



Streszczenie opracowania:

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



Fundusze
Europejskie
Pomoc Techniczna



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 Stralenia

Publikacja dystrybuowana bezpłatnie.

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

Grafika na stronie tytułowej: Designed by Freepik

Rozwój miast jest złożonym, wieloaspektowym procesem. Dotychczasowe strategie rozwoju miast zakładają rozwój w sposób inteligentny i zrównoważony. Podobne rekomendacje zostały sformułowane również w odniesieniu do miasta Sierpca w dokumencie „Analiza i diagnoza stanu miasta Sierpca z uwzględnieniem rekomendacji dotyczących jego rozwoju w kierunku stworzenia inteligentnego miasta”¹.



W pierwszej części opracowania pn.: Analiza możliwości rozwoju mobilności miejskiej dla miasta Sierpca przedstawiono cele wykonania analizy możliwości rozwoju mobilności miejskiej w Sierpcu. Następnie przedstawiono powiązania analizy z dokumentami strategicznymi na poziomie europejskim, regionalnym, krajowym i lokalnym. W kolejnym rozdziale skupiono się na diagnozie stanu aktualnego w zakresie rozwiązań transportowych oraz przedstawiono rekomendacje rozwoju mobilności miejskiej dla miasta Sierpca.

Cele analizy rozwoju mobilności miejskiej w Sierpcu



Wykonanie analizy rozwoju mobilności miało na celu:

- ocenę stanu aktualnego w zakresie rozwiązań transportowych miasta Sierpca w kontekście możliwości rozwoju mobilności miejskiej,
- wskazanie rekomendacji działań możliwych do podjęcia dla osiągnięcia inteligentnej i zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie miasta Sierpca, z uwzględnieniem wszystkich uwarunkowań miasta.

Planowanie zrównoważonej mobilności koncentruje się na mieszkańcach i przyjezdnym, którzy poruszają się po mieście w różny sposób. Poprawa mobilności pozwala na poprawę jakości życia, zwiększenie wykorzystania cennych przestrzeni miejskich, a także poprawę wydajności i efektywności kosztowej transportu osób i ładunków. W efekcie więcej pieniędzy pozostaje w portfelach mieszkańców i budżecie samorządu.

Diagnoza stanu aktualnego w zakresie rozwiązań transportowych Sierpca

Na potrzeby diagnozy stanu aktualnego w opracowaniu przeanalizowano dane demograficzne, społeczne, gospodarcze i środowiskowe za lata 2017-2020.



¹ Fundacja Razem dla Środowiska: Analiza i diagnoza 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; Sierpc 2021

Uwarunkowania demograficzne, społeczne, gospodarcze i środowiskowe

W mieście Sierpc notuje się systematyczny spadek liczby ludności. Również gęstość zaludnienia zmniejsza się, co jest wynikiem stale malejącej liczby ludności. Z kolei wartość współczynnika obciążenia demograficznego (stosunek liczby osób w wieku nieprodukcyjnym do liczby osób w wieku produkcyjnym) w analizowanym okresie wzrosła do 71 osób. Elementy obciążenia demograficznego mają istotny wpływ na kwestie mobilności w mieście. Od struktury społeczności lokalnej mocno zależą zachowania komunikacyjne oraz cele podróży.

W całym analizowanym okresie w Sierpcu zaobserwowano utrzymujące się ujemne saldo migracji, czyli odpływ ludności z miasta. 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.

Gospodarka i przedsiębiorczość

Miasto stanowi centrum życia gospodarczego regionu i jest znaczącym ośrodkiem życia kulturalnego. 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. Przedsiębiorstwa stanowią element przestrzeni ekonomicznej, jeden z podstawowych czynników rozwoju gospodarczego regionu.

Gospodarczy wizerunek miasta Sierpc tworzą liczne przedsiębiorstwa, głównie z branży spożywczej.



Designed by vectorjuice / Freepik

Stan środowiska

W ramach zagadnień dotyczących stanu środowiska skupiono się na kwestiach dotyczących zieleni, jakości powietrza oraz hałasu. 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 stanowi naturalną barierę akustyczną.

W przypadku oceny jakości powietrza oparto się na ostatniej rocznej ocenie wykonanej przez GIOŚ, która obejmuje rok 2020 dla strefy mazowieckiej (do której należy miasto Sierpc). 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 zakresie stężeń m.in. takich substancji jak: pył PM_{2,5}, O₃, SO₂, NO₂, CO, benzen, arsen, nikiel, kadm oraz ołów – Sierpc został zaliczony do klasy A, czyli do obszarów, na których nie zostały przekroczone wartości dopuszczalne lub docelowe.

Z kolei w strefie mazowieckiej występuje problem z wysokością stężeń pyłu PM₁₀ oraz 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.

Z występowaniem stężeń zanieczyszczeń pyłowych wiążą się 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.



Designed by vectorjuice / Freepik

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.

W opracowaniu analizowano również kwestie dotyczące hałasu. 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 na tym terenie zakłady przemysłowe nie stanowią zagrożenia dla klimatu akustycznego ze względu na dotrzymanie obowiązujących norm w zakresie emisji hałasu.

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 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 dB².

System transportowy Sierpca

W ramach diagnozy systemu transportowego skupiono się na przedstawieniu sieci dróg, obszarów parkingowych, ścieżek rowerowych, komunikacji miejskiej, komunikacji autobusowej międzygminnej oraz komunikacji kolejowej. Poruszono również kwestie dotyczące analizy zachowań komunikacyjnych.

Sieć dróg

W krajowej sieci dróg Sierpc znajduje się na przecięciu drogi krajowej nr 10, która łączy Sierpc od wschodu z Płońskiem przechodząc przez Drobin, a od zachodu z granicą państwa (Niemcy). Droga krajowa nr 10 wchodzi w skład transeuropejskiej sieci TEN-T.



Designed by vectorjuice / Freepik

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),
- wojewódzkich nr 541 i 560 (relacja północ-południe), droga wojewódzka nr 560 – na terenie Sierpca przebiega na odcinku ok. 5,3 km,
- 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).

² Studium Uwarunkowań i Kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Sierpca z 2021 r. Uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego

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 km³.

Obecnie przez centrum Sierpca codziennie przejeżdża kilkanaście tysięcy samochodów. To nie tylko ruch lokalny, ale również ciężki transport głównie 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, zdominowane 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.

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. Parkowanie stanowi coraz większe wyzwanie podczas podróży służbowych czy prywatnych. Za długi czas poszukiwania miejsca często obwiniany jest deficyt miejsc parkingowych.

Ścieżki rowerowe

Wskaźnik długości ścieżek na 10 tys. mieszkańców rósł wraz ze spadkiem populacji i w 2020 roku osiągnął wartość 1,97 km, co jest większym wskaźnikiem, aniżeli w latach poprzednich (2019 - 1,73 km). Przy okazji przebudowy i remontów dróg w mieście realizowanych po 2019 roku, powstały nowe odcinki ścieżek rowerowych. Projektowanie i budowa ścieżek rowerowych w Sierpcu naraża wiele trudności z uwagi na bardzo wąską i zwartą zabudowę w centrum miasta oraz na duże natężenie ruchu samochodowego.

Komunikacja miejska

Od połowy kwietnia 2016 r. 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.

Komunikacja autobusowa międzygminna

Miasto jest dobrze skomunikowane poprzez komunikację autobusową. Do Sierpca można dojechać autobusami z Brodnicy, Darłówka, Grudziądz, Kołobrzegu, Międzyzdrojów, Rypina i Warszawy.

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

³ Studium Uwarunkowań i Kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Sierpca z 2021 r. Uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego

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 do Torunia.

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. Mimo niezbyt korzystnego położenia stacji, układ linii wokół Sierpca sprzyja dojazdowi do miasta powiatowego.

Analiza zachowań komunikacyjnych

W ramach badań GUS, przeprowadzono badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce, które dotyczyło rodzajów wykonywanych podróży, wykorzystania pojazdów w celu przemieszczania się oraz rodzajów przewozów stosowanych w każdym z województw. Z badań wynika, że dużą rolę w przemieszczaniu się osób odgrywają samochody osobowe.



Podstawowym problemem funkcjonującej infrastruktury drogowo-transportowej Sierpca jest istniejący układ drogowy i przeciążenie go ruchem tranzytowym oraz intensywnym ruchem miejskim. Analiza ankietowa wśród mieszkańców wykonana w ramach „Analizy i diagnozy stanu miasta Sierpca, z uwzględnieniem rekomendacji dotyczących jego rozwoju w kierunku stworzenia inteligentnego miasta 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 osób dojeżdżających spoza miasta do samochodów generuje problem w mieście z parkowaniem w pobliżu obiektów szkolnych, urzędów czy miejsc pracy. Czynniki 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 niefunkcjonująca w ciągu tygodnia,
- rozproszona zabudowa mieszkaniowa,
- brak ścieżek rowerowych adekwatnych do potrzeb.

Dostępność transportowa miasta – zewnętrzna i wewnętrzna

Dostępność zewnętrzna

Sierpc jest najlepiej skomunikowany 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 dotarcia do Torunia różni się nieznacznie w przypadku połączenia drogowego i kolejowego. 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 możliwości propagowania przemieszczania się w obrębie miasta pieszo lub rowerem, ponieważ pokonanie wielu tras wewnątrz miasta nie stanowi obciążenia dla zdrowych i sprawnych mieszkańców. Dbając jednak o grupy wrażliwe, należy uwzględnić również inne formy przemieszczania się wewnątrz miasta.

Analiza potencjału oraz mocnych i słabych stron mobilności miasta Sierpca



Z przeprowadzonej analizy SWOT wynika, iż 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 niewystarczający 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 (lotne związki organiczne), czy WWA (wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne), 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. Powinna ona w istotny sposób 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.

Rekomendacje rozwoju mobilności miejskiej Sierpca

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 grup 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.



Designed by vectorjuice / Freepik

W opracowaniu 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 one realizowane w pierwszej kolejności.

Rekomendowane działania w poszczególnych obszarach

Mając na uwadze zaproponowane cele rozwoju mobilności, w tabeli poniżej 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.

obszar	nr działania	nazwa działania
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
Transport drogowy	3.1	Budowa wschodniej obwodnicy Sierpca
	3.2	Usprawnienie włączania się do ruchu z dróg dochodzących do DK10
	3.3	Poprawa stanu technicznego dróg na terenie miasta
Infrastruktura parkingowa i przesiadkowa	4.1	Przygotowanie infrastruktury stacji kolejowej
	4.2	Wdrożenie systemu planowania i informowania o miejscach parkingowych na nowoutworzonych parkingach przed centrum miasta
Infrastruktura piesza i rowerowa	5.1	Budowa kładki pieszo-rowerowej nad torami kolejowymi
	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
Inne obszary mobilności miejskiej	6.1	Organizacja transportu towarowego (dostawa i odbiór) – wyznaczenie dróg dojazdowych dla pojazdów cięższych niż 3,5 tony
	6.2	Organizacja przewozów pasażerskich wewnątrz miasta opartych o niewielkie pojazdy elektryczne
	6.3	Promocja carpoolingu wśród mieszkańców Sierpca i sąsiednich gmin

Podsumowanie

Rozwój miasta Sierpca, zgodnie z ideą human smart city, powinien być realizowany na wielu płaszczyznach. Jedną z nich jest obszar mobilności miejskiej.

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 czy 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 do poprawy jakości powietrza, co przełoży się na poprawę jakości życia mieszkańców.

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 i organizacji pozarządowych.





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**