

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ MIASTA PRZASNYSZ NA LATA 2025-2028

Przasnysz, luty 2025

Spis treści

Spis treści

Wstęp	3
Układ komunikacyjny miasta.....	3
Ogólne informacje dotyczące ruchu drogowego w mieście	4
Drogi gminne	5
Obiekty mostowe	6
Ścieżki i ciągi pieszo-rowerowe	6
Komunikacja zbiorowa	7
Stan techniczny infrastruktury drogowej.....	8
Stan dróg gminnych.....	8
Stan techniczny obiektów mostowych.....	9
Dotychczasowe działania podejmowane w celu poprawy stanu sieci dróg w mieście.....	9
Inwestycje drogowe zrealizowane w latach 2016-2024	10
Plan inwestycji drogowych	12

Wstęp

Podstawą prawną do opracowania Planu rozwoju sieci drogowej jest art. 20 pkt. 1 Ustawy o drogach publicznych.

Zgodnie z ww. przepisem do zadań każdego zarządcy drogi należy opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Funkcję zarządcy dróg gminnych na terenie miasta pełni Burmistrz Przasnysza. Zadania te zgodnie z regulaminem organizacyjnym Urzędu Miasta Przasnysz wykonywane są przez Wydział Inwestycji, Rozwoju i Pozyskiwania Środków Zewnętrznych.

Kwestie zarządzania drogami regulują następujące przepisy:

- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2024 r. poz. 320, 1222),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. z 2022 r. poz. 1518),
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2024 r. poz. 1251),
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. z 2019 r. poz. 2310 ze zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. z 2017 r. poz. 784),
- Rozporządzenia Ministra infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektach mostowych, tuneli przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom (Dz.U. z 2005 r. nr 67, poz. 582),
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego (Dz.U. z 2016 r. poz. 1264),
- Uchwały Rady Miejskiej w Przasnyszu o zaliczeniu dróg do kategorii dróg gminnych,
- Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego Miasta Przasnysz.

Układ komunikacyjny miasta

Układ komunikacyjny miasta tworzą drogi obsługujące ruch pomiędzy większymi miastami, ruch tranzytowy oraz ruch lokalny. łączna długość dróg to prawie 93 kilometry z czego drogi miejskie stanowią blisko 70 km.

Układ komunikacyjny w Przasnyszu tworzą:

- Droga krajowa nr 57 relacji Bartoszyce - Pułtusk przebiega ulicami: Juliusza Słowackiego, Św. Stanisława Kostki, Marszałka Józefa Piłsudskiego i Makowską,
- Drogi wojewódzkie:
 - Droga wojewódzka nr 617 relacji Ciechanów - Przasnysz przebiega ulicą Szosa Ciechanowska,
 - Droga wojewódzka nr 544 relacji Brodnica - Ostrołęka przebiega ulicami: Marszałka Józefa Piłsudskiego, Makowską, Baranowską, Żwirki i Wigury,
- Drogi powiatowe:
 - Droga powiatowa nr 3230W stanowiąca ul. Gołymińską,
 - Droga powiatowa nr 3238W stanowiąca ul. Leszno,
 - Droga powiatowa nr 3237W stanowiąca ul. Baranowską,
 - Droga powiatowa nr 3213W stanowiąca ul. Królewiecką,
- Ponad 170 ulic miejskich o statusie publicznych dróg gminnych (klasy zbiorczej, lokalnej dojazdowej), które tworzą lokalną sieć połączeń drogowych na obszarze miasta I wyprowadzają ruch w kierunku połączeń zewnętrznych,

- Drogi wewnętrzne.

Ogólne informacje dotyczące ruchu drogowego w mieście

Natężenie ruchu

Badania natężenia ruchu pojazdów są cyklicznie wykonywane na drodze krajowej oraz drogach wojewódzkich.

Średni ruch dobowy roczny (SDRR) poj./dobę na drodze krajowej nr 57 w Przasnyszu (Przasnysz przejście)

	SDRR ogółem	Motocykle	Samochody osobowe, mikrobusy	Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	Samochody ciężarowe bez przyczep i naczep	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami	Autobusy	Ciągniki rolnicze	Rowery
2015	8 932	56	7 049	700	282	782	105	14	398
2020/2021	11 865	69	9 888	793	201	870	28	16	50

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Średni ruch dobowy roczny (SDRR) poj./dobę na drogach wojewódzkich nr 544 (Przasnysz przejście - Szosa Ciechanowska/ul. św. St. Kostki) i nr 617 Przasnysz -Ciechanów w miejscowości Dzbonie

	SDRR ogółem	Motocykle	Samochody osobowe, mikrobusy	Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	Samochody ciężarowe bez przyczep i naczep	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami	Autobusy	Ciągniki rolnicze
DW 544 2015	3 275	29	2 960	164	56	43	13	10
DW 544 2020/2021	5 133	52	4 716	264	43	53	3	2
DW 617 2015	4 069	24	3 321	289	106	281	28	20
DW 617 2020/2021	5 203	40	4 029	537	150	416	5	26

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Ww. dane wskazują na znaczny wzrost liczby pojazdów na wszystkich kategoriach dróg w relacji do poprzedniego pomiaru. W przypadku drogi krajowej jest to 2933 pojazdów/dobę (wzrost o 32,84%), DW 544 o 1858 pojazdów/dobę (wzrost o 56,73%), DW 617 o 1134 pojazdów/dobę (wzrost o 27,87%). Zaznaczyć należy, że pomiary za rok 2020 wykonywane były w czasie pandemii, dlatego należy przypuszczać, że obecny rzeczywisty ruch jest większy niż wykazano w tabeli powyżej.

Liczba pojazdów

Wzrost natężenia ruchu pojazdów wynika ze zwiększenia ruchu tranzytowego oraz ogólnego wzrostu liczby pojazdów na terenie miasta. Dane dotyczące liczby zarejestrowanych pojazdów na terenie powiatu przasnyskiego wskazują, że corocznie liczba zarejestrowanych pojazdów wzrasta średnio o ponad 1800 sztuk.

Liczba zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników na terenie powiatu przasnyskiego

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Pojazdy samochodowe i ciągniki	40 779	42 373	44 289	46 009	48 046	50 237	52 186	54 380	55 994	57 726

Źródło: GUS BDL

Obserwujemy stały wzrost liczby samochodów osobowych na 1000 mieszkańców powiatu co w pewnym stopniu wynika z braku sprawnie działającej komunikacji zbiorowej na terenie miasta i powiatu oraz niewystarczającej liczby połączeń komunikacji zbiorowej z większymi miastami.

Liczba samochodów osobowych na 1000 ludności (dane powiatowe)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Liczba samochodów	565,2	587,8	617,1	642,4	670,1	704,7	763,7	804,7	832,7	864,1

Źródło: GUS BDL

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Statystyki dotyczące bezpieczeństwa komunikacyjnego wskazują, że na terenie powiatu przasnyskiego notowana jest znaczna liczba wypadków. Lepiej prezentują się statystyki dotyczące samego miasta, w którym dochodzi do ok. ¼ liczby zdarzeń z całego powiatu.

Dane dotyczące bezpieczeństwa komunikacyjnego (powiat przasnyski)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Wypadki ogółem	70	79	65	51	56	46	42	42	33	39
Ofiary wypadków ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50
Ofiary śmiertelne	12	5	10	7	8	9	10	2	4	7
Ranni	86	105	86	63	65	50	40	62	42	43

Źródło: GUS BDL

Wskaźniki dotyczące bezpieczeństwa komunikacyjnego (powiat przasnyski)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Wypadki drogowe na 100 tys. ludności	131,0	148,2	122,6	96,4	106,2	87,3	83,0	83,8	66,5	79,2
Ofiary śmiertelne na 100 tys. pojazdów	29,43	11,80	22,58	15,21	16,65	17,92	19,16	3,68	7,14	12,13
Ofiary śmiertelne na 100 tys. ludności	22,45	9,38	18,86	13,23	15,17	17,09	19,76	3,99	8,07	14,22
Ofiary śmiertelne na 100 wypadków	17,1	6,3	15,4	13,7	14,3	19,6	23,8	4,8	12,1	17,9
Ranni na 100 tys. pojazdów	210,89	247,80	194,18	136,93	135,29	99,53	76,65	114,01	75,01	74,49
Ranni na 100 wypadków	122,9	132,9	132,3	123,5	116,1	108,7	95,2	147,6	127,3	110,3

Źródło: GUS BDL

Liczba wypadków i kolizji drogowych na terenie miasta

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Kolizje drogowe	114	142	130	159	163	127	178	150	146
Wypadki drogowe	14	16	12	16	12	12	9	7	9
Ofiary śmiertelne	2	3	2	1	2	1	0	0	1
Ranni	13	17	11	16	15	12	11	8	10

Źródło: KPP w Przasnyszu

Drogi gminne

Zarządca dróg gminnych ma obowiązek prowadzenia ewidencji dróg, której elementem są książki dróg prowadzone na podstawie Rozporządzenia Ministra infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie trybu sporządzania informacji oraz gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach oraz promach. W książkach dróg zawarte są dane dotyczące m.in. nawierzchni, ich szerokości, zjazdów, chodników, oświetlenia i infrastruktury technicznej oraz

przepustów, barier i ekranów, zatok przystankowych i przystanków autobusowych dla komunikacji miejskiej.

Na terenie miasta istnieją 172 drogi gminne o łącznej długości blisko 70 km. Sieć dróg miejskich prezentuje mapa stanowiąca załącznik nr 1 do niniejszego dokumentu.

Szczegółową charakterystykę dróg gminnych zawiera załącznik nr 2 do niniejszego planu.

Obiekty mostowe

W ciągach dróg gminnych na terenie miasta zlokalizowanych jest sześć obiektów mostowych:

- most na rzece Węgiec w ciągu ul. Przemysłowej km 0+599 o dł. 17,00 m,
- most na rzece Węgiec w ciągu ul. Szpitalnej km 0+468 o dł. 17,3 m,
- kładka dla pieszych na rzece Węgiec w ciągu ul. Przechodniej km 0,107 o dł. 19,80 m,
- kładka dla pieszych na rzece Węgiec w ciągu ul. Joselewicza km 0+095 o dł. 19,80 m,
- kładka rowerowa na rzece Węgiec w ciągu ścieżki rowerowej łączącej ul. Makowską z ul. Leszno o dł. 21,50 m,
- most na rzece Węgiec w ciągu ul. Mostowej km 0+147 o dł. 13,00 m.

Ścieżki i ciągi pieszo-rowerowe

Na terenie miasta istnieje łącznie ponad 20 km ścieżek rowerowych (miejskich i innych zarządców). Sieć ścieżek i ciągów pieszo-rowerowych jest systematycznie rozbudowywana w miarę możliwości technicznych i finansowych. Dodatkowo ścieżki rowerowe wyposażane są w elementy infrastruktury technicznej dla rowerzystów w postaci stojaków rowerowych i stacje naprawy rowerów.

Istniejące ścieżki i ciągi pieszo-rowerowe na drogach miejskich:

Nazwa ulicy	Długość (mb)
ul. Orlika	174
ul. Tęczowa	523
ul. al. Jana Pawła II	1 082
ul. al. Jana Pawła II (II etap)	448
ul. al. Wojska Polskiego	669
ul. Sadowa	1 091
ul. Kolejowa	1 411
ul. Rostkowska	1 199
Ścieżka łącząca ul. Leszno z ul. Makowską	520
ul. Wiejska, Okopowa, Sienna	1 201
ul. Przemysłowa	906
ul. Rolnicza	1 480
ul. Krzywa	452
ul. Leszczynowa	570
ul. Zawodzie	477
ul. Sienna	186
Razem	12 389

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UM

Ścieżki rowerowe w drogach innych zarządców mają łączną długość ponad ośmiu kilometrów i znajdują się w ulicach:

- ul. Szosa Ciechanowska,
- ul. J. Piłsudskiego,

- ul. Żwirki i Wigury,
- ul. Królewiecka,
- ul. Baranowska,
- ul. Makowska,
- ul. Leszno.

W planach jest budowa ścieżki wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 544 wzdłuż ul. Marszałka J. Piłsudskiego od ul. Pielgrzymkowej do granic miasta.

Infrastruktura rowerowa wymaga rozbudowy w taki sposób by połączyć fragmenty istniejących ciągów w kompleksową sieć na terenie całego miasta.

Komunikacja zbiorowa

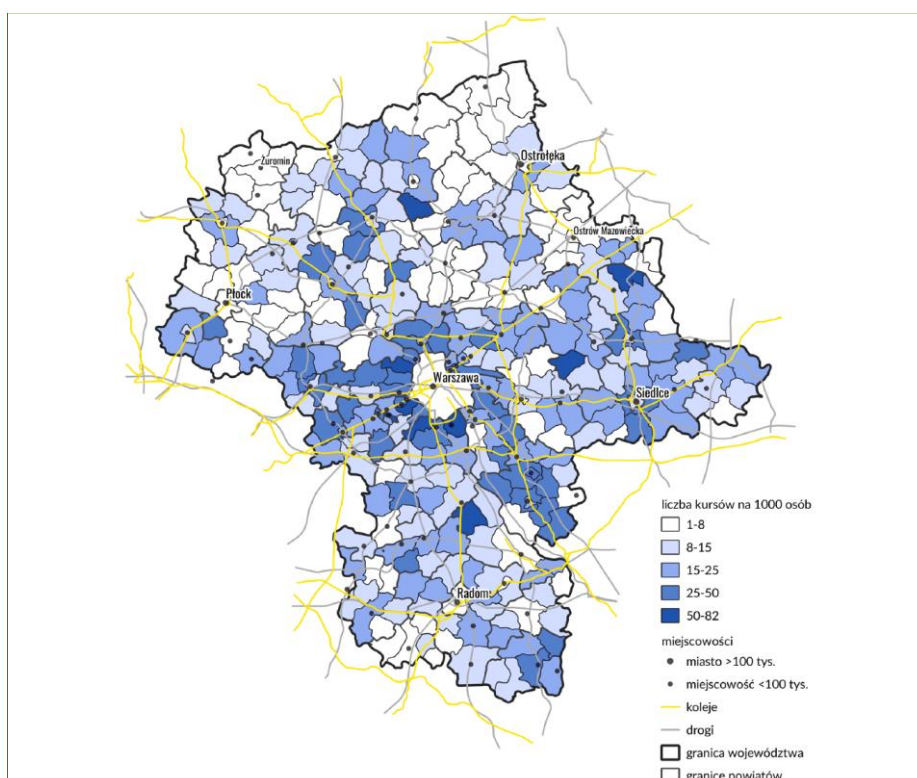
Przasnysz nie ma dostępu do linii kolejowej, najbliższa stacja znajduje się w Ciechanowie. W ramach nawiązanej współpracy z innymi samorządami władze miasta dążą do budowy linii kolejowej łączącej Przasnysz, Maków Mazowiecki, Pułtusk, Serock i Zegrze z linią kolejową w Legionowie. Obecnie komunikację zbiorową zapewniają połączenia autobusowe z Warszawą, Olsztynem, Szczytnem i Mrągowem realizowane przez czterech przewoźników.

W Przasnyszu nie funkcjonuje komunikacja miejska, za to Powiat Przasnyski w ramach przywracania połączeń autobusowych uruchomił nowe linie, z większą liczbą przystanków na terenie miasta. Ponadto w Przasnyszu komunikację zapewnia 8 taksówek (stan na 31.12.2023 r.).

Na drogach miejskich wyznaczono 17 przystanków autobusowych Uchwałą Nr XVI/115/2019 Rady Miejskiej w Przasnyszu z dnia 24 września 2019 r.

Dostępność transportową (łącznie liczbą wszystkich tras transportu publicznego w danej gminie, pomnożonych przez częstotliwość kursowania na tych trasach, podzieloną przez liczbę mieszkańców w danej gminie) miasta Przasnysz na tle województwa ilustruje poniższa mapa.

Dostępność transportu publicznego w województwie mazowieckim



Źródło: Wykluczenie transportowe w województwie mazowieckim RAPORT Z BADAŃ, 2021r.

Przasnysz został zakwalifikowany jako gmina z niską dostępnością komunikacyjną. O ile do południa miasto dysponuje większą liczbą połączeń to po godzinie 15:00, w dni bez nauki szkolnej, weekendy i święta sytuacja zmienia się diametralnie. Na terenie województwa mazowieckiego 65% gmin nie ma dostępu do transportu zbiorowego, ¾ połączeń nie działa w weekendy, a 46% połączeń wygasa w okresie wakacji.¹

Stan techniczny infrastruktury drogowej

Stan dróg gminnych

Każdy zarządca drogi, zgodnie z obowiązującymi przepisami jest zobowiązany do bieżącego i okresowego kontrolowania stanu technicznego dróg. Przeglądy bieżące odbywają się w ramach rutynowych objazdów dróg, przeglądy okresowe podstawowe corocznie, a przeglądy rozszerzone co pięć lat. W ramach przeglądów okresowych każda droga i jej elementy (jezdnie, chodniki i ścieżki rowerowe, pobocza, skarpy, nasypy, odwodnienie, organizacja ruchu, oświetlenie drogi) podlegają ocenie technicznej wg określonej skali, a w przypadku przeglądów rozszerzonych ocenie stopnia przydatności do użytkowania oraz walorów estetycznych i stanu otoczenia drogi.

Dla każdej drogi sporządzony jest protokół przeglądu oraz analiza statystyczna dla wszystkich dróg.

Ocena jest dokonywana w skali pięciopunktowej gdzie:

4,5-5,0 bardzo dobry,

3,5-4,5 dobry,

2,5-3,5 odpowiedni,

1,5-2,5 dopuszczalny,

0-1,5 niedostateczny.

W 2024 roku przeprowadzono przegląd roczny, z którego wynika, że średnia ocena techniczna wszystkich dróg gminnych jest dobra i wynosi 4,05 pkt (3,99 pkt w 2022 roku). Szczegółowe dane dotyczące ocen poszczególnych ulic zawiera załącznik nr 2 do niniejszego programu.

Najniższą ocenę techniczną (2 pkt.) uzyskały drogi:

- ul. Kąpielowa,
- ul. Bukszpanowa,
- ul. Chabrowa,
- ul. W. Kossaka,
- ul. Królowej Jadwigi,
- ul. ks. J. Twardowskiego,
- ul. ks. P. Skargi,
- ul. Cisowa,
- ul. J. Chełmońskiego,
- ul. J. Malczewskiego,
- ul. J. Matejki.

Najwyższą, pięciopunktową ocenę techniczną uzyskały drogi:

- ul. Kościelna,
- ul. Jabłoniowa,
- ul. Cz. Miłosza,

¹ <https://mazowsze.miastojestnasze.org>; Wykluczenie transportowe w województwie mazowieckim RAPORT Z BADAŃ, 2021 r.;

- ul. G. Narutowicza,
- ul. Morelowa,
- ul. Św. Kingi.

Stan techniczny obiektów mostowych

Obiekty mostowe znajdujące się w ciągach dróg gminnych podlegają podstawowym i rozszerzonym przeglądom. W ramach przeglądu rocznego każdy z obiektów był oceniany w skali od 0 do 5 gdzie:

Ocena	Stan	Opis stanu elementów
5	Odpowiedni	Bez uszkodzeń i zanieczyszczeń możliwych do stwierdzenia podczas przeglądu
4	Zadowolający	Wskazuje zanieczyszczenia lub pierwsze objawy uszkodzeń pogarszających wygląd estetyczny
3	Niepokojący	Wskazuje uszkodzenia, których nienaprawienie spowoduje skrócenie okresu bezpiecznej eksploatacji
2	Niedostateczny	Wskazuje uszkodzenia obniżające przydatność użytkową, ale możliwe do naprawy
1	Przedawaryjny	Wskazuje nieodwracalne uszkodzenia dyskwalifikujące przydatność użytkową
0	Awaryjny	Uległ zniszczeniu lub przestał istnieć

Wyniki okresowej kontroli rocznej przeglądu:

Obiekt mostowy	Ocena całego obiektu
Most na rzece Węgiec w ciągu ul. Przemysłowej	4,92
Most na rzece Węgiec w ciągu ul. Szpitalna	3,76
Kładka dla pieszych na rzece Węgiec w ciągu ul. Przechodniej	4,83
Kładka dla pieszych na rzece Węgiec w ciągu ul. Joselewicza	4,75
Kładka rowerowa na rzece Węgiec w ciągu ścieżki rowerowej łączącej ul. Makowską z ul. Leszno	4,00
Most na rzece Węgiec w ciągu ul. Mostowej	4,83

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UM

Najniższą ocenę uzyskał most w ciągu ul. Szpitalnej, którego niepokojący stan techniczny wskazuje na potrzebę pilnego remontu.

Dotychczasowe działania podejmowane w celu poprawy stanu sieci dróg w mieście.

Większość dróg w mieście została ukształtowana w czasach gdy ruch samochodowy był znacznie mniejszy niż obecnie i nie ma możliwości poszerzenia pasów drogowych z uwagi na istniejącą zabudowę terenów przyległych. Na tych drogach podejmowano działania w celu poprawy ich stanu technicznego w zakresie jezdni i chodników, uzupełnienie i aktualizacja oznakowania, uzupełnienie oświetlenia ulicznego co ma wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu na tych drogach.

Na nowych osiedlach mieszkaniowych, w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, wyznaczono tereny pod pasy drogowe. W miarę rozbudowy osiedli nabywano nieruchomości pod drogi w tym na podstawie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowych.

W miejscach powstającej zabudowy dokonywano bieżącej budowy i naprawy nawierzchni żwirowej i tłuczniowej. Dążono do koordynacji prac w pasie drogowym w taki sposób, by infrastruktura techniczna zapewniająca media była wybudowana przed wykonaniem trwałej i docelowej nawierzchni drogi.

Inwestycje drogowe zrealizowane w latach 2016-2024

W latach 2016-2024 wybudowano i wyremontowano łącznie ponad 20 km dróg miejskich. Zestawienie wykonanych inwestycji zawiera poniższa tabela.

Zestawienie wybudowanych i wyremontowanych ulic:

Rok	Ulica	Długość (mb)
2016	Mostowa	75
2016	Pstra	71
2016	Ławnicza	86
2016	Szkolna	378
2016	Ciechanowska	316
2016	Makowska	180
2016	Młodych	75
2016	Dworska	170
2017	Ławnicza	85
2017	Czeladnicza	84
2017	Tylna	80
2017	Zawodzie	558
2017	Obrońców Westerplatte	120
2017	Pszeniczna	104
2017	Żytnia	287
2017	Agrestowa	551
2017	Św. Floriana	187
2017	Rolnicza	1473
2018	9 Maja	125
2018	Orzeszkowej	95
2018	Cicha	111
2018	Mirowska	1830
2019	Ogrodowa	229
2019	M. Skłodowskiej-Curie	235
2019	Klonowa	145
2019	S. Chełchowskiego	370
2019	Św. Krzysztofa	398
2019	Św. Kingi	139
2019	Oszkóbków	335
2019	G. Narutowicza	139
2019	Księcia Janusza	139
2019	Kard. S. Wyszyńskiego	139
2019	al. Jana Pawła II	448
2019	Handlowa	193
2019	Polna	1235
2019	Wąska	200
2019	Zawodzie	100
2019	Leszczynowa	565
2019	Wrzosowa	260
2020	Inżynierska	1019
2020	Żytnia	390
2020	Magnolii	687
2020	Handlowa	170
2021	Pielgrzymkowa	63
2021	Jabłoniowa	105
2021	Morelowa	126
2021	Azaliowa	564
2021	Brzoskwiniowa	102

2021	Malinowa	150
2022	Zawodzie	862
2022	Świerczewo	774
2023	Poziomkowa	348
2023	Ruda	114
2023	Sienna	336
2023	Jaworowa	274
2023	Długa	294
2023	S. Żeromskiego	426
2023	B. Matuszewskiego	312,46
2023	W. Broniewskiego	73
2023	M. Konopnickiej	169,32
2023	M. Kopernika	169,05
2023	A. Mickiewicza	169,17
2023	Jasna	168,46
2023	Piękna	129,56
2023	Bukowa	160
2024	J. Kilińskiego	110
2024	Nowowarszawska	124

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UM

Poza budową i remontem dróg o nawierzchni utwardzonej wykonywano bieżące prace polegające na naprawie nawierzchni bitumicznych, a także utrzymanie dróg zwirowych, tłuczniowych i gruntowych. Drogi uzbrajano w infrastrukturę towarzyszącą: kanalizację deszczową oraz oświetlenie uliczne poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego. Na bieżąco zlecano też prace z zakresu inżynierii ruchu drogowego: m.in. uzupełnianie i wymianę wyeksploatowanego oznakowania pionowego i odnowienia oznakowania poziomego.

Powyższe działania stanowiły istotny element rzeczowy i finansowy realizowanych przez miasto inwestycji.

Wydatki z budżetu miasta na transport i łączność (rozdział 60016 - drogi publiczne gminne)

	2014	2015	2016	2017	2018
Wydatki	7 023 911,08	4 805 878,67	3 299 938,35	5 982 132,93	1 811 380,87

	2019	2020	2021	2022	2023
Wydatki	10 317 234,81	2 551 015,03	2 014 563,24	8 144 034,81	11 682 143,83

Wydatki z budżetu miasta na oświetlenie (rozdział 90015 - oświetlenie ulic, placów i dróg)

	2014	2015	2016	2017	2018
Wydatki	214 274,43	133 824,14	99 515,76	113 609,92	268 335,22

	2019	2020	2021	2022	2023
Wydatki	385 802,42	119 957,18	196 775,26	972 413,02	798 436,49

Remonty obiektów mostowych

W 2020 roku przeprowadzono remont kładek pieszych w ciągu ulic Joselewicza i Przechodniej.

Zakres prac obejmował:

- rozebranie nawierzchni z asfaltu lanego,

- wykonanie zabezpieczenia antykorozyjnego i uzupełnienie ubytków betonu konstrukcji dźwigarów głównych i płyty,
- wykonanie nowej nawierzchni,
- umocnienie skarp,
- oczyszczenie oraz zabezpieczenie antykorozyjne poręczy,
- uzupełnienie nasypu.

Koszt remontu to 148.538,24 zł.

W 2022 roku w trybie awaryjnym dokonano remontu mostu w ciągu ścieżki pieszo-rowerowej łączącej ul. Leszno z ul. Makowską. Wykonano:

- montaż i demontaż konstrukcji wsporczej i podniesienie obiektu w celu uwolnienia łożysk,
- rozebranie betonowych stóp podłożyskowych,
- wykonanie nowych stóp podłożyskowych z zaprawy PCC wraz ze zbrojeniem,
- oczyszczenie i zabezpieczenie łożysk ślizgowych dźwigarów głównych.

Koszt remontu to 20.910 zł brutto

Plan inwestycji drogowych

Plan inwestycji drogowych na najbliższe lata powinien być zgodny z dokumentami strategicznymi miasta takimi jak Strategia Rozwoju Miasta Przasnysz do 2030 roku, Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Przasnysz i miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Powinien być też skoordynowany z zamierzeniami inwestycyjnymi operatorów sieci uzbrojenia terenu w taki sposób, by inwestycje polegające na budowie drogi zostały poprzedzone budową mediów (np. Wieloletni Plan Rozwoju i Modernizacji Urządzeń Wodociągowych i Urządzeń Kanalizacyjnych, przekazywanie operatorom informacji o planach inwestycyjnych miasta). Plan uwzględnia też zmieniające się uwarunkowania takie jak rozwijająca się zabudowa i związane z nią potrzeby budowy dróg dojazdowych do nowych nieruchomości.

Przy planowaniu rozwoju sieci drogowej należy brać pod uwagę problemy jakie występują w mieście, a mają wpływ na układ komunikacyjny:

- rozwój zabudowy na peryferyjnych obszarach miasta i konieczność uzbrojenia terenów w infrastrukturę techniczną, drogi, oświetlenie,
- warunki techniczne na drogach w najstarszej części miasta (szerokość pasów drogowych),
- niewystarczające środki finansowe na rozbudowę sieci drogowej,
- niewystarczająca długość ścieżek i ciągów pieszo-rowerowych w relacji do zgłaszanych potrzeb,
- wysokie koszty przejęcia terenów wyznaczonych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod drogi,
- niewystarczająca liczba miejsc postojowych w centralnej części miasta szczególnie w otoczeniu rynku, instytucji publicznych, punktów handlowych,
- duże natężenie ruchu i niewystarczająca liczba miejsc postojowych w okolicach targowiska miejskiego w dni targowe,
- stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego,
- duże natężenie ruchu na trasach tranzytowych w centrum miasta
- stan techniczny dróg.

Wytyczne planowania i rozwoju sieci drogowej

W planach projektowych budowy, przebudowy i remontu dróg należy uwzględnić następujące czynniki:

- stan techniczny dróg,
- powiązanie z drogami wyższej kategorii tj. drogi krajowa, wojewódzkie i powiatowe,

- obsługa obszarów rozwijającego się budownictwa mieszkaniowego jednorodzinne i wielorodzinne,
- obsługa obszarów budownictwa przemysłowego, handlowego i usługowego,
- obsługa terenów rolniczych,
- poprawa systemu bezpieczeństwa poprzez likwidację miejsc niebezpiecznych,
- poprawa stanu nawierzchni jezdni, chodników i poboczy,
- poszerzenie elementów dróg jezdni, chodników, poboczy,
- uwzględnienie ścieżek rowerowych.

Z uwagi na brak w budżecie miasta środków finansowych pozwalających w krótkim czasie wybudować i przebudować wszystkie drogi należy ustalić najpilniejsze potrzeby w tym zakresie.

Przy ustalaniu kolejności realizacji inwestycji drogowych polegających na budowie, przebudowie i remoncie dróg należy uwzględniać następujące czynniki:

- stan techniczny drogi,
- potrzeby lokalnej społeczności,
- możliwość pozyskania środków ze źródeł zewnętrznych,
- utworzenie ciągów drogowych powiązanych z drogami wyższej kategorii,
- przesłanki formalno-prawne uwzględniające formy własności projektowanych i przebudowywanych pasów drogowych.

Założenia inwestycyjne

Założenia określają zasady jakimi należy się kierować przy podejmowaniu działań dotyczących projektowania budowy i przebudowy dróg oraz ich remontów. Decyzję dotyczącą wyboru konkretnego rozwiązania technicznego podejmuje projektant posiadający odpowiednie uprawnienia w porozumieniu z inwestorem.

Nawierzchnię dróg o znaczeniu zbiorczym i lokalnym włączane do dróg o wyższej kategorii (krajowe, wojewódzkie, powiatowe) należy wykonać w nawierzchni asfaltowej. W ciągu tych dróg należy wydzielić chodniki bądź ciągi pieszo-rowerowe.

Nawierzchnię dróg o znaczeniu dróg dojazdowych do osiedli mieszkaniowych i dróg wewnętrznych na terenie osiedli można wykonać z kostki brukowej betonowej z chodnikami z kostki bądź bez chodników z wydzieleniem strefy zamieszkania zbiorowego wyznaczonej znakiem D 40.

Należy dążyć do koordynacji planowanych inwestycji z pracami planistycznymi oraz zamierzeniami inwestycyjnymi operatorów sieci uzbrojenia terenu.

Realizacja dróg wg powyższych zasad powoduje określone zachowania uczestników ruchu co wpływa na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i przyczynia się do zwiększenia jego płynności.

Podane powyżej zasady dotyczące nawierzchni dróg oraz zagospodarowania pasów drogowych stanowią sugestie dla projektantów dróg. Jednakże ostatecznie to oni decydują o wyborze rozwiązania projektowego po wcześniejszej analizie i badaniach podłoża gruntowego pasów drogowych oraz po wcześniejszym uzgodnieniu założeń projektowych z zarządcą dróg gminnych.

Na drogach wewnątrzosiedlowych na terenach budownictwa jednorodzinne dopuszcza się wprowadzenie obszarów „strefa zamieszkania” co pozwala zminimalizować ilość znaków drogowych, a jednocześnie wpływa na uspokojenie ruchu.

Biorąc pod uwagę aspekty środowiskowe należy dążyć do zazieleniania pasów drogowych w sposób niekolidujący z warunkami technicznymi i bezpieczeństwa ruchu drogowego by ograniczyć ilość smogu, hałas i zwiększyć powierzchnię retencyjną.

Infrastruktura drogowa, szczególnie starsza, wymaga likwidacji barier architektonicznych, które utrudniają funkcjonowanie w przestrzeni miejskiej osobom z niepełnosprawnościami, starszym czy rodzicom z wózkami dziecięcymi².

² Wnioski z ankiety „Dostępny Przasnysz”.

Zalecenia remontowe

1. Drogi o nawierzchni bitumicznej

Nawierzchnie dróg bitumicznych, które w ciągu kilku ostatnich lat nie były remontowane charakteryzują się odkształceniami, ubytkami i spękaniami świadczącymi o utracie ich nośności co przy wzrastającym natężeniu ruchu drogowego wymusza konieczność ich wzmocnienia.

Proponuje się na tych drogach wykonanie frezowania istniejącej nawierzchni w celu zerwania nawierzchni, która utraciła nośność oraz w celu w poprawy profilu podłużnego i poprzecznego jezdni. Na tak przygotowanym podłożu po uprzednim skropieniu nawierzchni emulsją asfaltową należy ułożyć warstwę wiążącą oraz warstwę ścieralną z asfaltobetonu. Grubość oraz rodzaj tych warstw ustalać indywidualnie dla poszczególnych jezdni.

Nawierzchnie asfaltowe posiadające ubytki, a nie zakwalifikowane do wymiany, a także miejscowe zadolenia powierzchni jezdni należy remontować masą asfaltową po uprzednim wycięciu i oczyszczeniu obszaru z ubytkiem.

2. Drogi o nawierzchni tłuczniowej

Nawierzchnię tłuczniową należy remontować poprzez jej równanie i ewentualne uzupełnianie urobku. Wskazane jest utwardzenie tych nawierzchni masą asfaltową, z kostki brukowej betonowej lub mieszankami mineralno-asfaltowymi.

3. Drogi o nawierzchni gruntowej

Nawierzchnie gruntowe należy ulepszać poprzez ich miejscową naprawę w miejscach zapadlin oraz w miejscach nadmiernie rozmiękczonej nawierzchni gruntowej. Ulepszanie wykonywać poprzez nawiezienie i wyrównanie żwirem lub tłucznem.

Docelowo nawierzchnie dróg dojazdowych do terenów rolnych powinny zostać wykonane w technologii nawierzchni żwirowej, tłuczniowej lub mieszanek mineralno-asfaltowych.

Ramowy plan inwestycji drogowych na lata 2025-2028 przedstawia załącznik nr 3 do niniejszego dokumentu.