6.	2983W	Gąbin - Wymyśle Polskie	od 0+916 do 2+053	Gmina Gąbin	1,137
7.	6905W	Parzeń - Kamionki - Stara Biała - gr. miasta -(Płock)	od 8+350 do 9+973	Gmina Stara Biała	1,623
8.	2908W	Srebrna – Draganie	od 2+710 do 3+359	Gmina Stara Biała	0,649
				Razem	<u>15,720 km</u>

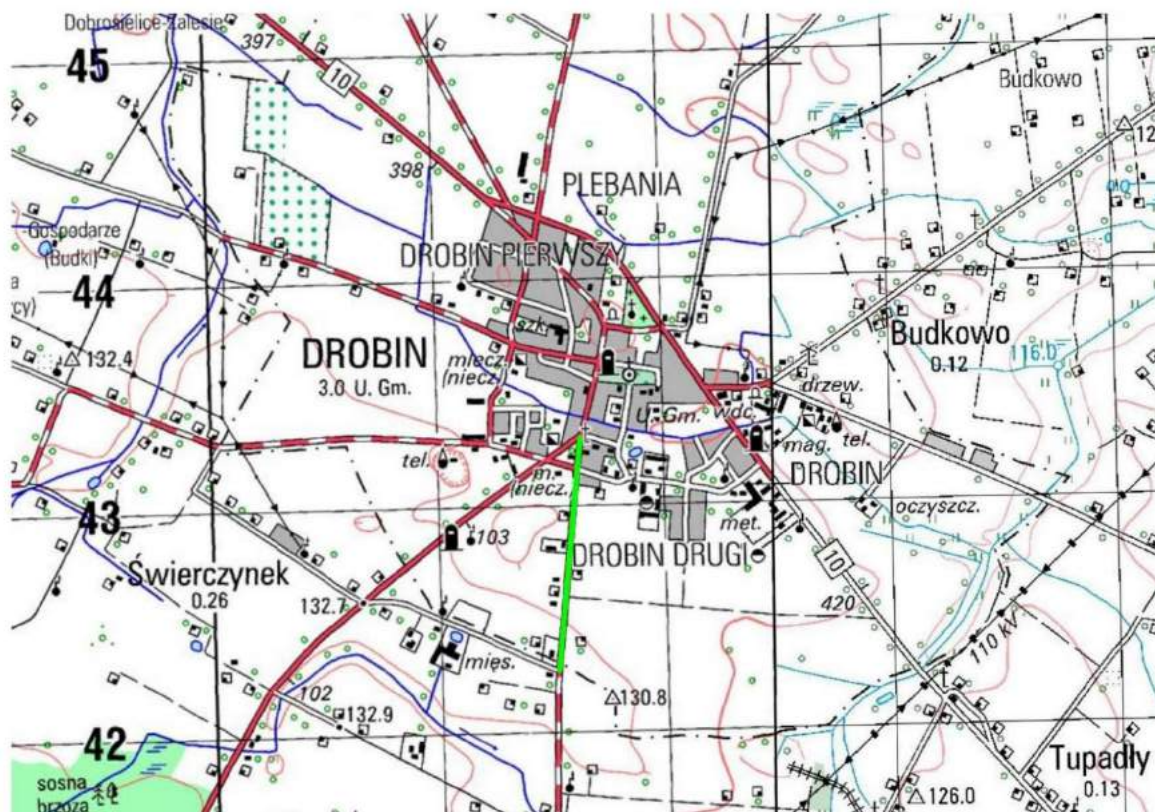


Skala 1: 50 000

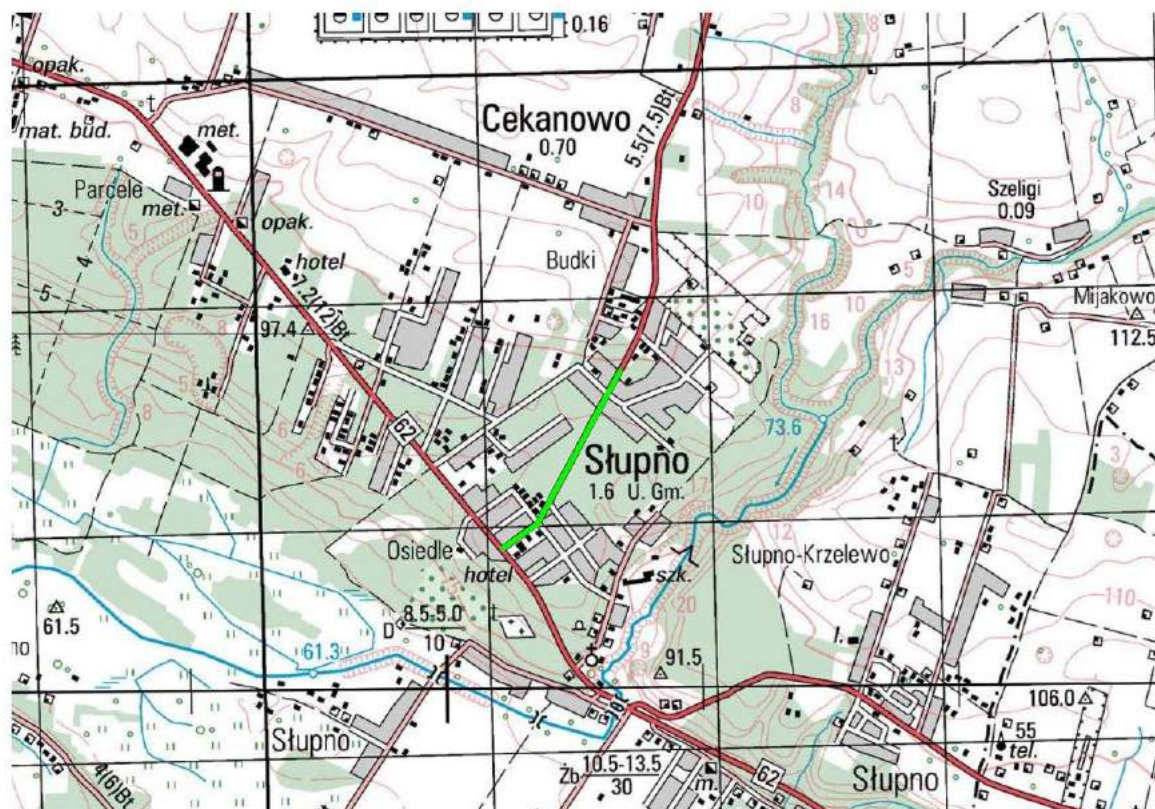
ISTNIEJĄCE DROGI DLA ROWERÓW WZDŁUŻ DRÓG POWIATOWYCH POWIATU PŁOCKIEGO – STAN NA LISTOPAD 2023 ROK



1. 2911W Goślice - Smolino - Sędek - Kłaki – Drobin, od km 22+910 do km 23+897, Gmina Drobin, 0,987 km.



2. 2940W Słupno - Miszewko – Białkowo, od km 0+010 do km 1+119, Gmina Słupno, 1,109 km.



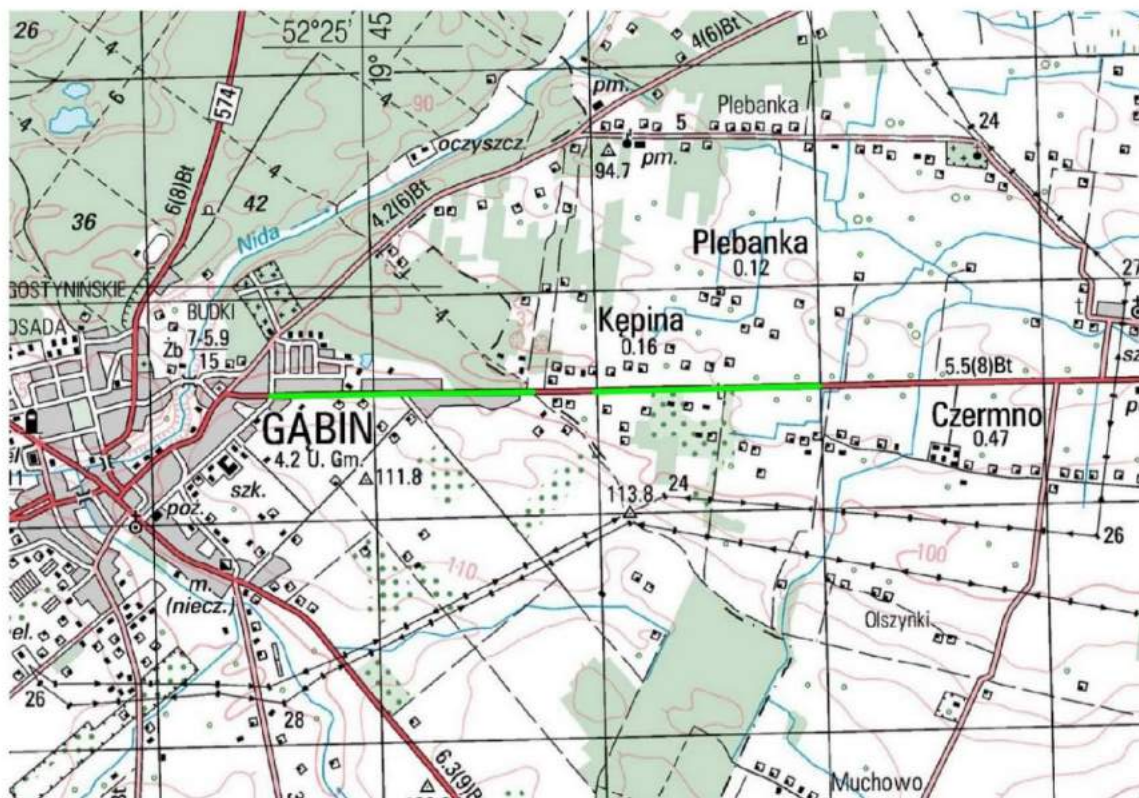
-
- The map shows a topographic representation of the Samborz area. A green line, likely representing a proposed road, runs horizontally across the middle of the map. The line is labeled with 'mag. I' and the number '23'. The map includes various geographical features such as roads, rivers, and contour lines. Key locations labeled include Samborz, Miszewko, Strzałkowskie, Ramutowo, Mijkawo, Szeligi, and Barcikowo. The map also shows a grid system with numbers 22, 23, 25, and 26. A green line runs horizontally across the middle, with a section labeled 'mag. I' and '23'.

-
- The map shows the Stupno area with the Stupno-Krzelewski Canal highlighted in green. Key locations include Stupno, Łagiewniki, Borowice, and Wykowo-Deśnice. A red line represents a railway track. Elevation points are marked with triangles and numbers (e.g., 63.4, 63.1, 106.0). Distances are indicated by numbers (e.g., 1.6 U. Gm., 0.16, 0.28). The map also shows various buildings, roads, and natural features like the Stupno-Krzelewski Canal.

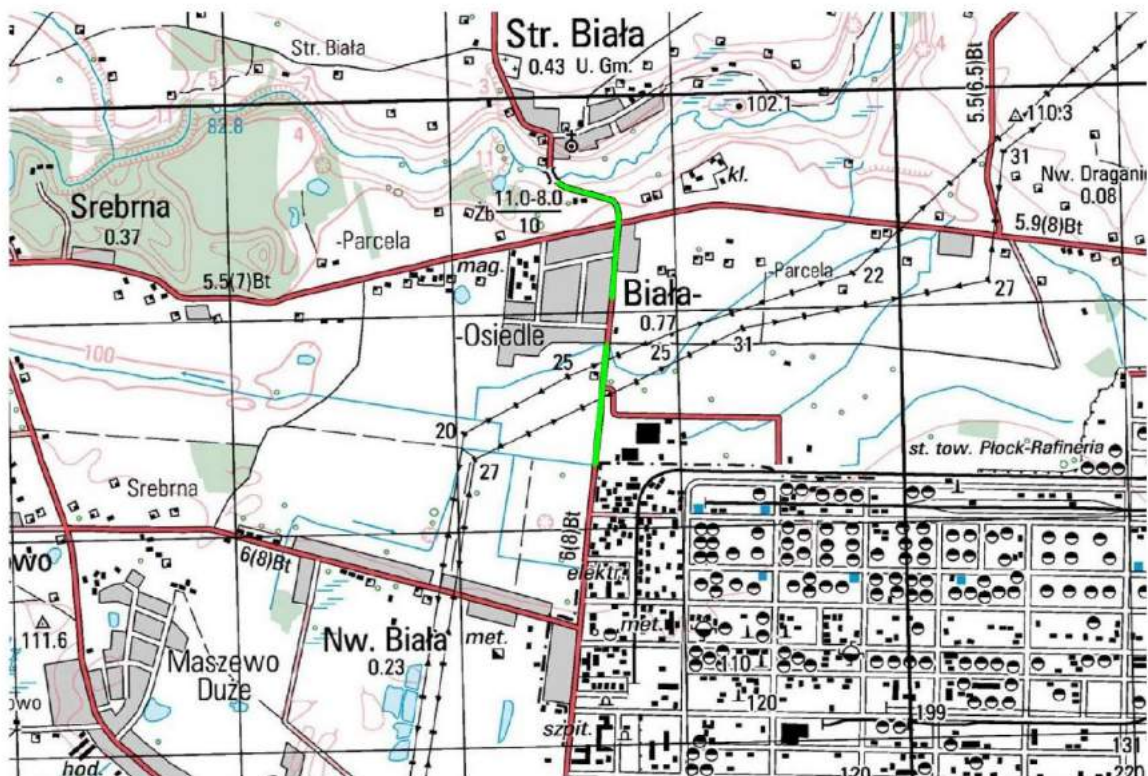
5. 2974W Soczewka – Łąck, od km 5+547 do 7+583, od km 7+646 do 10+224, Gmina Łąck, 4,614 km



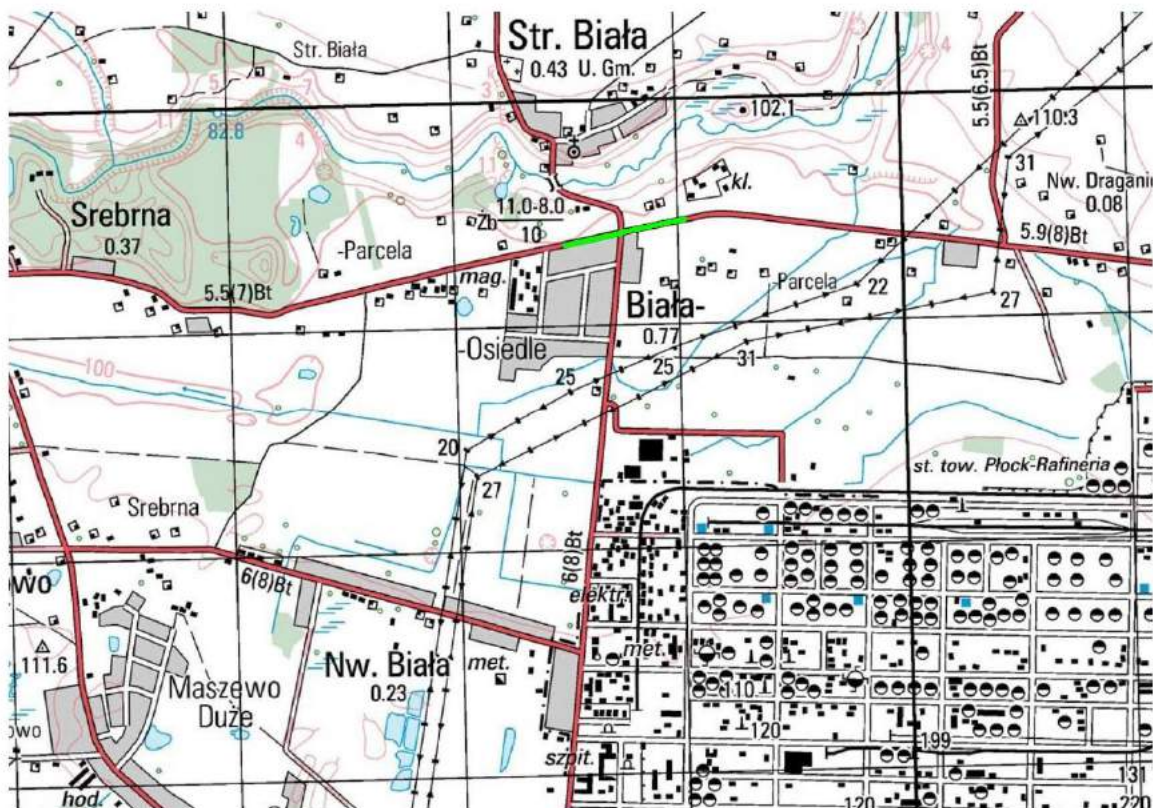
6. 2983W Gąbin - Wymysle Polskie, od km 0+916 do km 2+053, Gmina Gąbin, 1,137 km



7. 6905W Parzeń – Kamionki – Stara Biała – gr. miasta – (Płock),
od km 8+350 do km 9+973, Gmina Stara Biała, 1,623 km.



8. 2908W Srebrna – Draganie, od km 2+710 do 3+359, Gmina Stara Biała, 0,649 km.



4. Planowane drogi dla rowerów

PLANOWANE DROGI DLA ROWERÓW WZDŁUŻ DRÓG POWIATOWYCH POWIATU PŁOCKIEGO – W LATACH 2023-2033

Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi wg uchwały z 2010 roku	Przewidywany przebieg dróg dla rowerów
1.	2901W	Rogozino – Imielnica	od Rogozina do granicy miasta Płock
2.	2940W	Słupno – Miszewko – Białkowo	od Słupna do Miszewka Strzałkowskiego
3.	2952W	Wilczkowo – Bodzanów – Słupno	od Małej Wsi do Bodzanowa
4.	2974W	Soczewka – Łąck	od Soczewki do Sendenia Dużego
5.	2975W	Dobrzyków – Zaździerz	od Dobrzykowa do Zaździerza
6.	2976W	Zofiówka – Wincentów – Korzeń	od Zaździerza do Korzenia
7.	2935W	Rogozino – Blichowo – Bulkowo	od Rogozina do Radzanowa
8.	3759W	Szumanie – Bielsk	od Szumania do Bielska
9.	5201W	Płock – Zągoty – Bonisław	w miejscowości Bronowo-Zalesie

Wskazane trasy pełnią funkcję zarówno komunikacyjną, jak i rekreacyjną. Tym samym przechodzą w bliskości ważnych dla regionu szlaków komunikacyjnych, znaczących osiedli mieszkaniowych oraz terenów rekreacji weekendowej. Jednocześnie ich przebieg jest możliwie prosty, pozwalając uniknąć nakładania drogi.

Niniejszy „Powiatowy program budowy dróg dla rowerów na terenie powiatu plockiego w latach 2023-2033” stanowi punkt wyjścia do opracowania dokumentacji wykonawczych do budowy tras. Poszczególne trasy powinny być realizowane w całości, aby uniknąć przerw i braku ciągłości. Na etapie opracowywania bardziej szczegółowych dokumentów możliwa jest modyfikacja ich przebiegu.

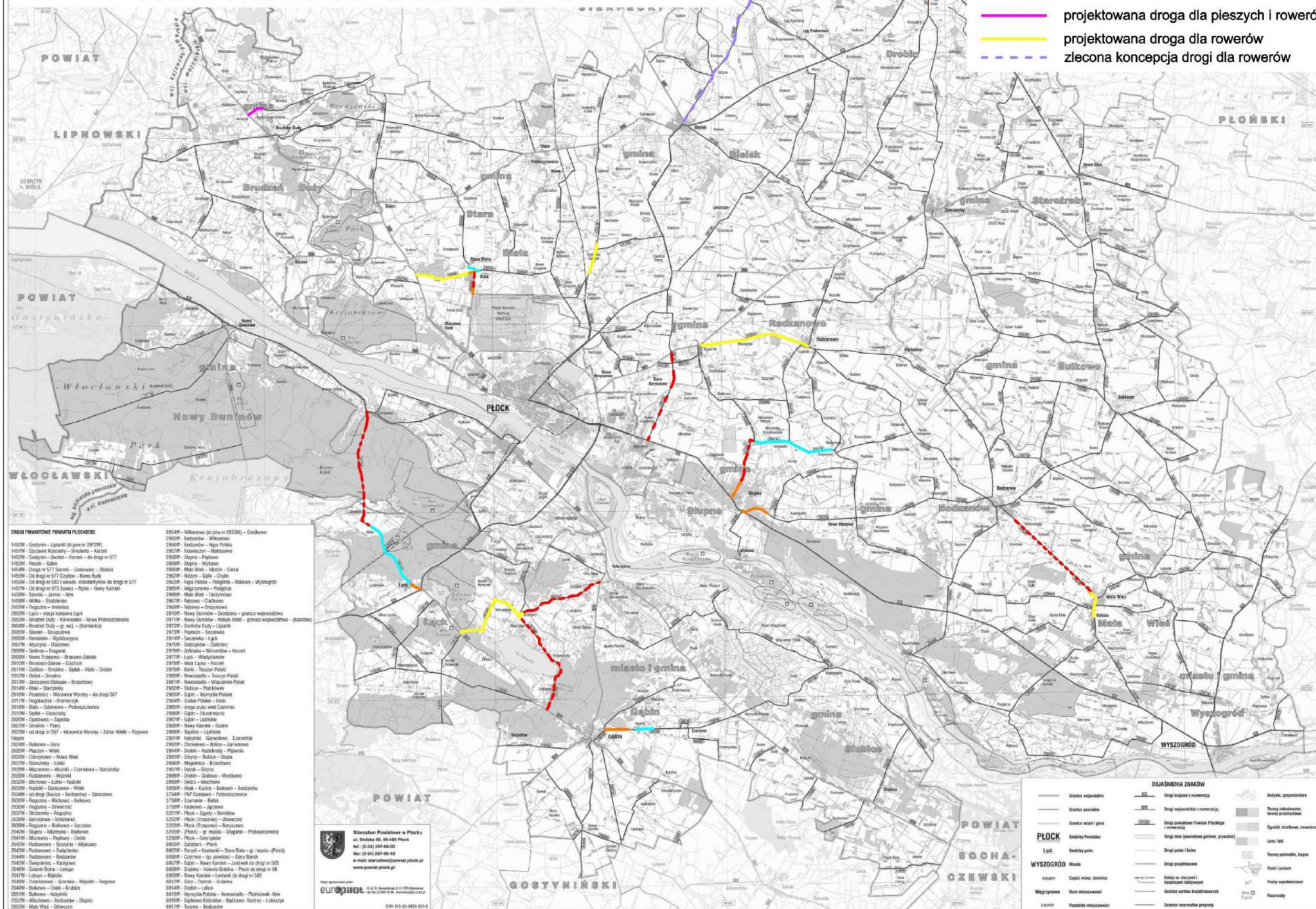
Rozwiązania projektowe na etapie geometrii powinny być zaopiniowane przez zarządców dróg i zarządzających ruchem na drogach, przy których powstaje droga dla rowerów lub dla pieszych i rowerów. Zatwierdzenie stałej organizacji ruchu drogowego powinno zostać uzyskane przed złożeniem wniosku o pozwolenie na budowę - geometria układu jest elementem organizacji ruchu, a sposób oznakowania i geometria wpływa m.in. na rzeczywistą nazwę zadania inwestycyjnego.



Skala 1: 50 000

LEGENDA:

- istniejąca droga dla rowerów
- istniejąca droga dla pieszych i rowerów
- - - planowana droga dla rowerów
- projektowana droga dla pieszych i rowerów
- projektowana droga dla rowerów
- - - zlecona koncepcja drogi dla rowerów



5. Blue Valley - Wiślanym Szlakiem

Ponadregionalny produkt turystyczny o roboczej nazwie „Blue Valley - Wiślanym Szlakiem” ma przebiegać przez cztery województwa: podkarpackie, lubelskie, mazowieckie oraz świętokrzyskie.

Korzystając z walorów przyrodniczych, kulturowych i infrastrukturalnych szlak będzie się składał z trasy rowerowej wytyczonej wzdłuż brzegów Wisły, przystosowanej dla kajakarzy infrastruktury wodnej Wisły i jej dopływów, tj. Sanu, Wieprza, Chodelki, Wyżnicy, Nidy, a także miejsc postojowych dla turystów kamperowych. Zatem symbolami tego szlaku będą rower, kajak oraz kamper.

Obecnie trwają prace nad koncepcją produktową szlaku, która stanie się załącznikiem do wniosku o dofinansowanie projektu w ramach programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej na lata 2021-2027.

Cała trasa wiodąca przez cztery województwa przebiegać ma w następujący sposób:

Szczucin-Połaniec (po stronie województwa świętokrzyskiego) – Gawłuszowice – Padew Narodowa – Baranów Sandomierski – Tarnobrzeg (po stronie woj. podkarpackiego) – Tarnobrzeg prom – Sandomierz – Wrzawy – Radomyśl Wielki – Zawichost – Annopol – Łaziska – Józefów nad Wisłą – Wilków – Mięćmierz, Janowiec nad Wisłą – Kazimierz Dolny – Puławy – Gołęb – wejście trasy do woj. mazowieckiego na wysokości Dębłina przez most Pułku piechoty Wilków w Dęblinie: granica z woj. lubelskim, Głusiec – Sieciechów – Kozienice – Ryczywół – Ostrów – Mniszew – granica stołecznego NUTS-2 (od Kozienic jednocześnie Green Velo i EuroVelo 11) – granica stołecznego NUTS-2 – Czerwińsk n. Wisłą – Wyszogród – Przystań Suchodół –

Wiączemin Polski – Plaża Jordanów – Płock – Murzynowo – granica województwa kujawsko-pomorskiego – Eurovelo.

6. VeloMazovia Zachód – rowerowy szlak zachodniego Mazowsza

Szlak „VeloMazovia – Zachód” będzie przebiegał na zachodnim obszarze województwa mazowieckiego. Będzie to atrakcyjny, dostępny, wysokiej jakości produkt turystyki rowerowej. Pobudzi on turystów kolarskich do zwiedzania, a lokalne społeczności do tworzenia ofert dla turystów. Trasa będzie przebiegała blisko linii i węzłów kolejowych, po to by łatwo można było do trasy dojechać i z niej wrócić, także przy formule wycieczek jednodniowych. Szlak funkcjonować będzie w oparciu o istniejącą sieć dróg asfaltowych i gruntowych oraz ścieżek rowerowych, ale – ze względów bezpieczeństwa – w jak najmniejszym stopniu przy wykorzystaniu dróg wojewódzkich i krajowych, tylko tam, gdzie nie ma możliwości innego poprowadzenia.

Szlak zachodniej części województwa mazowieckiego połączy wszystkie obiekty z Kanonu Krajoznawczego Polski położone na terenie zachodniego Mazowsza oraz szereg punktów z Kanonu Krajoznawczego Województwa Mazowieckiego. Łączna długość szlaku VeloMazovia - Zachód ma wynieść prawie 230 km na trasie głównej Żochowo - Teresin PKP (Niepokalanów) i na łączniku Wyszogród - Modlin PKP.

Inspiracją do utworzenia tego szlaku jest szlak GreenVelo, rowerowy szlak Polski Wschodniej, który nitką ponad 2000 km połączył najważniejsze obiekty krajoznawcze na terenie pięciu wschodnich województw.

Woj. mazowieckie ma na tyle ciekawy potencjał krajoznawczy i turystyczny, że udostępnienie turystom takiego szlaku stanie się jedną

z jego największych atrakcji dla rowerzystów. VeloMazovia Zachód będzie wyposażone w drogowskazy kilometrażowe.

Docelowo VeloMazovia Zachód będzie szlakiem wyznakowanym przy pomocy metalowych tabliczek dowieszonych do istniejącej infrastruktury drogowej, a w przypadku ich braku montowanych na oddzielnych słupach. Szlak będzie dobrze połączony komunikacyjnie z liniami PKP, z których można wyruszyć na trasę. Przy projektowaniu szlaku pod uwagę brano elementy szczególnie istotne dla turystów rowerowych, czyli niskie natężenie ruchu pojazdów, dobre oznakowanie, różnorodność i urozmaicenie trasy rowerowej, dobra jakość nawierzchni i baza przyjazna rowerzystom.

Przebieg VeloMazovia Zachód

SZLAK GŁÓWNY:

Żochowo - Śniechy - Ligówko - Ligowo - Nowe Malanowo - Stare Malanowo - Mochowo - Bożewo - Łukoszyn - Karwosieki Noskowice - Bądkowo Podlasie - Janoszyce - Brudzeński Park Krajobrazowy - Brudzeń Duży - Brudzeń Mały - Gorzechowo - Rokicie - Uniejowo - Murzynowo - Biskupice - Maszewo - Płock - Borowiczki Pieńki - Bielino - Liszyno - Wykowo - Słupno - Łagiewniki - Borowice - Nowe Miszewo - Miszewo Murowane - Niesłuchowo - Kępa Polska - Zakrzewo - Podgórze Parcele - Podgórze - Rakowo - Drwały - Ciućkowo - Rębowo - Wyszogród - Kamion - Witkowice - Brochów - Malanowo - Konary - Plecewice - Sochaczew - Żuków - Grodków - Sochaczew - Czerwonka Parcel - Czyste - Czerwonka Wieś - Kożuszki Parcel - Zosin - Feliksów - Nowe Mostki - Żelazowa Wola - Dzięglewo - Mokas - Budki Żelazowskie - Kirsztajnów - Pinkas - Obszar Ochrony Ścisłej Przyćmień - Łazy - Grabnik - Granica - Obszar Ochrony Ścisłej Granica - Józefów - Kampinos - Podkampinos - Pawłowice - Maszna - Paprotnia - Teresin PKP (Niepokalanów)

ŁĄCZNIK:

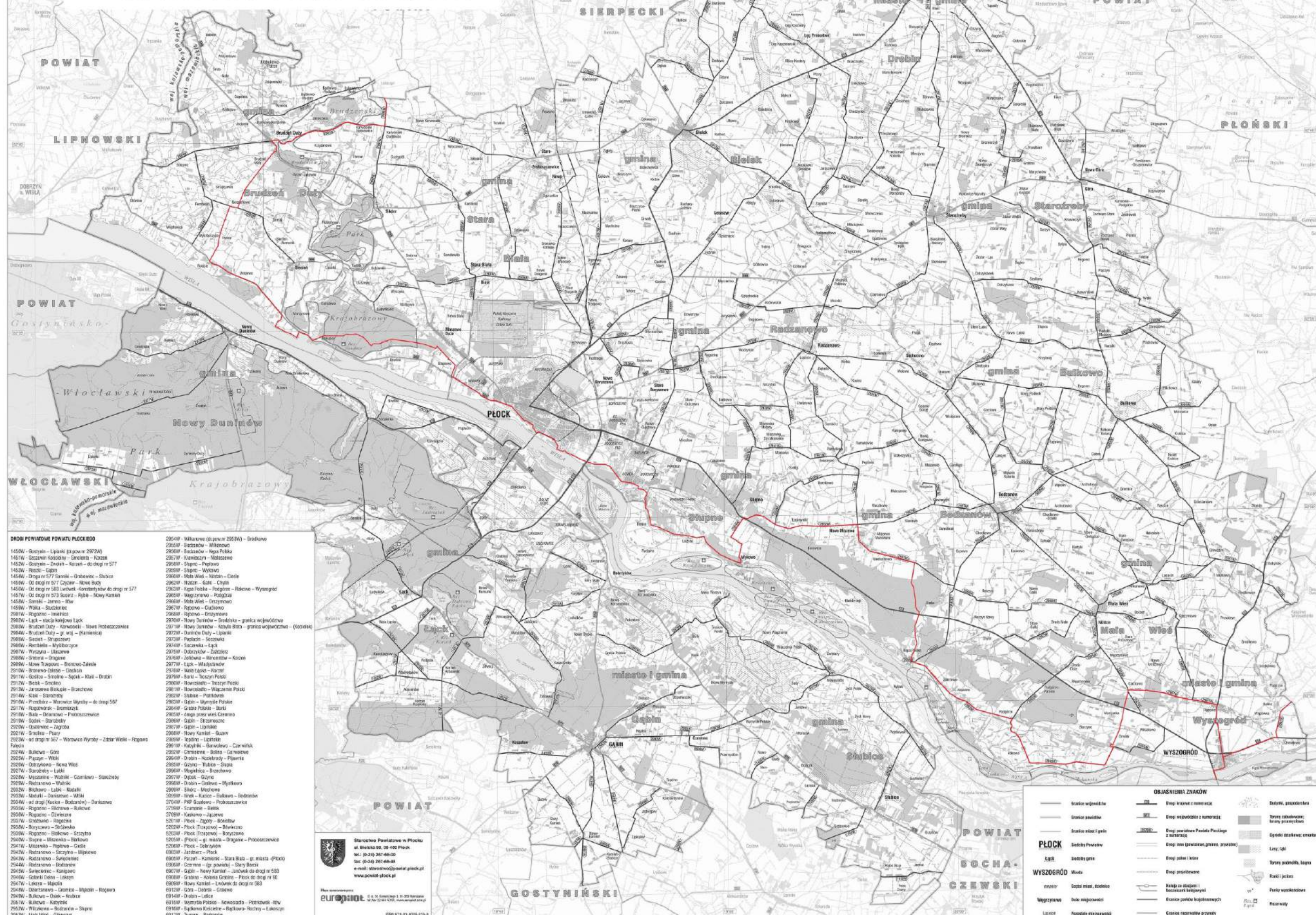
Modlin PKP - Modlin - Zakroczym - Henrysin - Trębki Stare - Trębki Nowe
- Wygoda Smoszeńska - Smoszewo - Wólka Przybojeńska - Miączynek -
Chociszewo - Wilkowuje - Sielec - Czerwińsk n. Wisłą - Stobiecín -
Gawarzec - Wiązówka - Chmielowo – Wyszogród



Skala 1: 50 000



Przebieg VeloMazovia Zachód - rowerowy szlak zachodniego mazowsza



7. Podsumowanie

Dokument należy traktować jako program wytycznych o charakterze strategicznym, zastrzegając jednocześnie prawo jego korekty oraz odstępstwa od niektórych jego elementów na etapie opracowywania /realizacji rozwiązań szczegółowych. Dokument ze względu na swój elastyczny charakter, będzie podlegać aktualizacji w związku z prowadzonymi inwestycjami, a także możliwymi zmianami przepisów umożliwiającymi wprowadzanie nowych rozwiązań. Docelowe przebiegi dla projektowanych dróg są poglądowe i mogą ulec zmianie.