



Analiza możliwości rozwoju mobilności miejskiej dla miasta Sierpca w ramach projektu „Sierpc 2.0 – Rozwiązania EcoSmart z zakresu zarządzania miastem”

Lider projektu

Sierpc 2022

Partnerzy projektu



Politechnika
Warszawska



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Zrealizowane w ramach projektu:

„Sierpc 2.0 – Rozwiązania EcoSmart z zakresu zarządzania miastem” współfinansowanego ze środków Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020 oraz budżetu państwa, w ramach konkursu pt. “HUMAN SMART CITIES. Inteligentne miasta współtworzone przez mieszkańców”. Priorytet 3 Potencjał beneficjentów funduszy europejskich, działanie 3.1 Skuteczni beneficjenci. Kategoria interwencji funduszy strukturalnych – 121.

Dotyczy umowy dotacji nr DPT/BDG-II/POPT/173/19 z dnia 23 września 2019 r.

Kwota dotacji: 1 768 190,03 zł



Redakcja dokumentu:

Aneta Lochno

Iwona Rackiewicz

Magdalena Załupka

Skład i opracowanie graficzne:

Natalia Stralena

Publikacja dystrybuowana bezpłatnie.
Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie wymaga pisemnej zgody Lidera Projektu.

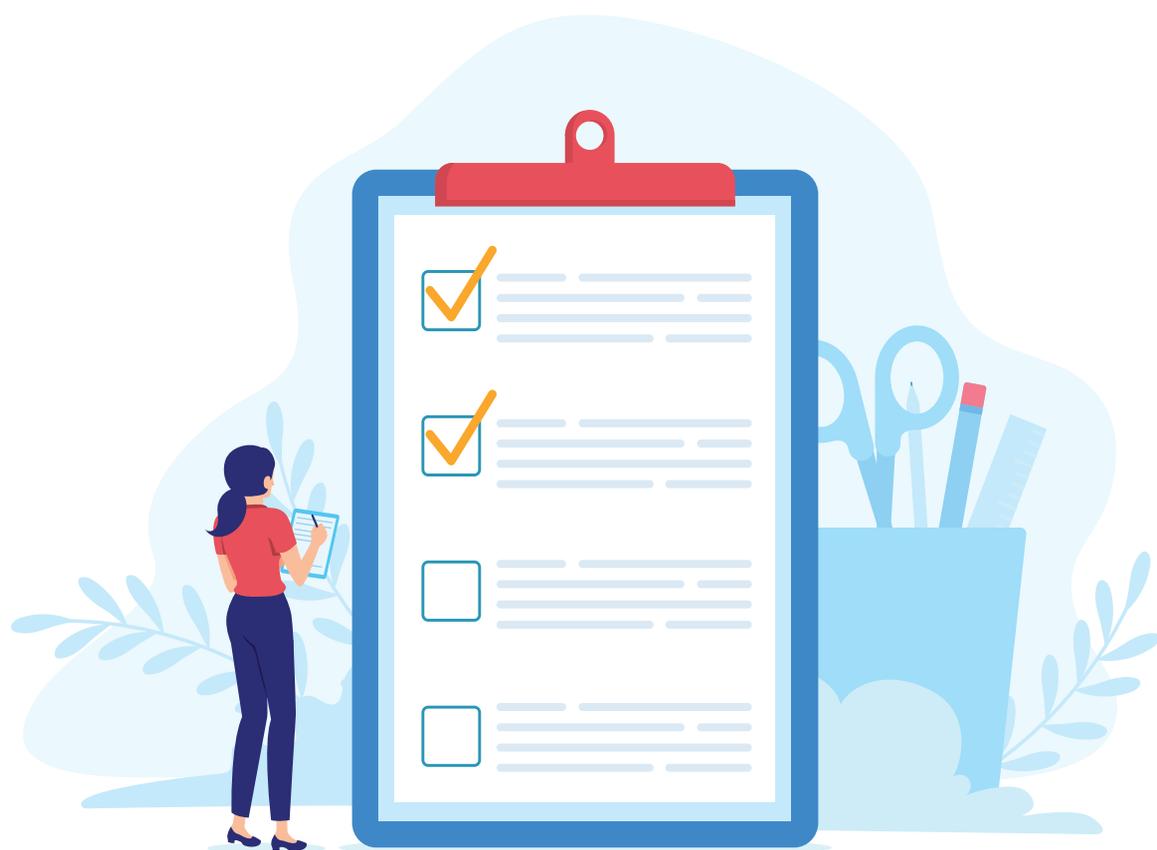
Grafika na stronie tytułowej: Designed by Freepik

Spis treści

Wykaz pojęć i skrótów użytych w opracowaniu.....	5
1. Wprowadzenie.....	7
2. Cele analizy możliwości rozwoju mobilności miejskiej w Sierpcu.....	11
3. Powiązanie analizy z dokumentami strategicznymi.....	13
3.1. Dokumenty europejskie.....	15
3.2. Dokumenty krajowe.....	19
3.3. Dokumenty regionalne i lokalne.....	28
4. Diagnoza stanu aktualnego w zakresie rozwiązań transportowych Sierpca.....	39
4.1. Uwarunkowania demograficzne, społeczne, gospodarcze i środowiskowe.....	41
4.2. System transportowy Sierpca.....	46
4.3. Dostępność transportowa miasta – zewnętrzna i wewnętrzna.....	54
4.4. Analiza potencjału oraz mocnych i słabych stron mobilności miasta Sierpca.....	59
5. Rekomendacje rozwoju mobilności miejskiej dla Sierpca.....	63
5.1. Cele rozwoju mobilności.....	65
5.2. Rekomendowane działania w poszczególnych obszarach.....	66
5.2.1. Transport kolejowy.....	68
5.2.2. Transport autobusowy.....	69
5.2.3. Infrastruktura drogowa.....	69
5.2.4. Infrastruktura parkingowa i przesiadkowa.....	71
5.2.5. Infrastruktura piesza i rowerowa.....	73
5.2.6. Inne obszary mobilności miejskiej.....	77
5.3. Podsumowanie.....	80
Spis tabel.....	82
Spis rysunków.....	83

Wykaz pojęć i skrótów użytych w opracowaniu

- Aktywna mobilność – indywidualna mobilność realizowana pieszo lub przy pomocy roweru, a także innych niezmotoryzowanych środków transportu (hulajnogi, rolki)
- KE – Komisja Europejska
- KPOP – Krakowy Program Ochrony Powietrza
- SOR – Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)
- SRT – Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030
- UE – Unia Europejska



Designed by Freepik



1. Wprowadzenie



Designed by vectorjuice / Freepik



Rozwój miast jest złożonym, wielowymiarowym procesem. Współczesne strategie rozwoju miast zakładają ich rozwój w sposób inteligentny i zrównoważony. Podobne rekomendacje zostały sformułowane również w stosunku do miasta Sierpca, w dokumencie „Analizy i diagnozy stanu miasta Sierpca z uwzględnieniem rekomendacji dotyczących jego rozwoju w kierunku stworzenia inteligentnego miasta”¹.

Inteligentny i zrównoważony rozwój miasta powinien mieć swoje odzwierciedlenie również w prowadzonej przez nie polityce mobilności. Mobilność miejska, zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju, to obecnie jedno z głównych wyzwań stojących przed miastami, zarówno dużymi i średniej wielkości ośrodkami miejskimi, jak i małymi miastami, będącymi ważnymi centrami rozwoju lokalnych usług, do których można zaliczyć Sierpc.

Potrzeby małych miast w zakresie mobilności, różnią się od potrzeb miast dużych. Jednym z częstych problemów występujących na poziomie lokalnym jest brak zintegrowanej przestrzeni i funkcjonalnie oferty transportu publicznego², w tym brak dogodnych połączeń, nowoczesnego, niskoemisyjnego taboru, niedopasowanie środków transportu do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej lub niepełnosprawnych. Problemem może być również niewystarczająca infrastruktura transportowa. Do tego należy włączyć ograniczone możliwości finansowe samorządów lokalnych.

Właściwe planowanie mobilności miejskiej wpływa istotnie na jakość życia mieszkańców i przejawia się w co najmniej kilku wymiarach:

- środowiskowym i zdrowotnym (ograniczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu, ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, zmniejszenie zużycia energii);
- dostępności i ograniczenia wykluczenia transportowego (zapewnienie podstawowych potrzeb komunikacyjnych mieszkańców, które umożliwią dostęp do kluczowych celów podróży i usług);
- bezpieczeństwa (poprawa stanu bezpieczeństwa na drogach, przejściach dla pieszych);
- atrakcyjności dostępnych rozwiązań w zakresie mobilności (np. wspólny bilet na transport na danym terenie, system ścieżek rowerowych).

W ramach racjonalnego planowania mobilności miejskiej konieczne jest uwzględnienie wszystkich środków i form transportu, w tym: publicznych i prywatnych, przewozu pasażerów i towarów, ruchu zmotoryzowanego i niezmotoryzowanego, w ruchu i w czasie parkowania.

Wśród rekomendacji kierunkowych dokumentu „Analizy i diagnozy stanu miasta Sierpca...” znalazło się jedno działanie w zakresie transportu, dotyczące „wdrożenia systemu planowania i informowania o miejscach parkingowych na nowoutworzonych parkingach przed centrum miasta”.

Inteligentne rozwiązania w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej są elementem inteligentnych miast (smart cities), które powinny być tworzone z myślą o ich mieszkańcach, a zarazem przy ich aktywnym współdziałaniu (human smart cities).

Niniejszy dokument „Analizy możliwości rozwoju mobilności miejskiej dla miasta Sierpca” powstał w ramach projektu „Sierpc 2.0 – Rozwiązania EcoSmart z zakresu zarządzania miastem”.

Cele analizy możliwości rozwoju mobilności miejskiej w Sierpcu

Niniejsza analiza ma dwa zasadnicze cele. Pierwszym jest ocena stanu aktualnego w zakresie rozwiązań transportowych miasta Sierpca, w kontekście możliwości rozwoju mobilności miejskiej. Planowanie zrównoważonej mobilności koncentruje się na mieszkańcach i przyjeźdźnych, którzy poruszają się po mieście w różny sposób. Poprawa mobilności pozwala na poprawę jakości życia, polepszenie wykorzystania cennych przestrzeni miejskich, a także poprawę wydajności i efektywności kosztowej transportu osób i ładunków. Więcej pieniędzy pozostaje w portfelach mieszkańców i budżecie samorządu.

Drugim celem analizy jest wskazanie rekomendacji działań możliwych do podjęcia dla osiągnięcia inteligentnej i zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie miasta Sierpca, z uwzględnieniem wszystkich uwarunkowań miasta.



Designed by vectorjuice / Freepik



Powiązanie analizy z dokumentami strategicznymi

W rozdziale przedstawiono analizę dokumentów strategicznych na poziomie europejskim, krajowym oraz regionalnym i lokalnym, dotyczących mobilności i transportu. Wyniki analizy powinny posłużyć do ukierunkowania działań, jakie mogą być podejmowane przez miasto, przy planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej.



Designed by vectorjuice / Freepik



3.1. Dokumenty europejskie

W rozdziale przedstawiono najważniejsze założenia i kierunki unijnej polityki związane z mobilnością i transportem. W ramach prezentacji szerszego kontekstu zagadnienia, analizę rozpoczęto od omówienia założeń strategii wzrostu gospodarczego UE – Europejskiego Zielonego Ładu (ang. European Green Deal).

Europejski Zielony Ład

11 grudnia 2019 r. Komisja Europejska opublikowała komunikat w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu (EZŁ) - nowej strategii rozwoju gospodarczego UE na rzecz wzrostu, której celem jest przekształcenie UE w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo, żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 roku osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych³. Celem strategii jest również zachowanie, ochrona i poprawa jakości środowiska, a także ograniczone i racjonalne wykorzystywanie zasobów naturalnych oraz ochrona zdrowia i dobrostanu obywateli.

Warto odnotować, że KE przyjęła także pakiet wniosków ustawodawczych mających dostosować unijną politykę klimatyczną, energetyczną, transportową i podatkową na potrzeby realizacji celu, jakim jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych netto do 2030 roku o co najmniej 55% w porównaniu z poziomem z 1990 roku.

Komunikat Czysta Planeta dla Wszystkich

Wdrożenie wizji EZŁ zostało nakreślone w komunikacie Czysta Planeta dla Wszystkich⁴. Jednym z priorytetów strategicznych jest czysta mobilność. Obecnie emisje z sektora transportu stanowią ok. 25% łącznych emisji gazów cieplarnianych w UE.

Zgodnie z europejską wizją nowoczesnej, konkurencyjnej i neutralnej dla klimatu gospodarki, obszary miejskie i inteligentne miasta mają pełnić rolę ośrodków innowacji w zakresie mobilności, przede wszystkim ze względu na przewagę w nich ruchu na krótkich dystansach, ale także z uwagi na potrzebę poprawy jakości powietrza.

Transformacja mobilności powinna następować za sprawą planowania przestrzeni miejskiej, bezpiecznych ścieżek rowerowych i ruchu pieszego, czystego lokalnego transportu publicznego, a także mobilności jako usługi, w tym nowych usług współużytkowania samochodów i rowerów. Ważne jest również przechodzenie na bezemisyjne technologie transportowe, ograniczające zanieczyszczenie powietrza, hałas i liczbę wypadków. Działania te powinny przyczynić się do znacznej poprawy jakości życia w miastach. U ich podstaw powinny leżeć m.in. zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców.

Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości

W wizji Strategii⁵ mówi się o konieczności dokonania gruntownej transformacji

Europejskiego transportu, rozumianej jako skierowanie go ku zrównoważonej i inteligentnej przyszłości, tak aby możliwe było ograniczenie emisji z sektora transportu o 90% do 2050 r. Poza celem głównym wprowadzono również cele pośrednie, w perspektywie:

- do 2030 r.:
 - co najmniej 30 mln bezemisyjnych samochodów osobowych poruszających się po europejskich drogach;
 - 100 europejskich miast neutralnych dla klimatu;
 - dwukrotnie zwiększony ruch kolei dużych prędkości;
 - transport zbiorowy do 500 km w obrębie UE neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla;
 - automatyzacja mobilności na szeroką skalę;
 - przygotowanie do wprowadzenia na rynek bezemisyjnych statków;
- do 2035 r.:
 - przygotowanie do wprowadzenia na rynek bezemisyjnych dużych statków powietrznych;
- do 2050 r.:
 - bezemisyjne niemal wszystkie samochody osobowe, dostawcze, autobusy oraz nowe pojazdy ciężkie;
 - dwukrotnie zwiększony ruch kolejowy w przewozach towarowych;
 - trzykrotnie zwiększony ruch kolei dużych prędkości;
 - multimodalna transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) wyposażona na potrzeby zrównoważonego i inteligentnego transportu, zapewniającego szybkie połączenia, działająca w ramach sieci kompleksowej.

Mobilność zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju oznacza przede wszystkim przejście na mobilność bezemisyjną. Do tego powinny być wykorzystane wszystkie narzędzia polityczne tj.:

- środki służące ograniczeniu uzależnienia od paliw kopalnych w transporcie (poprzez zastępowanie tradycyjnych pojazdów spalinowych pojazdami niskoemisyjnymi i bezemisyjnymi oraz zwiększenie wykorzystania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych);
- działania służące większemu wykorzystaniu zrównoważonych rodzajów transportu (zwiększenie liczby osób podróżujących koleją, przy jednoczesnym wzroście jej roli w przewozach pasażerskich, ale także towarowych, większe wykorzystanie transportu publicznego, w tym w dojazdach do pracy, korzystanie z aktywnych form mobilności);
- internalizacja kosztów zewnętrznych (wprowadzenie mechanizmów opłat za emisję gazów cieplarnianych i za dostęp do infrastruktury, zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci”).

Dla realizacji wizji przedstawionej w strategii, określono 10 inicjatyw przewodnich oraz plan działania, który będzie ukierunkowywał prace w nadchodzących czterech latach. Wśród inicjatyw przewodnich znalazły się:

- 1) upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych, paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz niezbędnej dla nich infrastruktury;
- 2) tworzenie bezemisyjnych lotnisk i portów;
- 3) bardziej zrównoważona i zdrowsza mobilność międzymiastowa i w miastach;
- 4) ekologiczny transport towarowy;
- 5) ustalenie opłat za emisję gazów cieplarnianych i lepsze zachęty dla użytkowników;
- 6) oparta na sieci i zautomatyzowana multimodalna mobilność;
- 7) wykorzystanie innowacji, danych i sztucznej inteligencji na rzecz inteligentniejszej mobilności;
- 8) wzmocnienie jednolitego rynku;
- 9) uczciwa i sprawiedliwa mobilność dostępna dla wszystkich;
- 10) poprawa bezpieczeństwa i ochrony transportu.

W ramach inicjatywy 3 wskazuje się m.in., że miasta powinny znajdować się na czele transformacji w kierunku bardziej zrównoważonego rozwoju. Oznacza to przede wszystkim zwiększenie udziału transportu zbiorowego, ruchu pieszego i rowerowego, jak również zautomatyzowanej, multimodalnej mobilności. Ponadto zgodnie z założeniami strategii, wszystkie duże i średnie miasta powinny wdrażać swoje własne plany zrównoważonej mobilności miejskiej. Plany takie powinny uwzględniać nowe cele, związane z bezemisyjnością oraz zerową liczbą śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. Wymogu w zakresie konieczności opracowania planów zrównoważonej mobilności miejskiej nie adresuje się bezpośrednio do miast małej wielkości.

KE podjęła się także misji⁶ w dziedzinie neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast.

Zwraca się również uwagę na zwiększenie popytu na nowe, innowacyjne rozwiązania, w tym wspólne i zbiorowe usługi w zakresie mobilności (współdzielone samochody, rowery, usługi przewozu osób i inne formy mikromobilności), świadczone często za pośrednictwem platform.

Podkreśla się wzrost świadomości mieszkańców w zakresie konieczności poprawy jakości powietrza, zmniejszenia narażenia na hałas, a także wyeliminowania śmiertelnych wypadków drogowych.

KE dostrzega ponadto potrzebę opracowania wytycznych dotyczących zarządzania mobilnością na szczeblu lokalnym i regionalnym, w tym lepszego planowania przestrzeni miejskiej oraz połączeń z obszarami wiejskimi i podmiejskimi, aby osoby dojeżdżające do pracy miały możliwość wyboru wariantów mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Założeniem Strategii jest, aby mobilność była dostępna i przystępna cenowo dla wszystkich, aby regiony wiejskie i oddalone były lepiej połączone, a także dostępne dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się i osób niepełnosprawnych.

Europa w ruchu. Zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i ekologiczna

Komunikat Komisji „Europa w ruchu”⁷ stanowi istotny dokument trzeciego pakietu

mobilności. Określa on jego ramy odniesienia. Odnosi się do takich zagadnień jak: bezpieczna mobilność, mobilność pojazdów połączonych i zautomatyzowanych oraz ekologiczna mobilność.

Ponadto w dwóch załącznikach do komunikatu przedstawione zostały kluczowe inicjatywy: Strategiczny plan działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz Strategiczny plan działania na rzecz baterii.

W komunikacie podkreśla się, że mimo postępu osiągniętego w ostatnich latach, liczba poważnych lub śmiertelnych wypadków drogowych nadal jest zbyt wysoka, stąd jako cel do roku 2050 wskazuje się osiągnięcie zerowej liczby ofiar śmiertelnych i poważnych wypadków drogowych („wizja zero”), a jako cel pośredni – zmniejszenie liczby ofiar i poważnie rannych o 50 % do 2030 r.

Aby osiągnąć ww. cele, UE planuje wdrożyć nowe narzędzia technologiczne i regulacyjne, w oparciu o podejście WHO „bezpieczny system”. W podejściu tym przyjmuje się, że mimo niemożliwości całkowitego wyeliminowania wypadków, można podejmować działania mające na celu zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i poważnie rannych.

UE zamierza wyeliminować przyczyny wypadków dzięki zintegrowanemu podejściu, polegającemu na tworzeniu warstw ochrony, które zapewnią, że jeśli jeden element zawiedzie, inny go zrównoważy. Proces ten wymaga wprowadzenia odpowiedniego wyposażenia technologicznego do pojazdów i infrastruktury drogowej, a także zwiększonej wymiany informacji między nimi.

W Strategicznym planie działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego określono kryteria wzmocnienia europejskiego zarządzania. Wskazano także na zwiększenie finansowania innowacyjności sieci drogowej poprzez instrument „Łącząc Europę”.

Jednym z kluczowych zagadnień trzeciego pakietu mobilności jest obniżenie emisyjności transportu i przejście na ekologiczną energię, co jest zgodne z planem działania dotyczącym gospodarki o obiegu zamkniętym.

Dla realizacji ww. celu UE podejmuje szereg inicjatyw. Jedną z nich jest Strategiczny plan działania na rzecz baterii. W planie tym zakłada się zrównoważoną produkcję baterii w całym łańcuchu wartości, który obejmuje wydobycie i przetwarzanie surowców, projektowanie i produkcję ogniw baterii i zestawów baterii, ich wykorzystanie, powtórne wykorzystanie, recykling i utylizację zgodnie z zasadami gospodarki o obiegu zamkniętym.

Innymi inicjatywami są przepisy prawne w sprawie ustanowienia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich, czy przepisy dotyczące etykietowania opon, w celu określenia ich standardów bezpieczeństwa, efektywności energetycznej i hałasu.

Załącznik D: Wytyczne inwestycyjne dla Polski w zakresie finansowania polityki spójności na lata 2021-2027

Załącznik D Wytycznych inwestycyjnych dla Polski w zakresie finansowania polityki spójności⁸ przedstawia wstępne stanowisko KE w sprawie priorytetowych obszarów inwestycyjnych i warunków ramowych skutecznej realizacji polityki spójności na lata 2021-2027. Stanowi on podstawę dialogu między Polską a KE w celu programowania określonych funduszy polityki spójności.

Wśród priorytetowych celów, w ramach celu strategicznego 3: **Lepiej połączona Europa – mobilność** oraz regionalne sieci informacyjne komunikacyjne znalazły się m.in.:

- wsparcie przejścia od transportu drogowego do transportu kolejowego i innych zrównoważonych form,
- poprawa transportu publicznego (w tym na obszarach peryferyjnych, wiejskich),
- wspieranie multimodalnej zrównoważonej mobilności miejskiej,
- dalsze ograniczenie wpływu transportu na środowisko i poprawa jego bezpieczeństwa.

3.2. Dokumenty krajowe

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030

Koncepcja⁹ przewiduje efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia ogólnych celów rozwojowych - konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym.

Jednym z głównych celów KPZK jest „Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych, poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej. Kierunki działań polityki przestrzennej w zakresie dostępności transportowej będą m.in realizowane w ramach następujących działań:

- poprawa dostępności polskich miast i regionów,
- zmniejszenie kosztów transportu.

Należy zaznaczyć, że Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 została uchylona ustawą z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw¹⁰ (art. 33).

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju¹¹ (SOR) została przyjęta w 2017 roku i jest obowiązującym, kluczowym dokumentem państwa polskiego w obszarze średnio i długofalowej polityki gospodarczej, definiującym główny cel rozwoju, jakim jest „tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym,

środowiskowym i terytorialnym”.

W SOR wskazano następujące cele szczegółowe:

- trwały wzrost gospodarczy oparty coraz silniej o wiedzę, dane i doskonałość organizacyjną;
- rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony;
- skuteczne państwo i instytucje służące wzrostowi oraz włączeniu społecznemu i gospodarczemu.

Jednym z ważniejszych obszarów wpływających na osiągnięcie celów SOR jest obszar transportu, w ramach którego określono jeden z głównych kierunków interwencji jako zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawę warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów. Zakłada on w horyzoncie roku 2030 osiągnięcie przepustowości transportowej umożliwiającej efektywne funkcjonowanie całego systemu transportowego, poprzez uzyskanie efektu sieciowego w ujęciu międzygałęziowym, zapewniającego sprawną obsługę transportową społeczeństwa i gospodarki, a także przyczyniającego się do obniżenia negatywnego oddziaływania na środowisko oraz zdrowie i jakość życia.

SOR określa nowe ramy dla polityk publicznych i jest podstawą do zmian w systemie zarządzania rozwojem kraju oraz do aktualizacji dokumentów strategicznych, takich jak strategie, polityki i programy.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu¹² (SRT) jest dokumentem planistycznym wyznaczającym ramy krajowej polityki transportowej, której celem głównym jest zwiększenie dostępności transportowej oraz bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez tworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. SRT ma się przyczynić do rozwoju transportu, który jest elementem napędzającym rozwój gospodarki. Polski system transportowy ma być nowoczesny, wykorzystujący pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne, a także nowe rodzaje napędu. Strategia przewiduje też dążenie do stopniowego rozwoju technologii automatycznych.

W celu osiągnięcia celu głównego, w SRT wyznaczono sześć kierunków interwencji:

- 1: budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
- 2: poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- 3: zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności;
- 4: poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
- 5: ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- 6: poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

W dokumencie wskazano również na konieczność ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowiska, co ma być osiągnięte dzięki realizacji następujących działań:

- ścisłe powiązanie polityki transportowej z polityką przestrzenną państwa i JST, w tym z celami ochrony krajobrazu, a w szczególności działania legislacyjne mające zapobiegać rozpraszaniu

- zabudowy;
- wspieranie rozwiązań powodujących zmniejszenie transportochłonności gospodarki;
- zmniejszanie kongestii transportu, w szczególności w obszarach miejskich poprzez:
 - zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób,
 - wydzielanie korytarzy transportowych zarezerwowanych dla transportu zbiorowego,
 - zintegrowanie transportu publicznego w miastach oraz obszarach aglomeracji miejskich wraz z budową systemów parkowania P&R i B&R,
 - eliminację ciężkiego ruchu towarowego oraz przewozów masowych ładunków niebezpiecznych transportem drogowym przez tereny zurbanizowane.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego¹³ przewiduje rozwój infrastruktury transportowej w celu poprawy dostępności polskiej przestrzeni. W skali regionalnej rozwój infrastruktury ma być realizowany poprzez budowę połączeń największych miast z ich zapleczem i mniejszymi ośrodkami. Natomiast w skali lokalnej planuje się poprawę komunikowania terenów wiejskich z miastami, szczególnie ośrodkami dostarczającymi usługi publiczne.

Celem głównym polityki regionalnej jest efektywne wykorzystanie endogenicznych potencjałów terytoriów i ich specjalizacji dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju kraju, co tworzyć będzie warunki do wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym osiąganiu spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym. Wskazany cel główny będzie realizowany w oparciu o uzupełniające trzy cele szczegółowe:

- **cel 1** – zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym;
- **cel 2** – wzmacnianie regionalnych przewag konkurencyjnych;
- **cel 3** – podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie.

Dokument w wielu aspektach dotyka problematyki transportu i komunikacji, szczególnie kierunku 1.5 (Rozwój infrastruktury wspierającej dostarczanie usług publicznych i podnoszącej atrakcyjność inwestycyjną obszarów). W kontekście rozwoju mobilności jako przykłady można wymienić następujące działania, wspierane w ramach różnych kierunków:

- poprawę dostępności transportowej zewnętrznej i wewnętrznej makroregionu poprzez rozbudowę połączeń do granic kraju, makroregionu, jak również w granicach makroregionu, jak i pomiędzy mniejszymi miejscowościami a ośrodkami regionalnymi oraz rozwijanie i integrowanie systemów transportu zbiorowego, w tym miejskiego;
- rozwijanie i integrowanie systemów transportu zbiorowego, usprawniających połączenia między miastami a ich otoczeniem oraz ważnymi dla nich sąsiadującymi ośrodkami, jak również wewnątrz obszarów miejskich i wiejskich;
- zapewnienie infrastruktury transportowej łączącej ośrodki miejskie

z subregionalnymi i regionalnymi ośrodkami rozwoju;

- stopniową wymianę taboru wykorzystywanego do świadczenia usług transportu zbiorowego na ekologiczny, niskoemisyjny i przystosowany dla osób starszych i osób z niepełnosprawnościami;
- powiązanie lokalnych i regionalnych ośrodków gospodarczych z największymi aglomeracjami oraz ich obszarem funkcjonalnym z wykorzystaniem transportu drogowego i kolejowego, i uzupełniającego je – wodnego śródlądowego;
- opracowywanie i wdrażanie przez miasta planów zrównoważonej mobilności miejskiej (ang. Sustainable Urban Mobility Plan), w szczególności promowanie ruchu pieszego i rowerowego;
- rozwijanie i integrowanie systemów transportu zbiorowego usprawniającego jakość połączeń w miastach, między nimi a ich wiejskim otoczeniem i ważnymi sąsiadującymi ośrodkami.

Aktualizacja Krajowego Programu Ochrony Powietrza

Aktualizacja Krajowego Programu Ochrony Powietrza (aKPOP)¹⁴ jest kluczowym dokumentem określającym politykę poprawy jakości powietrza w perspektywie krótkofalowej (do 2025 roku), średniofalowej (do 2030 roku) i długofalowej (do 2040 roku). Wskazano w nim prowadzone i planowane działania na poziomie krajowym, mające

na celu ograniczenie negatywnego wpływu poszczególnych obszarów działalności człowieka na stan powietrza. aKPOP jest odpowiedzią na wyzwania stojące przed polską administracją publiczną, sektorem prywatnym oraz obywatelami. W Programie zawarte są rekomendacje i kierunki interwencji w newralgicznych obszarach gospodarczych

i społecznych. Stanowi on także podstawę do zmian w systemie zarządzania jakością powietrza w Polsce, w tym obowiązujących dokumentów strategicznych (strategii, polityk, programów).

Głównym celem aKPOP jest ochrona zdrowia i komfortu życia mieszkańców oraz środowiska naturalnego jako całości, w szczególności - pilna poprawa stanu powietrza na obszarach stref, w których – jak wynika z corocznie przeprowadzanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska oceny jakości powietrza – stwierdzone są w dalszym ciągu przekroczenia poziomów dopuszczalnych i docelowych niektórych zanieczyszczeń. Osiągnięcie tego celu planowane jest poprzez realizację działań określonych w wybranych kierunkach interwencji, które to działania powinny być planowane w połączeniu z kierunkami interwencji Polityki Ekologicznej Polski. Oczekiwanym i najważniejszym efektem realizacji aKPOP będzie poprawa stanu powietrza poprzez doprowadzenie go do stanu odpowiadającego normom określonym w prawodawstwie krajowym oraz unijnym, a także w dalszej perspektywie dążenie do osiągnięcia norm rekomendowanych przez Światową Organizację Zdrowia.

W dokumencie wskazano 7 kierunków interwencji, które mają prowadzić do osiągnięcia celów szczegółowych (tj. osiągnięcia i dotrzymania co najmniej standardów jakości powietrza, określonych w prawodawstwie unijnym oraz krajowym). Spośród ww. siedmiu kierunków, dwa związane są z transportem. Przedstawiono je poniżej, wraz z najważniejszymi działaniami.

Kierunek interwencji 2 – Ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza z sektora transportu drogowego

Działania krótkoterminowe (do 2025 roku):

- wprowadzenie wymagań dla stref czystego transportu, których obowiązek będzie dotyczył miast powyżej 100 tys. mieszkańców, w których w wyniku oceny jakości powietrza, przeprowadzanej przez GIOŚ, stwierdzone zostały przekroczenia poziomu dopuszczalnego dla NO₂ oraz wprowadzenie możliwości utworzenia takich stref w pozostałych gminach, które zadecydują o realizacji takiego działania, gdzie decyzję podejmie rada gminy;
- podwyższenie mandatów karnych za używanie pojazdu na obszarze zabudowanym w sposób powodujący uciążliwości związane z nadmierną emisją spalin do środowiska, co przyczynia się do złej jakości powietrza i wpływa na pogorszenie stanu zdrowia obywateli (uzupełnienie katalogu grzywien, wyższych niż 500 zł, w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenie);
- rozwój i wzrost konkurencyjności rozwiązań niskoemisyjnych i efektywnych energetycznie, jak transport zelektryfikowany czy zbiorowy, w tym publiczny;
- eliminacja pojazdów wysokoemisyjnych z użytkowania oraz kontrola dostępności i ruchu pojazdów spalinowych w strefach szczególnie wrażliwych jak np. miasta;
- kontynuacja działań zmierzających do wyposażenia policyjnych służb drogowych w specjalistyczny sprzęt do kontroli emisji zanieczyszczeń powietrza ze źródeł transportowych (analizatory spalin i dymomierze wraz z przystawką NO₂);
- rozwój transportu szynowego poprzez:
 - zwiększenie liczby połączeń kolejowych w aglomeracjach oraz regionalnych i międzyregionalnych, a także częstotliwości kursowania niskoemisyjnych pojazdów szynowych,
 - elektryfikacja połączeń regionalnych,
 - szersze włączenie transportu kolejowego do obsługi transportu miejskiego (budowa nowych przystanków w aglomeracjach w ramach powstającego Programu Przystankowego, rewitalizacja linii regionalnych w ramach Programu Kolej+),
 - poprawa komfortu i funkcjonowania węzłów przesiadkowych komunikacji publicznej,
 - zwiększenie roli przejazdów realizowanych z wykorzystaniem łańcuchów ekomobilności, zwłaszcza systemów rower&kolej (budowa parkingów typu Park&Ride oraz Park&Bike),
 - modernizacja infrastruktury i taboru kolejowego;
 - analiza możliwości wprowadzenia w miastach transportu pneumatycznego odpadów (eliminacja transportu drogowego), począwszy od nowych osiedli mieszkaniowych);
 - wymiana taboru drogowego do transportu odpadów (m.in. śmieciarek) na niskoemisyjny (rodzaj paliwa, odpowiednie zabezpieczenie odpadów);
 - ograniczenie emisji z sektora transportu poprzez racjonalizację organizacji spotkań, posiedzeń i konferencji na rzecz połączeń on-line (ograniczenia dotyczące fizycznego przemieszczenia się wpływają znacząco na ograniczenie natężenia transportu, w tym ruchu samochodowego zarówno lokalnie, jak i w skali kraju);

- rozwój transportu morskiego;
- kontynuacja rozwoju i wdrażania Inteligentnych Systemów Transportowych;
- wprowadzenie systemu monitorowania emisji z transportu, pozwalającego na bieżący monitoring wpływu ruchu drogowego na jakość powietrza, obejmującego:
 - system automatycznego pomiaru natężenia i struktury ruchu pojazdów oraz prędkości odcinkowych pojazdów (wykorzystanie systemu kamer rozpoznających numery rejestracyjne pojazdów),
 - wykorzystanie modelowania natężenia i struktury ruchu dla wszystkich odcinków dróg w mieście oraz prowadzenie obliczeń prognostycznych.

Działania średnioterminowe (do 2030 roku):

- rozwój transportu niskoemisyjnego, w szczególności dążenie do zeroemisyjnej komunikacji publicznej w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców;
- elektryfikacja transportu;
- zintensyfikowanie prac nad przygotowaniem i wdrożeniem dokumentu Strategia Wodorowa Polski do 2030 roku, która stałaby się znaczącym krokiem w rozwoju zielonego transportu miejskiego.

Kierunek interwencji 3 – Ograniczenie poziomu zanieczyszczeń powietrza w miastach, polityka miejska

Działania krótkoterminowe (do 2025 roku):

- wymiana co najmniej 30% floty autobusów i pojazdów miejskich na niskoemisyjne;
- rozbudowa/budowa ścieżek rowerowych, zwiększenie o 20% i pieszych zielonych ciągów komunikacyjnych o 10%.

Działania średnioterminowe (do 2030 roku):

- wymiana co najmniej 70% floty komunikacji miejskiej na niskoemisyjne;
- rozbudowa ścieżek rowerowych o kolejne 20% i pieszych, zielonych ciągów komunikacyjnych o 10%.

Działania długoterminowe (do 2040 roku):

- wymiana 100% floty komunikacji miejskiej na niskoemisyjne;
- rozbudowa ścieżek rowerowych o 10% i pieszych, zielonych ciągów komunikacyjnych o 10%.

Krajowa Polityka Miejska (projekt z grudnia 2021 roku)

Krajowa Polityka Miejska 2030¹⁵ (KPM 2030) jest dokumentem ukierunkowanym na rozwój miast i miejskich obszarów funkcjonalnych. Koncentruje się na działaniach i instrumentach zorientowanych terytorialnie, które odpowiadają aktualnym wyzwaniom stojącym przed miastami oraz miejskimi obszarami funkcjonalnymi. Jej realizacja powinna umożliwiać jak najlepsze wykorzystanie potencjałów, ale również i przewag konkurencyjnych polskich miast dla zapewnienia zrównoważonego rozwoju przestrzennego oraz społeczno-gospodarczego. Podmiotami oraz pierwszoplanowymi adresatami KPM 2030 są instytucje rządowe odpowiedzialne za programowanie kierunków rozwoju, ale kluczowymi partnerami w realizacji jej celów są jednostki samorządu terytorialnego oraz podmioty ze sfery pozarządowej, biznesu,

nauki, organizacji zrzeszających mieszkańców, przedsiębiorców i innych interesariuszy rozwoju miejskiego.

Projekt KPM 2030 przyjmuje następujące cele rozwoju miast:

- miasto kompaktowe – dążące do rozwoju w zwartej strukturze,
- miasto zielone – odbudowujące ekosystemy z zachowaniem ich ciągłości w celu adaptacji do zmian klimatu,
- miasto produktywne – zdywersyfikowana gospodarka zapewniająca mieszkańcom miejsca pracy,
- miasto inteligentne – wykorzystujące procesy transformacji cyfrowej do wzmocnienia komunikacji pomiędzy zarządzającymi, mieszkańcami i przedsiębiorcami,
- miasto dostępne – zapewniające mieszkańcom równy dostęp do usług publicznych,
- miasto sprawne – skutecznie zarządzane i efektywnie wykorzystujące własne zasoby oraz umiejętnie współpracujące z uczestnikami rozwoju.

W celu realizacji wskazanych celów zidentyfikowano w projekcie KPM 2030 następujące wyzwania:

- Wyzwanie I: dbałość o ład przestrzenny i estetyczny
- Wyzwanie II: niwelowanie procesów chaotycznej suburbanizacji
- Wyzwanie III: wzmocnienie kooperacji samorządowej w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych
- Wyzwanie IV: niwelowanie negatywnych skutków zmian klimatu w miastach
- Wyzwanie V: poprawa jakości środowiska przyrodniczego w miastach
- Wyzwanie VI: zapewnienie zrównoważonego i zintegrowanego systemu transportu w miejskich obszarach funkcjonalnych
- Wyzwanie VII: poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym
- Wyzwanie VIII: poprawa dostępności mieszkaniowej
- Wyzwanie IX: poprawa zdolności inwestycyjnych miast
- Wyzwanie X: zwiększenie wykorzystania potencjału społecznego
- Wyzwanie XI: przyspieszenie tempa transformacji cyfrowej miast

Dla małych miast (do 20 tys. mieszkańców) w ramach wyzwań związanych z transportem uznano za najbardziej znaczące następujące działania:

- wyzwanie VI:
 - w zakresie zniesienia istniejących barier prawnych utrudniających integrację systemu transportu publicznego,
 - wprowadzenie do polskiego porządku prawnego elementów wynikających z rozwoju technologicznego i organizacyjnego transportu publicznego: „tele-busy”, wirtualne przystanki;
- wyzwanie VII:
 - w zakresie zmian przepisów prawnych,
 - kształtowanie narzędzi wsparcia inwestycyjnego samorządów,
 - edukacyjne.

Krajowy Program Kolejowy do roku 2023

Krajowy Program Kolejowy pierwotnie został przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 15 września 2015 roku jako następcza Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych. Później był wielokrotnie aktualizowany, a ostatnia aktualizacja¹⁶ miała miejsce 26.11.2021 r. W Programie przewidziane są inwestycje infrastrukturalne, które mają najkorzystniejszą relację nakładów do osiągniętych efektów eksploatacyjnych. Program Kolejowy obowiązuje do roku 2023, ponieważ wtedy kończy się możliwość dofinansowania projektów w ramach perspektywy finansowej Unii Europejskiej przewidzianej na lata 2014-2020.

Program nie obejmuje inwestycji kolejowych w Sierpcu i w okolicach Sierpca.

Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023¹⁷

Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023¹⁸ jest jednym z projektów przewidzianych do realizacji w ramach SOR. Program zakłada przeprowadzenie blisko 190 inwestycji dworcowych. W Programie nie przewidziano działań na terenie Sierpca.

Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025

W kontekście inwestycji dworcowych istotnym dokumentem, który został uchwalony w maju 2021 r. jest Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025¹⁹, którego celem jest zwiększenie dostępu do transportu kolejowego. Oprócz budowy i modernizacji, w ramach programu przewidziane zostało finansowanie zadań związanych z dostępnością miejsc parkingowych dla podróżnych. Program realizuje założenia SOR oraz cele SRT.

Głównym celem Programu jest zwiększenie dostępności transportu kolejowego dla lokalnych społeczności przez uzupełnienie lokalnej i regionalnej punktowej infrastruktury pasażerskiej, której zarządcą jest PKP PLK S.A., jak również ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego, co umożliwi pasażerom dostęp do komunikacji wojewódzkiej i międzywojewódzkiej oraz będzie skutkować poprawą wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionów kraju, przy wsparciu ze środków pochodzących z dokapitalizowania PKP PLK S.A. przez Skarb Państwa.

Ponadto wskazano dwa cele szczegółowe:

- wsparcie zadań związanych z przeciwdziałaniem wykluczeniu komunikacyjnemu w zakresie punktowej infrastruktury pasażerskiej;
- wzmocnienie efektywności działań w zakresie poprawy połączeń kolejowych na poziomie regionalnym i ponadregionalnym.

Program wskazuje oczekiwane następujące efekty realizacji zadań:

- zwiększenie mobilności społeczeństwa,
- zmniejszenie wykluczenia komunikacyjnego w miejscowościach nieposiadających dotychczas dostępu do kolei lub posiadających ograniczony dostęp do kolei,
- promowanie ekologicznego środka transportu, jakim jest kolej,
- zacieśnienie współpracy między PKP PLK S.A., PKP S.A. i JST w zakresie inwestycji kolejowych (dotyczy projektów realizowanych wspólnie z ww. podmiotami), w zakresie poprawy dostępności do pasażerskiego transportu kolejowego,

- poprawa bezpieczeństwa podróżnych, wynikająca z dostosowania do pasażerskiego taboru kolejowego wybudowanej lub zmodernizowanej infrastruktury służącej do wsiadania i wysiadania podróżnych do i z pociągów pasażerskich w miejscach, w których rozkładowo zatrzymują się pociągi pasażerskie.

W załącznikach do Programu wskazano lokalizacje, dla których zakres działań, w zależności od potrzeby, dotyczy budowy lub odbudowy, rozbudowy, przebudowy i modernizacji – w tym wydłużenia peronów oraz zmiany lokalizacji przystanków kolejowych. Nie przewidziano inwestycji w Sierpcu.

Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 roku (projekt z sierpnia 2021)

Celem głównym Programu²⁰ jest budowa spójnej sieci dróg krajowych zapewniających efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego. Rozbudowa sieci dróg krajowych przede wszystkim poprzez budowę autostrad i dróg ekspresowych wpłynie korzystnie na rozwój kraju.

Poprawę przepustowości głównych arterii uznano za kluczowy element przyczyniający się do zwiększenia dynamiki rozwoju regionów i całego kraju, ponieważ ułatwia, przyspiesza i czyni atrakcyjniejszym ekonomicznie przepływ towarów oraz usług. Realizacja planowanych w Programie inwestycji pozwoli również zaspokoić oczekiwania mieszkańców związane z bezpieczną i szybką komunikacją. W wyniku realizacji Programu zmniejszona zostanie luka infrastrukturalna pomiędzy krajami UE-15 (tzw. starej Unii) a Polską oraz zostaną dotrzymane unijne zobowiązania dotyczące budowy sieci TEN-T, w tym sieci bazowej, składającej się z połączeń priorytetowych, istotnych z punktu widzenia realizacji celów europejskiej polityki transportowej, której realizacja ma zostać zakończona do 2030 r. Realizacja Programu pozwoli na osiągnięcie stanu docelowego dla sieci dróg ekspresowych i autostrad.

W Programie wskazano następujące cele szczegółowe:

- Zwiększenie spójności sieci dróg krajowych klasy A i S (uzupełnienie istniejących odcinków).
- Wzmocnienie efektywności transportu drogowego (skrócenie średniego czasu przejazdu) oraz poprawa dostępności komunikacyjnej miast i regionów.
- Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar).

W ramach Programu przewiduje się realizację następujących priorytetów inwestycyjnych:

- budowa brakujących elementów drogowej sieci TEN-T, w tym dobudowa dodatkowych pasów ruchu oraz jezdni na istniejących drogach klasy A lub S,
- budowa połączeń uzupełniających względem drogowej sieci TEN-T,
- budowa obwodnic w ciągach dróg krajowych,
- przebudowa wybranych odcinków dróg krajowych.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030²¹ (NPBRD) stanowi krajową strategię w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w której dokonano podsumowania oceny zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Główne cele przyjęte w perspektywie do roku 2030 odnoszą się do liczby ofiar najcięższej postaci – ograniczenie o 50% ofiar śmiertelnych i ciężko rannych.

Zakłada się, że struktura interwencji NPBRD 2021-2030 będzie oparta na pięciu filarach stanowiących główne obszary działań dedykowanych poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2030 r.:

- Filar I - System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- Filar II - Bezpieczny człowiek,
- Filar III - Bezpieczne drogi,
- Filar IV -Bezpieczny pojazd,
- Filar V - Ratownictwo i opieka powypadkowa.

W Filarze III Bezpieczne drogi wskazano jako kluczowy warunek funkcjonowania infrastruktury drogowej, dążenie do zmniejszania negatywnych skutków błędów planistycznych i projektowych poprzez przekształcanie istniejącej sieci drogowej. Działania powinny prowadzić do usuwania najczęstszych mankamentów, skutkujących największym zagrożeniem dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kluczowe z nich to m.in. niedostateczna liczba obwodnic miast i miejscowości.

Program Budowy 100 Obwodnic

Program²² zawiera propozycje budowy 100 obwodnic dla miejscowości w Polsce, przy czym wskazano również listę rezerwową (53 miejscowości) i zadania dodatkowe (71 miejscowości). W Programie znalazły się zarówno obwodnice dużych miast, jak i małych miejscowości. Cele szczegółowe PBO to:

- Zwiększenie płynności przejazdu po drogach krajowych (likwidacja odcinków dróg krajowych przebiegających przez teren zabudowany).
- Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków).

Program nie obejmuje obwodnicy Sierpca.

3.3 Dokumenty regionalne i lokalne

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego²³ uchwalony w 2018 roku – uchwałą 22/18 z dnia 19 grudnia 2018 r. określa wytyczne i inwestycje, które wpływać mogą na stan mobilności miasta Sierpc.

Inwestycje celu publicznego w zakresie dróg wojewódzkich:

- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 560 ul. Płocka w Sierpcu (od ronda do

torów) – poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Inwestycje kolejowe:

- prace na linii kolejowej Płock – Sierpc,
- prace na linii kolejowej Nasielsk – Sierpc,
- przebudowy linii kolejowych nr 27 Sierpc – Toruń, nr 33 Sierpc – Brodnica,

W zakresie systemu dróg krajowych w Planie postuluje się do ujęcia w dokumentach rządowych i sporządzenia dokumentacji projektowej następujące inwestycje w zakresie budowy obwodnic na drogach:

- DK10 – Gójska, Sierpca i Drobina,
- budowy obwodnic na drogach DW541 - Sierpca, Bieżunia,
- budowę obwodnic na drogach DW560 – Sierpca.

W Planie uwzględnia się ustalenia Planu Transportowego dotyczące: przebiegu linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach kolejowych oraz w transporcie drogowym punkty przesiadkowe oczekiwanych standardów wyposażenia węzłów i punktów przesiadkowych określonych w Planie Transportowym w Sierpcu.

W zakresie systemu kolejowego w Planie ujęte zostały inwestycje, które powinny być ujęte w dokumentach projektowych do których należy przebudowa linii kolejowej nr 27 Sierpc – Toruń.

W zakresie systemu dróg wojewódzkich w Planie wskazane zostały inwestycje do sporządzenia studialnej dokumentacji projektowej dla budowy obwodnicy Sierpca w przebiegu drogi DW 541.

Ponadto w Planie postuluje się działania w systemie dróg dotyczące:

- wprowadzania priorytetów w ruchu drogowym dla transportu zbiorowego:
 - wydzielone pasy ruchu;
 - pierwszeństwa przejazdu przez skrzyżowania, w tym z sygnalizacją świetlną;
 - dogodne usytuowanie przystanków.
- podnoszenia poziomu bezpieczeństwa przez:
 - realizację chodników, dróg dla rowerów, przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów;
 - działania poprawiające bezpieczeństwo ruchu, w tym m. in.: strefowanie prędkości pojazdów, fizyczne środki uspokajania ruchu (progi zwalniające, wyniesione przejścia dla pieszych, azyle dla pieszych, wyniesione skrzyżowania, małe ronda).
- przebudowy dróg zgodnie z wynikami okresowych kontroli stanu technicznego, badań natężenia oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- prowadzenia analiz i studiów oraz pozostawiania rezerw terenowych dla obwodnic miejscowości;
- prowadzenia analiz dla budowy skrzyżowań wielopoziomowych z liniami kolejowymi.

W zakresie transportu zbiorowego w Planie postuluje się działania organizacyjne w transporcie publicznym dla podmiotów realizujących politykę transportową w województwie dotyczące utworzenia powiatowych węzłów komunikacyjnych w miejscowościach niewymienionych w Planie Transportowym – przy stacjach kolejowych, a w przypadku ich braku bądź znacznego oddalenia – w centrach miast powiatowych i innych wyróżniających się znaczeniem w sieci osadniczej.

W celu zapewnienia spójności tras oraz warunków sprzyjających poprawie bezpieczeństwa i rozwojowi komunikacji rowerowej postuluje się budowę infrastruktury rowerowej wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich o wysokim natężeniu ruchu samochodowego, zarówno w ramach ogólnych inwestycji drogowych, jak i jako samodzielne inwestycje krajowego i wojewódzkiego zarządcy drogi, wyposażenie mostów w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich oraz linii kolejowych w ciągi pieszo-rowerowe; oraz wykorzystanie, w miarę możliwości, koron wałów przeciwpowodziowych do budowy dróg rowerowych.

Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 +

W 2021 roku Zarząd Województwa Mazowieckiego przyjął uchwałę nr 1324/250/2021 w sprawie przyjęcia do konsultacji projektu Strategii rozwoju województwa mazowieckiego 2030+²⁴ stanowiącej aktualizację Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku.

Za cel główny Strategii przyjęto Zapewnienie wysokiej jakości życia poprzez trwałą i zrównoważony przestrzennie rozwój województwa, służący wzrostowi znaczenia regionu w Europie i na świecie, przy poszanowaniu zasobów środowiska. Jednym z celów szczegółowych jest cel: dostępne i mobilne Mazowsze uwzględniający poprawę dostępności i spójności terytorialnej regionu przy ograniczeniu presji na przestrzeń i środowisko, kształtowanie ładu przestrzennego.

Kierunki działań określone w Strategii Rozwoju wraz z działaniami:

- Zwiększenie dostępności transportowej i spójności przestrzennej regionu oraz udziału środków transportu przyjaznych dla środowiska, mieszkańców i przestrzeni:
 - Rozbudowa i modernizacja transportu kolejowego, w szczególności poprzez inwestycje w linie poprawiające dostępność ośrodków subregionalnych,
 - Rozbudowa i poprawa konkurencyjności multimodalnego, zintegrowanego systemu ekologicznego transportu zbiorowego, w tym rozwój wojewódzkiej sieci połączeń autobusowych,
 - Poprawa ciągłości i jakości tras pieszych i rowerowych,
 - Budowa i utrzymanie sieci szkieletowej tras rowerowych,
 - Podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - Rozbudowa infrastruktury do ładowania pojazdów o napędach alternatywnych;
- Rozwój uporządkowanej sieci osadniczej, sprzyjającej wykorzystaniu transportu zbiorowego i ruchowi niezmotoryzowanemu:
 - Przekształcanie dróg w miastach w ulice o funkcjach miastotwórczych, tworzących przyjazną przestrzeń urbanistyczną,
 - Zwiększanie dostępności przestrzeni publicznej dla osób o ograniczonej mobilności
 - Zwiększanie udziału zieleni, w tym wysokiej, w pasie drogowym;

- Udrożnienie systemu tranzytowego i ograniczenie ruchu tranzytowego na pozostałych trasach:
 - Tworzenie warunków do integracji różnych gałęzi transportu,
 - Zwiększenie konkurencyjności towarowego transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług,
 - Dostosowywanie parametrów, standardów technicznych i przebiegu dróg do ich funkcji,
 - Działania organizacyjno-prawne na rzecz ograniczenia ruchu tranzytowego w miastach i przenoszenia przewozów z dróg na tory.

W dziedzinie transportu priorytetem będzie poprawa wzajemnej dostępności ośrodków subregionalnych, lokalnych i obszarów wiejskich, przy jednoczesnym zapewnieniu warunków zachęcających do korzystania z najmniej uciążliwych dla przestrzeni, środowiska i mieszkańców środków transportu. Ważną rolę w tym zakresie będzie odgrywał zintegrowany system regionalnego transportu publicznego, oparty na kolei oraz przywracaniu ruchu autobusowego w pozametropolitalnej części województwa. Potencjał transportu kolejowego będzie zwiększany poprzez modernizację i rozbudowę infrastruktury liniowej i punktowej (dworce, przystanki) oraz poprawę standardów jej utrzymania. Istotne znaczenie będą miały działania w zakresie integracji systemów transportowych na kilku płaszczyznach: taryfowo-biletowej, koordynacji rozkładów jazdy oraz rozwiązań przestrzennych. Działania w zakresie rozwiązań przestrzennych obejmują zapewnianie efektywnych węzłów przesiadkowych, jak też likwidowanie barier tworzonych przez ciągi komunikacyjne, np. poprzez wyznaczanie brakujących przejść dla pieszych i zastępowanie przejść podziemnych i nadziemnych naziemnymi.

W celu usprawnienia ruchu w miastach, należy zwiększyć konkurencyjność i efektywność transportu zbiorowego i ruchu niezmotoryzowanego, w tym poprzez system priorytetów w sygnalizacji świetlnej i rozwój komunikacji zbiorowej kursującej wydzielonymi pasami. W mniejszych miastach i na obszarach wiejskich powinny zostać zapewnione wysokiej jakości usługi komunikacji zbiorowej, co umożliwi dogodne połączenia komunikacyjne wewnątrz subregionów. Istotny element takiego systemu stanowi rozwój i integracja rozkładowa regionalnej komunikacji publicznej w zakresie linii autobusowych dowożących do stacji kolejowych oraz najbliższych aglomeracji miejskich, w tym położonych w sąsiednich województwach. Wykorzystane powinny zostać również niestandardowe rozwiązania w ramach mobilności jako usługi, takie jak autobusy dostosowujące trasę do zgłoszonych potrzeb czy pojazdy współdzielone.

W zakresie infrastruktury drogowej, wskazane jest dostosowanie układu dróg na terenie województwa do zróżnicowanych potrzeb regionu oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. Równocześnie należy podejmować działania mające na celu poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego. Rezultatem podejmowanych działań powinien być wzrost udziału transportu zbiorowego i ruchu niezmotoryzowanego w podziale zadań przewozowych, jak też wykorzystanie czystych i efektywnych źródeł zasilania pojazdów.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego

Plan transportowy²⁵ został uchwalony uchwałą nr 217/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 3 listopada 2014 r. jako dokument średniookresowy do 2030 roku. Zasadniczym celem Planu transportowego jest zaplanowanie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie

Mazowsza w sposób prowadzący do poprawy dostępności i spójności terytorialnej województwa.

Jednym z priorytetów Planu transportowego zapewnienie połączeń komunikacyjnych miast powiatowych oraz ośrodków gminnych leżących w przebiegu głównych linii kolejowych z Warszawą za pośrednictwem środków transportu kolejowego oraz zapewnienie połączeń komunikacyjnych miast powiatowych oraz ośrodków gminnych leżących w przebiegu regionalnych linii kolejowych z ośrodkiem regionalnym/subregionalnym i/lub węzłem komunikacyjnym/punktem przesiadkowym leżącym w przebiegu głównej linii kolejowej. Wprowadzenie przewozów użyteczności publicznej w transporcie drogowym będzie stanowiło uzupełnienie przewozów transportu kolejowego, szczególnie w sytuacji, gdy oferta transportu kolejowego nie będzie konkurencyjna pod względem dostępności, częstotliwości kursowania, czasu przejazdu i kosztów.

Priorytetem III objęto połączenia kolejowe na liniach regionalnych, dzięki którym możliwe będzie dotarcie do wybranych ośrodków regionalnych i subregionalnych lub dotarcie do głównych linii kolejowych. W ramach tego priorytetu siecią przewozów użyteczności publicznej będą objęte na terenie Mazowsza takie miejscowości jak między innymi Sierpc. Skomunikowanie terenów z głównymi węzłami przesiadkowymi wyznaczonymi w Planie transportowym, w tym zapewnienie połączeń z obszarów o niskiej dostępności komunikacyjnej będzie należało do zadań jednostek samorządu terytorialnego niższego szczebla.

Województwo Mazowieckie będzie podejmowało następujące działania mające na celu osiągnięcie wyżej wymienionych standardów:

- utrzymanie konkurencyjnych cen biletów;
- wprowadzenie taryfy przewozowej integrującej transport kolejowy i drogowy (podróż na podstawie jednego biletu);
- wymiana i modernizacja pojazdów transportu zbiorowego obsługującego poszczególne ciągi komunikacyjne;
- efektywność wykorzystania istniejącej infrastruktury i taboru (ograniczenie/eliminacja „pustych przebiegów”);
- wprowadzanie rozwiązań przyjaznych dla środowiska;
- wprowadzanie rozwiązań mających na celu likwidację różnic w obsłudze transportowej poszczególnych rejonów komunikacyjnych i grup społecznych;
- wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań technicznych i organizacyjnych;
- zapewnienie zintegrowanego systemu sprzedaży biletów dla różnych przewoźników dostępnych także w urządzeniach mobilnych;
- koordynacja rozkładów jazdy różnych operatorów i linii transportu zbiorowego;
- wprowadzenie zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej;
- poprawa stanu infrastruktury transportowej punktowej i liniowej.

W Województwie Mazowieckim w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywane będą dwa rodzaje przewozów:

- Przewozy o charakterze użyteczności publicznej, rozumiane jako powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze; przewozy o charakterze użyteczności publicznej będą realizowane głównie z wykorzystaniem

transportu kolejowego, uzupełniająco – w transporcie drogowym.

- Przewozy komercyjne wykonywane przez przedsiębiorcę po dokonaniu zgłoszenia o zamiarze wykonywania takiego przewozu do organizatora właściwego ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów i wydaniu przez tego organizatora potwierdzenia zgłoszenia przewozów, a w transporcie kolejowym na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu; przewozy komercyjne będą stanowiły podstawę połączeń w transporcie drogowym.

Plan zakłada dodatkowo zmiany w systemie informacji pasażerskiej usprawniające proces obsługi pasażerów, a także popularyzacji transportu zbiorowego.

Strategia Rozwoju Powiatu Sierpeckiego na lata 2021 – 2027

Strategia Rozwoju Powiatu Sierpeckiego²⁶ obecnie jest aktualizowana zatwierdzona uchwałą nr 551.110.2021 z 29 października 2021 r. Wizją ustaloną w ramach strategii jest „Powiat przyjazny mieszkańcom inwestorom i turystom, a także dbający o środowisko naturalne i tradycje kulturowe”.

Najważniejszym celem strategicznym z punktu widzenia mobilności jest cel stawiający na rozwój gospodarczy i infrastrukturalny przy zachowaniu ochrony dziedzictwa kulturowego oraz wykorzystaniu walorów środowiska przyrodniczego, z uwzględnieniem potencjału powiatu sierpeckiego, budżetu Powiatu i środków zewnętrznych.

W ramach celu określone zostały następujące działania dotyczące mobilności ustalone dla powiatu sierpeckiego:

- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach powiatowych poprzez przebudowę nawierzchni dróg powiatowych.
- Oddzielanie ruchu pieszego od kołowego na drogach publicznych, poprzez budowę chodników, bezkolizyjnych skrzyżowań i tras rowerowych, oraz wspieranie przebudowy dróg gminnych, wojewódzkich i krajowej położonych na terenie Powiatu.
- Rozwój turystyki poprzez propagowanie turystyki weekendowej i kilkudniowej przy wykorzystaniu walorów przyrodniczych i krajobrazowych, a także udowa infrastruktury towarzyszącej i rozwój turystyki rowerowej.

Podstawą do zdefiniowania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu sierpeckiego jest lokalizacja najważniejszych obiektów użyteczności publicznej w powiecie wraz z określeniem zapotrzebowania na dostęp do tych obiektów osobom niepełnosprawnym, analiza kierunków przemieszczania się mieszkańców powiatu oraz zmian w zapotrzebowaniu na przewozy pasażerskie, w zależności od dnia, tygodnia czy pory dnia. Największe przepływy pasażerskie w powiecie odnotowuje się w dni robocze w godzinach szczytu porannego i popołudniowego na głównych trasach łączących Sierpc z siedzibami gmin. Prognozuje się utrzymanie popytu na usługi transportowe na zbliżonym poziomie, z tendencją malejącą w najbliższej przyszłości z uwagi na niż demograficzny i rozwiązywanie tego problemu we własnym zakresie w gospodarstwie domowym, poprzez kupno samochodu osobowego.

Wieloletnia Prognoza Finansowa Województwa Mazowieckiego 2022-2038

Wieloletnia Prognoza Finansowa Województwa Mazowieckiego²⁷ na lata 2022-2038 została zatwierdzona Uchwałą Nr 6 /22 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 22 lutego 2022 r. W ramach inwestycji wpisane zostały działania mające wpływ na układ transportowy w Sierpcu. Należą do nich:

- Wzrost regionalnego potencjału turystycznego poprzez modernizację i adaptację na cele kulturalno-edukacyjne zabytkowego budynku ratusza w Sierpcu /Muzeum Wsi Mazowieckiej w Sierpcu - wzrost regionalnego potencjału turystycznego;
- Budowa obwodnicy m. Sierpc w ciągu drogi wojewódzkiej nr 560/ Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej, od drogi wojewódzkiej nr 560 do drogi krajowej nr 10 - budowa drogi po nowym śladzie;
- Budowa drogi wojewódzkiej nr 560 na odcinku od ul. Płockiej w m. Gorzewo na terenie gminy Sierpc do ul. Kościuszki DK10 w Sierpcu – zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- Rozbudowa i przebudowa stodoły ze Zbójna / Muzeum Wsi Mazowieckiej w Sierpcu - poprawa infrastruktury instytucji kultury.

Program rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego w województwie mazowieckim z 2015 r.

Program ten nie ma charakteru nadrzędnego nad planem transportowym, dlatego zapisy programu należy traktować jako propozycje działań w przyszłości. Program szynowy określa pożądaną częstotliwość kursowania pociągów na poszczególnych liniach kolejowych województwa, tak by pogodzić potrzeby ruchu aglomeracyjnego, regionalnego, pospiesznego i ekspresowego. Ponadto wskazywane są oczekiwane czasy jazdy, charakterystyka taboru niezbędna do ich osiągnięcia oraz pory skomunikowań na stacjach węzłowych – wszystko to w celu zapewnienia zintegrowanego układu połączeń na całej sieci kolejowej.

Celem programu jest „Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego poprzez stworzenie systemu transportu publicznego z dominującym udziałem transportu szynowego”. Cele szczegółowe Programu zostały dostosowane do obowiązującej Strategii Województwa Mazowieckiego. Cele szczegółowe i działania wpisane w Program, które są strategiczne i ważne w kontekście planów dla Sierpca:

- Zwiększenie zewnętrznej dostępności oraz wewnętrznej spójności transportowej województwa
 - 1.3. Przywrócenie użyteczności, w tym częściowa odbudowa, linii o znaczeniu lokalnym,
- Zwiększenie dostępności kolei oraz integracja przestrzenna gałęzi transportu
 - II.1. Wprowadzenie linii do obszarów śródmiejskich
 - II.2. Optymalizacja sieci przystanków kolejowych
- Wprowadzenie konkurencyjnej całościowej oferty przewozowej
 - VI.1. Przyjęcie standardów obsługi połączeń ośrodków zależnie od ich rangi

w sieci osadniczej

- VI.2. Polepszenie, w tym przywrócenie obsługi linii o znaczeniu regionalnym i lokalnym
- VI.3. Wprowadzenie oferty przewozowej w oparciu o zintegrowany cykliczny rozkład jazdy

Przedsięwzięcia ujęte w Programie szynowym podzielono na: korytarze o znaczeniu krajowym, korytarze o znaczeniu wojewódzkim, aglomeracje miejskie, linie obwodowe wokół aglomeracji Warszawy, inne linie o znaczeniu regionalnym, linie o znaczeniu lokalnym oraz wprowadzenie oferty przewozowej. W ramach Programu przewidziano przy stacjach kolejowych w ośrodkach regionalnych i subregionalnych, względnie innych węzłach przewidzianych w koncepcji oferty przewozowej, wprowadzenie węzłów przesiadkowych transportu publicznego. Program zawiera także zapisy zmierzające do rozbudowy systemów miejskiego i podmiejskiego transportu szynowego w aglomeracjach. Uwzględniono również możliwości wykorzystania obecnie zamkniętych dla ruchu pasażerskiego linii kolejowych o znaczeniu lokalnym.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Sierpca

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Sierpca uchwalone zostało uchwałą Nr 429/LVI/2021 Rady Miejskiej Sierpca z dnia 29 grudnia 2021 r.

Wyznaczone w studium kierunki zagospodarowania przestrzennego, uwzględniające istniejące uwarunkowania rozwoju, a także zamierzenia inwestycyjne zaplanowane naszczęblu lokalnym i ponadlokalnym, pozwalają określić strukturę przestrzenną miasta oraz kierunki zmian w tej strukturze. Rozwój przestrzennym miasta kierowany będzie zatem w rejonynie zabudowane przy jednoczesnym wykorzystaniu nowych czynników rozwoju zwłaszcza projektowanych nowych elementów układu komunikacyjnego. Zmiany w przeznaczeniu terenów zaplanowano jako kontynuację istniejącego zainwestowania miasta.

Określone zostały kierunki rozwoju systemów komunikacji i infrastruktury. Ogólne kierunki rozwoju systemu komunikacji w mieście opierają się na następujących założeniach:

- likwidacja uciążliwego ruchu tranzytowego przez miasto, w szczególności na drogach wojewódzkich nr 541 i 560, poprzez realizację obwodnicy miasta zgodnie z koncepcją; realizacja obwodnicy może wymagać budowy wiaduktów na skrzyżowaniu z istniejącymi drogami oraz budowy mostu na rzece Sierpienicy przy wschodniej granicy miasta;
- lokalizacja pozostałych ważniejszych dróg jako dróg uzupełniających istniejący układ komunikacyjny. Propozycje przebiegu nowych dróg należy traktować jako kierunek rozwoju sieci komunikacyjnej;
- należy modernizować drogi powiatowe i gminne oraz wewnętrzne układy komunikacyjne;
- dopuszcza się prowadzenie infrastruktury technicznej w liniach rozgraniczających dróg, na warunkach określonych w przepisach odrębnych.

Kierunki rozwoju dróg krajowych:

- budowa południowej obwodnicy miasta w ciągu drogi krajowej nr 10, zgodnie z założeniami Planu Zagospodarowania Przestrzennego

Województwa Mazowieckiego jako drogi głównej ruchu przyspieszonego (GP);

- w przypadku projektowania układu drogowego posiadającego włączenie do istniejącej drogi krajowej nr 10 należy uwzględnić uwarunkowania techniczne przewidziane dla drogi klasy GP określone w przepisach;
- dostępność terenu do drogi krajowej należy zapewnić wewnętrznymi układami komunikacyjnymi, połączonymi z tą drogą poprzez drogi niższej kategorii.

Kierunki rozwoju dróg wojewódzkich:

- budowa wschodniej obwodnicy miasta Sierpca od drogi wojewódzkiej nr 560 do drogi krajowej nr 10;
- budowa północnej obwodnicy miasta Sierpca na drodze wojewódzkiej nr 541;
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 541 zgodnie z założeniami dokumentu pt. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 541 relacji Lubawa – Żuromin – Sierpc – Dobrzyńn/Wisła na odcinku od granicy woj. mazowieckiego z woj. Warmińsko – mazurskim do skrzyżowania z drogą gminną nr 370515W w km ok. 94+127 (z wyłączeniem odcinków: obwodnicy Żuromina, od km ok. 72+775 do km ok. 76+102 tzn. odc. Wykno – Lipniki oraz od skrzyżowania z drogą krajową nr 10 w km ok. 86+665 do skrzyżowania z drogą gminną nr 370811W w km ok. 89+736) na terenie gmin Lubowidz, Żuromin, Biezuń, Lutocin w powiecie żuromińskim, oraz gmin Rościszewo i Sierpc w powiecie sierpeckim, województwo mazowieckie”.

Kierunki rozwoju pozostałych dróg:

- modernizacja nawierzchni z zastosowaniem nawierzchni bitumicznych na drogach gminnych;
- modernizacja skrzyżowań, z uwzględnieniem poprawy warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- dostosowanie dróg do obsługi ruchu rowerowego i pieszego.

Komunikacja kolejowa ze względu na w pełni ukształtowany układ kolejowy miasta, nie będzie podlegała większym zmianom.

Dla usprawnienia komunikacji rowerowej w skali lokalnej oraz podniesienia walorów turystycznych miasta wskazana jest rozbudowa systemu ścieżek rowerowych. Wskazane jest opracowanie spójnej koncepcji rozwoju dróg rowerowych w mieście, poprzedzone przeprowadzeniem analizy zapotrzebowania, która wskaże optymalne kierunki rozwoju komunikacji rowerowej.

Planuje się uruchomienie turystyczno-rekreacyjnego szlaku wodnego z czterema przystaniami wodnymi na rzece Sierpienicy.

Plan Rozwoju Lokalnego dla Miasta Sierpc z perspektywą do 2025 roku

Plan Rozwoju Lokalnego dla Miasta Sierpca²⁸ jest dokumentem utworzonym w 2016 roku, w którym zdiagnozowano sytuację na terenie Sierpca zwracając uwagę zarówno na mocne strony, jak i obszary problemowe na terenie miasta. Uwzględniając zmieniającą się sytuację w otoczeniu, wzrost możliwości rozwojowych i oczekiwania mieszkańców, wizję rozwoju lokalnego sformułowano następująco: W perspektywie najbliższych lat Sierpc stanie się miastem przyjaznym do życia dla mieszkańców,

do prowadzenia działalności gospodarczej dla inwestorów, a także spędzania wolnego czasu dla turystów.

Cele rozwojowe Planu skupiają się na:

- rozwoju gospodarczym miasta opartym na pełnym wykorzystaniu potencjału gospodarczego i turystycznego miasta,
- poprawie ładu przestrzennego miasta oraz stanu środowiska naturalnego poprzez inwestycje w infrastrukturę techniczną,
- wzmocnieniu kapitału społecznego i rozwoju infrastruktury społecznej.

Cele realizowane mają być przez konkretne przedsięwzięcia, które również wpisują się w rozwój mobilności miasta. Do przedsięwzięć tych należą:

- poprawa układu drogowego w mieście;
- Budowa infrastruktury drogowej w mieście Sierpcu - budowa obwodnicy miasta - nowy odcinek drogi wojewódzkiej Nr 560 miasta Sierpc od ulicy Płockiej (w m. Gorzewo) do ul. Kościuszki (DK 10) wraz z drogami dojazdowymi;
- Zwiększenie mobilności miejskiej poprzez poprawę jakości infrastruktury transportowej na obszarze miasta (w tym między innymi: wytyczenie nowych ścieżek rowerowych, ścieżek tematycznych, ekologicznych, utworzenie punktów czasowego wypożyczalnia rowerów miejskich, poprawa jakości i dostępności małej architektury, programy promujące różnorodne formy mobilności miejskiej).
- Zagospodarowanie na cele społeczne, gospodarcze, edukacyjne i kulturalne zdegradowanej przestrzeni publicznej (w ramach działań rewitalizacyjnych),
- Rewitalizacja obszaru starego miasta oraz terenów pokolejowych i kolejowych, w tym: rozpoczęcie rewitalizacji starówki poprzez przebudowę Pl. Chopina z uwzględnieniem targowiska koszykowego, remont budynku dworca kolejowego oraz zabytkowego budynku przy ul. Farna 24,
- Rozwój infrastruktury turystyczno-rekreacyjnej i sportowej,
- Utworzenie w mieście stref aktywnego wypoczynku, rekreacji, sportu i turystyki dla dzieci, młodzieży i dorosłych:
 - wytyczenie szlaków rowerowych i kajakowych,
 - utworzenie szlaków turystycznych pieszych,
 - budowa ścieżek rowerowych.
- Zagospodarowanie rekreacyjno-turystyczne doliny rzeki Sierpienicy z terenami przyległymi wraz z nadaniem im funkcji społecznych (ścieżki piesze i rowerowe).

4. Diagnoza stanu aktualnego w zakresie rozwiązań transportowych Sierpca



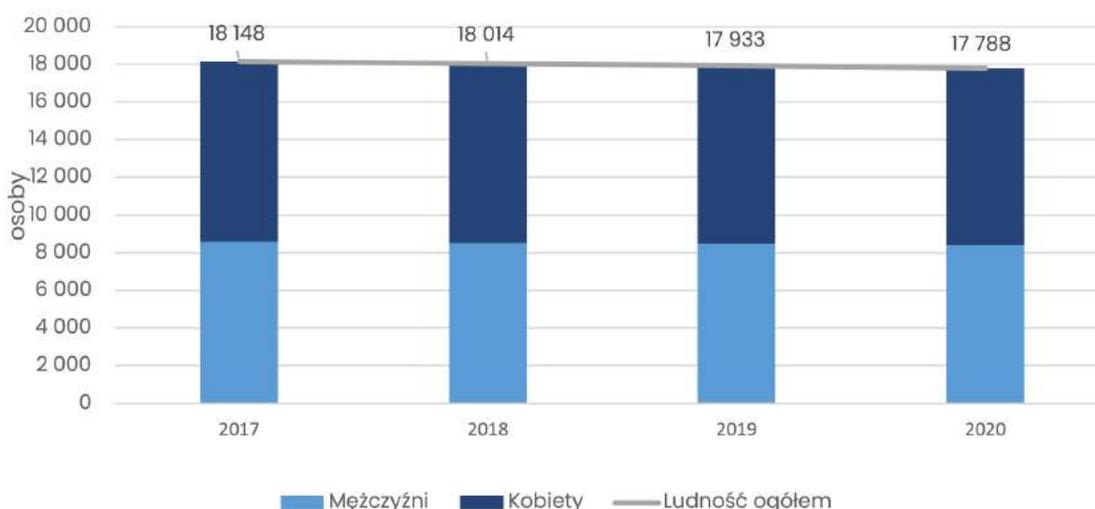
Designed by vectorjuice / Freepik



4.1. Uwarunkowania demograficzne, społeczne, gospodarcze i środowiskowy

Ludność

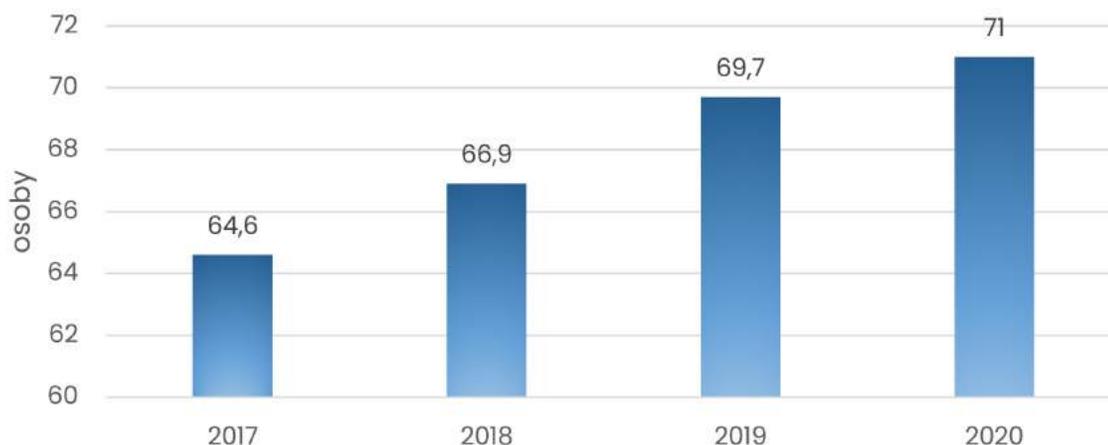
Ludność Sierpca na koniec 2020 roku wynosiła 17 788 osoby²⁹. W latach 2017-2020 notowano systematyczny spadek liczby ludności (Rysunek 1), wówczas bezwzględna liczba ludności Sierpca zmalała o 360 osoby (tj. o 2%). Największy spadek bezwzględnej liczby mieszkańców wystąpił pomiędzy 2019 a 2020 rokiem (o 145 osób). Spośród wszystkich zamieszkałych w Sierpcu więcej zmniejszyła się liczba kobiet w stosunku do liczby mężczyzn.



Rysunek 1. Liczba ludności ogółem w Sierpcu w latach 2017-2020³⁰

Gęstość zaludnienia w Sierpcu na koniec 2020 roku wynosiła 957 osoby/km². Na przestrzeni analizowanego okresu gęstość zaludnienia Sierpca zmniejszyła się o 19 osób/km² co ma oczywisty związek ze stale zmniejszającą się liczbą mieszkańców miasta.

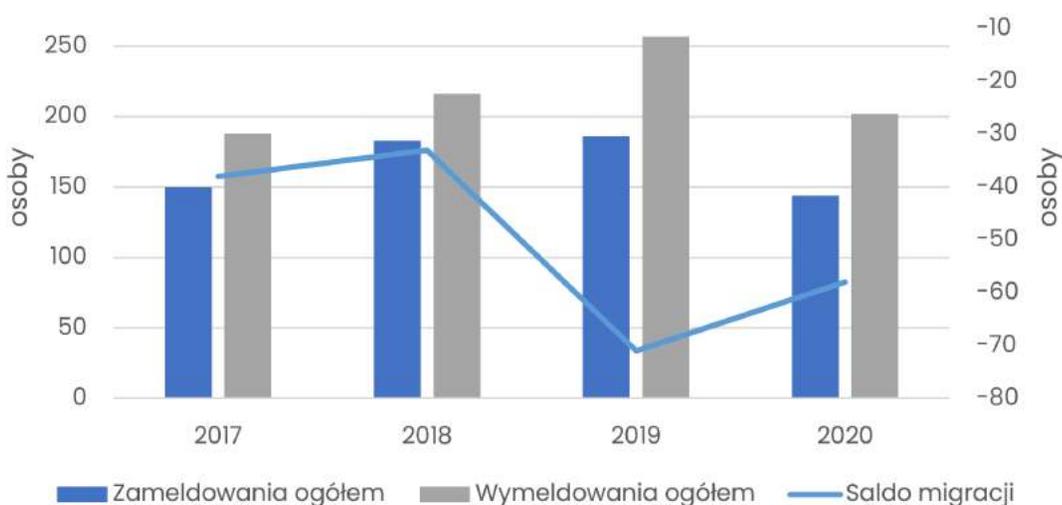
Współczynnik obciążenia demograficznego zgodnie z definicją GUS to stosunek liczby osób w wieku nieprodukcyjnym do liczby osób w wieku produkcyjnym. Wartość współczynnika obciążenia demograficznego w latach 2017-2020 wzrosła w Sierpcu do 71 osób. W 2020 roku w mieście było 17,2% ludności w wieku przedprodukcyjnym oraz 24,3% w wieku poprodukcyjnym. Liczba tych osób wzrasta i w przeciągu trzech lat od 2017 roku wzrosło 2%. Zmniejszyła się liczba osób w wieku produkcyjnym z 60,8% w 2017 roku do 58,5% w 2020 roku. Elementy obciążenia demograficznego mają szczególnie wpływ na kwestie mobilności w mieście. Od struktury społeczności lokalnej mocno zależą zachowania komunikacyjne oraz cele podróży.



Rysunek 2. Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym w Sierpcu w latach 2017-2020³¹

Migracje na pobyt stały

Migracje na pobyt stały to termin obejmujący zmianę miejsca zamieszkania na stałe poprzez zameldowanie lub wymeldowanie w gminie. W latach 2017-2020 w Sierpcu zarejestrowano ogółem 663 zameldowania i 863 wymeldowania. W całym analizowanym okresie w Sierpcu obserwowano utrzymujące się ujemne saldo migracji, czyli odpływ ludności z miasta. W przypadku migracji wewnętrznych, dla około 54% mieszkańców nowym miejscem zamieszkania są inne miasta a około 46% mieszkańców decyduje się na wyprowadzkę na wieś. Zjawisko może sugerować, iż większa grupa to ludzie młodzi wyjeżdżający do większych miast w celach edukacyjnych i zarobkowych. Wskaźniki te wpływają również na wskaźniki transportowe i ruch mieszkańców z miasta i do miasta.



Rysunek 3. Wskaźniki migracji wewnętrznej oraz saldo migracji w Sierpcu w latach 2017-2020³²

Nieznaczny jest ruch migracji zewnętrznych (3 osoby zameldowane w 2017 r. i 2 w 2020 r.).

Liczba ludności Sierpca według prognoz GUS w 2030 roku będzie wynosiła 16 344 osób co oznacza 9% spadek liczby mieszkańców w stosunku do roku 2020. Przy czym prognozowana struktura wiekowa ulegnie znaczącym zmianom. W roku 2030 w stosunku do roku 2020 szacuje się, spadek liczby dzieci i spadek liczby ludności w wieku produkcyjnym, a także wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym.

Gospodarka i przedsiębiorczość

Miasto stanowi centrum życia gospodarczego regionu i jest znaczącym ośrodkiem życia kulturalnego. Za działania w rozwój i promocję gospodarczą Sierpc był wielokrotnie wyróżniany:

- w latach 2012/2013 otrzymał wyróżnienia: Gmina Fair Play-Certyfikowana Lokalizacja Inwestycji, tytuł – Miasto Ludzi Przedsiębiorczych oraz tytuł Lidera Przedsiębiorczości 2013 roku.
- w 2016 roku uzyskał 25 pozycję (na 237 gmin miejskich) w Rankingu Finansowym Samorządu Terytorialnego. Obecnie zajmuje 65 lokatę (na 235 gmin miejskich)³³.

Największe przedsiębiorstwa

Podmioty gospodarcze funkcjonujące na terenie gminy to przede wszystkim małe i średnie zakłady rodzinne. Do wiodących branż w gminie zaliczyć należy: handel spożywczy, usługi ogólnobudowlane, przetwórstwo przemysłowe, handel i naprawy pojazdów samochodowych. Istotną rolę w rozwoju funkcji turystycznej odgrywa gastronomia. Zgodnie z Centralną Ewidencją i Informacją o Działalności Gospodarczej (CEIDG), według stanu na dzień 04.01.2020 r. ilość zarejestrowanych podmiotów gospodarczych, które mają główne miejsce prowadzenia działalności w mieście Sierpc obejmowała 2 377, z czego status „aktywny” posiadały 1026 podmioty, status „wykreślony” posiadało 1 106 podmiotów, status „zawieszony” posiadały 202 podmioty, a liczba podmiotów do prowadzenia działalności wyłącznie w formie spółki cywilnej obejmowała 35 pozycji, inne – 8 pozycji.³⁴

Przedsiębiorstwa stanowią element przestrzeni ekonomicznej, jeden z podstawowych czynników rozwoju gospodarczego regionu.

Największe przedsiębiorstwa Sierpca rozpoznawane są w całym kraju jak np.: Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska w Sierpcu czy Carlsberg Supply Company Polska S.A., Oddział Browar Kasztelan w Sierpcu.

Wśród podmiotów zlokalizowanych na terenie Sierpca dominują prywatne zakłady osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą w sektorze handlu i napraw, następnie przemysł, budownictwo i usługi transportowe.

Gospodarczy wizerunek miasta Sierpc tworzą m.in.:

- Zakłady Mięsne „OLEWNIK” Sp. z o.o.,
- Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowe Elmar sp.j. Mirosław Będzikowski, Roman Będzikowski, firma zajmująca się branżą zbożowo – młynarską,
- Viking Malt Sp. z o.o., firma słodownicza, produkująca szeroką gamę słodów do produkcji piwa,
- Cargill Poland Sp. z o.o. (Wytwórnia w Sierpcu), producent pasz.

Tereny inwestycyjne

W celu określenia przeznaczenia terenów, w tym dla podejmowanych inwestycji celu publicznego oraz ustalenia sposobów ich zagospodarowania, gmina opracowuje miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Z punktu widzenia władz gminy określenie uchwałą przeznaczenia dla danego terenu może wiązać się z dodatkowymi dochodami głównie z tytułu zbycia terenu przeznaczonego pod inwestycje. Atrakcyjnymi gruntami inwestycyjnymi zainteresowani są deweloperzy oraz duże firmy szukające nowych lokalizacji na powierzchnie magazynowe, siedziby firm i fabryk.

Dla inwestorów cenniejsze są tereny, dla których opracowane zostały miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego z uwagi na klarowną informację w jaki sposób będzie zagospodarowany teren wokół potencjalnej inwestycji (przedsiębiorstwa stanowiące konkurencję dla inwestycji czy też osiedla mieszkalne, ze względu na które będą obowiązywały bardziej restrykcyjne normy środowiskowe). W konsekwencji ustanowienie obszarów przemysłowych czy też aktywności gospodarczej wiąże się z poborem wyższych opłat (np. wielokrotność stawki jednostkowej w stosunku do budynków mieszkalnych) z tytułu podatków od budynków związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej oraz z tytułu wzrostu wartości nieruchomości wynikającego z podjęcia planu zagospodarowania przestrzennego.

Stan środowiska

Zieleń

Tereny zieleni miejskiej obejmują parki, zieleńce, zieleń uliczną i tereny zieleni osiedlowej, cmentarze, lasy gminne i ogrody działkowe. Tereny zielone stanowią bardzo ważny element różnorodności biologicznej miasta. Pozwalają poprawić jakość powietrza, lepiej gospodarować wodą oraz mają wpływ na komfort życia mieszkańców. Pozwalają również ograniczyć efekt miejskiej wyspy ciepła. Obecnie uważa się, że miasta idące z duchem czasu to te, w których stale zwiększa się udział terenów zielonych.

Na koniec 2020 roku udział terenów zielonych w Sierpcu stanowił 2,26% powierzchni miasta i zwiększył się o 0,52% w stosunku do roku 2017.

Zieleń odgrywa znaczącą rolę jako zieleń izolacyjna wzdłuż dróg, gdzie ogranicza ilość zanieczyszczeń pyłowych z transportu, a w szczególności stanowią naturalną barierę akustyczną.

Jakość powietrza

Jakość powietrza na terenie Sierpca oceniana jest w ramach rocznych ocen jakości powietrza wykonywanych przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska (GIOŚ). Na terenie miasta nie znajdowała się do końca 2020 roku stacja pomiarowa, która mierzyłaby bezpośrednio jakość powietrza. Dopiero od stycznia 2021 roku funkcjonuje stacja na ulicy Wiosny Ludów 7, przez co mieszkańcy miasta mogą na bieżąco monitorować jakim powietrzem oddychają w trakcie roku. Dlatego też oceny bezpośredniej w zakresie zanieczyszczeń powietrza nie można wykonać bez wykorzystania wyników rocznej oceny jakości powietrza w województwie mazowieckim.

Ostatnia roczna ocena wykonana przez GIOŚ obejmuje rok 2020 dla strefy mazowieckiej, do której należy miasto Sierpc. Podstawą klasyfikacji stref ze względu na ochronę zdrowia jest poziom stężeń zanieczyszczeń w odniesieniu do poziomów dopuszczalnych lub docelowych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji

w powietrzu³⁵. W 2020 roku wykorzystano w ocenie jakości powietrza dla strefy mazowieckiej zarówno wyniki pomiarów, jak i wyniki modelowania matematycznego wykonanego na podstawie wykonanej inwentaryzacji źródeł emisji w skali całego kraju. W 2020 roku w mieście (strefa mazowiecka) odnotowano niski poziom stężeń większości monitorowanych zanieczyszczeń. W zakresie stężenia m.in. takich substancji jak: pył PM_{2,5}, O₃, SO₂, NO₂, CO, benzenu, arsenu, niklu, kadmu oraz ołowiu, Sierpc został zaliczony do klasy A, czyli do obszarów, na których nie zostały przekroczone wartości dopuszczalne lub docelowe.

W strefie mazowieckiej, do której należy Sierpc, występuje problem z wysokością stężeń pyłu PM₁₀ oraz w szczególności benzo(a)pirenu. Analizując wyniki modelowania matematycznego dla miasta Sierpc dla roku 2020 można stwierdzić, iż nie występuje problem z jakością powietrza. W 2020 roku nie została przekroczona wartość dopuszczalna stężenia średniorocznego pyłu PM₁₀, która wynosi 40 µg/m³. Wartości stężeń wynoszą do 75% wartości stężenia dopuszczalnego. Podobnie nie wystąpiły przekroczenia emisji pyłu zawieszonego PM_{2,5}.

Z występowaniem stężeń zanieczyszczeń pyłowych związane są również stężenia benzo(a)pirenu, który powstaje głównie podczas spalania paliw kopalnych. Stężenia średnioroczne benzo(a)pirenu przekraczały poziom docelowy wynoszący 1 ng/m³ na terenie miasta Sierpc w 2020 roku. Wartość stężeń wynosiła ponad 1 ng/m³, co oznacza przekroczenie normy docelowej.

Z emisją benzo(a)pirenu związane są przede wszystkim źródła z sektora komunalno-bytowego, znajdujące się na terenie miasta. Spalanie paliw w niskosprawnych urządzeniach powoduje emisję zarówno pyłów zawieszonych jak i benzo(a)pirenu. Warunki meteorologiczne sezonu grzewczego dodatkowo wpływają na rozprzestrzenianie zanieczyszczeń w powietrzu, powodując zwiększenie stężeń tych substancji na obszarze gęstej zabudowy mieszkaniowej.

Jakość powietrza w Sierpcu nie jest determinowana przez transport występujący na terenie miasta, ponieważ nie wpływa on w tak znaczący sposób na emisję zanieczyszczeń na terenie miasta. Główną rolę odgrywają źródła spalania paliw stałych.

Hałas

Obecnie opracowane na poziomie lokalnym i gminnym dokumenty strategiczne i programy jako główne zagrożenie klimatu akustycznego na terenie miasta Sierpc wskazują na hałas komunikacyjny, szczególnie drogowy, z kolei coraz mniejsze znaczenie ma hałas przemysłowy. Występujące zakłady przemysłowe nie stanowią zagrożenia dla klimatu akustycznego ze względu na dotrzymanie obowiązujących norm w zakresie emisji hałasu.

Natomiast ciągle rozwój społeczno-gospodarczy związany z rozwojem infrastruktury transportowej oraz wzrostem liczby pojazdów negatywnie oddziałuje na klimat akustyczny miasta. Stopień uciążliwości hałasu drogowego uzależniony jest między innymi od natężenia ruchu pojazdów, struktury i stanu technicznego pojazdów stanowiących potok ruchu, prędkości poruszania się strumienia pojazdów, rodzaju i stanu technicznego nawierzchni dróg, który często bywa niezadowolający, ukształtowania terenu, przez który przebiega trasa komunikacyjna oraz charakteru zabudowy sąsiadującej z trasą. Na intensywność hałasu drogowego mają wpływ również dźwięki generowane przez pojazdy poruszające się po drogach – silnik, drgania elementów, zjawiska aerodynamiczne czy opony stykające się z nawierzchnią drogi. Nadmierna uciążliwość hałasu drogowego może być odczuwana przez mieszkańców w obrębie dróg pełniących funkcje głównych tras komunikacyjnych, są to m.in. DW541, DW560 oraz DK10 (południowo-wschodnia część miasta), na których prowadzony jest ruch lokalny jak również ruch tranzytowy, który znacznie zwiększa narażenie mieszkańców na uciążliwości związane z nadmiernym hałasem komunikacyjnym. Przekształcenie układu drogowo-ulicznego miasta może wpłynąć na poprawę klimatu

akustycznego, docelowym rozwiązaniem problemu nadmiernego ruchu pojazdów jest wyprowadzenie z miasta transportu ciężkiego ruchu tranzytowego.

Ostatnie badania hałasu komunikacyjnego w Sierpcu wykonano w 2015 roku. W punkcie pomiarowym przy ul. Płockiej (DW560) równoważny poziom dźwięku dla pory dnia i nocy dla hałasu drogowego wynosił odpowiednio 64,4 dB i 57,4 dB. Stwierdzono przekroczenie dla pory nocnej przy wartości dopuszczalnej 56 dB.

Pomiary hałasu na drodze krajowej nr 10 nie były prowadzone w Sierpcu. Najbliżej zlokalizowanym punktem pomiarowym był punkt w Gójsku, gdzie pomiarów dokonano również w 2015 r. Równoważny poziom dźwięku dla pory dnia i nocy dla hałasu drogowego wynosił odpowiednio 68,9 dB i 67,2 dB. Stwierdzono przekroczenie dla pory dziennej przy wartości dopuszczalnej 65 dB oraz dla pory nocnej przy wartości dopuszczalnej 56 dB³⁶.

4.2. System transportowy Sierpca

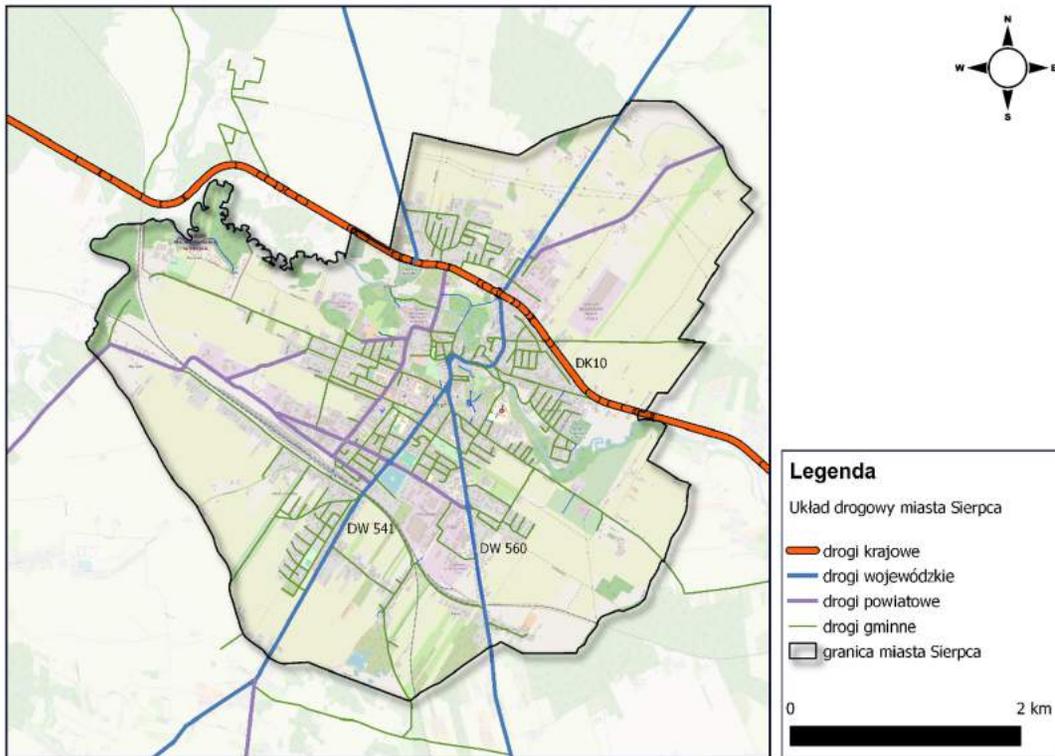
Sieć dróg

W krajowej sieci dróg Sierpc znajduje się na przecięciu drogi krajowej nr 10, która łączy Sierpc od wschodu z Płockiem przechodząc przez Drobin, a od zachodu z granicą państwa (Niemcy) – przechodząc przez Lubieszyn – Szczecin – Stargard Szczeciński – Wałcz – Piłę – Pawłówek – Białe Błota – Wypaleniska – Przyłubie – Toruń – Lipno. Droga krajowa nr 10 wchodzi w skład transeuropejskiej sieci TEN-T.

Podstawowy układ komunikacyjny miasta stanowi sieć dróg:

- krajowych (droga krajowa nr 10 o długości 4 km, w granicach miasta funkcjonuje jako ul. Kościuszki), Droga została zmodernizowana do parametrów drogi klasy głównej ruchu przyspieszonego (GP). Na odcinku Płońsk – Sierpc wykonano prace obejmujące ustawienie nowego oznakowania, zbudowano wysepki drogowe, azyle dla pieszych, nowe chodniki wzdłuż małych miejscowości, oświetlenie drogi;
- dróg wojewódzkich nr 541 i 560 (relacja północ-południe). W granicach miasta ulice: B. Głowackiego, Rypińska, Kilińskiego, 11 Listopada, Pl. kar. Wyszyńskiego, Płocka, Piastowska). Droga nr 541 od północy łączy Sierpc z Lubawą (woj. warmińsko-mazurskie) przez Lidzbark – Żuromin – Biezuń, a od południa łączy Sierpc z Dobrzyniem nad Wisłą (woj. kujawsko-pomorskie) przez Tłuchowo. Na terenie miasta przebiega na odcinku ok. 5,5 km.
- Droga wojewódzka nr 560 od północy prowadzi do Brodnicy (woj. kujawsko-pomorskie) przez Gorczenicę – Osiek-Kolonię – Osiek – Obórki – Tadajewo – Strzygi – Marianki – Starorypin Rządowy – Rypin – Gniazdek – Zakrocz – Puszcę Miejską – Wygodę – Urszulewo – Karlewo – Blizno – Dąbkowa Parowa – Jażwiny – Strzechowo, a od południa z Bielskiem (woj. mazowieckie) przez Gorzewo – Susk – Goleszyn – Zbójno – Lelice – Bombalice. Na terenie Sierpca przebiega na odcinku ok. 5,3 km.
- dróg powiatowych o łącznej długości 10,6 km zlokalizowanych w ciągu ulic: Dworcowej, R. Traugutta, Świętokrzyskiej, Konstytucji 3-go Maja, Żeromskiego, Wojska Polskiego (droga nr 123) i W. Wróblewskiego (droga nr 134).

Uzupełnienie powyższych dróg stanowi sieć dróg gminnych o zasięgu lokalnym, obsługujących zabudowane tereny miasta. Ich łączna długość wynosi 64,2 km z czego 30,2 km posiada nawierzchnię asfaltową. Drogi o nawierzchni gruntowej na terenie miasta mają długość 21,2 km ³⁷.



Rysunek 4. Sieć dróg w Sierpcu z wyszczególnieniem rodzajów dróg³⁸

Obecnie przez centrum Sierpca codziennie przejeżdża kilkanaście tysięcy samochodów. To nie tylko ruch lokalny, ale również ciężki transport z Płocka w kierunku trasy krajowej nr 10. Stanowi to największy problem komunikacyjny miasta, czyli ruch tranzytowy prowadzony przez centrum miasta. Przebiegające przez miasto dwie drogi wojewódzkie prowadzące do Płocka generują znaczący ruch pojazdów, w większości pojazdów ciężkich od drogi krajowej, aż do obszarów za torami kolejowymi. W tej sytuacji miasto, a w szczególności cenny obszar śródmieścia, zdominowany jest przez znaczący ruch pojazdów. Oznacza to dla miasta obniżenie atrakcyjności terenu, obciążenie całodobowym hałasem drogowym, a także zwiększone zanieczyszczenie powietrza i zmniejszenie bezpieczeństwa na drogach.

Z uwagi na zwartą zabudowę w centrum Sierpca i ograniczoną możliwość przebudowy istniejących ciągów komunikacyjnych, rozwiązaniem ma być budowa obwodnicy miasta stanowiąca fragment drogi wojewódzkiej nr 560 od ul. Płockiej (w m. Gorzewo) do ul. Kościuszki (droga krajowa nr 10). Rolę tymczasowej obwodnicy stanowi wyremontowana i oddana do użytku w sierpniu 2020 roku droga w ciągu ulicy Piłsudskiego, łącząca osiedle Witosa z drogą krajową nr 10. W grudniu 2020 roku oddany został do użytku zmodernizowany odcinek drogi wojewódzkiej nr 560 od ronda do ul. M. Konopnickiej.

Sukcesywnie oddawane są do użytku kolejne etapy remontowanej ul. Konstytucji 3 Maja. W 2019 roku przeprowadzony został remont ul. Świętokrzyskiej obejmujący: przebudowę nawierzchni drogowej, przebudowę ciągów pieszo-rowerowych, parkingów oraz instalacji kanalizacji deszczowej. W 2020 roku zakończył się remont ul. Konstytucji 3-go Maja obejmujący: wykonanie nowej

nawierzchni asfaltowej, kanalizacji deszczowej, wymianę sygnalizacji świetlnej, przebudowę skrzyżowania z ul. Narutowicza. Na 2021 rok zaplanowano przebudowę

drogi wojewódzkiej nr 541.

Ważnym elementem utrzymania infrastruktury transportowej jest zapewnienie bieżącego utrzymania urządzeń bezpieczeństwa oraz oznakowania pionowego i poziomego na ulicach i placach. Prace z tym związane są corocznie realizowane na terenie miasta przez wyspecjalizowane jednostki. Dodatkowo na terenie miasta zmodernizowano oświetlenie uliczne, w tym montaż opraw LED wraz z osprzętem elektrycznym, wysięgnikami i modernizacją systemu sterowania dla wybranych ulic. Inwestycja ta jest istotna z punktu widzenia poprawy efektywności energetycznej infrastruktury miejskiej.

Brak danych w GUS o stanie technicznym dróg w ujęciu gminnym uniemożliwia przedstawienie porównania i dokonanie analizy stanu sierpeckich dróg na tle wybranych miast.

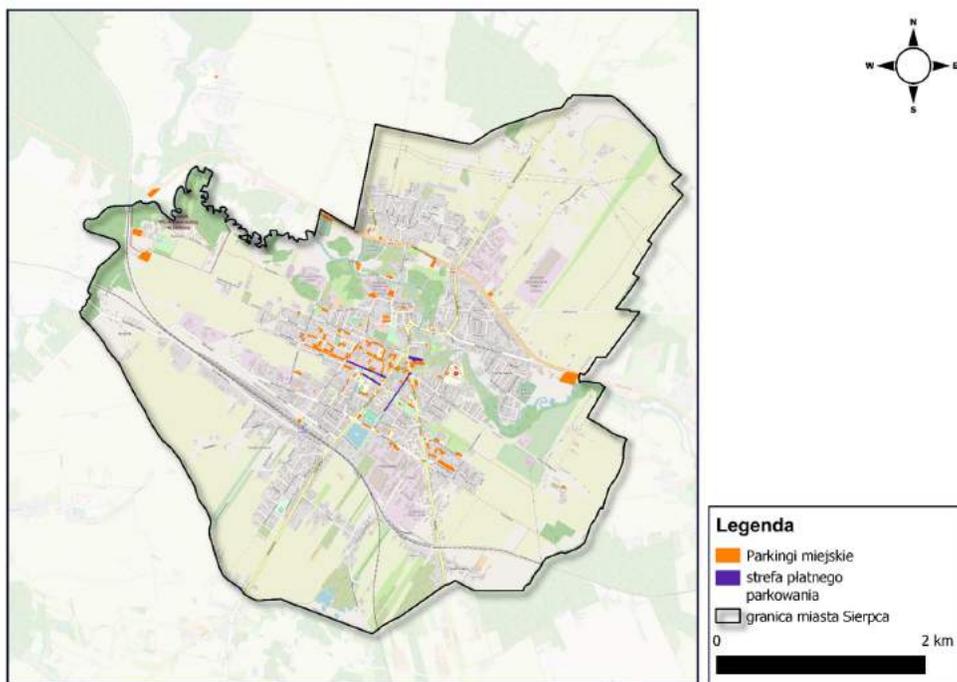
Obszary parkingowe

Miejsca parkingowe w mieście zlokalizowane są głównie w centralnej części miasta, gdzie znajduje się szereg obiektów użyteczności publicznej. Zachowania komunikacyjne mieszkańców warunkują powstawanie miejsc parkingowych w samym centrum miasta. Ruch pojazdów w większości odbywa się z kierunków południowego i północnego, gdzie znajdują się znaczne obszary zabudowy, a także generowany jest przez przebiegające przez środek miasta drogi wojewódzkie i drogę krajową, przez to kierunki ruchu są zdecydowanie w stronę centrum. Konieczność dojazdu do miejsc publicznych czy szkół, przedszkoli, czy urzędów, a także obiektów handlu stwarza konieczność powstawania miejsc parkingowych w tych rejonach.

Parkowanie stanowi coraz większe wyzwanie podczas podróży służbowych czy prywatnych. Problemy ze znalezieniem wolnych miejsc parkingowych przyczyniają się również do powstawania korków. Dlatego w interesie miasta czy obiektów handlowych jest zapewnienie wystarczającej ilości miejsc parkingowych oraz ich dogodnej komunikacji, a także bezpieczeństwa zaparkowanych pojazdów. W stosunku do wielkości miasta ilość parkingów wydaje się wystarczająca, ponieważ w centralnej części miasta występuje znaczne zagęszczenie powierzchni parkingowych.

Za długi czas poszukiwania miejsca często obwiniany jest deficyt miejsc parkingowych. Częstą reakcją jest idea, że miasto powinno zapewnić nowe pozauliczne miejsca parkingowe. Zarządzanie istniejącym parkowaniem jest jednak bardzo często inteligentniejszym i bardziej opłacalnym podejściem, ponieważ istniejące w pobliżu parkingi pozauliczne są często niedostatecznie wykorzystywane. Na podstawie uchwały Rady Miejskiej Sierpca³⁹, w mieście od września 2013 roku funkcjonuje strefa płatnego parkowania. Obsługę i nadzór strefy prowadzi Straż Miejska. Strefa obejmuje obszar:

- ul. Płockiej – teren parkingu w rejonie sklepu GRAM,
- ul. Braci Tułdzieckich – od skrzyżowania z ul. Tysiąclecia do skrzyżowania z ul. Płocką,
- ul. Jana Pawła II – od skrzyżowania z ul. Piastowską do skrzyżowania z ul. Konstytucji 3-go Maja,
- ul. Wiosny Ludów – od skrzyżowania z ul. Sienkiewicza do skrzyżowania z ul. Piastowską.



Rysunek 5. Układ parkingów na terenie miasta Sierpca⁴⁰

Ścieżki rowerowe

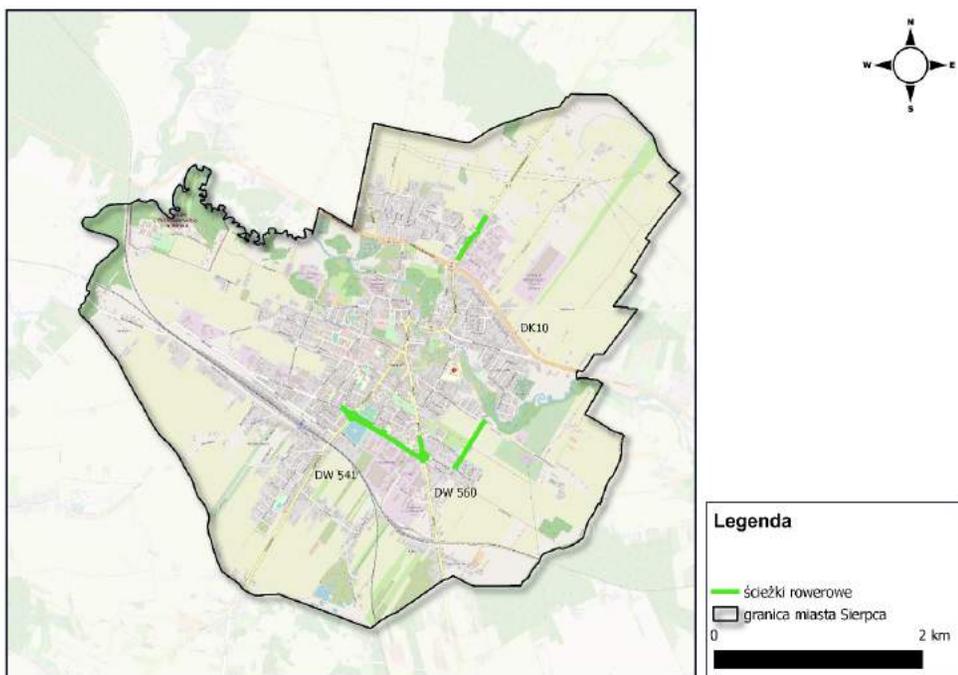
Od 2016 roku pozostała niezmienną i wynosiła 3,1 km. Wskaźnik długości ścieżek na 10 tys. mieszkańców rósł wraz ze spadkiem populacji Sierpca i w 2020 roku osiągnął wartość 1,97 km, co jest znacznie większym wskaźnikiem, aniżeli w latach poprzednich (2019 - 1,73 km).

Przy okazji przebudowy i remontów dróg w mieście realizowanych po 2019 roku powstają nowe odcinki ścieżek rowerowych. Rozbudowa układu ścieżek rowerowych połączonych ze szlakami turystycznymi miasta jest konieczna dla promocji regionu, gdyż sprzyja regionalnej rekreacji i turystyce.

Projektowanie i budowa ścieżek rowerowych w Sierpcu nastęrcza wiele trudności z uwagi na bardzo wąską i zwartą zabudowę w centrum miasta oraz na duże natężenie ruchu samochodowego. Rozwiązaniem w przypadku bardzo wąskiej zabudowy może być tworzenie po jednej ze stron ulic dróg pieszo-rowerowych, które charakteryzują się tym, że ruch rowerowy i pieszy odbywa się na całej powierzchni drogi, bez konieczności stosowania segregacji ruchu. Dodatkowo ważnym elementem jest tworzenie pasów wydzielonych dla rowerów, a także rozwijanie infrastruktury, która zachęca do korzystania z roweru.

Brak ścieżek rowerowych jest problemem dla miasta, które w znacznym stopniu rozwija turystykę, które posiada obiekty turystyczne do których możliwe jest przeprowadzenie ścieżek rowerowych. Uzupełnienie tego rodzaju infrastruktury wyzwala nowe atrakcje i możliwości skorzystania z oferty turystycznej, poznanie miasta. Natomiast dla mieszkańców miasta ważnym jest zapewnienie ścieżek rowerowych dojazdowych do obiektów zlokalizowanych w centrum lub do zakładów przemysłowych, znajdujących się mieście.

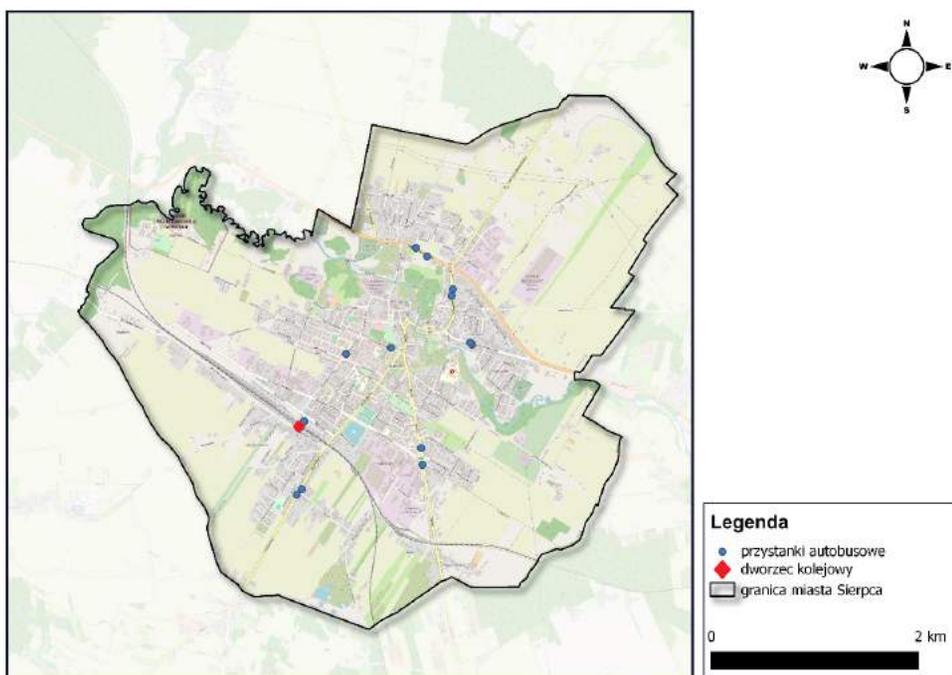
Wyznaczenie tego rodzaju ciągów rowerowych znacznie poprawia bezpieczeństwo poruszania się po mieście, a w szczególności zmniejsza obciążenie dróg w mieście.



Rysunek 6. Układ wyznaczonych ścieżek rowerowych w mieście Sierpcu⁴¹

Komunikacja miejska

Od połowy kwietnia 2016 roku w mieście funkcjonuje komunikacja miejska. Bus porusza się na 10 kilometrowej trasie łączącej skrajne punkty miasta: od ulicy Targowej do cmentarza komunalnego i z powrotem. Bus kursuje cztery razy w tygodniu, realizowane są po dwa przejazdy w piątki i soboty natomiast funkcjonowanie komunikacji miejskiej jest czasowo zawieszane. Usługa realizowana jest na podstawie umowy między Gminą, a prywatnym przewoźnikiem. Wszelkie aktualne informacje udostępniane są na stronie Urzędu⁴².



Rysunek 7. Lokalizacja przystanków autobusowych i dworca kolejowego w Sierpcu⁴³

Komunikacja autobusowa międzygminna

Miasto jest dobrze skomunikowane poprzez komunikację autobusową. Do Sierpca można dojechać autobusami z Brodnicy, Darłówka, Grudziądza, Kołobrzegu, Międzyzdrojów, Rypina i Warszawy. W obrębie powiatu sierpeckiego połączenia realizowane są przez przewoźników:

- PKS „Polonus” w Warszawie S.A,

Warszawa - Sierpc - Rypin - Brodnica – Grudziądz

- F.U. JANTAR

Sierpc-Bonisław-Sierpc

Sierpc-Bożewo-Cieślin-Sierpc

Sierpc-Dziembakowo-Lelice-Sierpc

Sierpc-Gozdowo-Bożewo-Sierpc

Sierpc-Grąbiec-Drobin-Sierpc

Sierpc-Lelice-Bielsk

Sierpc-Lelice-Bielsk-Zągoty-Płock

Sierpc-Studzieniec-Podlesie-Blinno

Sierpc-Studzieniec-Sierpc

Sierpc-Szczutowo-Cisse Krzyżówki-Sierpc

Sierpc-Toruń (obowiązuje od 11 kwietnia 2021 r.)

Sierpc-Wilczogóra-Sierpc

- Komunikacja Gminnego Zakładu Gospodarki Komunalnej w Gozdowie

Sierpc - Lelice (przez Gozdowo, Rempin) (kursuje we wtorki i piątki)

Komunikacja kolejowa

Transport kolejowy realizowany jest przez Koleje Mazowieckie. Liczba połączeń kolejowych jest znacznie mniejsza niż autobusowych, jednak zasięg podróży jest większy.

Stacja kolejowa w Sierpcu jest to stacja węzłowa zlokalizowana na przecięciu linii kolejowych nr 27 oraz 33. Budynek stacyjny jest nieczynny i zdewastowany. Dojście do peronów zapewnione jest za pomocą przejścia naziemnego. Obecnie na stacji odbywa się ruch pociągów regionalnych do Płocka, Nasielska oraz jedna para pociągów do Torunia. Połączenia kolejowe realizowane są w następujących kierunkach (stacje docelowe):

- Linia kolejowa nr 27 Nasielsk – Sierpc (– Toruń Wschodni)

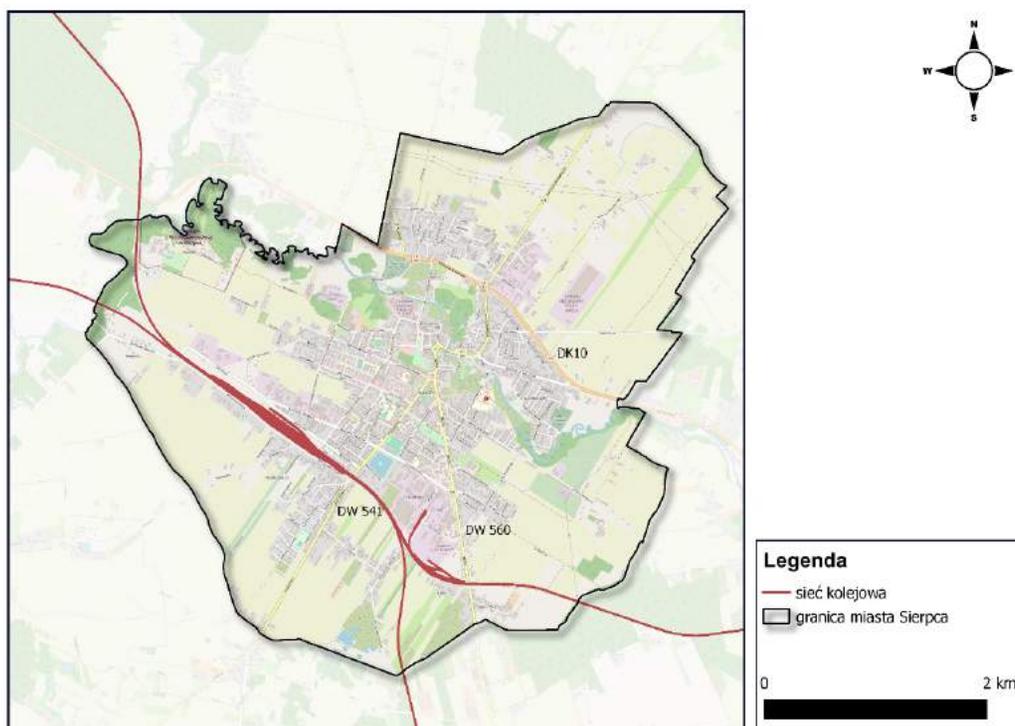
Linia nr 27 jest państwowa linią pierwszorzędą o długości 100 km w granicach województwa. Linia jest jednotorowa i niezelektryfikowana. Na linii znajdują się 4 stacje kolejowe: - Nasielsk, - Płońsk, - Raciąż, - Sierpc. Od 31 stycznia 2022 po dwuletniej przerwie mogą odjeżdżać pociągi bezpośrednie do Torunia. W rozkładzie jazdy zostały zaplanowane 3 pary pociągów, które na linii Sierpc-Toruń Główny będą kursowały codziennie.

- Linia kolejowa nr 33 Kutno – Sierpc – (Brodnica)

Linia nr 33 jest państwową linią pierwszorzędą o długości 142,48 km (na terenie miasta Sierpca jej długość wynosi ok. 5 km). Jest to linia przeważnie jednotorowa (z wyjątkiem odcinka Łąck – Płock Radziwie) i zelektryfikowana na odcinku Kutno – Płock Trzepowo. Ruch pasażerski na odcinku Sierpc – Brodnica został zawieszony dnia 3 kwietnia 2000 r. Od grudnia 2021 r. zostaną uruchomione bezpośrednie połączenia z Sierpca, Rypina, Brodnicy i Grudziądza do Trójmiasta i Katowic⁴⁴. Stało się to możliwe w wyniku modernizacji kluczowego, liczącego 12 km, odcinka Sierpc–Brodnica, którym dotychczas kursowały tylko pociągi towarowe.

Powyższe linie kolejowe w 2020 r. prowadziły łącznie ruch o natężeniu średnio ok. 38 pociągów w ciągu doby, z czego ok. 5% stanowiły pociągi towarowe.

Stacja Sierpc położona jest na skraju miasta, w odległości 1 km od centrum. Na południowy wschód od stacji następuje rozejście linii w kierunkach Nasielska i Płocka, na północny zachód od stacji – w kierunkach Brodnicy i Torunia. Mimo niezbyt korzystnego położenia stacji, układ linii wokół Sierpca sprzyja dojazdom do miasta powiatowego. Zasięg tych dojazdów wyznaczają przystanki (włącznie): Gozdowo z kierunku Płocka, Zawidz Kościelny z kierunku Nasielska, Sztutowo z kierunku Brodnicy oraz Koziółek (bezpośrednio za granicą powiatu) z kierunku Torunia.



Rysunek 8. Układ linii kolejowych na terenie miasta Sierpca

Analiza zachowań komunikacyjnych

W ramach badań Głównego Urzędu Statystycznego przeprowadzono badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce. Badania dotyczyło rodzajów wykonywanych podróży, wykorzystania pojazdów w celu przemieszczenia się oraz rodzaje przewozów stosowanych w każdym z województw.

Z badań wynika, że dużą rolę w przemieszczaniu się osób odgrywają samochody osobowe. W całym województwie mazowieckim 65,6% gospodarstw domowych posiada co najmniej jeden samochód. W powiecie sierpeckim na 100 osób przypada 89 samochodów osobowych. Ponad 51% osób przemieszcza się tym środkiem transportu do pracy lub szkoły (uczelni). Głównym powodem wyboru samochodu osobowego w

powiązaniu z pracą lub nauką, zamiast publicznego transportu zbiorowego jest zbyt duża odległość do najbliższego przystanku lub stacji komunikacji publicznej, a także brak komunikacji skorelowanej z celem podróży. Dominującą motywacją korzystania z samochodu wskazywaną przez respondentów jest również brak odpowiednich połączeń w rozkładzie komunikacji publicznej.

Podstawowym problemem funkcjonującej infrastruktury drogowo-transportowej Sierpca jest istniejący układ drogowy i przeciążenie go ruchem tranzytowym oraz intensywnym ruchem miejskim. Nawet po zastosowaniu rozwiązania z przeniesieniem ciężkiego tranzytu przebiegającego przez miasto na nowy układ drogowy (poza centrum miasta), to usprawnieniu również powinien być poddany ruch na ulicach pełniących funkcję dróg lokalnych i dojazdowych.

Analiza ankietowa wśród mieszkańców wykonana w ramach „Analizy i diagnozy stanu miasta Sierpca z uwzględnieniem rekomendacji dotyczących jego rozwoju w kierunku stworzenia inteligentnego miasta w ramach projektu „Sierpc 2.0 – Rozwiązania EcoSmart z zakresu zarządzania miastem” wykazała zapotrzebowanie wśród mieszkańców na rozbudowę miejsc parkingowych w centrum miasta. Pomimo istnienia znacznej ilości parkingów w dalszym ciągu ruch pojazdów osobowych i przywiązanie mieszkańców i dojeżdżających spoza miasta do samochodów generuje problem z mieście z parkowaniem w pobliżu obiektów szkolnych, urzędów czy miejsc pracy. Czynnikiem które mogą wpływać na tego rodzaju zapotrzebowanie wśród mieszkańców są:

- skupienie większości instytucji (szkoły, przedszkola, żłobek, urzędy i inne obiekty użyteczności publicznej) w centrum miasta;
- komunikacja zbiorowa w ciągu tygodnia nie funkcjonuje,
- zabudowa mieszkaniowa jest rozproszona,
- brak ścieżek rowerowych adekwatnych do potrzeb.

Mieszkańcy zatem zmuszeni są do korzystania z własnych samochodów, aby dostać się do centrum miasta, jednocześnie potrzebując miejsca do parkowania. W tym przypadku dobrą praktyką, usprawniającą funkcjonowanie miasta i podnoszącą komfort życia mieszkańców mogłoby być:

- zastosowanie ruchu jednostronnego lub zatok przy obiektach takich jak szkoły i urzędy umożliwiających sprawne wysiadanie i wsiadanie pasażerów. Takie rozwiązanie pozwala skrócić czas podróży, nie wymaga zapewniania miejsc postojowych i pomaga upłynnić ruch (nie występuje torowanie ruchu przez zatrzymujące się pojazdy),
- tworzenie miejsc parkingowych przystosowanych do ograniczonej przestrzeni miejskiej
- stworzenie parkingów przed centrum miasta umożliwiających pozostawienie samochodu osobom dojeżdżającym na przykład do pracy z obrzeży miasta lub okolicznych gmin. Takie rozwiązanie sprawdza się głównie w przypadku pozostawiania auta na cały dzień i pozwala częściowo zniwelować ruch samochodów w centrum miasta oraz zmniejszyć korki w godzinach szczytu.
- zastosowanie odpowiedniego oznakowania (np. znak drogowy B-35) umożliwiającego parkowanie pod budynkami użyteczności publicznej tylko na kilka, kilkanaście minut. Umożliwi to np. odprowadzenie/odebranie dzieci z placówek bez zbędnego poszukiwania miejsca do zaparkowania w dalszej odległości od placówki.

W analizie zachowań komunikacyjnych należy również uwzględnić mobilność osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Do tej grupy należą osoby z dysfunkcjami ruchu, osoby niedosłyszące i niedowidzące, ale także osoby starsze oraz matki z dziećmi. Osoby te są najbardziej wrażliwe na wszelkie niedogodności

związane z przemieszczaniem się, nawet w przypadku miasta tak kompaktowego i zwarteo jak Sierpc. W kwestiach mobilności istotne jest, żeby zapewnić osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności ruchowej sprawny dostęp do środków komunikacji zbiorowej. W komunikacji autobusowej przejawia się to poprzez odpowiednią infrastrukturę przystankową oraz niskopodłogowy tabor. W przypadku transportu kolejowego powszechne są tzw. kładki dla pieszych, umożliwiające przekroczenie torów. Obiekty takie, aby umożliwić sprawny przemieszczanie się osobom niepełnosprawnym, powinny być wyposażone w pochylnie z odpowiednim kątem nachylenia, bezpieczne podnośniki lub windy. W przypadku Sierpca komunikacja miejska jest bardzo ograniczona zapewniona przez przewoźnika prywatnego, dlatego trudno jest zapewnić przy takiej ograniczonej komunikacji publicznej pełne warunki dla osób niepełnosprawnych.

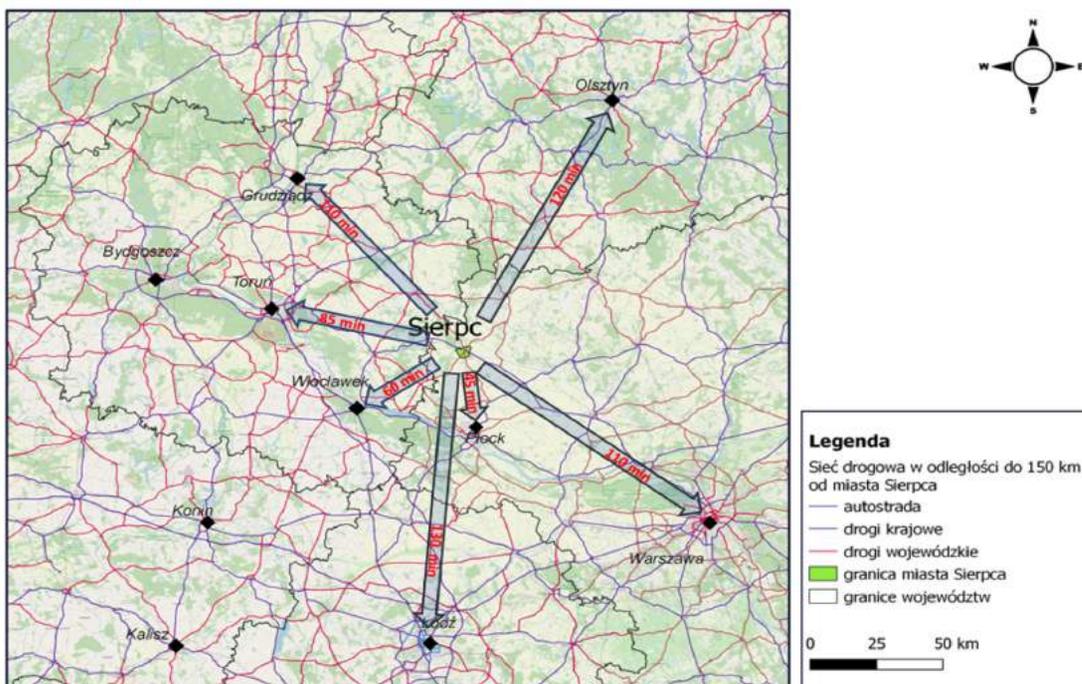
4.3. Dostępność transportowa miasta - zewnętrzna i wewnętrzna

Dostępność transportowa oznacza łatwość z jaką można dostać się do danego miejsca dzięki istnieniu i wykorzystaniu dwóch elementów: infrastruktury, czyli szlaków transportowych oraz usług transportowych. Dostępność transportowa jest tym lepsza, im więcej jest punktów, do których można dotrzeć szybko, tanio i sprawnie. Ma istotny wpływ na rozmieszczenie ludności oraz napływ kapitału. Ponieważ generuje lepsze warunki rozwoju demograficznego oraz gospodarczego.

W Sierpcu krzyżują się drogi o charakterze regionalnym i krajowym. Miasto leży u zbiegu drogi krajowej DK10 oraz przy drogach wojewódzkich DW541 i DW560. Plany budowy drogi ekspresowej S10 łączącej Szczecin z Warszawą wskazują na poprowadzenie jej korytarzem przebiegającym na południe od Sierpca, bliżej Płocka. Natomiast w pierwszym kwartale 2022 roku powinna ruszyć budowa około 3 kilometrowej obwodnicy wschodniej w ciągu DW560, która ma ograniczyć ruch w mieście. Komunikacja autobusowa odbywa się przede wszystkim na dworcu PKS zlokalizowanym przy ul. Konstytucji 3 Maja (wszystkie dostępne połączenia) oraz przelotowo na 23 (wg danych GUS z 2020 roku) przystankach autobusowych w mieście (wybrane połączenia). W mieście funkcjonują również połączenia taksówkowe obsługiwane przeważnie przez lokalnych, indywidualnych kierowców działających pod własnym szyldem, realizowane na trzech postojach: na pl. Chopina (obok Targowiska Miejskiego przy ul. Bolesława Prusa), ul. Konstytucji 3 Maja (naprzeciw dworca PKS) i ul. Dworcowej (przy dworcu PKP) bądź telefonicznie u miejscowych przewoźników.

Dostępność zewnętrzna

Dostępność zewnętrzna rozpatrywana jest jako dostępność czasowa (izochronowa) oraz dostępność dzienna np. do rynków pracy w dużych miastach. W celu określenia tak rozumianej dostępności zewnętrznej badano czas dojazdu różnymi środkami transportu do większych ośrodków miejskich zlokalizowanych w promieniu 150 km od miasta. Są to Płock, Toruń, Włocławek, Grudziądz, Warszawa, Olsztyn i Łódź.



Rysunek 9. Dostępność drogowa Sierpca

Istniejące połączenia drogowe Sierpca z większymi ośrodkami powodują, że w czasie dostępności do 60 minut znajdują się jedynie Płock i Włocławek, natomiast do 90 minut znajduje się jeszcze Toruń. Wszystkie połączenia drogowe zebrano poniżej (Tabela 1).

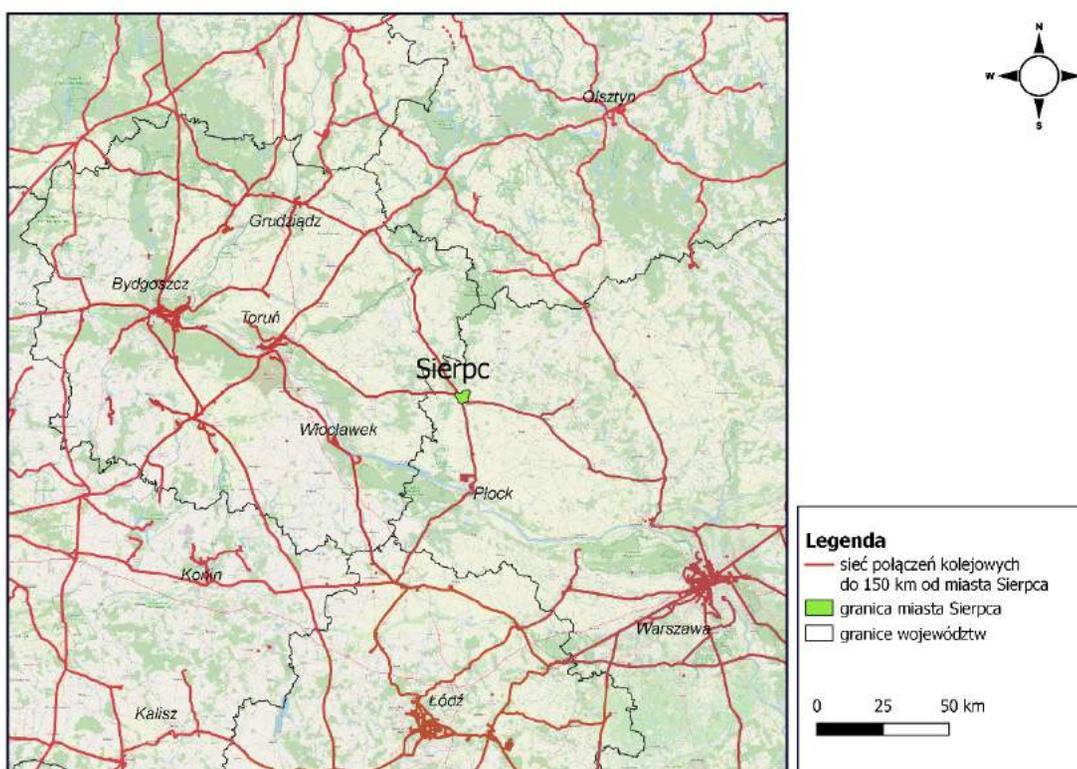
Tabela 1. Odległość i czas połączeń drogowych Sierpca z większymi ośrodkami miejskimi

trasa	połączenie drogowe	
	odległość [km]	czas [min]
Sierpc – Toruń	90-100	85
Sierpc – Warszawa	125-135	110
Sierpc – Włocławek	60-70	60
Sierpc – Płock	40	45
Sierpc – Grudziądz	115-130	110
Sierpc – Łódź	160	130
Sierpc – Olsztyn	140-170	120

W przypadku komunikacji kolejowej, istniejące połączenia Sierpca z większymi ośrodkami powodują, że w czasie dostępności do 60 minut jest tylko Płock. Działające od stycznia 2022 roku połączenie z Torunie nieznacznie przekracza 90 minut. Ponadto jedynie te dwa połączenia są bezpośrednie, nie wymagają przesiadki. Wszystkie połączenia kolejowe zebrano poniżej (Tabela 2).

Tabela 2. Odległość i czas połączeń kolejowych Sierpca z większymi ośrodkami miejskimi

trasa	połączenie kolejowe PKP			
	odległość [km]	czas [min]	liczba przesiadek	przez
Sierpc – Toruń	82	95	0	
Sierpc – Warszawa	150-210	180-240	1	Nowy Dwór Mazowiecki lub Kutno
Sierpc – Włocławek	142	160	1	Kutno lub Toruń
Sierpc – Płock	35	35	0	
Sierpc – Grudziądz	135	200	2	Toruń i Chełmżę
Sierpc – Łódź	240-300	210-240	1-2	Kutno
Sierpc – Olsztyn	240-300	240-260	1	Nowy Dwór Mazowiecki lub Toruń



Rysunek 10. Dostępność kolejowa Sierpca

Korzystając z połączeń autobusowych można z Sierpca dojechać jedynie do Płocka i Warszawy. Pozostałe destynacje wymagają łączenia komunikacji autobusowej i kolejowej. Podkreślić należy, że w czasie dostępności do 60 minut jest tylko Płock. Natomiast połączenie autobusowe z Warszawą, choć przekracza 90 minut to jest bezpośrednio, nie wymagają przesiadki – inaczej niż w przypadku połączeń kolejowych. Wszystkie informacje o połączeniach autobusowych zebrano poniżej (Tabela 3).

Tabela 3. Odległość i czas połączeń autobusowych Sierpca z większymi ośrodkami miejskimi

trasa	połączenie autobusowe	
	odległość [km]	czas [min]
Sierpc – Toruń	brak bezpośrednich połączeń autobusowych	
Sierpc – Warszawa	140	130-160
Sierpc – Włocławek	brak bezpośrednich połączeń autobusowych	
Sierpc – Płock	40	55
Sierpc – Grudziądz	120	130
Sierpc – Łódź	brak bezpośrednich połączeń autobusowych	
Sierpc – Olsztyn	brak bezpośrednich połączeń autobusowych	

Przedstawione powyżej zestawie wskazują, że uwzględniając dostępność dzienną do rynków pracy, Sierpc najlepiej skomunikowany jest z Płockiem, Toruniem i Włocławkiem. W przypadku Płocka wszystkie środki transportu są w zasadzie jednakowe pod względem czasu, zatem o wyborze decydować będą kwestie ekonomiczne i indywidualne preferencje. Czas dotarcie do Torunia tylko nieznacznie preferuje transport drogowy nad kolejowym. Natomiast w przypadku Włocławka transport drogowy zdecydowanie przeważa nad kolejowym, który nie oferuje bezpośrednich połączeń przez co znacząco rośnie czas podróży. Dotarcie z Sierpca do Warszawy wymaga czasu przekraczającego 90 minut, przy czym w granicach ok. 2 godzin rozpatrywać należy tylko transport drogowy, ewentualnie autobusowy, który jednak przekracza ten zakres czasowy.

Dostępność wewnętrzna

Z uwagi na niewielkie rozmiary, Sierpc może pretendować do miasta kompaktowego. Najdalsze punkty miasta oddalone są od siebie o ok. 4 km. Daje to możliwość propagowania przemieszczani się w obrębie miasta pieszo lub rowerem, ponieważ że pokonanie wielu tras wewnątrz miasta nie stanowi obciążenia dla zdrowych i sprawnych mieszkańców. Dbając jednak o grupy wrażliwe (seniorów, osoby z niepełnosprawnościami ruchowymi, dzieci oraz chorych) należy uwzględnić również inne formy przemieszczania się wewnątrz miasta.

Sierpc jest miastem powiatowym (siedzibą powiatu sierpeckiego), które infrastruktura drogowa i kolejowa w pewnym sensie dzieli na trzy części:

- obszar położony na północ od drogi krajowej DK10 (część północna),
- obszar położony pomiędzy DK10 i trakcją kolejową przebiegającą przez miasto z zachodu na wschód (część centralna),
- obszar położony na południe od traktacji kolejowej (część południowa).

Dostępność wewnętrzną rozpatrywano jako dostępność do usług publicznych takich jak: administracja publiczna (wojewódzka i powiatowa), ośrodek zdrowia, szpital, szkoła średnia i wyższa, bank, duże centra handlowe, dworce kolejowe.

Na terenie Sierpca znajduje się siedziba starostwa powiatowego oraz gminy miejskiej. Natomiast administracja województwa mazowieckiego w Warszawie. Dostępność do ośrodka stołecznego opisano wcześniej, natomiast starostwo powiatowe i urząd miasta (w dwóch lokalizacjach) zlokalizowane są w centralnej części Sierpca. Szpital i ośrodki zdrowia (publiczne i niepubliczne) również zlokalizowane są w centralnej części miasta.

Na terenie Sierpca znajdują się 8 placówek przedszkolnych (w tym 4 przedszkola publiczne), 4 szkoły podstawowe (w tym 3 publiczne, jedna prywatna)

i 8 ponadpodstawowe (w tym 2 technika, 6 liceów). Ponadto w Sierpcu znajdują się szkoły muzyczna I i II stopnia, szkoły branżowe oraz ośrodki kształcenia. Szkoły i przedszkola zlokalizowane są w centralnej części miasta. Najbliższe uczelnie wyższe znajdują się w Płocku, w Toruniu i w Warszawie.

Na terenie miasta znajdują się zarówno niewielkie centra handlowe (w centralnej części miasta) oraz markety różnych sieci handlowych – zlokalizowane głównie w centralnej części miasta, ale również pojedyncze w częściach północnej i południowej.

Komunikacja miejska z Sierpcu (wg stanu z lutego 2022 roku) funkcjonuje na trasie łączącej ulicę Targową i Cmentarz Komunalny⁴⁵, zatem łączy południową i centralną część miasta oraz dociera do granicy północnej części. Komunikacja kursuje dwa dni w tygodniu (piątek i sobota), po dwa kursy dziennie, czyli w sumie 4 razy w tygodniu. Poniżej (Rysunek 11) pokazano przybliżony przebieg trasy.



Rysunek 11. Trasa komunikacji miejskiej w Sierpcu

Analiza dostępności wewnętrznej do usług publicznych wskazuje, że część północna i południowa Sierpcu są obszarami wykluczonymi. Większość obiektów świadczących usługi publiczne znajduje się z centralnej części miasta, a poprzez przeszkody infrastrukturalne (droga DK10 na północy i tory kolejowe na południu) dostęp do nich jest utrudniony.

4.4. Analiza potencjału oraz mocnych i słabych stron mobilności miasta Sierpca

W celu dokonania syntezy i uporządkowania informacji zawartych we wcześniejszych rozdziałach, a także opracowania w dalszej części raportu właściwych rekomendacji w zakresie możliwości rozwoju mobilności miejskiej dla miasta Sierpca, przeprowadzono analizę SWOT.

Analiza SWOT (od pierwszych liter angielskich słów: Strengths, Weaknesses, Opportunites, Threats) jest jedną z najbardziej popularnych technik analitycznych, wykorzystywanych w procesie decyzyjnym.

Pozwala ona na zestawienie mocnych i słabych stron analizowanego przedmiotu badań, w kontekście szans i zagrożeń pojawiających się w jego otoczeniu. Może być zatem elementem skutecznego procesu decyzyjnego. Diagnoza silnych i słabych stron dotyczy sytuacji obecnej, zaś szanse i zagrożenia są rozpatrywane w horyzoncie prognostycznym.

W analizie SWOT mobilności miasta Sierpca postawiono trzy podstawowe pytania:

1. Jak wygląda mobilność miasta Sierpca obecnie?
2. Jaka powinna być w przyszłości?
3. W jakim kierunku powinny zmierzać działania, aby spełnić wizję?

W rozważaniach uwzględniono potrzeby całej społeczności, w tym grup wrażliwych (dzieci, osób starszych, niepełnosprawnych, ale również gospodarstw o niskich dochodach).

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
Stosunkowo dobra komunikacja autobusowa z okolicznymi miejscowościami	Słabo rozwinięta komunikacja miejska (miejski pasażerski transport zbiorowy)
Przywrócone połączenie kolejowe Toruń – Sierpc	Brak nisko- lub zeroemisyjnego taboru dla komunikacji miejskiej
Niewielki rozmiar miasta ułatwiający promowanie alternatywnych i ekologicznych form mobilności (rowerów, ruchu pieszego)	Słabe i o małej częstotliwości połączenia kolejowe z większymi ośrodkami miejskimi
Wdrażanie rozwiązań SmartCity z zakresu zarządzania miastem	Brak obwodnicy, która wyprowadzałaby ruch pojazdów ciężkich z miasta
	Zagrożenie bezpieczeństwa pieszych związane z intensywnym ruchem drogowym
	Brak infrastruktury dla transportu zbiorowego (wiat przystankowych, dworca autobusowego, dworca kolejowego) co prowadzi do przyzwyczajenia do komunikacji indywidualnej
	Przebieg drogi krajowej nr 10 przez środek miasta stwarzający barierę przestrzenną i utrudniający przemieszczanie się pomiędzy częściami miasta

	Słaba infrastruktura dla aktywnych form mobilności (ścieżki rowerowe, ciągi piesze)
	Istnienie na terenie miasta obszarów wykluczonych pod względem komunikacyjnym
	Niewystarczający stan dróg w mieście, znaczna część dróg gruntowych
	Słaba promocja aktywnych form mobilności wśród mieszkańców
	Niewystarczająca ilość miejsc parkingowych dla mieszkańców dojeżdżających do centrum
SZANSE	ZAGROŻENIA
Budowa obwodnicy Sierpca i przez to ograniczenie emisji komunikacyjnej, mniejszy hałas oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu w mieście	Ograniczenie popytu i podaży na przewozy transportem zbiorowym w sytuacji zagrożenia epidemiologicznego
Rozwój komunikacji kolejowej łączącej Sierpc z województwem kujawsko-pomorskimi	Utrzymujące się dotychczasowe bariery wstrzymujące realizację budowy obwodnicy miasta
Bardziej zrównoważone planowanie przestrzeni miejskiej po wyprowadzeniu ruchu na obwodnicę.	Niekorzystny trend związany z migracją ludności z Sierpca
Poprawa stanu technicznego dróg, budowa ścieżek rowerowych, ciągów pieszych.	Kryzys ekonomiczny
Wprowadzenie i rozwój systemu roweru miejskiego	Zależność komunikacji publicznej tylko i wyłącznie od operatorów prywatnych co może skutkować ograniczaniem kursów, niestabilnością systemu komunikacji.
Poprawa połączeń kolejowych z większymi ośrodkami miejskimi w związku z budową nowej linii kolejowej nr 5 (odcinek Centralny Port Komunikacyjny – Płock – Grudziądz – Gdańsk)	Brak otwartości części mieszkańców na nowe rozwiązania komunikacyjne, zbyt nie przywiązanie do komunikacji indywidualnej
Pozyskanie środków na rozwój mobilności miejskiej z nowej perspektywy finansowej na lata 2021-2027	

Jak wynika z przeprowadzonej analizy SWOT, istotny udział mają słabe strony mobilności miejskiej Sierpca. Niekorzystnym zjawiskiem, z punktu widzenia zrównoważonej mobilności, jest powszechne korzystanie przez mieszkańców z własnego transportu samochodowego, co w odniesieniu do dostępności zewnętrznej miasta może wynikać ze słabej jakości połączeń, przede wszystkim kolejowych, do większych ośrodków miejskich. Istniejące połączenia charakteryzują się małą częstotliwością i stosunkowo długimi czasami podróży. W przypadku komunikacji wewnętrznej – miejskiej obserwuje się jej bardzo słaby poziom (zaledwie 4 kursy, dwa dni w tygodniu).

Jednocześnie mieszkańcy wykazują małe zainteresowanie aktywnymi formami mobilności (ruch rowerowy, pieszy), co może wynikać z braku odpowiedniej infrastruktury (ścieżki rowerowe, ciągi piesze).

Niewątpliwą mocną stroną miasta jest jego niewielki rozmiar, co powinno sprzyjać promocji ww. alternatywnych i ekologicznych form mobilności, które dodatkowo niosą ze sobą korzyści zdrowotne.

Szanse i zagrożenia można określać w dwóch wymiarach: jako czynniki zewnętrzne oraz jako oczekiwany przyszły stan. Za największą szansę w obszarze rozwoju mobilności Sierpca można uznać budowę wschodniej obwodnicy miasta, która pozwoli na wyprowadzenie transportu ciężkiego z jego centrum. Działanie to przyczyni się to do poprawy jakości środowiska oraz jakości życia mieszkańców, poprzez ograniczenie emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu drogowego, takich jak tlenki azotu, pył PM10 i PM2,5, LZO, czy WWA, a także ograniczenie emisji hałasu. Ponadto oczekiwana jest również poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, pieszych i rowerzystów. Działanie związane z budową obwodnicy powinno sprzyjać także uporządkowaniu planowania przestrzeni miejskiej, tak aby znalazło się w niej miejsce dla infrastruktury aktywnej mobilności.

Szansą na lepsze skomunikowanie miasta z większymi ośrodkami miejskimi może być budowa nowej linii kolejowej nr 5 (odcinek Centralny Port Komunikacyjny – Płock – Grudziądz – Gdańsk) w ramach inwestycji Centralny Port Komunikacyjny, przewidzianej do realizacji w latach 2020-2034, która w istotny sposób powinna przyczynić się do skrócenia czasu podróży, pod warunkiem utrzymania odpowiedniej częstotliwości połączeń z Płockiem.

Do negatywnych zjawisk, które potencjalnie mogą stanąć na drodze rozwojowi zrównoważonej mobilności miejskiej Sierpca zaliczono kryzys ekonomiczny, spadek inwestycji, odpływ ludności z miasta do większych ośrodków, a także zagrożenia epidemiologiczne typu COVID-19, zmniejszające popyt na przewozy komunikacją zbiorową.

5. Rekomendacje rozwoju mobilności miejskiej dla Sierpca



Designed by vectorjuice / Freepik



5.1. Cele rozwoju mobilności

Nadrzędnym celem rozwoju mobilności miejskiej Sierpca powinien być rozwój zrównoważony, który oznacza zmniejszenie udziału indywidualnego transportu samochodowego na rzecz transportu zbiorowego, nisko- i zeroemisyjnego, a także aktywnych form mobilności.

Mając na uwadze ogólną ideę rozwoju miasta jako miasta inteligentnego, skoncentrowanego na poprawie jakości życia mieszkańców, jego cele rozwoju w zakresie mobilności powinny podlegać szerokim konsultacjom społecznym, które pozwolą wskazać oczekiwania poszczególnych interesariuszy.

Ostateczny wybór celów powinien zostać wypracowany przy współpracy organów administracji z mieszkańcami, przedsiębiorstwami i organizacjami pozarządowymi. Konieczne jest również określenie horyzontu czasowego dla realizacji wyznaczonych celów.

Poniżej przedstawiono proponowane cele rozwoju mobilności miasta Sierpca – do uzgodnienia w ramach partycypacji społecznej:

CEL 1: Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów;

CEL 2: Dostosowanie przestrzeni publicznej oraz środków komunikacji publicznej do potrzeb osób niepełnosprawnych;

CEL 3: Poprawa dostępności transportowej Sierpca – komunikacja z pobliskimi dużymi ośrodkami miejskimi;

CEL 4: Poprawa infrastruktury transportowej z sąsiadującymi z Sierpcem gminami;

CEL 5: Rozwój połączeń transportu publicznego wewnętrznych i z sąsiednimi gminami;

CEL 6: Zapewnienie łączności komunikacyjnej poszczególnych obszarów Sierpca;

CEL 7: Redukcja emisji gazów cieplarnianych;

CEL 8: Uspokojenie ruchu pojazdów na wybranych obszarach Sierpca;

CEL 9: Rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej;

CEL 10: Promowanie alternatywnych sposobów przemieszczania się (mobilności).

Wyróżnione cele uznano za najważniejsze, czyli powinny być realizowane w pierwszej kolejności.

5.2. Rekomendowane działania w poszczególnych obszarach

Mając na uwadze zaproponowane cele rozwoju mobilności, w niniejszym rozdziale przedstawiono propozycje działań, w ramach których cele te mogą być realizowane. Działania dotyczą rozwoju transportu kolejowego i autobusowego, a także rozwoju infrastruktury drogowej, parkingowej i przesiadkowej oraz pieszej i rowerowej. Zaproponowano również działania w innych, alternatywnych obszarach mobilności. Zbiorcze zestawienie wszystkich działań, w poszczególnych obszarach, wraz ze wskazaniem realizowanych celów przedstawiono poniżej (Tabela 4).

Ponadto każde proponowane działanie opisano indywidualnie w postaci fiszki, zawierającej opis działania, kluczowe zadania i oczekiwane rezultaty (Tabela 5 do Tabela 21). Ostateczny wybór działań, które będą realizowane zależeć będzie od szerokiej konsultacji władz miasta z mieszkańcami i zainteresowanymi podmiotami.

Tabela 4. Zestawienie działań w poszczególnych obszarach ze wskazaniem realizowanych celów

obszar	nr działania	nazwa działania	nazwa działania																	
			Cel1	Cel2	Cel3	Cel4	Cel5	Cel6	Cel7	Cel8	Cel9	Cel10								
Transport kolejowy	1.1	Rozwój połączeń kolejowych z dużymi ośrodkami miejskim w zasięgu do 150 km			+						+									
	1.2	Rewitalizacja dworca / przystanku kolejowego w Sierpcu		+						+										
Transport autobusowy	2.1	Organizacja autobusowego publicznego transportu zbiorowego		+						+										
	3.1	Budowa wschodniej obwodnicy Sierpca	+		+									+						
Transport drogowy	3.2	Usprawnienie włączenia do ruchu z dróg dochodzących do DK10	+																	
	3.3	Poprawa stanu technicznego dróg na terenie miasta	+						+											
	4.1	Przygotowanie infrastruktury stacji kolejowej							+											
Infrastruktura parkingowa i przesiadkowa	4.2	Wdrożenie systemu planowania i informowania o miejscach parkingowych na nowoutworzonych parkingach przed centrum miasta																		
	5.1	Budowa kładki pieszo-rowerowej nad torami kolejowymi																		
Infrastruktura piesza i rowerowa	5.2	Rozwój sieci ścieżek rowerowych na terenie miasta oraz łączących Sierpc z sąsiednimi gminami																		
	5.3	Rowerowe miejsca parkingowe w pobliżu budynków użyteczności publicznej, przystanków komunikacyjnych																		
	5.4	Poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszych	+																	
	5.5	Promocja ruchu pieszego																		
	5.6	Rower miejski																		
	6.1	Organizacja transportu towarowego (dostawa i odbiór) – wyznaczenie dróg dojazdowych dla pojazdów cięższych niż 3,5 tony	+																	
Inne obszary mobilności miejskie	6.2	Organizacja przewozów pasażerskich wewnątrz miasta opartych o niewielkie pojazdy elektryczne																		
	6.3	Promocja carpoolingu wśród mieszkańców Sierpca i sąsiednich gmin																		

5.2.1. Transport kolejowy

Tabela 5. Opis działania 1.1

Działanie 1.1	Rozwój połączeń kolejowych z większymi ośrodkami miejskim w zasięgu do 150 km
realizowane cele	CEL 3. Poprawa dostępności transportowej Sierpca – komunikacja z pobliskimi większymi ośrodkami miejskimi CEL 7. Redukcja emisji gazów cieplarnianych
opis działania	Skomunikowanie Sierpca z większymi ośrodkami miejskimi np. Warszawą, Włocławkiem, Toruniem, Grudziądem, przy jednoczesnym skróceniu czasu podróży. Warunkiem realizacji tego działania jest m.in. utrzymanie wysokiej częstotliwości połączeń kolejowych z Płockiem, gdyż zakłada się, że stacją pośrednią dla komunikacji z takimi miastami jak Warszawa, Włocławek czy Grudziądz będzie Płock, przez który planowane jest przeprowadzenie nowej linii kolejowej nr 5 (odcinek Centralny Port Komunikacyjny – Płock – Grudziądz – Gdańsk). Dla realizacji działania niezbędne jest również zwiększenie częstotliwości połączeń z Toruniem oraz wsparcie odpowiednią kampanią promocyjną oferty transportu kolejowego, tak aby przekonać mieszkańców do przejścia z transportu drogowego (samochodowego) na transport kolejowy.
kluczowe zadania	Utrzymanie wysokiej częstotliwości połączeń kolejowych z Płockiem. Budowa nowej linii kolejowej nr 5 (odcinek Centralny Port Komunikacyjny – Płock – Grudziądz – Gdańsk). Utrzymanie i wzrost liczby połączeń kolejowych z Toruniem. Kampania informacyjno-promocyjna dotycząca atrakcyjności przewozów transportem kolejowym Zapewnienie stabilnej i niezmiennej oferty połączeń przez dłuższy czas.
oczekiwane rezultaty	Poprawa zewnętrznej dostępności transportowej miasta i jego atrakcyjności. Zmiana zachowań komunikacyjnych mieszkańców na rzecz korzystania z transportu kolejowego.

Tabela 6. Opis działania 1.2

Działanie 1.2	Rewitalizacja dworca / przystanku kolejowego w Sierpcu
realizowane cele	CEL 2. Dostosowanie przestrzeni publicznej oraz środków komunikacji publicznej do potrzeb osób niepełnosprawnych; CEL 3. Poprawa dostępności transportowej Sierpca – komunikacja z pobliskimi większymi ośrodkami miejskimi CEL 5. Rozwój połączeń transportu publicznego wewnętrznych i z sąsiednimi gminami; CEL 7. Redukcja emisji gazów cieplarnianych
opis działania	Rewitalizacja budynku dworca kolejowego lub budowa przystanku kolejowego, którą to inwestycję można połączyć z budową infrastruktury parkingowej obok dworca (Działanie 4.1). W przypadku decyzji o rewitalizacji budynku dworca można rozważyć wprowadzenie jego nowych funkcji, oprócz komunikacyjnej, np. kulturalno-wystawowej, socjalnej czy rekreacyjnej.
kluczowe zadania	Zadania będą uzależnione od wybranej opcji. W ogólnym ujęciu: Opracowanie propozycji projektowych, w tym uwzględniających potrzeby osób niepełnosprawnych. Uzyskanie odpowiednich pozwoleń i zgód, niezbędnych do prowadzenia robót. Realizacja inwestycji. Udostępnienie dworca/przystanku kolejowego podróżnym.
oczekiwane rezultaty	Uporządkowanie przestrzeni publicznej. Zapewnienie mieszkańcom niezbędnej infrastruktury dla komunikacji zbiorowej, w tym dostosowanie jej do potrzeb osób niepełnosprawnych. Zmiana modelu mobilności mieszkańców – rezygnacja z podróży samochodem na rzecz kolei.

5.2.2. Transport autobusowy

Tabela 7. Opis działania 2.1

Działanie 2.1	Organizacja autobusowego publicznego transportu zbiorowego
realizowane cele	CEL 2. Dostosowanie przestrzeni publicznej oraz środków komunikacji publicznej do potrzeb osób niepełnosprawnych; CEL 5. Rozwój połączeń transportu publicznego wewnętrznych i z sąsiednimi gminami; CEL 7. Redukcja emisji gazów cieplarnianych
opis działania	Organizacja zbiorowego transportu publicznego na obszarze miasta. Dostosowanie oferty przewozowej do oczekiwań mieszkańców, wyrażonych w ramach konsultacji społecznych. Działanie to powinno być powiązane z kampanią promocyjną dot. transportu zbiorowego jako alternatywnego do transportu indywidualnego. Przewozy w ramach miejskiej komunikacji zbiorowej powinny być realizowane przy wykorzystaniu nisko- i zeroemisyjnych pojazdów, uwzględniających potrzeby osób niepełnosprawnych, co powinno być warunkiem w organizowanych przetargach na świadczenie usług przewozowych.
kluczowe zadania	Konsultacje społeczne dotyczące oczekiwań mieszkańców w stosunku do komunikacji miejskiej. Kampania informacyjno-promocyjna nt. transportu publicznego (może być połączona z kampanią promującą aktywne formy mobilności tj. ruch pieszy i rowerowy). Opracowanie koncepcji docelowego modelu optymalnej organizacji przewozów w ramach komunikacji miejskiej. Przetarg na świadczenie usług przewozowych w ramach komunikacji miejskiej. Realizacja usługi na terenie miasta.
oczekiwane rezultaty	Zmiana modelu mobilności mieszkańców – rezygnacja z podróży samochodem na rzecz transportu zbiorowego. Poprawa jakości powietrza w mieście, zmniejszenie hałasu.

5.2.3. Infrastruktura drogowa

Tabela 8. Opis działania 3.1

Działanie 3.1	Budowa obwodnicy wschodniej Sierpca
realizowane cele	CEL 1. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów; CEL 3. Poprawa dostępności transportowej Sierpca – komunikacja z pobliskimi dużymi ośrodkami miejskimi; CEL 8. Uspokojenie ruchu pojazdów na wybranych obszarach Sierpca
opis działania	Budowa drogi wojewódzkiej nr 560 na odcinku od ul. Płockiej (DW 560) w m. Gorzewo na terenie gminy Sierpc do ul. Kościuszki (DK10). Inwestycja przewidziana do realizacji w latach 2022 – 2024.
kluczowe zadania	Uzyskanie pozwolenia na realizację inwestycji. Wybór Wykonawcy. Realizacja inwestycji (budowa obwodnicy – ok. 3 km, wiaduktu nad linią kolejową Toruń-Nasielsk, mostu nad rzeką Sierpienicą). Oddanie inwestycji do użytku.
oczekiwane rezultaty	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego (w szczególności ciężkich pojazdów) poza miasto. Poprawa jakości powietrza w mieście, zmniejszenie hałasu. Upłynnienie ruchu w mieście. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym bezpieczeństwa osób pieszych i rowerzystów.

Tabela 9. Opis działania 3.2

Działanie 3.2	Usprawnienie włączenia do ruchu z dróg dochodzących do DK10
realizowane cele	CEL 1. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów
opis działania	Budowa skrzyżowań z ruchem okrężnym lub instalacja sygnalizacji świetlnej.
kluczowe zadania	Opracowanie propozycji projektowych. Uzyskanie odpowiednich pozwoleń i zgód, niezbędnych do prowadzenia robót. Realizacja inwestycji. Udostępnienie nowej infrastruktury użytkownikom.
oczekiwane rezultaty	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym bezpieczeństwa osób pieszych i rowerzystów. Zmniejszenie liczby wypadków.

Tabela 10. Opis działania 3.3

Działanie 3.3	Poprawa stanu technicznego dróg na terenie miasta
realizowane cele	CEL 1. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów; CEL 4. Poprawa infrastruktury transportowej z sąsiadującymi z Sierpcem gminami
opis działania	Modernizacja dróg w mieście w celu poprawy ich stanu technicznego, w tym również przebudowa, w powiązaniu z realizacją Działania 5.2, związanego z budową ścieżek rowerowych na terenie miasta.
kluczowe zadania	Ocena stanu technicznego dróg. Wybór dróg do modernizacji i przebudowy, zgodnie z wynikami okresowych kontroli stanu technicznego. Uzyskanie niezbędnych zgód i pozwoleń. Realizacja inwestycji. Udostępnienie zmodernizowanej/rozbudowanej infrastruktury użytkownikom.
oczekiwane rezultaty	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym bezpieczeństwa osób pieszych i rowerzystów. Poprawa jakości powietrza, w związku ze zmianą nawierzchni i zmniejszeniem pylenia.

5.2.4. Infrastruktura parkingowa i przesiadkowa

Tabela 11. Opis działania 4.1

Działanie 4.1	Przygotowanie infrastruktury stacji kolejowej
realizowane cele	<p>CEL 3. Poprawa dostępności transportowej Sierpca – komunikacja z pobliskimi dużymi ośrodkami miejskimi;</p> <p>CEL 4. Poprawa infrastruktury transportowej z sąsiadującymi z Sierpcem gminami;</p> <p>CEL 5. Rozwój połączeń transportu publicznego wewnętrznych i z sąsiednimi gminami;</p> <p>CEL 7. Redukcja emisji gazów cieplarnianych</p>
opis działania	<p>Kluczowym elementem rozbudowy infrastruktury wokół dworca kolejowego jest modernizacja/remont budynku dworca, który obecnie jest nieużytkowany.</p> <p>W celu zapewnienia cech centrum przesiadkowego konieczne jest wykorzystanie terenów przyległych do dworca na infrastrukturę parkingową dla samochodów, autobusów i rowerów.</p> <p>Wyremontowanie dworca kolejowego wraz z przyległą infrastrukturą z częścią socjalną oraz zadaszonymi miejscami postojowymi dla rowerów, zwiększy atrakcyjność korzystania z tego środka komunikacji. Parking ma umożliwić bezpieczne pozostawienie samochodu lub roweru w pobliżu stacji i kontynuowanie podróży pociągiem. Takie rozwiązanie służyć będzie zarówno mieszkańcom Sierpca, jak i w szczególności pobliskich gmin.</p>
kluczowe zadania	<p>Przebudowa i remont dworca kolejowego.</p> <p>Zapewnienie monitoringu miejsc przyległych do dworca w celu zapewnienia bezpieczeństwa.</p> <p>Zapewnienie zaplecza socjalnego dla podróżujących pociągami.</p> <p>Zagospodarowanie przestrzeni wokół dworca w celu uporządkowania stref parkingowych.</p> <p>Projekt infrastruktury parkingowej uwzględniający bezpieczny podział przestrzeni dla samochodów i rowerów oraz monitoring miejsc postojowych (wiata dla rowerów).</p> <p>Uzyskanie wymaganych pozwoleń.</p> <p>Realizacja inwestycji.</p> <p>Udostępnienie parkingu połączone z kampanią informacyjną naterenieSierpcaiokolicznychgminzachęcającądokorzystaniazpołączeńkolejowych.</p>
oczekiwane rezultaty	<p>Podniesienie atrakcyjności miejsc przesiadkowych dla mieszkańców.</p> <p>Zapewnienie bezpieczeństwa podróżnych i komfortu obsługi pasażerów.</p> <p>Zwiększenie roli dworca kolejowego jako małego lokalnego centrum przesiadkowego.</p> <p>Uporządkowanie przestrzeni publicznej poprzez wyznaczenie miejsc dla parkujących pojazdów i rowerów.</p> <p>Zmiana mobilności mieszkańców – rezygnacja z podróży samochodem na rzecz kolei.</p> <p>Poprawa dostępności transportowej mieszkańców nieposiadających samochodów dzięki możliwości bezpiecznego pozostawienia roweru w pobliżu stacji kolejowej i kontynuowania podróży koleją.</p> <p>Stworzenie dodatkowej przestrzeni miejskiej atrakcyjnej dla mieszkańców. Ze względu na zabytkowy charakter budynku (100 lat) podniesienie atrakcji turystycznej miasta.</p>

Tabela 12. Opis działania 4.2

Działanie 4.2	Wdrożenie systemu planowania i informowania o miejscach parkingowych na nowoutworzonych parkingach przed centrum miasta
realizowane cele	CEL 7. Redukcja emisji gazów cieplarnianych; CEL 8. Uspokojenie ruchu pojazdów na wybranych obszarach Sierpca
opis działania	<p>Zarządzanie przestrzenią parkingową jest kluczem do zarządzania mobilnością miejską. Stworzenie parkingów przed centrum miasta w stylu Park&Bike połączonych z parkingiem dla rowerów.</p> <p>W ramach dostępnych parkingów wdrożenie systemu monitoringu, dzięki któremu byłoby możliwe określanie miejsc wolnych. System monitoringu będzie powiązany z</p> <p>Działania powinny polegać na oznaczeniu miejsc parkingowych w wewnętrznej części miasta oraz na dokonaniu podziału między miejscami przeznaczonymi dla ruchu dynamicznego, uspokozonego oraz pieszo.</p> <p>Konieczne będzie zainstalowanie znaków informacyjnych oraz tablic zmiennej treści na głównych drogach dojazdowych do miasta, informujące kierowców o dostępności parkingów i ilości wolnych miejsc.</p> <p>Wyznaczenie parkingów w mieście dla których będzie wprowadzony system monitoringu miejsc parkingowych np.: parking przy uli. Płockiej.</p> <p>Wdrożenie sieci miejsc parkingowych typu "Pocałuj i jedź" (Kiss&Ride), umożliwiające wypakowanie bagaży, wysadzenie pasażera i jednocześnie gwarantujące ciągłą rotacyjność parkujących pojazdów.</p>
kluczowe zadania	<p>Wyznaczenie parkingów do objęcia monitoringiem</p> <p>Określenie miejsc postawienia tablic zmiennej treści</p> <p>Stworzenie systemu monitorowania miejsc parkingowych w połączeniu z płatną strefą parkowania.</p> <p>Rozmieszczenie znaków informacyjnych i oznaczenie miejsc parkingowych.</p> <p>Wyznaczenie miejsc parkingowych o określonych funkcjach w zależności od miejsca docelowego poruszających się pojazdami.</p>
oczekiwane rezultaty	<p>Zmniejszenie obciążeń ruchem w centrum miasta (kierowcy nie będą musieli jeździć po mieście w poszukiwaniu miejsca do zaparkowania).</p> <p>Poprawa funkcjonowania stref parkingowych.</p> <p>Lepsze wykorzystanie przestrzeni miejskiej bez konieczności rozbudowywania miejsc postojowych, a wykorzystanie przestrzeni w kierunku ruchu pieszo czy rowerowego.</p>

5.2.5. Infrastruktura piesza i rowerowa

Tabela 13. Opis działania 5.1

Działanie 5.1	Budowa kładki pieszo-rowerowej nad torami kolejowymi
realizowane cele	CEL 6. Zapewnienie łączności komunikacyjnej poszczególnych obszarów Sierpca; CEL 7. Redukcja emisji gazów cieplarnianych; CEL 8. Uspokojenie ruchu pojazdów na wybranych obszarach Sierpca; CEL 9. Rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej; CEL 10. Promowanie alternatywnych sposobów przemieszczania się (mobilności)
opis działania	Celem realizacji kładki pieszo-rowerowej nad torami jest poprawa skomunikowania południowej części Sierpca z centralną. Ponadto inwestycja przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów, kierując ich na osobny ciąg pieszo-rowerowy, odsunięty od ruchu na przejazdach kolejowych. Elementem działania będzie również zapewnienie właściwej infrastruktury ścieżek rowerowych i dojazd dla pieszych umożliwiających dotarcie do kładki. Należy również zapewnić dostępność dla osób z niepełnosprawnościami.
kluczowe zadania	Przeprowadzenie badania potrzeb i preferencji mieszkańców związanych z lokalizacją przejścia przez torowisko. Przygotowanie projektu kładki wraz ze ścieżkami dojazdowymi. Uzyskanie wymaganych pozwoleń. Budowa zaplanowanej infrastruktury.
oczekiwane rezultaty	Poprawa skomunikowania południowej części miasta z centralną. Ułatwienie przekraczania torowiska. Odsunięcie części ruchu pieszego i rowerowego od przejazdów kolejowych.

Tabela 14. Opis działania 5.2

Działanie 5.2	Rozwój sieci ścieżek rowerowych na terenie miasta oraz łączących Sierpc z sąsiednimi gminami
realizowane cele	CEL 6. Zapewnienie łączności komunikacyjnej poszczególnych obszarów Sierpca; CEL 7. Redukcja emisji gazów cieplarnianych; CEL 8. Uspokojenie ruchu pojazdów na wybranych obszarach Sierpca; CEL 9. Rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej; CEL 10. Promowanie alternatywnych sposobów przemieszczania się (mobilności)
opis działania	Rozwój sieci ścieżek rowerowych zapewniających dostęp do usług i handlu, miejsc pracy, administracji publicznej, ośrodków zdrowia, szpitala, szkół, przystanku kolejowego, atrakcji turystycznych czy terenów rekreacyjnych. Działanie to jest kluczowe dla promocji i wzrostu znaczenia tego środka transportu. Inwestycje powinny zostać zintegrowane z istniejącą siecią ciągów rowerowych na terenie sąsiadujących gmin. Docelowa sieć ciągów rowerowych powinna łączyć cechy użyteczne i rekreacyjne. Dlatego warto uwzględnić w projektowanej sieci ścieżek zapewnienie dojazdu pracowników do znajdujących się na terenie Sierpca zakładów przemysłowych. Szczególny nacisk należy położyć na zapewnienie bezpieczeństwa korzystającym z sieci rowerzystom i pieszym. Ważnym elementem jest zapewnienie bezpieczeństwa „ostatniego kilometra” wokół szkół i przedszkoli. Możliwe jest również zadanie polegające na realizacji w szkołach kampanii promujących dojazd do placówek edukacyjnych na rowerze czy hulajnodze poprzez np. tworzenie konkursów międzyszkolnych na najbardziej rowerową szkołę.

kluczowe zadania	<p>Opracowanie kompleksowego docelowego planu ścieżek rowerowych na terenie Sierpca wraz z połączeniem ich z gminami sąsiednimi, które mają zapewniać dostępność i rekreację.</p> <p>Przygotowanie projektu, planu realizacji oraz planu etapowania – kolejności realizacji poszczególnych odcinków.</p> <p>Uzyskanie wymaganych pozwoleń.</p> <p>Budowa kolejnych odcinków ścieżek rowerowych.</p> <p>Opracowanie mapy infrastruktury rowerowej i udostępnienie jej wersji zdalnej.</p> <p>Budowa, remont i rozbudowa sieci dojść pieszych i ciągów pieszo-rowerowych w rejonie szkół i przedszkoli.</p>
oczekiwane rezultaty	<p>Poprawa atrakcyjności mobilności rowerowej w Sierpcu.</p> <p>Ograniczenie lokalnego ruchu samochodowego.</p> <p>Likwidacja barier w istniejącej infrastrukturze ciągów rowerowych na terenie Sierpca.</p>

Tabela 15. Opis działania 5.3

Działanie 5.3	Rowerowe miejsca parkingowe w pobliżu budynków użyteczności publicznej, przystanków komunikacyjnych
realizowane cele	<p>CEL 7. Redukcja emisji gazów cieplarnianych;</p> <p>CEL 8. Uspokojenie ruchu pojazdów na wybranych obszarach Sierpca;</p> <p>CEL 9. Rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej;</p> <p>CEL 10. Promowanie alternatywnych sposobów przemieszczania się (mobilności)</p>
opis działania	<p>Rozbudowa infrastruktury rowerowej poprzez lokalizację przy budynkach użyteczności publicznej stojaków lub zadaszonych miejsc postojowych dla rowerów. Działaniem tym powinny być objęte budynki administracji publicznej, ośrodki zdrowia, szpital, szkoły, banki, centra handlowe i sklepy, kościoły, muzeum itp.</p>
kluczowe zadania	<p>Inwentaryzacja istniejących miejsc postojowych dla rowerów oraz identyfikacja potrzeb w tym zakresie.</p> <p>Zaplanowanie lokalizacji stojaków, a w wybranych miejscach zadaszonych miejsc postojowych.</p> <p>Zakup i montaż stojaków rowerowych.</p> <p>Projekt zadaszonych miejsc postojowych i ich budowa.</p>
oczekiwane rezultaty	<p>Poprawa atrakcyjności mobilności rowerowej w Sierpcu.</p> <p>Ograniczenie lokalnego ruchu samochodowego.</p>

Tabela 16. Opis działania 5.4

Działanie 5.4	Poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszych
realizowane cele	CEL 1. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów; CEL 7. Redukcja emisji gazów cieplarnianych; CEL 8. Uspokojenie ruchu pojazdów na wybranych obszarach Sierpca; CEL 9. Rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej
opis działania	Działanie ma dotyczyć całego miasta, a zastosowane środki powinny zostać dopasowane do odmiennych potrzeb w różnych częściach Sierpca. W północnej części nacisk powinien zostać położony na bezpieczeństwo związane z koniecznością przekraczania DK10, szczególnie dzieci, których droga do szkoły wymaga przedostania się z północnej do centralnej części miasta. Tam zapewnienie bezpieczeństwa wymaga budowy bezpiecznych, dobrze oświetlonych przejść dla pieszych z wywoływaną sygnalizacją świetlną. W centralnej części miasta poprawę bezpieczeństwa pieszych można osiągnąć przez tworzenie stref spowolnionego ruchu oraz oddanie większej przestrzeni pieszym. Ważnym elementem jest zapewnienie bezpieczeństwa „ostatniego kilometra” wokół szkół i przedszkoli.
kluczowe zadania	Audyty połączone z badaniem ruchu pojazdów na DK10 i pieszych przekraczających drogę w celu wytypowania miejsc wymagających lokalizacji przejścia dla pieszych lub modernizacji istniejących. Zaplanowanie i budowa przejść dla pieszych przez DK10 z wywoływaną sygnalizacją świetlną. Likwidacja barier architektonicznych na ciągach pieszych. Zmiana organizacji ruchu w wybranych obszarach Sierpca (np. w centrum) z ustaleniem priorytetu pierwszeństwa dla pieszych.
oczekiwane rezultaty	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu pieszych. Zmniejszenie ryzyka odniesienia obrażeń w wyniku zdarzenia drogowego przez niechronionych użytkowników dróg. Ograniczeniu lokalnego ruchu samochodowego.

Tabela 17. Opis działania 5.5

Działanie 5.5	Promocja ruchu pieszego
realizowane cele	CEL 7. Redukcja emisji gazów cieplarnianych; CEL 8. Uspokojenie ruchu pojazdów na wybranych obszarach Sierpca; CEL 9. Rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej; CEL 10. Promowanie alternatywnych sposobów przemieszczania się (mobilności)
opis działania	Działanie ma polegać na promowaniu i zachęcaniu do przemieszczania po mieście piechotą. Dotyczyć to ma zarówno mieszkańców, jak i przyjezdnych. W tym celu warto wprowadzić system oznaczeń informujących o czasie przejścia pomiędzy różnymi charakterystycznymi punktami miasta. Może to być orientacyjna mapa, gdzie oprócz odległości podany będzie czas przejścia. Działanie to powinno być skorelowane z wyprowadzeniem ruchu tranzytowego poza miasto, które przyczyni się do ograniczenia konfliktów pojazdów samochodowych z pieszymi i zwiększy bezpieczeństwo niezmotoryzowanych uczestników ruchu.
kluczowe zadania	Instalacja tablic z mapą prezentującą czas dojścia do różnych punktów miasta oraz tablic o charakterze drogowskazów informujących o długości trasy i czasie dojścia. Wyznaczenie parkingów dla przyjezdnych na obrzeżach centrum miasta.
oczekiwane rezultaty	Ograniczenie lokalnego ruchu samochodowego. Poprawa bezpieczeństwa pieszych. Zmiana preferencji mieszkańców związanych z mobilnością.

Tabela 18. Opis działania 5.6

Działanie 5.6	Rower miejski
realizowane cele	CEL 7. Redukcja emisji gazów cieplarnianych; CEL 10. Promowanie alternatywnych sposobów przemieszczania się (mobilności)
opis działania	Działanie ma polegać na zorganizowaniu w mieście bezpłatnej wypożyczalni rowerów. Można to zrealizować poprzez odbiór od mieszkańców niepotrzebnych, nieużywanych rowerów, ich naprawę i udostępnienie do darmowego użytkowania w celu przemieszczania się po mieście. Działanie to nie wymaga inwestycji w aplikację umożliwiającą udostępnianie rowerów. Można je wprowadzać etapowo. Na początku udostępniać standardowe rowery poddane renowacji. Jeżeli pomysł uzyska społeczną akceptację i zainteresowanie, w kolejnym kroku, można zaproponować udostępnianie rowerów typu kargo, umożliwiających np. przewóz zakupów.
kluczowe zadania	Przeprowadzenie akcji pozyskania niepotrzebnych, nieużywanych rowerów. Wybór warsztatu (podmiotu) świadczącego naprawę rowerów. Renowacja pozyskanych rowerów. Sukcesywne udostępnianie rowerów w wybranych punktach miasta. Przeprowadzenie akcji informującej o możliwość korzystania z rowerów miejskich – „wsiadasz w jednym miejscu, jedziesz i odstawiasz w innym”. Monitorowanie korzystania z roweru miejskiego. Stały rozwój usługi.
oczekiwane rezultaty	Zmiana preferencji transportowych mieszkańców. Ograniczenie lokalnego ruchu samochodowego.

5.2.6. Inne obszary mobilności miejskiej

Tabela 19. Opis działania 6.1

Działanie 6.1	Organizacja transportu towarowego (dostawa i odbiór) – wyznaczenie dróg dojazdowych dla pojazdów cięższych niż 3,5 tony
realizowane cele	CEL 1. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów; CEL 8. Uspokojenie ruchu pojazdów na wybranych obszarach Sierpca
opis działania	<p>Działanie ma na celu wdrożenie rozwiązań w zakresie racjonalizacji miejskiego transportu towarowego. Rozwiązania można podzielić na instrumenty finansowe (np. wyższe opłaty parkingowe i opłaty za przejazd) oraz ograniczenia techniczne i regulacyjne (np. ograniczenia dostępu). Uporządkowanie przepływów informacyjnych w obrębie miejskiego transportu towarowego jest zadaniem znacznie trudniejszym aniżeli w przypadku transportu osób.</p> <p>W pierwszej kolejności należy wyznaczyć linie transportowe dla ciężkiego transportu towarowego.</p> <p>Możliwe jest wdrożenie ograniczeń czasowych w postaci godzin dostępności miasta dla transportu ciężkiego. Poza wyznaczonymi godzinami transport ciężki musiałby być prowadzony innymi drogami. Kierowanie pojazdów dostawczych wjeżdżających do śródmieścia na zaplanowane trasy przejazdu, np. poprzez ustawianie specjalnych znaków drogowych lub dostarczanie map z zaplanowanymi trasami oraz istotnymi dla ciężarówek informacjami drogowymi.</p> <p>W przypadku dostaw towarów, które w większości dotyczą handlu, stacji paliw, zakładów produkcyjnych dobrym przykładem jest wdrażanie zatoczek rozładunkowych i rozwiązań telematycznych. Z punktu widzenia funkcjonowania przepływów i bezpieczeństwa ruchu drogowego najlepsze dla pojazdów dostawczych jest unikanie blokowania pasów ruchu, jak również redukcja czasu oczekiwania na miejsce parkingowe w celu przeprowadzenia załadunku i wyładunku. W tym celu wskazane jest zaproponowanie usługi umożliwiającej rezerwację miejsc parkingowych</p>
kluczowe zadania	<p>Wyznaczenie tras tranzytowych dla transportu ciężkiego.</p> <p>Określenie stref wrażliwych na transport ciężki.</p> <p>Wdrożenie systemu ograniczeń poruszania się transportu ciężkiego po mieście poza wyznaczonymi trasami.</p> <p>Zainstalowanie tablic zmiennej treści dla kierowców na głównych drogach miasta (droga krajowa i drogi wojewódzkie).</p> <p>Zorganizowanie specjalnych stref ładunkowych.</p> <p>Wprowadzenie regulacji administracyjnych - ograniczenia czasowe i przestrzenne dostaw, dostawy nocne.</p>
oczekiwane rezultaty	<p>Zmniejszenie obciążenia hałasem w centrum miasta.</p> <p>Ograniczenie obciążenia dróg miasta i zmniejszenie ruchu pojazdów.</p> <p>Uporządkowanie systemu logistyki dostaw w mieście.</p> <p>Zapewnienie zwiększenia bezpieczeństwa drogowego.</p> <p>Ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza i gazów cieplarnianych.</p>

Tabela 20. Opis działania 6.2

Działanie 6.2	Organizacja przewozów pasażerskich wewnątrz miasta opartych o niewielkie pojazdy elektryczne
realizowane cele	<p>CEL 2. Dostosowanie przestrzeni publicznej oraz środków komunikacji publicznej do potrzeb osób z ograniczonymi możliwościami poruszania się;</p> <p>CEL 6. Zapewnienie łączności komunikacyjnej poszczególnych obszarów Sierpca;</p> <p>CEL 7. Redukcja emisji gazów cieplarnianych;</p> <p>CEL 8. Uspokojenie ruchu pojazdów na wybranych obszarach Sierpca;</p> <p>CEL 10. Promowanie alternatywnych sposobów przemieszczania się (mobilności)</p>
opis działania	<p>Niewielki obszar miasta może być istotnym atutem i sprzyjać rozwojowi alternatywnych form transportu. Komunikacja publiczna może być oparta o niewielkie pojazdy elektryczne, przemieszczające się po mieście, a nawet zapewniające połączenia z sąsiednimi gminami. Szczególnie ważne jest połączenie obszarów miasta do tej pory wykluczonych z komunikacji publicznej. Tego rodzaju rozwiązania włączone w rozwój miasta pozwolą na wyeliminowanie ruchu pojazdów samochodowych na krótkich odcinkach kluczowych dla mieszkańców.</p> <p>Zarządzanie systemem pojazdów możliwe byłoby w ramach samorządu miejskiego. Należy zainwestować w autobusy elektryczne klasy mini, czyli pojazdy wolnobieżne odpowiednio zabudowane i dostosowane do potrzeb miejskich. Nie potrzebują one inwestycji infrastrukturalnych, gdyż ładowanie może odbywać się bezpośrednio z gniazdek. Mieszkańcy, którzy mógłby sprawdzić w Internecie, czy na telefonie – gdzie znajduje się pojazd komunikacji, za ile minut będzie na przystanku i ile zajmie mu przejazd do celu podróży. Miasto mogłoby monitorować na bieżąco pojazdy, sprawdzać ewentualne odchyłki i opóźnienia. Ewentualne braki energetyczne można rozwiązać mini magazynami akumulatorów na pętlach.</p>
kluczowe zadania	<p>Badanie preferencji mieszkańców w zakresie korzystania z takiego transportu.</p> <p>Analiza wymagań dla tego typu transportu: liczby i wielkości pojazdów, częstości kursowania.</p> <p>Wybór operatora realizującego usługę lub włączenie jako działania własnego samorządu.</p> <p>Zakup pojazdów wolnobieżnych.</p> <p>Wprowadzenie systemu monitorowania przejazdów dla mieszkańców.</p> <p>Badania potrzeb i analiza zachowań komunikacyjnych mieszkańców z wykorzystaniem nowego środka transportu.</p> <p>Konieczne włączenie tras w ciągły tydzień, a nie tylko w dni weekendowe.</p>
oczekiwane rezultaty	<p>Ograniczenie ruchu pojazdów samochodowych na terenie miasta</p> <p>Znaczny rozwój komunikacji miejskiej i włączenie obszarów dotychczas wykluczonych</p> <p>Niskie koszty eksploatacji pojazdów elektrycznych wolnobieżnych.</p> <p>Korzyści dla mieszkańców z ograniczeniami poruszania się samodzielnie po mieście.</p> <p>Ograniczenie emisji zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych do powietrza z transportu.</p> <p>Zapewnienie mieszkańcom alternatywnych nowoczesnych środków transportu.</p> <p>Możliwość rozwoju systemu dzięki jego elastyczności.</p> <p>Brak konieczności posiadania rozbudowanej infrastruktury dla tego rodzaju komunikacji.</p> <p>Ograniczenie ruchu pojazdów pozwoli na zwiększenie wykorzystania przestrzeni miejskiej dla ruchu rowerowego lub pieszego.</p>

Tabela 21. Opis działania 6.3

Działanie 6.3	Promocja carpoolingu wśród mieszkańców Sierpca i sąsiednich gmin
realizowane cele	CEL 6. Zapewnienie łączności komunikacyjnej poszczególnych obszarów Sierpca; CEL 7. Redukcja emisji gazów cieplarnianych; CEL 10. Promowanie alternatywnych sposobów przemieszczania się (mobilności)
opis działania	W praktyce carpooling najczęściej zaczyna się od założenia konta na serwisie internetowym umożliwiającym zamieszczanie i wyszukiwanie ofert przejazdów. Do popularnych serwisów carpoolingowych należą m.in.: Blablacar, Uber, OtoDojazd.pl, InOneCar.com, JedziemyRazem.pl, Yanosik Autostop. W bardzo dużej mierze umawianiu się kierowców i pasażerów na wspólny przejazd służy także portal społecznościowy. Zainteresowane osoby, które w tym samym czasie wybierają się w tym samym kierunku, umawiają się na wspólny przejazd i szczegóły podróży – przede wszystkim kosztów podróży, czasu i miejsca spotkania oraz innych kwestii dotyczących np. miejsca na bagaż. Zadaniem miasta będzie promowanie tego rodzaju transportu poprzez udostępnianie na swoich stronach internetowych opcji umawiania się na przejazd. Wskazanie możliwych ścieżek rozwoju carpoolingu.
kluczowe zadania	Informacja dla mieszkańców na dostępnych serwisach Współpraca promocyjna z powiatem Umożliwienie mieszkańcom umawiania się na wspólne przejazdy – informacje w ramach obiektów użyteczności publicznej, szkołach, przedszkolach. Promocja wspólnych dojazdów do miejsc pracy.
oczekiwane rezultaty	Niższe koszty podróży – zarówno w porównaniu z podróżowaniem samotnie własnym samochodem. Krótszy czas podróży – w bardzo wielu przypadkach carpooling zapewnia szybsze dotarcie do miejsca docelowego w porównaniu z podróżą transportem publicznym i nieraz są to znaczne różnice czasu. Ograniczenie ruchu pojazdów w nawałnych miejscach miasta np.: przy szkołach czy przedszkolach.

5.3. Podsumowanie

Rozwój miasta Sierpca, zgodnie z ideą human smart city, powinien być realizowany na wielu płaszczyznach. Jedną z nich jest obszar mobilności. W obszarze tym, zgodnie z założeniami strategii UE dot. zrównoważonej i inteligentnej mobilności, której zapisy przenoszone są również na poziom dokumentów krajowych, regionalnych i lokalnych, niezbędne jest przeprowadzenie gruntownej transformacji. Istotną rolę w tej transformacji odgrywają miasta, przede wszystkim duże i średniej wielkości, ale również małe ośrodki miejskie, do których można zaliczyć Sierpc.

Transformacja mobilności powinna następować za sprawą przejścia od transportu drogowego do transportu kolejowego i innych zrównoważonych form mobilności. Wpisuje się w nią poprawa zbiorowego transportu publicznego, który powinien być realizowany z wykorzystaniem pojazdów nisko- i zeroemisyjnych, ale także właściwe planowanie przestrzeni miejskiej, tworzenie bezpiecznych ścieżek rowerowych i ciągów pieszych. Działania te powinny przyczynić się do znacznej poprawy jakości życia w miastach, a u ich podstaw powinny leżeć zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców.

Przeprowadzona diagnoza stanu aktualnego w zakresie istniejących rozwiązań transportowych Sierpca, której podsumowanie stanowi analiza SWOT, wskazała na istnienie licznych słabych stron systemu mobilności miasta. Zwrócono w niej uwagę na niekorzystne, z punktu widzenia zrównoważonej mobilności miejskiej, zjawisko, jakim jest powszechne wykorzystywanie przez mieszkańców Sierpca do realizacji podróży własnego transportu samochodowego. Przyczyn takiego stanu można upatrywać, w odniesieniu do dostępności zewnętrznej miasta, w słabej jakości i małej częstotliwości połączeń, przede wszystkim kolejowych, z większymi ośrodkami miejskimi. W przypadku dostępności wewnętrznej, o wykorzystaniu indywidualnego transportu w codziennych podróżach w obrębie miasta może decydować brak atrakcyjnej oferty komunikacji miejskiej, odpowiednio dopasowanej do potrzeb mieszkańców, opartej na wykorzystaniu pojazdów nisko- i zeroemisyjnych.

Ponadto podkreślono brak w mieście systemu ścieżek rowerowych, ciągów pieszych, sprzyjających rozwojowi aktywnych form mobilności. Te zrównoważone rozwiązania transportowe są szczególnie dedykowane małym, kompaktowym miastom, gdzie większość potrzebnych miejsc podróży znajduje się w zasięgu krótkiego spaceru lub jazdy rowerem, od miejsca zamieszkania. Sierpc jest przykładem takiego miasta, co wskazano jako jego niewątpliwie mocną stronę.

Wśród szans na zrównoważony rozwój mobilności miasta odnotowano budowę jego wschodniej obwodnicy, która pozwoli na wyprowadzenie transportu ciężkiego z centrum, uporządkowanie planowania przestrzeni miejskiej, jak również przyczyni się to do poprawy jakości powietrza, co przełoży się na poprawę jakości życia mieszkańców.

Szansą na lepsze skomunikowanie miasta z większymi ośrodkami miejskimi może być natomiast budowa nowej linii kolejowej nr 5 (odcinek Centralny Port Komunikacyjny – Płock – Grudziądz – Gdańsk) w ramach inwestycji Centralny Port Komunikacyjny, która w istotny sposób powinna przyczynić się do skrócenia czasu podróży, pod warunkiem utrzymania na odpowiednim poziomie połączeń z Płockiem. Zasadne jest także utrzymanie i zwiększenie liczby połączeń kolejowych Sierpca z Toruniem.

Warto przy tym jednak podkreślić, że przywracając lub tworząc nową, atrakcyjną ofertę przewozową, w ramach komunikacji zbiorowej (autobusowej czy kolejowej), a także budując ścieżki rowerowe nie można liczyć na to, że pasażerowie korzystający dotychczas z transportu samochodowego, zmienią szybko swoje przyzwyczajenia, stąd niezbędne jest przede wszystkim prowadzenie na szeroką skalę kampanii promocyjnych, a także utrzymywanie, w miarę możliwości, stabilnej i niezmiennej oferty przewozowej.

Mając na uwadze wyniki diagnozy stanu aktualnego, a także analizy SWOT, jako

nadrzędny cel rozwoju mobilności miejskiej Sierpca wskazano rozwój zrównoważony, który oznacza zmniejszenie udziału indywidualnego transportu samochodowego na rzecz transportu zbiorowego, nisko- i zeroemisyjnego, a także aktywnych form mobilności. Dla osiągnięcia celu nadrzędnego zaproponowano w dokumencie realizację 10. celów operacyjnych. Do najważniejszych celów zaliczono:

Poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów;

Dostosowanie przestrzeni publicznej oraz środków komunikacji publicznej do potrzeb osób niepełnosprawnych;

Poprawę dostępności transportowej Sierpca – komunikacji z pobliskimi większymi ośrodkami miejskimi;

Rozwój połączeń transportu publicznego wewnętrznych i z sąsiednimi gminami;

Zapewnienie łączności komunikacyjnej poszczególnych obszarów Sierpca;

Redukcję emisji gazów cieplarnianych;

Rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej.

Podkreślono, że wybór celów rozwoju w zakresie mobilności Sierpca powinien podlegać szerokim konsultacjom społecznym, które pozwolą wskazać oczekiwania poszczególnych interesariuszy, w tym organów administracji, mieszkańców, przedsiębiorców, organizacji pozarządowych.

W dalszej kolejności, mając na uwadze zaproponowane cele rozwoju mobilności, przedstawiono propozycje działań, w ramach których cele te mogą być realizowane. Działania podzielono na kilka grup, wśród których znalazły się działania dotyczące rozwoju transportu kolejowego, autobusowego, rozwoju infrastruktury drogowej, parkingowej i przesiadkowej, a także pieszej i rowerowej. Zaproponowano również działania w innych, alternatywnych obszarach mobilności. Każde proponowane działanie opisano indywidualnie w postaci fiszki, zawierającej opis działania, kluczowe zadania i oczekiwane rezultaty. Ostateczny wybór działań, które będą realizowane, uzależniono, podobnie jak w przypadku celów, od szerokich konsultacji władz miasta z mieszkańcami i zainteresowanymi podmiotami.

Spis tabel

Tabela 1. Odległość i czas połączeń drogowych Sierpca z większymi ośrodkami miejskimi	55
Tabela 2. Odległość i czas połączeń kolejowych Sierpca z większymi ośrodkami miejskimi	56
Tabela 3. Odległość i czas połączeń autobusowych Sierpca z większymi ośrodkami miejskimi	57
Tabela 4. Zestawienie działań w poszczególnych obszarach ze wskazaniem realizowanych celów	67
Tabela 5. Opis działania 1.1	68
Tabela 6. Opis działania 1.2	68
Tabela 7. Opis działania 2.1	69
Tabela 8. Opis działania 3.1	69
Tabela 9. Opis działania 3.2	70
Tabela 10. Opis działania 3.3	70
Tabela 11. Opis działania 4.1	71
Tabela 12. Opis działania 4.2	72
Tabela 13. Opis działania 5.1	73
Tabela 14. Opis działania 5.2	73
Tabela 15. Opis działania 5.3	74
Tabela 16. Opis działania 5.4	75
Tabela 17. Opis działania 5.5	75
Tabela 18. Opis działania 5.6	76
Tabela 19. Opis działania 6.1	77
Tabela 20. Opis działania 6.2	78
Tabela 21. Opis działania 6.3	79

Spis rysunków

Rysunek 1. Liczba ludności ogółem w Sierpcu w latach 2017-2020.....	41
Rysunek 2. Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym w Sierpcu w latach 2017-2020.....	42
Rysunek 3. Wskaźniki migracji wewnętrznej oraz saldo migracji w Sierpcu w latach 2017-2020.....	42
Rysunek 4. Sieć dróg w Sierpcu z wyszczególnieniem rodzajów dróg.....	47
Rysunek 5. Układ parkingów na terenie miasta Sierpca.....	49
Rysunek 6. Układ wyznaczonych ścieżek rowerowych w mieście Sierpcu.....	50
Rysunek 7. Lokalizacja przystanków autobusowych i dworca kolejowego w Sierpcu...50	
Rysunek 8. Układ linii kolejowych na terenie miasta Sierpca.....	52
Rysunek 9. Dostępność drogowa Sierpca.....	55
Rysunek 10. Dostępność kolejowa Sierpc.....	56
Rysunek 11. Trasa komunikacji miejskiej w Sierpcu.....	58

Dane adresowe:
Urząd Miejski w Sierpcu
ul. Piastowska 11a
09-200 Sierpc

Więcej na stronie:
www.smartcity.sierpc.pl

Telefon: +48 24 275 86 86
Faks: +48 24 275 86 33
E-mail: info@sierpc.pl
www.sierpc.pl

 **Sierpc 2.0**

