

**UCHWAŁA NR XVII/118/2016
RADY GMINY TERESIN**

z dnia 7 stycznia 2016 r.

**w sprawie przyjęcia „Programu przebudowy i modernizacji dróg gminnych
w Gminie Teresin w latach 2016 - 2020”**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6, art. 7 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 1515) oraz art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 460 z późn. zm.) Rada Gminy Teresin uchwala, co następuje:

§ 1

Przyjmuje się „Program przebudowy i modernizacji dróg gminnych w Gminie Teresin w latach 2016 - 2020” stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2

Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Teresin.

§ 3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

*/-/ Bogdan Linard
Przewodniczący Rady Gminy*

Załącznik do uchwały nr XVII/118/2016
Rady Gminy Teresin z dnia 7 stycznia 2016 r.

PROGRAM PRZEBUDOWY I MODERNIZACJI DRÓG GMINNYCH W GMINIE TERESIN W LATACH 2016 - 2020



sierpień 2015 r.

PROGRAM PRZEBUDOWY I MODERNIZACJI DRÓG GMINNYCH W GMINIE TERESIN W LATACH 2016 - 2020

1. Wstęp

Gmina Teresin jest jedną z ośmiu gmin powiatu sochaczewskiego. Zajmuje drugą lokatę pod względem liczby ludności i szóstą pod względem powierzchni. Ponad 80% powierzchni gminy zajmują użytki rolne. Na terenie gminy zarejestrowanych jest w rejestrze REGON ponad 1000 podmiotów gospodarczych. Większość z nich, bo ponad 80% to osoby prowadzące działalność gospodarczą, a ponad 95% to mikroprzedsiębiorstwa tj. zatrudniające poniżej 9 osób. Najczęściej, w ponad 30% są to działalności związane z handlem i naprawą pojazdów, transportem i gospodarką magazynową (ponad 14%) oraz budownictwem (ponad 13%).

2. Założenia i cel programu

Podstawowym założeniem opracowania „Program przebudowy i modernizacji dróg gminnych w Gminie Teresin w latach 2016-2020” jest stworzenie planu modernizacji sieci drogowej, spójnego z innymi istniejącymi programami rozwoju Gminy Teresin.

Celem programu jest zaplanowanie na lata 2016-2020 modernizacji dróg pozostających w administracji samorządu gminnego, pozwalającej na zrównoważony rozwój istniejącej sieci dróg, umożliwiający spełnienie oczekiwań mieszkańców, zapewniając dostępność do dynamicznie powstających i rozwijających się gminnych - lokalnych ośrodków integrujących miejscową społeczność.

Skupiając się na potrzebach należy też wskazać, że takie działania gmina już prowadzi, czego dowodzą dane z ostatnich lat dotyczące sukcesywnie postępujących zmian w standardzie nawierzchni dróg i ulic.

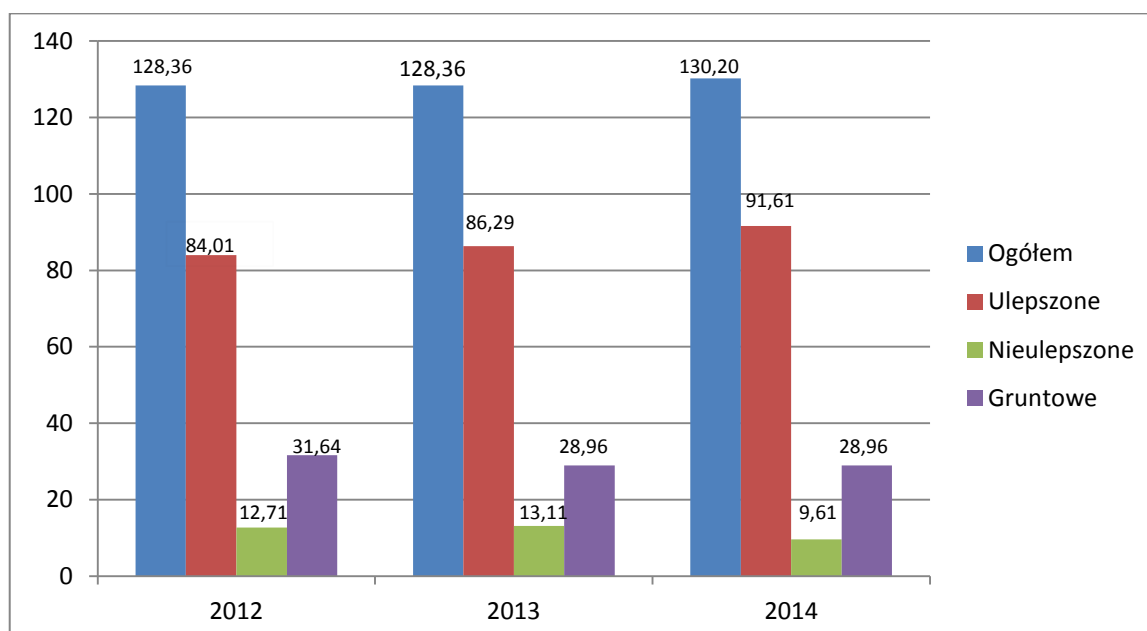
Według stanu na dzień 31.12.2014 r. sieć dróg gminnych w gminie Teresin wynosiła:

- ogółem 130,2 km

w tym:

- drogi o nawierzchni twardej ulepszonej 91,6 km

- drogi gruntowe wzmocnione i niewzmocnione 29,0 km



Sieć dróg gminnych w gminie Teresin i jej zmiany w latach 2012-2014 (długość dróg w km)

Dalsza efektywna realizacja potrzeb wymaga jednak zaplanowania modernizacji dróg w szerszym aspekcie, biorąc pod uwagę postępujące inwestycje infrastrukturalne, m.in. rozbudowę sieci kanalizacyjnej i gazowej, a przede wszystkim poprawę bezpieczeństwa użytkowników.

Kompleksowe działania podejmowane w tym zakresie przez władze samorządu gminnego opierają się na następujących elementach:

- poprawa/zmiana parametrów technicznych dróg,
- modernizacja i wdrażanie projektów stałej organizacji ruchu,
- budowa chodników i ścieżek rowerowych,
- modernizacja i rozbudowa oświetlenia dróg.

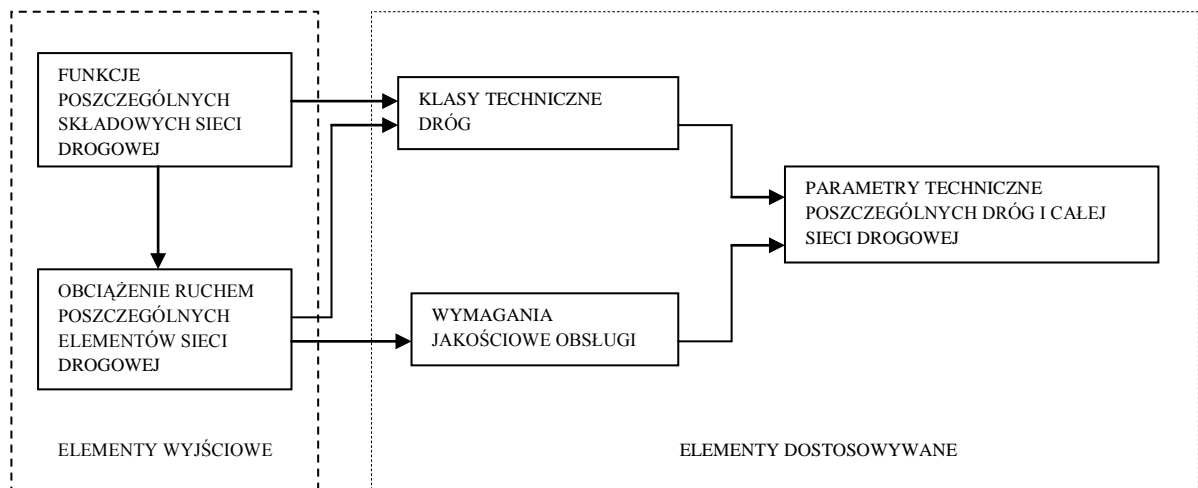
Wynikające stąd potrzeby należy rozpatrywać w odniesieniu do przyszłych planowanych dochodów i ustalenia kolejności inwestycji.

3. Kryteria i warunki programowania przebudowy dróg – zasady ogólne

Rozpatrując zagadnienie planowania rozwoju i modernizacji sieci dróg gminnych oparto się na relacjach między podstawowymi elementami takimi, jak:

- funkcje pełnione przez poszczególne składowe sieci drogowej,
- obciążenie ruchem tych elementów,
- jakość obsługi ruchu,
- parametry techniczne dróg.

Relacje te rozpatrywane w odniesieniu do sieci drogowej na ustalonym obszarze gminy mają stosunkowo złożony charakter, dlatego w procesie planowania i projektowania modernizacji, przebudowy dróg najczęściej charakterystykami wyjściowymi zakładane są funkcje drogi oraz przewidywane obciążenie ruchem. Wzajemne powiązania i zależności występujące w procesie projektowania i założone funkcje drogi wpływają bezpośrednio na przyjęcie klasy technicznej drogi, a także na wartość planowanych obciążeń ruchem.



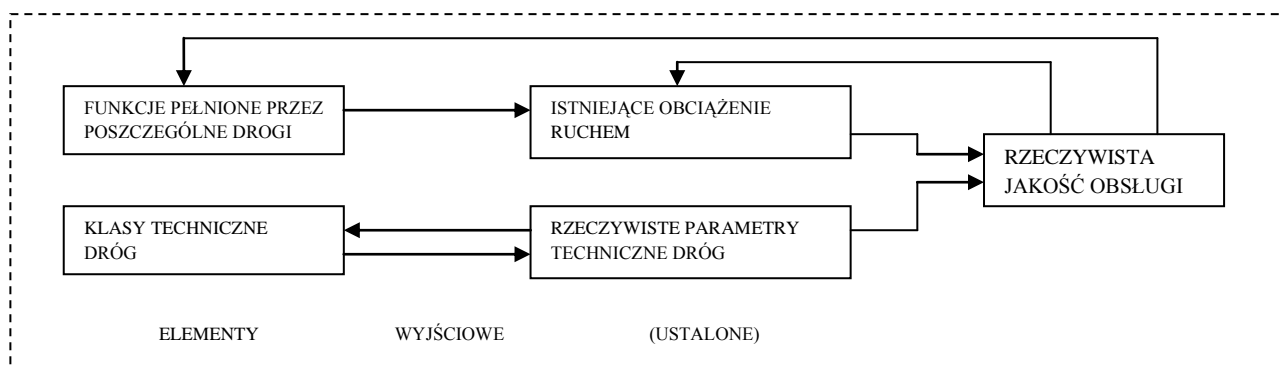
Schemat zależności przyjmowanych w procesie planowania i projektowania przebudowy i modernizacji dróg

Zależności pomiędzy przyjętą klasą techniczną a parametrami drogi są określone przez odpowiednie normatywy, stąd też niewątpliwie najistotniejszym zagadnieniem staje się analiza korelacji pomiędzy charakterystykami ruchu i cechami sieci związanymi z jakością jej obsługi, a w konsekwencji z parametrami całej sieci na obszarze gminy i pojedynczych dróg.

Należy, więc rozróżnić działania zaliczające się do utrzymania dróg, tj. takie działania, które charakteryzuje brak zmian założeń wyjściowych dotyczących funkcji drogi, wartości obciążeń ruchem i skupiających się na utrzymaniu dostosowanych do nich parametrów technicznych od działań,

których podstawą jest przyjęcie nowych założeń dotyczących funkcji lub obciążenia drogi. Działania takie należy zaliczyć do wykonywanych w ramach modernizacji drogi.

W procesie oceny stanu istniejących dróg za ostateczną miarę efektywności sieci drogowej należy uznać rzeczywistą jakość obsługi ruchu.



Schemat zależności przyjmowanych w procesie oceny stanu dróg istniejących

Przyjmując za niezmiennie funkcje dróg i ich klasy techniczne, a za wzrastający element: obciążenie ruchem jest oczywiste, że w takim przypadku nastąpi pogorszenie jakości obsługi ruchu. Jakość obsługi ruchu przez sieć drogową określają warunki ruchu na poszczególnych drogach, warunki ruchu natomiast charakteryzują się: prędkością, czasem podróży, stopniem wyboru prędkości jazdy i wykonywania manewrów, komfortem, a przede wszystkim bezpieczeństwem przejazdu.

Wszystkie elementy klasyfikujące ruch pojazdów na drodze służące za podstawę do określonych działań zarządcy drogi w zakresie planowania modernizacji dróg można określić jednym parametrem, jakim jest: poziom swobody ruchu.

Poziom swobody ruchu charakteryzują następujące parametry ruchowe:

- gęstość ruchu,
- średnia prędkość podróży,
- intensywność ruchu

Na podstawie analizy poziomu swobody ruchu określa się krytyczne natężenia ruchu, tj. takie progowe natężenia, po przekroczeniu których warunki ruchu zostają uznane za gorsze od ustalonych wtórnie (przed modernizacją).

Parametry techniczne drogi wpływające na wymienione charakterystyki ruchowe określają wartości krytyczne natężeń, zbieżne z normatywami określonymi w obowiązujących przepisach prawnych. Stosując zatem wymogi przewidziane w tych normatywach, pomimo wzrostu natężenia ruchu, poprzez modernizację lub przebudowę dróg można osiągnąć polepszenie poziomu swobody ruchu.

Jest też istotne, że poziom swobody ruchu zależy nie tylko od poziomu na pojedynczych drogach, ale również od parametrów charakteryzujących przystosowanie całej sieci jako całości do zapewnienia na odpowiednim poziomie obsługi przemieszczeń pomiędzy poszczególnymi ośrodkami ruchotwórczymi (miejsce zamieszkania, pracy, obiekty handlowe, oświatowe itp.).

Potrzeba przeprowadzenia modernizacji/przebudowy dróg może wynikać ze zmiany funkcji drogi lub z istotnego wzrostu wielkości ruchu. Zmiany te mogą dotyczyć stanu istniejącego lub potrzeb przewidywanych w przyszłości.

W przypadku dróg gminnych w gminie Teresin posiadających ustabilizowany szkielet sieci powiązań komunikacyjnych, podstawowa potrzeba modernizacji wynika ze zmiany funkcji dróg w związku

z rozwijającymi się ośrodkami wiejskimi, albowiem ośrodki te oprócz tradycyjnych cech związanych z produkcją rolną zmieniają się w społecznie ważne ośrodki integracji kulturalnej, oświatowej i zawodowej (zawodów innych od tych związanych z rolnictwem). Z kolei zwiększająca się dostępność społeczeństwa do indywidualnych środków transportu powoduje, że tereny do niedawna wyłącznie rolnicze zmieniają się w atrakcyjne miejsca dla przedsiębiorców świadczących usługi o charakterze miejscowym, a także regionalnym. Modelowanie planu modernizacji dróg gminnych musiało więc i te zjawiska uwzględnić.

Konieczne stało się również wzięcie pod uwagę powiązania dróg gminnych z drogą krajową nr 92 przecinającą obszar gminy oraz przebieg dróg powiatowych. Na terenie gminy nie występują drogi wojewódzkie, dlatego tym bardziej istotne jest przeprowadzenie modernizacji dróg gminnych tworzących niezmiennie sieć połączeń miejscowości o znaczeniu ponadgminnym.

Niemniej, niezależnie od powyższych kryteriów, za nadrzędne należy uznać kryterium obecnego stanu technicznego dróg wpływającego bezpośrednio na bezpieczeństwo użytkowników oraz konieczność spełnienia parametrów technicznych zapisanych w odpowiednich normatywach.

4. Plan przebudowy dróg gminnych – zakres rzeczowy

Określenie zakresu rzeczowego dróg planowanych do modernizacji przeprowadzono na podstawie ocen, które stosownie do obowiązków zarządcy, gmina przeprowadziła w bieżącym roku, podobnie jak w poprzednich latach przed wpisaniem do realizacji przebudowy poszczególnych odcinków dróg. Realizacja przebudowy dróg gminnych odbywać się będzie w latach 2016-2020 wg zapisów Wieloletniego Planu Inwestycyjnego.

ZESTAWIENIE DRÓG PLANOWANYCH DO MODERNIZACJI W LATACH 2016-2020

Lp.	Nr ewid. drogi	Miejscowość / nazwa ulicy
1.	38846W	Teresin - ul. Lipowa
2.	600027W	Teresin-Gaj - ul. Sportowa
3.	500022W	droga łącząca drogę powiatową do Kampinosu z drogą gminną do Pawłowic (równoległa do drogi krajowej nr 92)
4.	380865W	Teresin - ul. Wąska
5.	300811W	Nowa Piasecznica
6.	380815W	Szymanów - ul. Kwiatowa
7.	380801W	droga gminna łącząca drogę powiatową do Kampinosu z osiedlem mieszkaniowym w Pawłowicach
8.	380830W	droga relacji Szymanów – Skrzelew / miejsc. Pawłówek
9.	600034W	Teresin-Gaj - ul. Druckiego–Lubeckiego
10.	380806W	droga relacji Paprotnia - Nowe Gnatowice, kierunek Łazy
11.	600025W	Paprotnia - ul. Koralowa, ul. Bursztynowa
12.	dz. nr 18	Nowa Piasecznica (dz. nr ewid. 18 obręb Nowa Piasecznica) - połączenie z Gminą Sochaczew
13.	380829W	Teresin - ul. Dębowa
14.	380849W	Teresin - ul. Guzowska

15.	380845W	Teresin - ul. Rynkowa, ul. Zielona
16.	380820W	droga przez wieś Maurycew
17.	dz. nr 174	Szymanów (Anser) - dz. nr 174 obręb Szymanów
18.	380824W	Pawłowice – Cholewy
19.	500025W	Granice – droga do oczyszczalni ścieków
20.	dz. nr 45/13	Teresin-Gaj - ul. Nadrzeczna (dz. nr ewid. 45/13 obręb Teresin-Gaj)
21.	600038W	Paprotnia - ul. Poziomkowa
22.	500031W	Seroki-Parcela - ul. Jarzębinowa
23.	380874W	Teresin-Gaj - ul. Spacerowa
24.	600031W	Teresin - ul. Baśniowa
25.	5000028W 5000035W	Teresin-Gaj - ul. Książęca
26.	600010W	Granice - ul. Modrzewiowa
27.	5000027W	Teresin-Gaj - ul. Świętokrzyska
28.	380806W	droga relacji Paprotnia – Nowe Gnatowice (odcinek od drogi do miejsc. Nowe Paski w kierunku Stare Gnatowice)

Gmina Teresin będzie wnioskowała o pozyskanie środków finansowych ze źródeł zewnętrznych na wykonanie przebudowy i modernizacji dróg gminnych w szczególności ze środków Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich w ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014 – 2020.

Załącznik:

Sieć dróg w Gminie Teresin