



DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO

Kraków, dnia 20 października 2005 r.

Nr 564

B

TREŚĆ:

Poz.:

Str.

UCHWAŁA RADY GMINY:

3993 — Rady Gminy Sułoszowa z dnia 7 lipca 2005 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego sołectwa Wielmoża 22569

3993

Uchwała* Nr XXXI/210/05 Rady Gminy Sułoszowa z dnia 7 lipca 2005 r.

w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego sołectwa Wielmoża.

Na podstawie art. 14 ust. 8, art. 15, art. 20 ust. 1 art. 36, art. 87 ust. 1, Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2003 r. Nr 80 poz. 717), art. 18, ust. 2, pkt 5, art. 41, art. 42 Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2001 r. Nr 142 poz. 1591 z późn. zm.), po stwierdzeniu zgodności projektu planu zagospodarowania przestrzennego sołectwa Wielmoża z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Sułoszowa, Rada Gminy Sułoszowa postanawia:

Rozdział I Ustalenia ogólne

§ 1

1. Uchwała się miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego sołectwa Wielmoża, zwany dalej planem obejmujący obszar sołectwa Wielmoża z wyłączeniem terenów wskazanych w uchwale nr XXIV/ 169/04 Rady Gminy z dnia 16.12.2004.
2. Ustalenia planu składają się z:
 - 1) tekstu niniejszej uchwały,
 - 2) załącznika Nr 1 - rysunku "Przeznaczenie i zasady zagospodarowania terenu" w skali 1:2000 stanowiącego integralną część uchwały,

* Wojewoda Małopolski w dniu 21 września 2005 r. złożył do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego skargę na uchwałę (Nr PN.II.0914-44-2005) wnosząc o stwierdzenie jej nieważności w części § 9 ust. 1 zd. 2, § 11 ust. 2 pkt 3, § 12 ust. 2 pkt 4, § 46 ust. 4, § 47 ust. 4, § 48 ust. 4 i o wstrzymanie jej wykonalności w zakresie objętym wnioskiem o stwierdzenie nieważności.

- 3) załącznika Nr 2 - zawierającego informacje na temat sposobu rozpatrzenia uwag do projektu planu,
- 4) załącznika Nr 3 - zawierającego informacje na temat sposobu realizacji zapisanych w planie inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy oraz zasad ich finansowania.
3. Ustaleniami planu nie są informacje zawarte w aneksach:
 - 1) aneks Nr 1 - "Spis obiektów wpisanych do ewidencji zabudowy WKZ",
 - 2) aneks Nr 2 - "Wykaz stanowisk archeologicznych",
 - 3) aneks Nr 3 - "Szacunkowy przyrost poboru mocy elektrycznej i poboru gazu",
 - 4) aneks Nr 4 - "Informacja o szerokościach stref",
 - 5) aneks Nr 5 - "Zasady obsługi komunikacyjnej Gminy Sułoszowa",
 - 6) aneks Nr 6 - Rysunek "Infrastruktura techniczna" w skali 1:10 000. Aneks przedstawia uzbrojenie terenu obejmujące przebiegi tras infrastruktury technicznej, które należy traktować jako orientacyjne, wymagające uściślenia na etapie opracowania projektu budowlanego, po uzyskaniu warunków technicznych zasilania od właściwych instytucji branżowych (operatorów sieci).

§ 2

- Celem regulacji zawartych w ustaleniach planu jest:
- 1) ochrona interesu publicznego w zakresie:
 - a) zapewnienia dostępności do usług publicznych,
 - b) uzupełnienia i wzbogacenia wyposażenia w infrastrukturę techniczną,
 - c) zapewnienia możliwości udroźnienia i rozbudowy układu komunikacyjnego,
 - d) zachowania wartości środowiska kulturowego, przyrodniczego i krajobrazu,
 - 2) zapewnienie warunków przestrzennych dla rozwoju mieszkalnictwa, usług i wytwórczości z zachowaniem wymogów ładu przestrzennego, wartości środowiska kulturowego i przyrodniczego oraz krajobrazu,
 - 3) minimalizacja konfliktów pomiędzy użytkownikami przestrzeni.

6





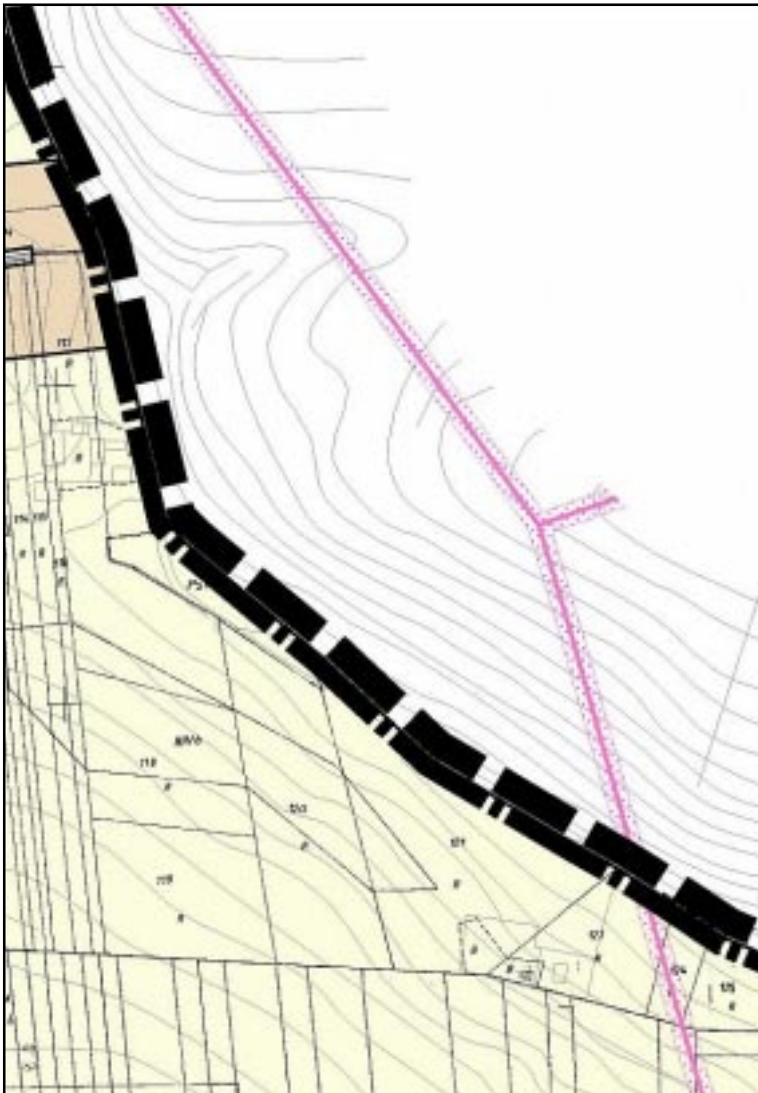


8

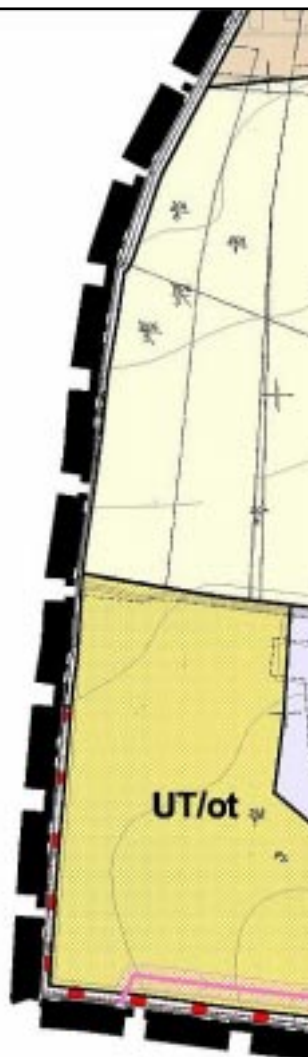




11

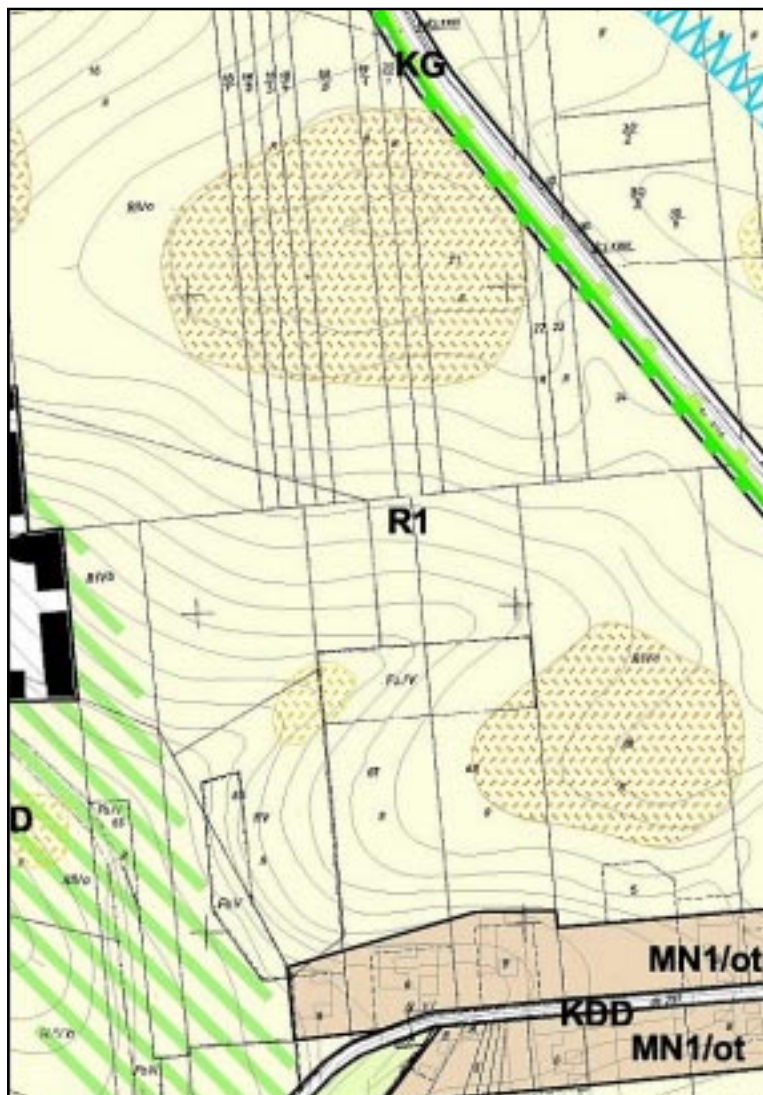


12

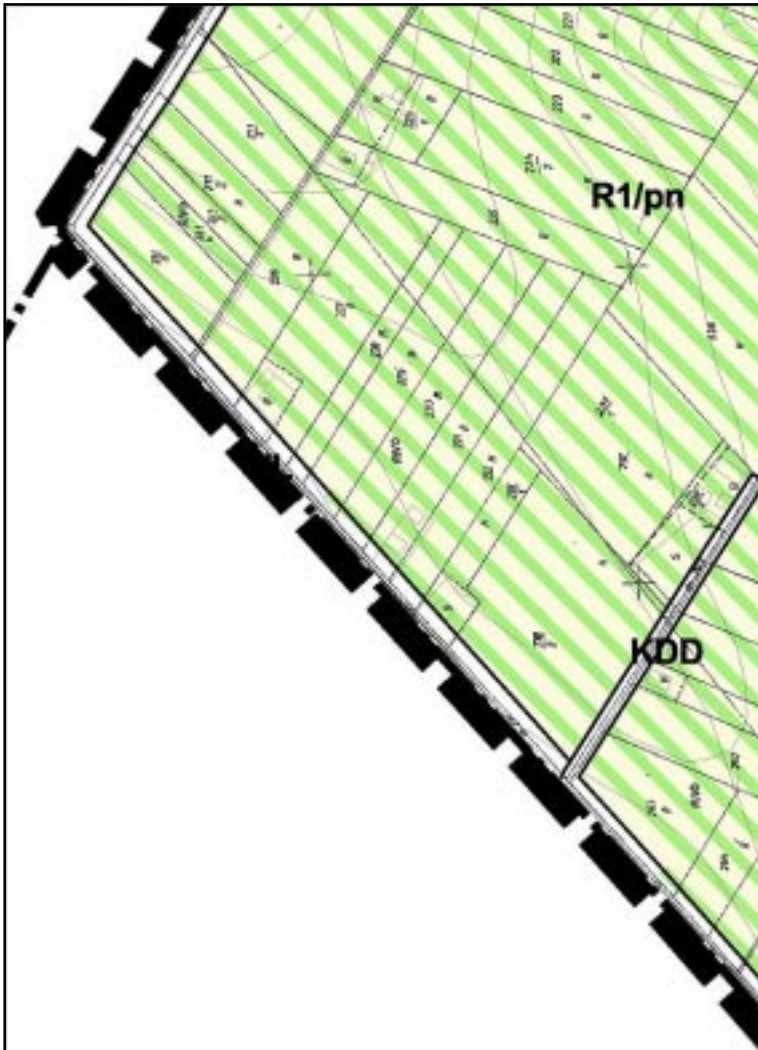


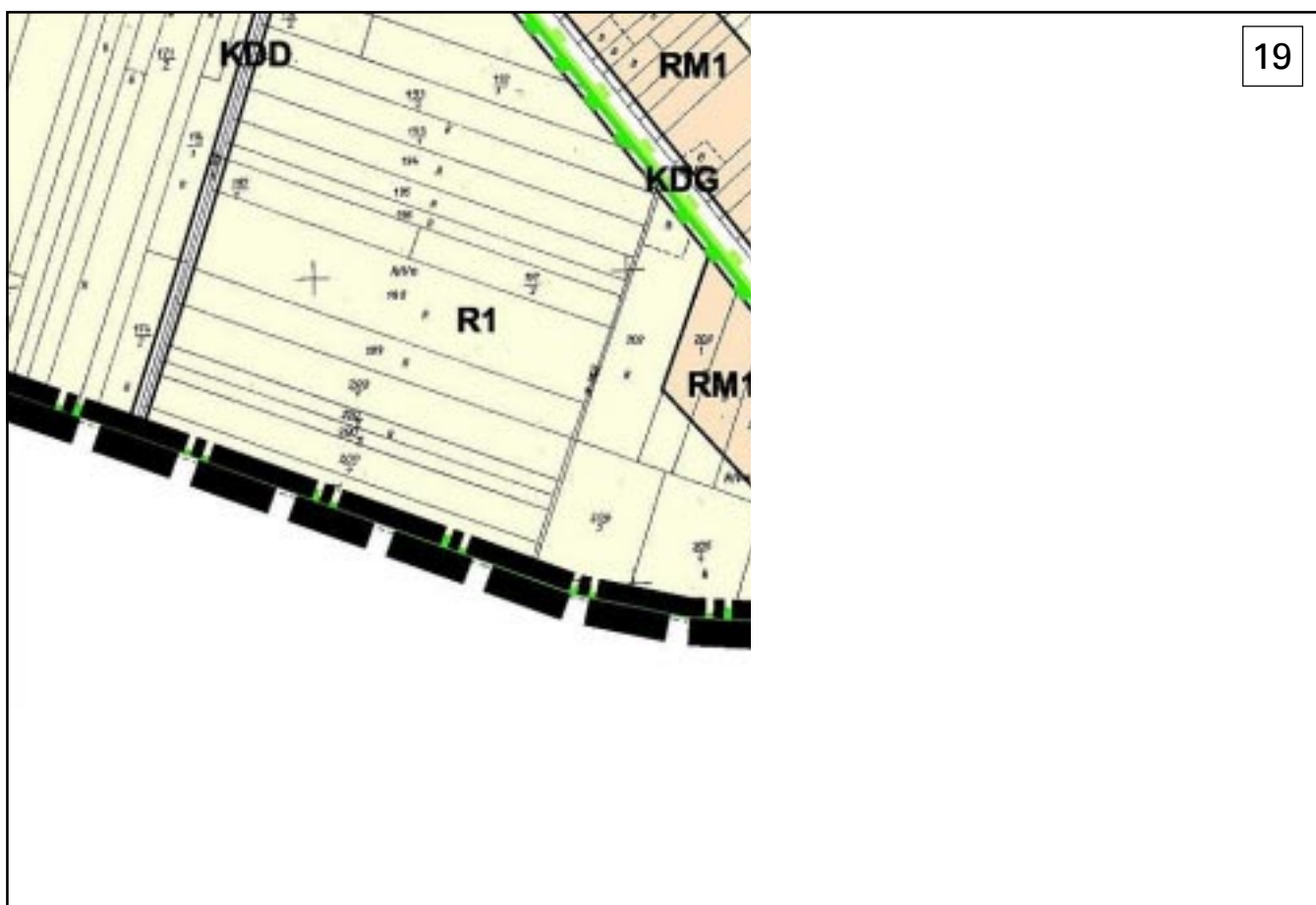
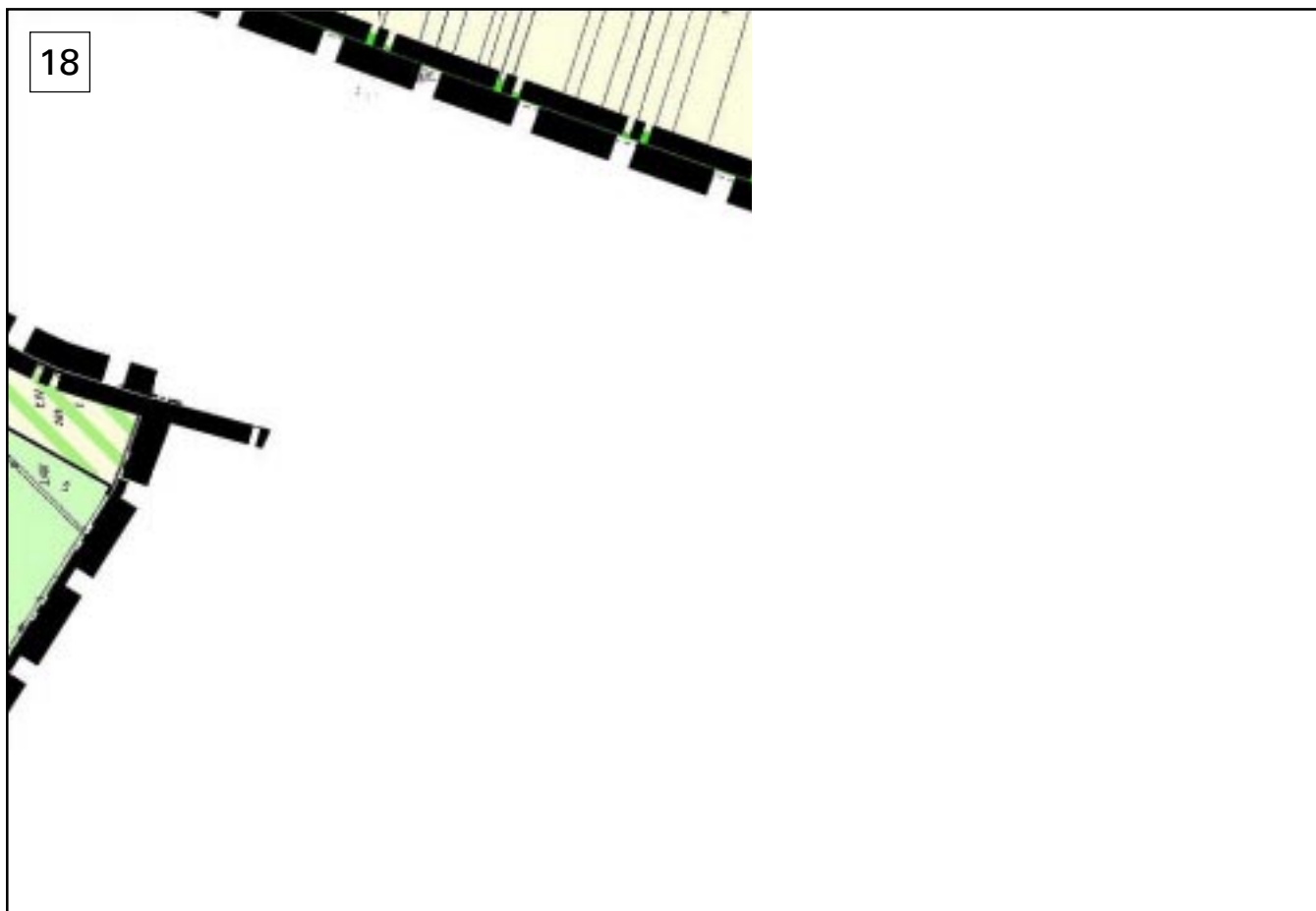












Załącznik Nr 2
do uchwały Nr XXXI/210/05
Rady Gminy Sułoszowa
z dnia 7 lipca 2005 r.

**INFORMACJA NA TEMAT UWAG WNIESIONYCH DO WYŁOŻENEGO DO PUBLICZNEGO WGLĄDU
PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO**

Wykaz dotyczy: Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego sołectwa Wielmoża

Lp	Lp. z rozstrzygnięcia wójta w sprawie rozpatrzenia uwagi po negatywnym uzgodnieniu OPN	Treść uwagi	Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga	Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga	R u
1.	4.	Przekwalifikować część działki na budowlaną w celu powiększenia istniejącego siedliska rolniczego	112/5	R1	

Przewodniczący Rady Gminy: *W. Gorajczyk*

Załącznik Nr 3
do uchwały Nr XXXI/210/05
Rady Gminy Sułoszowa
z dnia 7 lipca 2005 r.

dżetu Gminy oraz będą pozyskiwane w ramach strukturalnych funduszy operacyjnych i pomocowych. Starania o pozyskanie środków ze strukturalnych funduszy operacyjnych i środków pomocowych będą prowadzone samodzielnie przez Gminę.

Informacja na temat sposobu realizacji zapisanych w planie inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej które należą do zadań własnych gminy oraz zasadach ich finansowania

Na podstawie art. 20 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2003 r. Nr 80 poz. 717) rozstrzyga się o sposobie realizacji zapisanych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, przyjmując zasady finansowania wymienionych inwestycji, zgodnie z przepisami o finansach publicznych.

Środki na realizację inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, należącej do zadań własnych Gminy, będą pochodzić z Bu-

Realizacja inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej prowadzona będzie we współdziałaniu z innymi podmiotami publicznymi i prywatnymi działającymi i inwestującymi na terenie Gminy, tak aby optymalizować wydatki publiczne, np. poprzez budowę infrastruktury technicznej w trakcie budowy lub przebudowy dróg, bądź innych inwestycji realizowanych na terenie Gminy.

Jako główne zasady realizacji infrastruktury technicznej, należącej do zadań własnych gminy, przyjmuje się uwzględnienie interesu publicznego oraz rachunku ekonomicznego liczonego wielkością poniesionych nakładów na 1 mieszkańca, korzystającego z realizowanej infrastruktury.

Przewodniczący Rady Gminy: *W. Gorajczyk*

Aneks Nr 1

SPIS OBIEKTÓW WPISANYCH DO EWIDENCJI ZABYTKÓW WKZ

Lp.	Lokalizacja	Obiekt	Czas powstania	
1.	Wielmoża	kaplica	4 ćw. XIX w.	mu
2.	Wielmoża, nr 1	dom	1908	dre
3.	Wielmoża, nr 3	zagroda	ok. 1900	doi dre
4.	Wielmoża, nr 6	dom	ok. 1880	dre
5.	Wielmoża, nr 50	zagroda	k. XIX w.	obi sto
6.	Wielmoża, nr 58	stodoła	1934	dre
7.	Wielmoża, nr 75	dom	1917	dre
8.	Wielmoża, nr 107	dom	1917	dre
9.	Wielmoża, nr 112	zagroda	1914	doi nia
10.	Wielmoża, nr 115	zagroda	ok. 1917	doi nia
11.	Wielmoża, nr 153	zagroda	1917	doi dre
12.	Wielmoża, nr 159	dom	1880	dre
13.	Wielmoża, nr 174	dom	ok. 1900	dre
14.	Wielmoża, nr 187	zagroda	1907	doi dre
15.	Wielmoża, nr 187	dom	1907	dre
16.	Wielmoża, nr 202	dom	1917	dre
17.	Wielmoża, nr 210	dom	1910	dre
18.	Wielmoża, nr 212	dom	1909	dre
19.	Wielmoża, nr 213	dom	1913	dre
20.	Wielmoża, nr 222	dom	1880	dre

Przewodniczący Rady Gminy: *W. Gorajczyk*

WYKAZ STANOWISK ARCHEOLOGICZNYCH

Lokalizacja	Nr stanowiska	Charakterystyka
Wielmoża	1	osada z epoki neolitu
Wielmoża	2	osada z epoki neolitu
Wielmoża	3	osada z epoki neolitu
Wielmoża	4	osady z epoki neolitu, okresu w dniowiecza
Wielmoża	5	osady z epoki neolitu, okresu w dniowiecza
Wielmoża	6	osady z epoki neolitu i średniow
Wielmoża	7	osada z epoki neolitu
Wielmoża	8	kompleks osad prahistorycznych
Wielmoża	9	osada z epoki neolitu
Wielmoża	10	osada z epoki neolitu
Wielmoża	11	osada z epoki neolitu
Wielmoża	12	osady z epoki neolitu i okresu w
Wielmoża	13	osada z epoki neolitu
Wielmoża	14	osada z epoki neolitu
Wielmoża	15	osada z epoki neolitu
Wielmoża	16	osada z epoki neolitu
Wielmoża	17	osady prahistoryczne
Wielmoża	18	osada z epoki neolitu
Wielmoża	19	osada z epoki neolitu
Wielmoża	20	osada z epoki neolitu
Wielmoża	21	osada z epoki neolitu
Wielmoża	22	osada z epoki neolitu
Wielmoża	23	osada z epoki neolitu

Lokalizacja	Nr stanowiska	Charakterystyka
Wielmoża	40	osady z okresu wpływów rzym
Wielmoża	41	osady prahistoryczne i z okresu
Wielmoża	42	osada z epoki neolitu
Wielmoża	43	osada z epoki neolitu
Wielmoża	44	osada z epoki neolitu
Wielmoża	45	osada z epoki neolitu
Wielmoża	46	osada z epoki neolitu
Wielmoża	47	osada z epoki neolitu
Wielmoża	48	osada z epoki średniowiecza
Wielmoża	49	osada z epoki neolitu
Wielmoża	50	osady prahistoryczne
Wielmoża	51	osada z epoki neolitu
Wielmoża	52	osada z epoki neolitu
Wielmoża	53	osada z epoki neolitu
Wielmoża	54	osady z epoki neolitu i średniow
Wielmoża	55	osady z epoki neolitu i średniow
Wielmoża	56	osada z epoki neolitu

Przewodniczący Rady Gminy: *W. Gorajczyk*

Aneks Nr 3

SZACUNKOWY PRZYRÓST POBORU MOCY ELEKTRYCZNEJ I GAZU SIECIOWEGO

Przyrost poboru mocy elektrycznej i gazu sieciowego na cele budownictwa mieszkaniowego oszacowano na podstawie prognozowanego wzrostu liczby gospodarstw domowych do 2020 r. w Gminie Sułoszowa. Prognozowany przyrost liczby gospodarstw w latach 2004 - 2004 r. obliczono na podstawie danych zaczerpniętych ze źródeł statystyki publicznej (GUS - Bank Danych Regionalnych, adres internetowy: www.stat.gov.pl). Wykorzystano publikowaną w wymienionej witrynie internetowej liczbę mieszkań oddawanych do użytku w latach od 1995 do 2001 r. Wg danych GUS ruch budowlany w Gminie Sułoszowa jest niewielki. W podanym okresie występowały zarówno lata o nieco większej liczbie oddanych mieszkań (rok 1997 - 7 mieszkań) jak i lata, w których nie oddano do użytku żadnego mieszkania (rok 1998). Do prognozy przyjęto, że do 2020 r. będzie oddawana do użytku corocznie liczba mieszkań równa średniej rocznej z okresu 1995 - 2001. Oczekiwany przyrost liczby mieszkań w okresie 2004 - 2020 szacuje się na 44 mieszkania - domy jednorodzinne, na obszarze całej Gminy Sułoszowa.

Innymi wskaźnikami, które mogą potwierdzić niewielki, prognozowany przyrost liczby domów w gminie Sułoszowa jest systematycznie malejąca liczba mieszkańców, a także niewielka liczba wniosków o wyznaczenie nowych terenów budowlanych zgłoszonych do planu, mimo małych rezerw terenów budowlanych - w porównaniu z innymi gminami regionu.

Dla potrzeb planów miejscowych, opracowywanych dla poszczególnych sołectw, prognozowany przyrost liczby mieszkań w całej gminie rozdzielono na poszczególne miejscowo-

ści wprost proporcjonalnie do liczby mieszkańców w poszczególnych sołectwach.

Do oszacowania sumarycznego przyrostu poboru mocy elektrycznej i gazu sieciowego przyjęto następujące założenia, przedstawione poniżej:

- podstawą do obliczeń dla obszarów zabudowy mieszkaniowej była przewidywana liczba mieszkań (domów jednorodzinnych - gospodarstw domowych), których wybudowanie prognozuje się w okresie od 2004 do 2020 roku włącznie,
- założono, że energia elektryczna nie będzie wykorzystywana do celów grzewczych,
- założono, że tylko określony odsetek domów jednorodzinnych będzie ogrzewany gazem,
- nie uwzględniono niewielkiego wzrostu poboru mocy elektrycznej na oświetlenie nowych dróg na obszarze objętym planem,
- nie uwzględniono wzrostu poboru mocy elektrycznej i gazu na cele produkcyjne i działalność usługową - na etapie wyznaczania w planie przeznaczenia terenów, nieznana jest bowiem energochłonność obiektów produkcyjnych i usługowych, które mogą zostać wzniesione w przyszłości,
- jednostkowe wskaźniki poboru mocy elektrycznej, współczynniki jednoczesności i współczynniki mocy przyjęto na podstawie wytycznych, opracowanych przez Energoprojekt Poznań,
- jednostkowe wskaźniki zużycia gazu ziemnego GZ50 i współczynniki jednoczesności przyjęto na danych zamieszczonych w publikacji: Bąkowski K.: Gazyfikacja. WNT Warszawa 1996.

Przedstawiona prognoza przewidywanego przyrostu poboru mocy i gazu sieciowego dla okresu najbliższych 17 lat

jest obarczona błędami, charakterystycznymi dla wszelkich prognoz. W przypadku tej prognozy podstawowym źródłem błędów może być inne, niż założone, ukształtowanie się rzeczywistej struktury poboru mocy elektrycznej i zużycia gazu. Decydujący wpływ na takie rozbieżności będą miały:

- 1) trafność prognozy przyrostu liczby gospodarstw domowych,
- 2) koniunktura gospodarcza i zamożność społeczeństwa,

- 3) przyszłe relacje cen różnych nośników energii,
- 4) prowadzenie procesów inwestycyjnych przez prywatnych inwestorów,
- 5) postęp technologiczny zmierzający do energooszczędności.

Przewodniczący Rady Gminy: *W. Gorajczyk*

Tabela 1. Wyniki obliczeń przyrostu poboru mocy elektrycznej i gazu sieciowego

Lp.	Wyszczególnienie
1	Dane wejściowe
1,1	Prognozowana liczba domów jednorodzinnych, które zostaną
2	Szacunkowy bilans przyrostu poboru mocy elektrycznej
2,1	Przyjęty jednostkowy pobór mocy przez gospodarstwo domowe
2,2	Uśredniony współczynnik mocy odbiorników w gospodarstwie
2,3	Przyjęty współczynnik jednoczesności
2,4	Prognozowany przyrost poboru mocy czynnej w okresie 2004-2010
2,5	Prognozowany przyrost poboru mocy biernej w okresie 2004-2010
2,6	Prognozowany przyrost poboru mocy pozornej w okresie 2004-2010
3	Szacunkowy bilans przyrostu poboru gazu sieciowego
3,1	Założony odsetek domów jednorodzinnych wzniesionych w latach 2004-2010, które będą wykorzystywane do ogrzewania pomieszczeń [%]
3,2	Liczba domów jednorodzinnych ogrzewanych gazem
3,3	Przyjęta liczba mieszkańców w domach jednorodzinnych ogrzewanych gazem
3,4	Obciążenie gazociągów zasilających domy ogrzewane gazem
3,5	Liczba domów jednorodzinnych nieogrzewanych gazem
3,6	Liczba kuchni gazowych z piekarnikiem w domach jednorodzinnych
3,7	Jednostkowe zużycie gazu przez kuchnię gazową z piekarnikiem
3,8	Współczynnik jednoczesności dla kuchni gazowych z piekarnikami
3,9	Pobór gazu przez kuchnie gazowe z piekarnikiem w domach jednorodzinnych

Przewodniczący Rady Gminy: *W. Gorajczyk*

Aneks Nr 4

INFORMACJA O SZEROKOŚCIACH STREF

Zasięgi stref technicznych i warunki ich zagospodarowania - informacje uzupełniające nie stanowiące ustaleń planu

A. Elektroenergetyka

Przepisy szczególne, obowiązujące podczas opracowywania projektu planu

- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 października 2003 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku oraz sposobów sprawdzania dotrzymania tych poziomów (Dz. U. Nr 192 poz. 1883).
- Rozporządzenie Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 13 maja 1998 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 1998 r. Nr 66 poz. 436).

Przepisy szczególne, których stosowanie nie jest obowiązkowe, lecz zalecane do stosowania na zasadzie dobrowolności w okresie opracowywania projektu planu

- PN-E-05100-1:1998. Elektroenergetyczne linie napowietrzne. Projektowanie i budowa. Linie prądu przemiennego z przewodami roboczymi gołymi.
- PN-76/E-05125. Elektroenergetyczne i sygnalizacyjne linie kablowe. Projektowanie i budowa.

Zasięgi stref technicznych:

- 1) istniejącej lub projektowanej linii napowietrznej 15 kV - 2 x 7 m (po obu stronach osi linii), na terenach przeznaczonych do zalesienia należy wyłączyć z zalesienia pas ochronny o szerokości 11 m (po 5,5 m w obie strony od osi linii);
dotyczy: **obszaru całej Gminy Sułoszowa**;
- 2) istniejącej lub projektowanej stacji transformatorowej 15/0,4 kV - pas terenu o szerokości 5 m wokół obrysu stacji;
dotyczy: **obszaru całej Gminy Sułoszowa**;
- 3) istniejącej lub projektowanej linii napowietrznej 0,4 kV - 2 x 3 m (po obu stronach osi linii);
dotyczy: **obszaru całej Gminy Sułoszowa**;
- 4) istniejącej lub projektowanej linii kablowej średniego napięcia 15 kV lub niskiego napięcia 0,4 kV - szerokość strefy technicznej nie przekracza 1 m i nie stwarza istotnych ograniczeń przestrzennych;
dotyczy: **obszaru całej Gminy Sułoszowa**.

Warunki zagospodarowania stref technicznych

Strefy wymienione w p. od A.1) do A.4) powinny pozostać wolne od zabudowy oraz wysokiej roślinności (drzew i krzewów).

Podane wielkości należy traktować jako orientacyjne (z wyjątkiem pasów ochronnych wyłączonych z zalesiania), bowiem dokładny rozmiar strefy technicznej linii napowietrznej o określonym napięciu znamionowym zależy od szeregu czynników, odległość przewodu linii od planowanej zabudowy, wysokość i konstrukcja słupa linii, obciążenie linii i temperatura otoczenia. Zarówno wysokość zawieszenia przewodu nad poziomem terenu, jak i rodzaj słupa są zmienne na trasie linii elektroenergetycznych.

W napowietrznych sieciach elektroenergetycznych o napięciach poniżej 110 kV czynnikami decydującymi o rozmia-

rze strefy technicznej są wymagania eksploatacyjne (np. konieczność dostępu do linii podczas remontu), względy bezpieczeństwa przed porażeniem prądem elektrycznym i skutkami awarii mechanicznych linii - a nie oddziaływanie elektromagnetycznego promieniowania niejonizującego - jak w przypadku linii o napięciu 110 kV i wyższym.

W konsekwencji, należy przyjąć jako zasadę, że ewentualne zagospodarowywanie podanych powyżej stref technicznych powinno być każdorazowo uzgadniane z operatorem sieci.

B. Zaopatrzenie w gaz

Podstawowe przepisy szczególne związane z uwarunkowaniami przestrzennymi

1. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 30 lipca 2001 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać sieci gazowe (Dz. U. z 2001 r. Nr 97 poz. 1055).
2. Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 14 listopada 1995 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać sieci gazowe. (Dz. U. z 1995 r. Nr 137 poz. 686).
3. Zarządzenie Ministra Przemysłu z dnia 24 czerwca 1989 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać sieci gazowe. (Dz. U. z 1989 r. Nr 45 poz. 243).
4. Rozporządzenie Ministra Górnictwa z dnia 18 sierpnia 1978 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać sieci gazowe (Dz. U. z 1978 r. Nr 21 poz. 94).

Wszystkie wymienione powyżej przepisy charakteryzują się wspólną cechą - każdy z nich nie obejmuje sieci gazowych, które zostały wybudowane lub otrzymały pozwolenie na budowę w okresie poprzedzającym okres obowiązywania danego przepisu.

Wymiary stref kontrolowanych (rozp. 1.) lub odległości podstawowe (rozp. 2 - 4), odnoszą się zarówno do lokalizowania gazociągów w stosunku do istniejących obiektów terenowych jak i sytuacji odwrotnej - sytuowania obiektów terenowych w pobliżu istniejących gazociągów. Wymiary te różnią się w poszczególnych przepisach (ulegały zmniejszeniu w coraz to nowszych przepisach), bowiem zastrzane były wymagania techniczne stawiane budowanym sieciom gazowym. W konkluzji, do zgodnego z przepisami wyznaczenia odległości podstawowych danego obiektu terenowego od gazociągu średniego ciśnienia, potrzebne są następujące informacje:

- ciśnienie nominalne gazociągu,
- data uzyskania pozwolenia na budowę danego gazociągu.

Kompletem tych informacji dysponuje operator sieci i w jego gestii leży określenie odległości podstawowych.

Odległości podstawowe i zasięgi stref kontrolowanych:

- 1) odległości podstawowe istniejących gazociągów średniego ciśnienia podano w tabeli 1,
- 2) szerokość strefy kontrolowanej projektowanych gazociągów średniego ciśnienia, o ciśnieniu gazu 0,5 MPa i mniejszym - 1 m, przy czym linia środkowa strefy kontrolowanej pokrywa się z osią gazociągu,
- 3) dla gazociągów projektowanych, układanych w przecinkach leśnych powinien być wydzielony pas gruntu, o szerokości po 2 m z obu stron gazociągu, bez drzew i krzewów.

Warunki zagospodarowania stref

Pas terenu o szerokościach podanych w p. B.1) może być uprawiany rolniczo lub ogrodniczo (z wyłączeniem drzew i krzewów).

W strefach kontrolowanych gazociągów projektowanych - p. B.2) i B.3) nie należy wznosić budynków, urządzać stałych składów i magazynów, sadić drzew oraz nie powinna być podejmowana żadna działalność mogąca zagrozić trwałości gazociągu podczas jego eksploatacji. Dopuszcza się, za zgodą operatora sieci gazowej, urządzenie parkingów nad gazociągiem.

Tabela 1: Odległości podstawowe od obiektów terenowych dla gazociągów układanych w ziemi o ciśnieniu gazu nie większym niż 0,4 MPa - załącznik Nr 1 do Rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 14 listopada 1995 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać sieci gazowe. (Dz. U. z 1995 r. Nr 139 poz. 686).

Lp.	Rodzaje obiektów terenowych	C
1	budynki	rzut obiektu
2	przewody kanalizacyjne, kanały sieci ciepłej, wodociągowej, kanalizacja kablowa i inne kanały mające połączenie z pomieszczeniami dla ludzi i zwierząt	skrajnia rzutu obiektu
3	przewody kanalizacyjne, kanały sieci ciepłej, wodociągowej, kanalizacja kablowa i inne kanały nie mające połączenie z pomieszczeniami dla ludzi i zwierząt	skrajnia rzutu obiektu
4	kable ziemne elektroenergetyczne o napięciu: – do 15 kV	skrajnia rzutu obiektu
5	słupy linii elektroenergetycznych o napięciu do 1 kV, telekomunikacyjnych i trakcyjnych oraz inne podpory	rzut fundamentu
6	napowietrzna linia elektroenergetyczna o napięciu – do 1 kV	rzut powierzchni elektroenergetycznej
	– powyżej 1 kV do 30 kV	
	stacje transformatorów elektroenergetycznych o napięciu – do 15 kV, zasilane liniami napowietrznymi	od obrysu
	– do 15 kV, zasilane kablami	
7	drzewa	od skrajnego

dotyczy: terenów zgazyfikowanych w Gminie Sułoszowa.

Przewodniczący Rady Gminy: W. Gorajczyk

Aneks Nr 5

ZASADY OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ GMINY SUŁOSZOWA

1. Układ drogowy w studium uwarunkowań

Główne cele polityki komunikacyjnej skupiają się na:

- zapewnienie mieszkańcom gminy dogodnej dostępności do miejsc pracy, zamieszkania, urzędów, szkół i innych usług oraz transportu w akceptowanych standardach i minimalizacji transportochłonności układu komunikacyjnego,
- zapewnienie dojazdów mieszkańcom do gospodarstw poprzez budowę dróg gminnych, eliminacji bądź łagodzeniu uciążliwości funkcjonalnych,
- wykorzystaniu dogodnego położenia gminy w stosunku do układu dróg głównych międzyregionalnych i ponadregionalnych dla aktywizacji terenów gminy,
- udostępnienie alternatywnych dróg o odpowiednich, dostosowanych do ruchu parametrach technicznych warunkujących ograniczenie ruchu kołowego w granicach OPN i otuliny,
- zapewnienie dogodnych powiązań poszczególnych obszarów gminy z układem ponadregionalnym,
- wprowadzenie do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy rezerwy terenu pod projektowany w ramach "Studium...." węzeł przestrzenny skrzyżowania bezkolizyjnego obwodnicy OPN w "Centrum Sułoszowa" z drogą nr 773,
- wprowadzenia do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego lokalizacji dróg gminnych w Sułoszewie I na południowym i północnym zboczu doliny Prądnika dla zapewnienia dojazdu do istniejących gospodarstw i mieszkań,
- realizacji obwodnicy OPN na odcinku Sułoszowa - Jerzmanowice, jako brakującego najmniej uciążliwego dla mieszkańców i środowiska naturalnego, powiązania z zewnętrznym układem komunikacyjnym,
- sukcesywnej modernizacji sieci powiązań lokalnych (dróg gminnych) poprzez niezbędne punktowe korekty przebiegów tych dróg w planie i profilu, podwyższenie ich nośności, standardu funkcjonalnego i stanu bezpieczeństwa,
- opracowanie koncepcji i sukcesywna realizacja sieci niezależnych od układu drogowego tras rowerowych,
- konsekwentnej polityki w zakresie udostępniania miejsc do parkowania w obrębie modernizowanych układów komunikacyjnych.

Przedstawione propozycje inwestycji publicznych wynikają ze "Strategii Rozwoju Gminy Sułoszowa" oraz celów i kierunków zagospodarowania przestrzennego określonych w studium wraz z zasadami polityki przestrzennej.

Propozycje te winny stanowić punkt wyjścia dla określenia programów inwestycyjnych krótko i długoterminowych (do i powyżej 5 lat).

2. Układ komunikacji drogowej

2.1. Model układu drogowego

Gmina Sułoszowa znajduje się na Jurze Krakowsko - Częstochowskiej w bezpośrednim otoczeniu Ojcowskiego Parku Narodowego. Osadnictwo wsi Sułoszowa wykorzystuje w znacznej części dolinę Prądnika. Znaczną część obszaru Gminy stanowią wzniesienia Jury Krakowsko - Częstochowskiej. Takie położenie powoduje, że układ komunikacyjny wciśnię-

ty jest w głęboką dolinę Prądnika bądź pokonuje w najdogodniejszych miejscach skarpy doliny. Model głównych elementów układu drogowego Gminy nawiązuje do tego ukształtowania terenu. Przez środek gminy przechodzi droga wschód - zachód od której w centralnej części odchodzi inna droga tworząc literę "Y". We wschodniej części czyli u góry litery "Y" jako modelowego zapisu układu drogowego pojawia się łącznik spinający. Do tych głównych elementów układu drogowego podwiązane są elementy sięgaczy o charakterze lokalnym. Słabością układu gminy jest brak elementów obwodnicowych a droga główna pełni równocześnie funkcję drogi lokalnej. Model ten nawiązuje do historycznego osadnictwa

2.2. Układ drogowy

Obszar Gminy Sułoszowa jest obecnie i będzie w przyszłości obsługiwany przez niżej wymienione drogi. Dla odciążenia Ojcowskiego Parku Narodowego proponowany jest inny przebieg drogi wojewódzkiej.

Od wielu lat proponowane jest powstanie obwodnicy Ojcowskiego Parku Narodowego ułatwiającej przejęcie ruchu samochodowego z istniejącej drogi wojewódzkiej nr 773 przebiegającej obecnie przez terena parku. Postulat taki zgłaszało również Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Sułoszowa.

W celu ukształtowania obwodnicy Ojcowskiego Parku Narodowego proponujemy zmianę przebiegu drogi wojewódzkiej nr 773 wg załączonego rysunku. Droga wojewódzka nr 773 pokrywała by się na 6 kilometrach przebiegu z drogą wojewódzką nr 778 po czym wykorzystala by drogę powiatową nr 18118. Dla realizacji tego przedsięwzięcia konieczną jest budowa około 500 m nowej drogi. Oczywiście jest, że dla uzyskania standardów drogi klasy Z należałoby w przyszłości poszerzyć istniejącą jezdnię drogi powiatowej nr 18118 do 6 m a w liniach rozgraniczających do 30 m.

Równocześnie z takim ukształtowaniem obwodnicy OPN należałoby zlokalizowaną na terenie OPN drogę wojewódzką nr 773 zdegradować do funkcji ciągu pieszo - rowerowego o prędkości 30 km/h z możliwością dojazdu samochodem tylko właścicieli posesji.

Na zdegradowanym odcinku drogi wojewódzkiej należałoby przewidzieć także możliwość funkcjonowania ekologicznej komunikacji zbiorowej np. w postaci: meleksów, wozów konnych, rikszy rowerowych itp. ułatwiającej dostępność OPN dla osób starszych i niepełnosprawnych.

Warto dodać, że takie ukształtowanie obwodnicy OPN poprawia także sytuację części wsi Sułoszowa, gdyż ruch tranzytowy przebiegający drogą wojewódzką w kierunku Krakowa i Olkusza ominąłby także znaczną część wsi. Tymczasem możliwości poprawy standardu obecnej drogi wojewódzkiej nr 773 na terenie wsi Sułoszowa są bardzo ograniczone. Nie ma także możliwości wprowadzenia pożądanej 30 m szerokości w liniach rozgraniczających. Zwarta zabudowa i związane z tym względy bezpieczeństwa ruchu wymagają ograniczenia prędkości także na terenie wsi Sułoszowa do 30 km/h co łączy się z funkcją drogi wojewódzkiej.

Klasy dróg oraz szerokości linii rozgraniczających zostały ustalone w oparciu o:

- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 r. Nr 43 poz. 430),
- sposób zabudowy wokół dróg,
- istniejący standard dróg.

Droga wojewódzka Nr 778 Kraków - Zielonki - Skała - Wielmoża - Wolbrom

Droga wojewódzka Nr 778 Kraków - Zielonki - Skała - Wielmoża - Wolbrom klasy "G" o szerokości w liniach rozgraniczających minimum 30 m. Obecnie droga ma jezdnię bitumiczną o dobrym standardzie równości, szerokość jezdni 6 m, pobocza ziemne o szerokości 0,75 m. Nowa zabudowa wzdłuż drogi winna być kształtowana w odległości co najmniej 25 m od krawędzi jezdni.

Droga wojewódzka Nr 773 Wesoła - Skała - Sułoszowa - Sieniczo (Olkusz)

Droga wojewódzka Nr 773 Wesoła - Skała - Sułoszowa - Olkusz klasy "Z" o szerokości w liniach rozgraniczających minimum 20 m. Obecnie droga ma jezdnię bitumiczną o dobrym standardzie równości, szerokość jezdni 6 m, chodniki 1,5 - 2 m w Sułoszowej, 5,5 m między Pieskową Skałą a Ojcowem i tu brak poboczy ziemnych. Nowa zabudowa wzdłuż drogi winna być kształtowana w odległości co najmniej 25 m od krawędzi jezdni a w obszarze Sułoszowej 15 m.

Droga powiatowa Nr 18117 Kolonia Wesoła - Pieskowa Skała

Droga powiatowa Nr 18117 Kolonia Wesoła - Pieskowa Skała klasy "Z" o szerokości w liniach rozgraniczających minimum 20 m. Obecnie droga ma jezdnię bitumiczną o niskim standardzie równości, szerokość jezdni 5 m, brak poboczy ziemnych. W przyszłości drogę należy zmodernizować do szerokości jezdni 6 m, pobocza ziemne po 1 m, zatoki autobusowe w rejonie przystanków, chodniki w obszarach zabudowy. Nowa zabudowa wzdłuż drogi winna być kształtowana w odległości co najmniej 20 m od krawędzi jezdni.

Droga powiatowa Nr 18118 Sułoszowa - Kolonia Poprzeczna

Droga powiatowa Nr 18118 Sułoszowa - Kolonia Poprzeczna klasy "Z" o szerokości w liniach rozgraniczających minimum 20 m. Obecnie droga ma jezdnię bitumiczną o niskim standardzie równości, szerokość jezdni 5 m, brak poboczy ziemnych. W przyszłości drogę należy zmodernizować do szerokości jezdni 6 m, pobocza ziemne po 1 m, zatoki autobusowe w rejonie przystanków, chodniki w obszarach zabudowy. Nowa zabudowa wzdłuż drogi winna być kształtowana w odległości co najmniej 20 m od krawędzi jezdni.

Droga powiatowa Nr 18281 Przeginia - Sułoszowa II - Trzyciąż (przyszła obwodnica N-S OPN) w związku z ww. propozycją z tej drogi należałoby zrezygnować

Droga powiatowa Nr 18116 Ojców - Wola Kalinowska - Sąspów - Jerzmanowice

Droga powiatowa Nr 18116 Ojców - Wola Kalinowska - Sąspów - Jerzmanowice klasy "Z" o szerokości w liniach rozgraniczających minimum 20 m. Obecnie droga ma jezdnię bitumiczną o średnim standardzie równości, szerokość jezdni 5,5 m (na lukach poszerzenia), pobocza ziemne o szerokości 1 m wysokie i zarośnięte. W przyszłości drogę należy zmodernizować do szerokości jezdni 6 m, pobocza ziemne po 1 m, zatoki autobusowe w rejonie przystanków, chodniki w obszarach zabudowy i wtedy szerokość jezdni 7 m. Nowa zabudowa wzdłuż drogi winna być kształtowana w odległości co najmniej 20 m od krawędzi jezdni.

Drogi gminne

Drogi gminne swoją gęstą siecią uzupełniają układ drogowy gminy. Wg wykazu Urzędu Gminy sieć ta obejmuje 75 dróg. Często są to drogi bardzo krótkie o charakterze sięgaczy dochodzące do dróg wyższych klas. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 r. Nr 43 poz. 430) powinny to być drogi klasy "L" o szerokości w liniach rozgraniczających 15 m (minimum 12 m) o szerokości jezdni minimum 5,0 m lub drogi dojazdowe klasy "D" o szerokości w liniach rozgraniczających 15 m (minimum 10 m) o szerokości jezdni minimum 3,0 m (droga jednopasmowa z mijankami).

3. Układ rowerowy

Gmina Sułoszowa powinna zadbać o stworzenie lepszych warunków dla ruchu rowerowego. Naturalnym ciągiem rowerowym powinna pozostać Dolina Prądnika. Z chwilą usunięcia samochodów z Ojcowskiego Parku Narodowego istniejąca droga stanie się naturalnym ciągiem ruchu pieszo - rowerowego. Natomiast sposób obsługi ruchu rowerowego na terenie wsi Sułoszowa musi być przeanalizowany bardziej szczegółowo.

Ruch rowerowy może się odbywać po dość gęstej, ale nieznacznie obciążonej ruchem samochodowym sieci dróg gminnych i powiatowych. W celu poprawy sytuacji należy zastosować środki tzw. "soft mobility" tzn. ułatwień dla rowerzystów na istniejącym układzie drogowym w postaci:

- wykorzystania chodników przez rowerzystów wspólnie z pieszymi,
- kanalizacji ruchu z uwzględnieniem rowerzystów na skrzyżowaniach,
- wydzielania ścieżek rowerowych w obszarach zabudowanych ale czytelnie podłączonych do jezdni lub chodników
- wspólnego użytkowania dróg ze samochodami ale z elementami uspokojenia ruchu i ograniczenia prędkości do 30 km/h tj. TEMPO 30.

Obiekty usługowe powinny być wyposażone w stojaki rowerowe. Należy dążyć do dalekiej integracji środków komunikacji zbiorowej (w przypadku gminy Sułoszowa autobusowej) i roweru.

Gmina Sułoszowa powinna rozwijać turystykę rowerową, ze względu na trudny teren opartą na rowerach górskich. Bazą rozwojową dla tej turystyki mogą być istniejące turystyczne szlaki piesze. Proponuje się zatem przekształcenie pieszego szlaku turystycznego Orlich Gniazd (kolor czerwony) w szlak pieszo - rowerowy.

4. Prognoza ruchu

4.1. Wprowadzenie

Podstawowym źródłem informacji o wielkości i strukturze ruchu na drogach krajowych w Polsce jest Generalny Pomiar Ruchu (PG). Pomiar taki wykonuje się co 5 lat i na ich podstawie oblicza się tzw. średnioroczne dobowe natężenie ruchu (ŚDR), określające wielkość ruchu na danym odcinku drogi w pojazdach rzeczywistych na dobę [P/d].

Pojazdy, dla których określa się ŚDR.

Pojazdy samochodowe	
MS	- motocykle i skutery;
SO	- samochody osobowe i mikrobusy;
SD	- samochody dostawcze;
SCbp	- samochody ciężarowe bez przyczep/naczep;
SCp	- samochody ciężarowe z przyczepami/naczepami;
A	- autobusy;
Cr	- ciągniki rolnicze.

Pomiary Generalne wykonuje się w ustalonych przekrojach drogowych, tzw. punktach pomiarowych. Punkty mają numery i nazwy. Na niektórych punktach mierzy się dodatkowo ilość pojazdów ciężkich, czyli o nacisku powyżej 80 kN/oś (8 ton/oś).

Oprócz pomiarów generalnych wykonywane są również pomiary ciągłe za pomocą liczników typu Fisher-Porter. Dzięki nim można się przekonać o zmianach zachodzących w ruchu w ciągu doby, w poszczególnych dniach tygodnia i miesiącach. Niestety liczniki ustawione są w bardzo niewielu punktach (zaledwie kilkanaście punktów w całej Polsce) i w dodatku często ulegają awarii. Natomiast niewiele wiemy o wielkości ruchu na pozostałych drogach (powiatowe, gminne), gdyż nie są na nich przeprowadzane systematyczne pomiary. Przy okazji modernizacji tych dróg oraz przy okazji opracowywania studiów komunikacyjnych przeprowadzane są pomiary okazjonalne. Ostatnio przy okazji pomiaru generalnego na drogach krajowych wykonano pomiary na niektórych drogach powiatowych.

4.2. Ruch na układzie drogowym Gminy Sułoszowa

Opracowanie bazuje na pomiarach generalnych z 1995 i 2000 roku przeprowadzonych na drogach wojewódzkich nr 773 i 778. Pomiary generalne z 1995 roku niezbędne są do ustalenia ładunków krytycznych a pomiary generalne 2000 prezentują obecną wielkość ruchu i są niezbędne do uzyskania wiarygodnej prognozy ruchu a w konsekwencji innych prognoz np. poziomu emisji spalin czy poziomu hałasu.

Na drogach powiatowych ich zarządca nie przeprowadził żadnych pomiarów ruchu. Z braku pomiarów autor tego opracowania musiał sam je przeprowadzić. Z pomiarów i prognoz wynika wzrost głównie ruchu samochodów osobowych.

Istniejące i prognozowane natężenie ruchu (w pojazdach/dobę) przedstawia się następująco:

Prognoza i istniejące natężenie ruchu na drodze wojewódzkiej nr 773 na odcinku Skąta - Sułoszowa

Rodzaj pojazdu	ŚDR 1995 w p/d
Samochody osobowe	1032
Samochody dostawcze	271
Samochody ciężarowe bez przyczep	90
Samochody ciężarowe z przyczepami	24
Autobusy	61
Ciągniki	21
Motocykle	24
Razem pojazdy samochodowe	1523

Prognoza i istniejące natężenie ruchu na drodze wojewódzkiej nr 773 na odcinku Sieniczno - Sułoszowa

Rodzaj pojazdu	ŚDR 1995 w p/d
Samochody osobowe	1018
Samochody dostawcze	230
Samochody ciężarowe bez przyczep	97
Samochody ciężarowe z przyczepami	29
Autobusy	76
Ciągniki	19
Motocykle	9
Razem pojazdy samochodowe	1478

Prognoza i istniejące natężenie ruchu na drodze wojewódzkiej nr 778 na odcinku Skała - Trzyciąż

Rodzaj pojazdu	ŚDR 1995 w p/d
Samochody osobowe	1359
Samochody dostawcze	177
Samochody ciężarowe bez przyczep	109
Samochody ciężarowe z przyczepami	30
Autobusy	41
Ciągniki	15
Motocykle	3
Razem pojazdy samochodowe	1734

Prognoza i istniejące natężenie ruchu na drodze powiatowej Nr 18117 Kolonia Wesoła - Pieskowa Skała

Rodzaj pojazdu	ŚDR 1995 w p/d	ŚDR w
Razem pojazdy samochodowe	770	1!

Prognoza i istniejące natężenie ruchu na drodze powiatowej Nr 18118 Sułoszowa - Kolonia Poprzeczna

Rodzaj pojazdu	ŚDR 1995 w p/d
Razem pojazdy samochodowe	420

Prognoza i istniejące natężenie ruchu na drodze powiatowej Nr 18116 Ojców - Wola Kalinowska - Sąsław - Jerzmanowice

Rodzaj pojazdu	ŚDR 1995 w p/d	ŚDR w
Razem pojazdy samochodowe	1000	1!

W prognozie ruchu na drogach wojewódzkich przewiduje się w 2020 r. - średnioroczny ruch dobowy (ŚDR) o wielkości 4468 - 5475 pojazdów /dobę.

W prognozie ruchu na drogach powiatowych przewiduje się w 2020 r. - średnioroczny ruch dobowy (ŚDR) o wielkości 1450 - 3430 pojazdów /dobę. Największe obciążenie stanowić będzie ruch samochodów osobowych. Na drogach gminnych ruch będzie wielokrotnie mniejszy.

Przy przepustowości dróg, szacowanej na 1100 - 1900 p/h (11000 - 19000 P/d) nie wystąpią problemy z brakiem przepustowości, zwłaszcza, że w przyszłości można spodziewać się poprawy struktury rodzajowej pojazdów, modernizacji dróg z ich poszerzeniem do wymaganych standardów. W sytuacji, gdy obliczenia były wykonane dla warunków przeciętnych, poszczególne elementy układu drogowego gminy mogą posiadać większe lub mniejsze rezerwy niż wykazano.

Warto też zwrócić uwagę, że prognoza ruchu została opracowana na podstawie obecnych trendów wzrostu ruchu, które nie są zgodne z zasadami ekorozwoju. Wdrożenie zasad ekorozwoju może spowodować zatrzymanie wzrostu ruchu samochodowego lub mniejszy jego wzrost. Z tej racji należy traktować przedstawioną prognozę jako maksymalną.

5. Ładunki krytyczne jako istota zrównoważonego rozwoju (ekorozwoju)

Zanieczyszczenie powietrza emitowane przez pojazdy samochodowe jest najbardziej powszechnym źródłem skażenia powietrza pośród wszystkich ludzkich aktywności, stanowiąc poważne zagrożenie: dla zdrowia ludzkiego, dla zasobów przyrodniczych, dla jakości materiałów. Wg badań szwedzkich, w spalinach samochodowych zidentyfikowano 15 000 związków chemicznych, ale tylko kilka podlega kontroli jako substancje wskaźnikowe. W europejskich krajach OECD pojazdy samochodowe są największym źródłem skażenia środowiska w zakresie: CxHy (50%), NOx (50-70%), CO (około 80%). Dodatkowo pojazdy samochodowe są największym emitorem toksycznych związków chemicznych nie podlegających regulacji prawnej, takich jak: 1,3-butadien, benzen i inne, związane z pyłami. Badania wskazują, że te skażenia mogą powodować nowotwory, przyspieszać śmiertelność i dolegliwości chorobowe ze strony układu oddechowego.

Ponad połowa Europejczyków narażona jest na stężenie troposferycznego ozonu przekraczającego normy WHO (Światowa Organizacja Zdrowia). Skażenia pochodzenia motorycyjnego np. ozon rozprzestrzeniają się daleko od miejsca powstania, nie respektując granic państwowych. W wielu kra-

jach OECD wysokie koncentracje troposferycznego ozonu i kwaśnych opadów przez swój coraz większy udział niszczą obszary wiejskie uznawane dotychczas za zdrowe, ekosystemy leśne, niektóre uprawy i materiały. Udział pojazdów samochodowych w globalnej emisji CO₂ na świecie wynosi 20 - 25% , który obok ozonu, CO i metanu stanowi główną przyczynę zmian klimatycznych. Gdy uwzględni się produkcję pojazdów, budowę i utrzymanie dróg - udział samochodu w światowej emisji dwutlenku węgla wyniesie 37%. Zatem skażenia motoryzacyjne powodują bezpośrednio i pośrednio wiele poważnych zagrożeń ekologicznych w skali: lokalnej, regionalnej, globalnej. Pilnie potrzebne są znaczne redukcje emisji zanieczyszczeń powietrza w celu ochrony zarówno zdrowia ludzkiego, zasobów przyrodniczych jak i środowiska o zwartej zabudowie.

Konwencja o transgranicznym zanieczyszczeniu powietrza ratyfikowana przez Polskę narzuca na sygnatariuszy obowiązki adaptowania tj. ładunków krytycznych. Ładunki krytyczne określamy jako maksymalną ilość zanieczyszczeń, jaka może być tolerowana przez ekosystemy przyrodnicze, bez wywoływania w nich zmian negatywnych lub prowadzących do ich zniszczenia. Przyjmując jako podstawę dane naukowe dotyczące ładunków krytycznych koniecznym jest: osiągnięcie przynajmniej 90% ograniczenia emisji tlenków azotu, lotnych związków organicznych (węglowodorów), drobnych pyłów w porównaniu do poziomu z lat 1990-95. Takie wymagania narzucają "Wytyczne środowiskowo zrównoważonego transportu" uzgodnione na konferencji OECD w Wiedniu w 2000 roku.

Powyższe ograniczenia emisji zanieczyszczeń powietrza dotyczą zarówno krajów Europy Zachodniej, jak i Wschodniej, włączając w to europejską część Rosji. Badania naukowe wskazują, że dla zahamowania zmian klimatycznych, stabilizacja emisji gazów szklarniowych na obecnym poziomie jest niewystarczająca. Chcąc powstrzymać antropogeniczne zmiany klimatu należałoby obecnie ograniczyć emisje tych

gazów o co najmniej 50% w porównaniu do poziomu z lat 1990-95. Takie wymagania narzucają dla krajów postkomunistycznych "Wytyczne środowiskowo zrównoważonego transportu" uzgodnione na konferencji OECD w Wiedniu w 2000 roku.

Sprowadzając powyższą analizę na obszar gminy Sułoszowa oszacowano wielkość obecnej i prognozowanej emisji z pojazdów co prezentuje poniższa tabela. Wielkość emisji obliczono posługując się jednostkowymi wskaźnikami emisji przyjętymi w opracowaniach OECD przyjmując na 2020 rok optymistyczne tendencje w obniżaniu jednostkowych emisji. Przy takim założeniu jak pokazano w tabelach należy się liczyć ze znacznym spadkiem emisji tlenków azotu, węglowodorów, drobnych pyłów i ze znacznym wzrostem emisji dwutlenku węgla. Obliczono wg powyższych zasad także ładunki krytyczne czyli dopuszczalną emisję z pojazdów (poziom zrównoważonego transportu).

Jak widać spełnienie podstawowego warunku zrównoważonego transportu w postaci nie przekraczania ładunków krytycznych nie będzie możliwe do 2020 roku. Ładunek krytyczny czyli poziom zrównoważonego transportu będzie przekroczony w 2020 roku:

- przeszło 6 - krotnie w przypadku tlenków azotu,
- przeszło 3 - krotnie w przypadku dwutlenku węgla,
- 3 - krotnie w przypadku węglowodorów,
- przeszło 6 - krotnie w przypadku drobnych pyłów.

Należy mieć nadzieję, że dalszy postęp w technice motoryzacyjnej ponad to co w tej chwili przewidziano i ograniczanie użytkowania samochodów na rzecz transportu zbiorowego i niezmotoryzowanego doprowadzą do zrównoważonego transportu po 2020 roku. "Wytyczne środowiskowo zrównoważonego transportu" i studia OECD przewidują, że będzie to możliwe około 2030 roku ale pod warunkiem, że od dzisiaj władze rządowe i samorządowe podejmą odpowiednią politykę transportową dążącą do spełnienia tych wymogów.

Wielkość emisji (w tonach na rok) z pojazdów na drogach w obrębie Gminy Sułoszowa

Drogi w gminie	1995 rok			
	NOx	CxHy	CO ₂	PM
Słomniki				
Razem	52	56	3958	3
Ładunki krytyczne (poziom ekorozwoju)	5	5	1979	0,3

*PM oznacza drobne pyły

6. Hałas drogowy

6.1. Przyjęta metoda obliczeń

W niniejszym opracowaniu wykorzystano do obliczeń poziomu hałasu metodę krajową, zamieszczoną w opracowaniu CBPBDiM "Zasady ochrony środowiska w projektowaniu, budowie i utrzymaniu dróg" - dział 01 ochrona przed hałasem drogowym (Warszawa 1988 r.). Metoda uwzględnia typowe warunki zamiejskiego ruchu drogowego z uwzględnieniem charakterystyk akustycznych pojazdów poruszających się po polskich drogach i nawierzchni tych dróg.

6.2. Obowiązujące obecnie dopuszczalne wartości poziomu hałasu

Od 13 maja 1998 obowiązuje w Polsce Rozporządzenie Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa (Dz. U. z 1998 r. Nr 66 poz. 436) w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. W świetle tego dokumentu dopuszczalny poziom hałasu wyrażony równoważnym poziomem dźwięku A w dB w otoczeniu dróg i w terenie zabudowy zagrodowej wynosi:

- 60 dB[A] w porze dnia (16 godzin)
- 50 dB[A] w porze nocy (8 godzin).

Zatem od 13 maja 1998 obowiązują w Polsce bardziej liberalne normy hałasu odpowiadające normom krajów Unii Europejskiej. W praktyce oznacza to złagodzenie poprzednio obowiązujących norm o około 5 dB[A].

6.3. Oszacowanie poziomu hałasu na krawędzi jezdni pochodzącego od obecnego ruchu samochodowego

Poziom hałasu ekwiwalentnego na krawędzi jezdni w okresie dnia

Lokalizacja: Numer drogi, Odcinek	Natężenie Ruchu ŚDR 2000(2003)/2020 [P/d]	Pozi
773 Skąła – Sułoszowa	2371/5223	20
773 Sieniczno - Sułoszowa	2100/4468	
778 Skąła - Trzyciąż	2485/5475	
18117 Kolonia Wesoła - Pieskowa Skąła	1200/2640	
18118 Sułoszowa - Kolonia Poprzeczna	660/1450	
18116 Ojców - Wola Kalinowska - Sąsów - Jerzmanowice	1560/3430	

Porównując oszacowane wartości poziomu hałasu A Leq z wartościami dopuszczalnego poziomu hałasu (60 dB w okresie dnia) zauważyć można, że dopuszczalny poziom hałasu został przekroczony. Wielkość przekroczenia wynosi:
– 5,4 - 5,8 dB na krawędzi jezdni dróg wojewódzkich
– 3 - 4 dB na krawędzi jezdni dróg powiatowych.

Spełnienia warunków poziomu dopuszczalnego można się spodziewać w odległości:
– co najmniej 14 - 16 m od krawędzi jezdni w poziomie terenu i 40 - 47 m na wysokości 20 m od krawędzi jezdni w przypadku dróg wojewódzkich
– co najmniej 8 - 13 m od krawędzi jezdni w przypadku dróg powiatowych.

Wszystkie budynki zlokalizowane bliżej krawędzi jezdni narażone są na ponad normatywny poziom hałasu. Szczególnie niekorzystnie ustawione są budynki w Sułoszowej gdyż stoją na stoku doliny gdzie propagacja hałasu jest niekorzystna. Hałas zwiększa się wraz ze wzrostem wysokości ponad doliną.

Tylko na krawędzi dróg gminnych i drodze powiatowej nr 18118 nie należy spodziewać się przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu.

Najbardziej narażonymi obiektami na oddziaływanie hałasu są budynki mieszkalne zlokalizowane w pierwszej linii zabudowy. Budynki zlokalizowane w następnej linii zabudowy są ekranowane przez budynki pierwszej linii a przez to hałas jest znacznie mniejszy. Niestety w Sułoszowej tak nie jest. Przy korzystnym ustawieniu tych budynków i zbliżonej ich wysokości poziom hałasu może spełniać dopuszczalne normy. Ustalenie tego wymaga jednak wykonania pomiarów poziomu hałasu.

6.4. Obliczenie poziomu hałasu na krawędzi jezdni pochodzącego od ruchu samochodowego w 2020 roku

Do obliczeń poziomu hałasu A Leq w niniejszym opracowaniu wykorzystano prognozowany na 2020 rok ŚDR (P/d) oraz godzinowe natężenie ruchu (P/h) z przedziału czasowego 6.00-22.00. Oszacowany poziom hałasu A Leq (występujący na krawędzi jezdni) wyniesie:
– 63,8 - 64,8 dB w porze dziennej (6.00 - 22.00) na krawędzi jezdni dróg wojewódzkich,
– 58,8 - 62,5 dB w porze dziennej (6.00 - 22.00) na krawędzi jezdni dróg powiatowych,
– należy się spodziewać poniżej 60 dB w porze dziennej (6.00 - 22.00) na krawędzi jezdni dróg gminnych.

Porównując oszacowane wartości poziomu hałasu A Leq z wartościami dopuszczalnego poziomu hałasu (60 dB w okresie dnia) zauważyć można, że dopuszczalny poziom hałasu zostanie przekroczony. Wielkość przekroczenia wyniesie:
– 3,8 - 4,8 dB na krawędzi jezdni dróg wojewódzkich
– 1,3 - 2,5 dB na krawędzi jezdni dróg powiatowych.

Na krawędzi drogi powiatowej nr 18118 nie wystąpi przekroczenie dopuszczalnych norm hałasu. Podobnie na krawędzi dróg gminnych należy się spodziewać nie przekraczania dopuszczalnych norm hałasu.

Spełnienia warunków poziomu dopuszczalnego można się spodziewać w odległości:
– co najmniej 11 - 14 m od krawędzi jezdni w poziomie terenu i 23 - 33 m na wysokości 20 m od krawędzi jezdni w przypadku dróg wojewódzkich,

– co najmniej 7 - 9 m od krawędzi jezdni w przypadku dróg powiatowych.

Wszystkie budynki zlokalizowane bliżej krawędzi jezdni narażone są na ponad normatywny poziom hałasu. Nadzieją na pewne poprawienie sytuacji mogą być ustalenia zawarte w ratyfikowanym przez Rzeczpospolitą Polską Regulaminie Komitetu Transportu EKG-ONZ o obniżeniu do 2005 roku hałaśliwości pojazdów produkowanych w Polsce przynajmniej o 5 dB. Jeśli te ustalenia zostaną spełnione to odpowiedni spadek poziomu hałasu wystąpi w otoczeniu dróg. Nadal jednak hałas będzie przekraczać dopuszczalne poziomy. Wystąpi zatem konieczność ochrony klimatu akustycznego przez budowę ekranów oraz poprzez wymianę okien na okna o zwiększonej izolacyjności.

6.5. Przykłady niektórych rozwiązań przeciwhałasowych

- utrzymywanie odpowiedniego stanu nawierzchni poprzez bieżącą konserwację i naprawy,
- ograniczanie prędkości pojazdów,
- eliminowanie ruchu ciężkiego poprzez budowę obwodnic,
- nowe nawierzchnie otwarte - zmniejszenie L_{eq} o 10 dB (max efektywność tylko przez pierwszy tydzień, natomiast realne obniżenie poziomu hałasu 3 - 5 dB)
- pełna wymiana parku samochodowego (po 20 latach) ale równocześnie dynamiczny wzrost natężenia ruchu w tym okresie - zmniejszenie L_{eq} 3-4 dB
- drzewa niskopienne o rozbudowanych koronach (pas szer. 30 m) - wyciszenie max 5 dB
- ekrany - skuteczność zależna od wysokości i długości ekranu oraz odległości ekranu od obserwatora
- potrójne szyby i stolarka dźwiękochłonna.

Jednym z ważniejszych skutecznych rozwiązań sprawdzonych i preferowanych przez kraje zachodnie są oddziaływania psychologiczne na mieszkańców, najbardziej narażonych obiektów mieszkalnych. Proponowana lokalizacja wzdłuż dróg urządzeń ekranujących w postaci np. wysokich murów jest niejednokrotnie oprotestowywana i zastępowana np. pasem roślinności o niewielkiej, czasem zerowej skuteczności. Jeżeli jesteśmy na granicy poziomu dopuszczalnego budowanie

ekranów jest niecelowe, należy wówczas stosować wyłączenie zieleń, która może w niewielkim stopniu zmniejszać uciążliwość od hałasu ale zmienia barwę dźwięku z szorstkiego na miękki (bardziej przyjazny dla ucha ludzkiego) i powoduje jego rozmycie.

7. Opracowania wykorzystane w pracach nad planem

1. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.
2. Generalne Pomiaru Ruchu z roku 1995 i 2000.
3. CBPBDiM "Zasady ochrony środowiska w projektowaniu, budowie i utrzymaniu dróg" - dział 01 ochrona przed hałasem drogowym (Warszawa 1988 r.).
4. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 r. Nr 43 poz. 430).
5. "Polityka ekologiczna państwa" Ministerstwo Ochrony Środowiska Zasobów Naturalnych i Leśnictwa Warszawa 1992.
6. "Założenia polityki transportowej państwa na lata 2000 - 2015 dla realizacji zrównoważonego rozwoju kraju". Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, wersja 3 z 30 lipca 1999.
7. "Alternatywna polityka transportowa w Polsce według zasad ekorozwoju". Instytut Na Rzecz Ekorozwoju .Warszawa, grudzień 1999.
8. "Prognoza ruchu na zamiejskiej sieci dróg krajowych do roku 2020". Transprojekt, Warszawa 2002.
9. "Environmentally sustainable transport in the CEI countries in transition". Final report. Environment Directorate. Working Party on Pollution Prevention and Control.OECD, Paris 2000.
10. "Overview of instruments relevant to transport, environment and health and recommendations for further steps - synthesis report". United Nations. Economic Commission for Europe, World Health Organization Regional Office For Europe. Geneva, 2001.

Przewodniczący Rady Gminy: *W. Gorajczyk*

Wydawca: Wojewoda Małopolski

Redakcja: Wydział Prawny i Nadzoru Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie, 31-156 Kraków, ul. Basztowa 22, p. 216, tel. 616-02-16
e-mail: rclub@malopolska.uw.gov.pl

Skład, druk i kolportaż: Dział Poligraficzny Zakładu Obsługi Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego, 31-156 Kraków, ul. Basztowa 22, tel. (012) 616-06-96
e-mail: jtome@malopolska.uw.gov.pl

Egzemplarze bieżące i z lat ubiegłych (do wyczerpania nakładu) można nabywać na podstawie nadesłanego zamówienia w Dziale Poligraficznym Zakładu Obsługi Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie, 31-156 Kraków, ul. Basztowa 22. Instytucje, urzędy i osoby fizyczne zainteresowane prenumeratą proszone są o listowne zgłoszenie zamówienia do końca roku poprzedzającego rok prenumeraty, zawierającego numer NIP, oraz zgodę na wystawienie faktury VAT bez podpisu na adres: Dział Poligraficzny Zakładu Obsługi MUW, 31-156 Kraków, ul. Basztowa 22

Reklamacje z powodu nieotrzymania poszczególnych numerów zgłaszać należy telefonicznie na nr: (012) 61-60-696 do Działu Poligraficznego Zakładu Obsługi Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego, 31-156 Kraków, ul. Basztowa 22 do 10 dni po otrzymaniu następnego kolejnego numeru, zgłoszenie po tym terminie nie będzie uwzględnione.

Tłoczono na polecenie Wojewody Małopolskiego w Zakładzie Obsługi Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego, 31-156 Kraków, ul. Basztowa 22
tel. (012) 616-06-95, 616-06-96