

4. Polityka rozwoju systemu transportowego

4.1. Ustalenie podstawowych celów rozwoju układu komunikacyjnego

Jako podstawowe cele dla kierunków rozwoju układu komunikacyjnego wyznacza się:

- uzyskanie możliwości pełnych powiązań z systemem ponadlokalnym, wojewódzkim, krajowym i międzynarodowym,
- uzyskanie formy układu o poprawnych walorach funkcjonalno użytkowych,
- wykorzystanie istniejącego układu komunikacyjnego zgodnie z kierunkiem planowanych przemian gminy,
- podniesienie bezpieczeństwa pieszych, rowerzystów i innych użytkowników dróg.

4.2. Strategia i instrumenty drogowej polityki komunikacyjnej

4.2.1. Droga ekspresowa

Pod koniec 1998 r. opublikowana została „Strategia utrzymania i rozwoju sieci dróg krajowych do 2015 roku”. Strategia jako dokument Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych została przyjęta przez kierownictwo resortu transportu i gospodarki morskiej i jest podstawą opracowania planu rozwoju infrastruktury transportowej w zakresie dróg.

Strategia określa dwa poziomy realizacji, uwzględniające alternatywne możliwości finansowe budżetu państwa:

- poziom pożądany zapewnia modernizację sieci głównych dróg i doprowadzenia jej do parametrów wynikających z umów i standardów europejskich,
- poziom minimalny, zachowawczy nie zapewniający pełnego doprowadzenia sieci do standardów europejskich i jest ukierunkowany na utrzymanie, remont i zabezpieczenie istniejącej sieci drogowej przed dalszą dekapitalizacją jak również nie zapewnia pełnego dostosowania do potrzeb wzrastającego ruchu.

Strategia nie przewiduje realizacji do 2015 r. projektowanej drogi ekspresowej S-74: Piotrków Trybunalski - Tarnobrzeg – Stalowa Wola – Rzeszów – Barwinek – (Bukareszt) przebiegającej przez obszar gminy Gorzyce. Przewidywana jest ona dopiero w układzie docelowym jako element sieci uzupełniającej międzynarodowe korytarze transportowe (autostrady) bez określenia horyzontu czasowego jej realizacji. Należy w dalszym ciągu utrzymywać wyznaczoną trasę przebiegu bez względu na podejmowane „na dziś” decyzje.

Przebieg drogi szybkiego ruchu przez obszar gminy przyniesie odciążenie drogi krajowej, pod względem technicznym nie przystosowanej do intensywnego (prognozowanego) ruchu, a co za tym pójdzie zminimalizowane zostaną negatywne skutki oddziaływania na otoczenie.

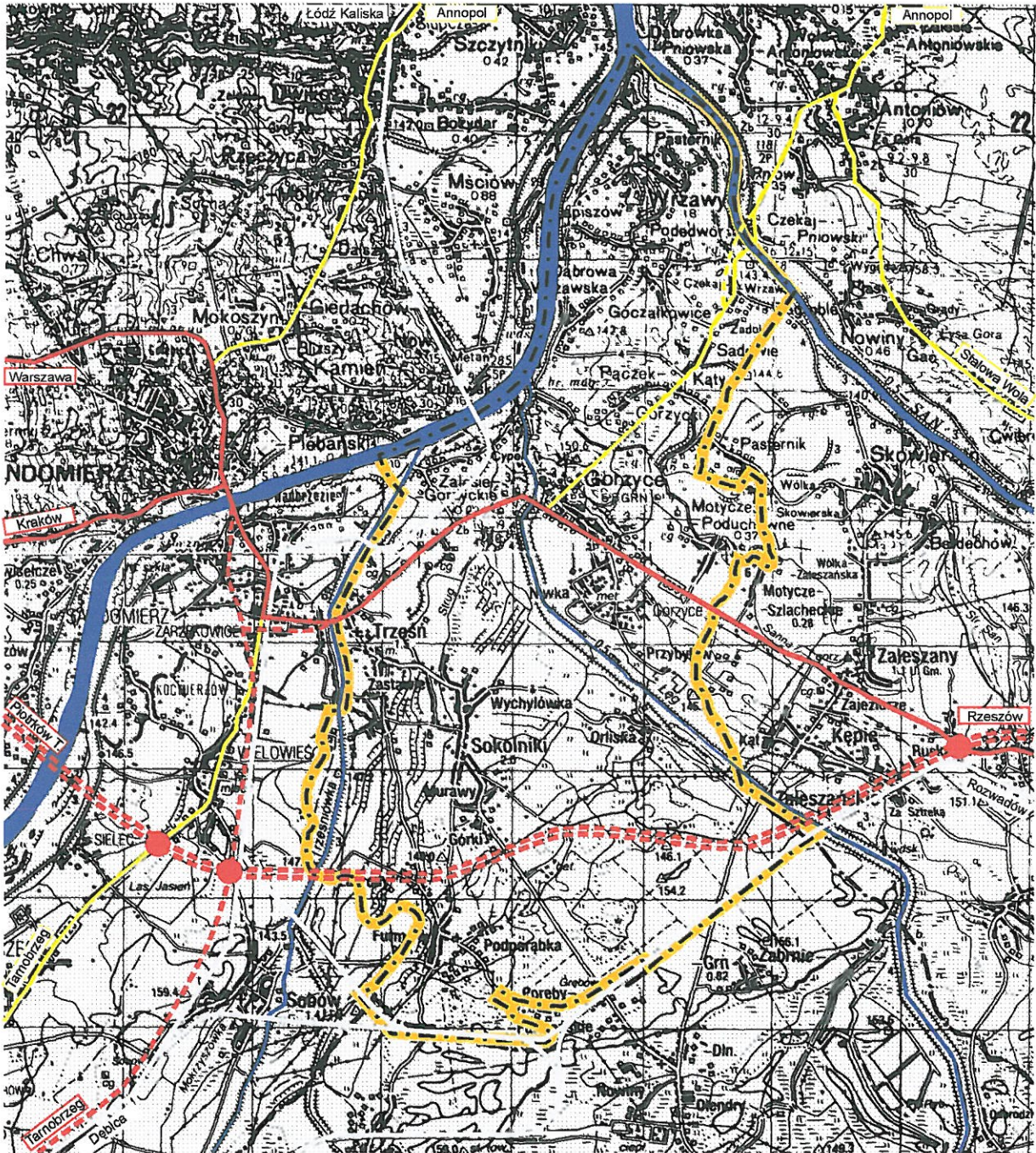
Powiązanie z systemem krajowym i międzynarodowym nastąpi poza granicami gminy w węzłach z:

- drogą krajową w okolicy miejscowości Zaleszany i Zbydniów,
- drogą wojewódzką Tarnobrzeg – Sandomierz w okolicy Wielowśi.






Tam też przewidywana jest komercjalizacja terenów pod zagospodarowanie o charakterze przemysłowo – składowym, czyli zagospodarowanie o wysokim zapotrzebowaniu na transport. Waloryzacja terenów pod względem dostępności komunikacyjnej maleje w miarę oddalania się od węzłów obsługujących tereny o maksymalnej dostępności komunikacyjnej i na terenie gminy Gorzyce klasyfikuje się je już jako tereny o średniej dostępności komunikacyjnej.

Mapka Nr. 1

Komunikacja



Legenda

-  Trasa projektowanej drogi ekspresowej
-  Węzły włączenia do drogi ekspresowej
-  Droga krajowa (istniejąca i projektowana)
-  Droga wojewódzka (istniejąca i projektowana)
-  Kolej

4.2.2. Drogi układu zewnętrznego

Droga krajowa

Prognozę ruchu dla drogi krajowej opracowano dla horyzontów czasowych 2000, 2005, 2010 i 2015, przy założeniu że do roku 2015 nie zajdą na niej żadne zmiany oraz nie wystąpią inne czynniki mogące mieć wpływ na zmiany zachowań komunikacyjnych.

Tabela Nr 1. Prognoza ruchu na lata 2000 – 2015.

Nr drogi	Nazwa odcinka	Sdr 1995 Suma	Średni dobowy ruch (p/d) i struktura rodzajowa (%) w roku																																															
			2000												2005												2010												2015											
			Kategorie pojazdów						Kategorie pojazdów						Kategorie pojazdów						Kategorie pojazdów																													
b	c	d	e+f	g	h	Suma	b	c	d	e+f	g	h	Suma	b	c	d	e+f	g	h	Suma	b	c	d	e+f	g	h	Suma	b	c	d	e+f	g	h	Suma																
859	Sandomierz - Gorzyce	3444	39	3214	457	670	150	16	4546	39	4136	533	775	150	15	5648	39	5043	609	896	150	13	6750	39	5926	685	1040	150	12	7852																				
	Gorzyce - Stalowa W.		3646	0,9	70,6	10,1	14,7	3,3	0,4	100	0,7	73,2	9,4	13,7	2,7	0,3	100	0,6	74,7	9,0	13,3	2,2	0,2	100	0,5	75,5	8,7	13,2	1,9	0,2	100																			
854	Gorzyce - Antoniów	675		41	3470	659	507	117	19	4813	41	4449	769	586	117	17	5979	41	5417	879	677	117	15	7146	41	6365	989	787	117	14	8313																			
	Gorzyce - Antoniów		675	0,9	72,1	13,7	10,5	2,4	0,4	100	0,7	74,3	12,9	9,8	2,0	0,3	100	0,6	75,8	12,3	9,5	1,6	0,2	100	0,5	76,5	11,9	9,5	1,4	0,2	100																			
				20	606	73	49	23	14	785	20	692	85	56	23	12	888	20	770	97	65	23	11	986	20	844	109	76	23	10	1082																			
			2,5	77,3	9,3	6,2	2,9	1,8	100	2,3	77,8	9,6	6,3	2,6	1,4	100	2,0	78,1	9,8	6,6	2,3	1,1	100	1,8	78,1	10,1	7,0	2,1	0,9	100																				

Oznaczenia kategorii pojazdów: b – motocykle, c – osobowe, d – dostawcze, (e + f) – ciężarowe ogółem, g – autobusy, h – ciągniki.

Obciążenie sieci prognozowanym ruchem przedstawia więźba obrazująca dane z tabeli Nr 1 – schemat Nr 1.

Określone w „diagnozie” natężenie krytyczne dla poziomu swobody ruchu „D” o wartości 800 pojazdów/h w porównaniu z prognozowanym natężeniem wskazuje, że około 2015 roku droga funkcjonować będzie na granicy przepustowości. Oznacza to przenoszenie ruchu o wielkości 710 – 750 pojazdów/h.

Do czasu realizacji drogi ekspresowej, droga Sandomierz – Stalowa Wola funkcjonować będzie jako krajowa klasy GP z przenoszonym ruchem tranzytowym i jednoczesną obsługą ruchu lokalnego. Pogodzenie sprzecznych interesów użytkowników drogi, a w konsekwencji poprawę bezpieczeństwa wszystkich użytkowników upatrywana jest w następujących warunkach i działaniach:

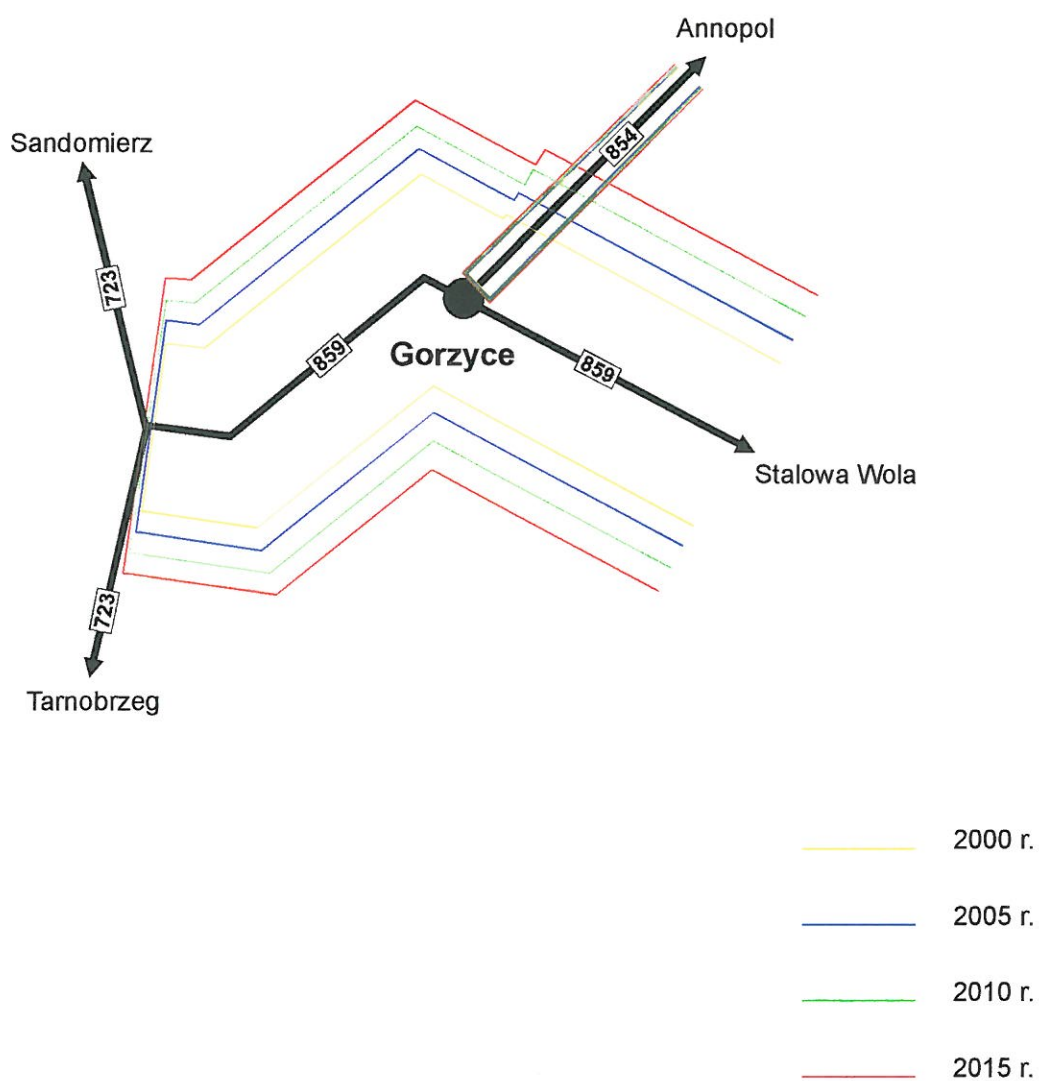
- eliminacja wlotów dróg lokalnych lub jako wyjątkowo dopuszczalne z zachowaniem zalecanych odległości skrzyżowań,
- obsługa przyległych nieruchomości z wykorzystaniem istniejących dróg lub wykonanie ich w tym celu; dotyczy to szczególnie posesji usytuowanych przy drodze w miejscowości Trześń, jak również dotyczy Gorzyc, gdzie istniejący układ ulic umożliwia taki charakter obsługi,
- wydzielenie wspólnego zjazdu publicznego z terenu działalności produkcyjnej cegielni, w miejscu zapewniającym dobrą widoczność drogi głównej,
- oddzielenie ruchu pieszego od kołowego poprzez budowę chodników i rozpatrzenie możliwości wprowadzenia w przekrój drogi lub poza pasem drogowym ścieżek rowerowych,
- uspokojenie ruchu w obszarach zurbanizowanych poprzez zastosowanie środków zwalniających ruch; dotyczy to szczególnie obszaru zabudowy Gorzyc, gdzie stale rosnące natężenie w połączeniu z zabudową wzdłuż drogi może doprowadzić do utworzenia „czarnego punktu”.

Droga krajowa Nr 859 we wspomnianej „Strategii utrzymania i rozwoju sieci dróg krajowych” nie jest objęta priorytetem modernizacji do 2015 r. Na drogach krajowych nie przewidzianych do modernizacji kompleksowej przewiduje się jedynie realizację zadań punktowych mających na celu likwidację największych uciążliwości, w tym jako cel podstawowy strategii wymienia się wyeliminowanie przyczyn niskiego poziomu bezpieczeństwa na istniejącej sieci dróg poprzez między innymi segregację i uspokojenie ruchu na obszarach zabudowy.

Schemat Nr 1.

Prognoza obciążenia ruchem drogi krajowej i wojewódzkiej na lata 2000 - 2015

0 1 2 3 4 5 tys. pojazdów



Prace te mają być podejmowane przy ścisłej współpracy i znacznym zaangażowaniu administracji samorządowej co pozwoli na przyspieszenie i zwiększenie zakresu podejmowanych działań.

Radykalnej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego można oczekiwać dopiero po przeniesieniu ruchu tranzytowego na projektowaną drogę ekspresową.

Droga wojewódzka – główna G

Wynikający z tradycji osadniczych (osadnictwo w pobliżu rzeki) utworzony został ciąg dwóch równoległych dróg wzdłuż Wisły, którego początki kształtują się na Śląsku i sięga on aż do wybrzeża Bałtyku. Prawobrzeżnym jego elementem jest droga wojewódzka Nr 854 Gorzyce – Annopol. Lokalną niedrożność ciągu komunikacyjnego powoduje brak mostu na rzece San w miejscowości Czekaj Wrzawski – Czekaj Pniowski. Obsługa przeprawą promową uzależniona jest przede wszystkim od stanu wód oraz nośności promu. Najbliższy most znajduje się w Radomyślu w odległości biegu rzeki ok. 6,5 km. Przejazd przez Radomyśl wydłuża trasę Gorzyce – Antoniów z 8 km do 16 km. Wydaje się uzasadniona potrzeba budowy mostu pomimo znacznego podniesienia wymagań odnośnie konstrukcji i walorów użytkowych dyktowanych wdrażanymi do stosowania Normami Europejskimi oraz koniecznością dostosowania obiektów mostowych do wymogów eksploatacyjnych NATO.



Utrzymuje się przewidzianą w M.P.O.Z.P. korektę trasy drogi z możliwym do realizacji ominięciem obszarów zabudowy mieszkaniowej wraz z projektowanym kierunkiem przeprawy mostowej.

Drogi powiatowe – zbiorcze Z

Drogi te tworzą sieć obsługującą głównie miejscowości Trześń, Sokolniki, Furmany. Zwraca uwagę ich prawidłowy układ hierarchii połączeń – jedno włączenie w drogę krajową. Wymagają modernizacji przede wszystkim w zakresie wprowadzenia chodników na terenie zabudowy oraz odwodnienia. Wobec niewielkiego natężenia ruchu (ruch tranzytowy na krótkie odległości i znikomy, obsługa komunikacyjna w zakresie lokalnym) nie widzi się konieczności ograniczenia wlotów dróg gminnych klasy L w celu tworzenia skrzyżowań w zalecanych od siebie odległościach.

Brak uzasadnienia pod względem funkcjonalnym w zakwalifikowaniu drogi Nr 42772 Sokolniki – Orliśka jako powiatowej klasy Z. Pełni ona funkcję głównej drogi rolniczej.

Drogi gminne i transportu rolniczego – lokalne L

Układ dróg gminnych służyć ma miejscowym potrzebom i zapewniać połączenia wzajemne oraz połączenie bezpośrednie lub pośrednie z ośrodkiem gminnym. Zakłada się ukierunkowanie działań ze szczególnym wskazaniem na:

- racjonalne wykorzystanie istniejącego zainwestowania lokalnego układu komunikacyjnego zgodnie z kierunkiem planowanych przemian poprzez ukierunkowanie planów modernizacji i restrukturyzacji ciągów, których znaczenie w układzie podstawowym gminy będzie wzrastać w zależności od przyjętych priorytetów rozwoju gospodarczego obszarów,

- taki dobór parametrów technicznych modernizowanych dróg (odpowiadający układowi hierarchicznemu powiązań) aby spełniły warunek równomiernego obciążenia sieci w zależności od przypisanych drogom (i ulicom) funkcji,
- korekta geometryczna (upłynnienie trasy) ciągów dróg gminnych, które powstały z odcinków dróg obsługujących osiedla wiejskie,
- przystosowanie układu dla osób niepełnosprawnych,
- zapewnienie możliwości swobodnego korzystania z indywidualnego transportu samochodem osobowym w sposób nie naruszający równowagi środowiskowej i nie stwarzający uciążliwości,
- modernizacja parkingów z liczbą miejsc postojowych zgodną z potrzebami (zwłaszcza urzędy, szkoły, kościoły, cmentarze),
- stworzenie odpowiednich warunków transportu produktów rolnych przez modernizację dróg rolniczych.

Utrzymuje się projektowaną w M.P.O.Z.P. drogę Sokolniki – Orliśka – Przybyłów oraz budowę mostu w jej ciągu na rzece Łęg (Orliśka – Przybyłów). Droga ta spełniając funkcję głównej drogi transportu rolniczego usystematyzuje obsługę upraw w tym rejonie jak również stanowić będzie dogodny, najkrótszy poza drogą krajową, dojazd do ośrodka gminnego, a szczególnie do szkoły w Gorzycach.

Sieć dróg transportu rolniczego stanowią:

- transport zewnętrzny:
 - ◆ drogi publiczne niższego rzędu:
 - gminne,
 - powiatowe,
- transport wewnętrzny
 - ◆ drogi ogólnodostępne (niepubliczne) nazwane przez ustawę o drogach publicznych „drogi wewnętrzne”:
 - drogi osiedli wiejskich,
 - dojazdowe do gruntów rolnych i leśnych.

Ze względu na typowo rolniczy charakter gminy, zakłada się że drogami transportu rolniczego są również drogi powiatowe i gminne.

Drogi rolnicze są głównie drogami o nawierzchni gruntowej. Niewielki procent tych dróg jest wyposażonych w nawierzchnię utwardzoną, najczęściej wykonaną samorzutnie (przez zainteresowanych użytkowników) dokonywaną w przypadkach niezbędnych, kiedy wymaga tego potrzeba przejazdu. Drogi gruntowe powodują ewidentne straty w postaci wzrostu kosztów eksploatacji pojazdów transportowych i maszyn rolniczych (przejazd samochodu ciężarowego po drodze gruntowej wymaga od 60 – 100% większego zużycia paliwa w stosunku do jazdy po nawierzchni twardej i ulepszonej), dotyczy to zwłaszcza dróg na gruntach piaszczystych o grząskiej nawierzchni. Drogi położone na gruntach spoistych sprawiają trudności poruszającym się po nich pojazdom w okresie wiosennym i jesiennym. Niektóre odcinki takich dróg są wręcz nieprzejezdne dla pojazdów zaprzęgowych, do czego przyczynia się ruch ciągników powodujących powstawanie głębokich kolein.

Układ dróg wewnętrznego transportu rolniczego ukształtowany został od dawna i jest konsekwencją stanu władania gruntami na terenach o gospodarce indywidualnej. Jego struktura (zwłaszcza prywatne indywidualne dojazdy) ma cechy przypadkowości, zależnie od podziału pól. Jedynie w obszarze pomiędzy miejscowościami Trześń, Sokolniki, Orliśka, ukształtowany jest w sposób regularny (układ rusztowy) i wskazuje na racjonalną obsługę upraw w tym rejonie.

Proponuje się przyporządkowanie istniejących dróg rolniczych klasyfikacji funkcjonalnej, która może stać się pomocna dla właściwego projektowania sieci z uporządkowaniem jej na obszarach wiejskich oraz podejmowaniu decyzji odnośnie kolejności modernizacji.

Klasyfikacja funkcjonalna dróg rolniczych

- główne drogi rolnicze: drogi publiczne powiatowe i gminne pełniące funkcję zbiorczych dróg rolniczych,
- drogi rolnicze zbiorcze: drogi nie publiczne, zbiorcze niższego rzędu, przejmujące ruch z dróg pomocniczych,
- drogi pomocnicze: tzw. technologiczne, umożliwiające dojazd bezpośrednio do pól.

Ustalone funkcje pozwolą na dostosowanie geometrii, (głównie przekroju poprzecznego) do przewidywanego natężenia ruchu i parametrów korzystających z nich pojazdów a także na ustalenie grubości nawierzchni.

Wymagania techniczne jakim powinny odpowiadać poszczególne odcinki sieci dróg transportu rolniczego, zapewniające warunki dojazdu do pola zmechanizowanego sprzętu i maszyn rolniczych oraz przystosowanie do ładowności środków transportowych przedstawia:

Tabela Nr 2. Wymagania techniczne dróg transportu rolniczego.

Klasa funkcjonalna	Klasa techniczna	Przekrój drogi	Szerokość jezdni (m)	Obciążenie nawierzchni (kN/oś)	Rodzaj nawierzchni
główne	Z lub L	dwupasowa	5,5	80	twarde ulepszone
zbiorcze (rolnicze)	L lub D	dwupasowa jednopusowa	5,0 3,5 z zatokami mijania	60	utwardzona
pomocnicze	D	jednopusowa	3,0 lub 3,5	nie określa się	gruntowa ulepszona

Koszt budowy nowych dróg przy niewielkim ruchu lokalnym (sezonowe obciążenie ruchem) powodują, że planowanie rozwoju dróg obsługujących rolnictwo powinno odbywać się w oparciu o istniejącą sieć połączeń. Program modernizacji winien uwzględniać kolejność zgodną z klasą funkcjonalną:

- drogi główne – położone w ciągach dróg powiatowych (publicznych),
- drogi rolnicze zbiorcze,
- drogi pomocnicze – bezpośredniej obsługi pól.

Wskazane jest dla dróg zbiorczych stosowanie tanich konstrukcji nawierzchni z materiałów odpadowych i miejscowych oraz określenie trwałości nawierzchni mając na uwadze sezonowość obciążenia ruchem. Warunkiem takiego działania jest przeprowadzanie remontów w czasie nasilenia prac polowych i po sezonie.

Drogi pomocnicze, ze względu na to, że obsługują niewielkie powierzchnie użytków rolnych i mogą być czasowo zmieniane, w zasadzie nie powinny być trwale umacniane. Prace utrzymaniowe na tych drogach będą wystarczające, jeżeli sprowadzą się do profilowania z odwodnieniem i ewentualnym ulepszeniem nawierzchni gruntowej przez stabilizację mechaniczną. Wymagane jest, aby wszystkie drogi rolnicze, bezpośrednio połączone z drogami publicznymi miały na odcinkach co najmniej 50 m nawierzchnię twardą, powodującą wstrząsowe oczyszczanie kół pojazdu oblepionych ziemią.

Wiele dróg można wykonać sposobem gospodarczym, tym bardziej, że w rolnictwie istnieją ku temu pewne możliwości techniczne (np. mechaniczna stabilizacja gruntu) pod warunkiem zapewnienia fachowego, kontrolowanego wykonawstwa tych robót.

Konieczność osiągnięcia wyższego poziomu mechanizacji rolnictwa i prac transportowych wyniknie w przyszłości z potrzeb restrukturyzacji polskiego rolnictwa i przygotowania się do wejścia do Unii Europejskiej z rolnictwem mogącym sprostać wyzwaniom wspólnego rynku europejskiego. Mechanizacja wraz z motoryzacją produkcji rolnej będzie bezpośrednio i ściśle związana ze stanem infrastruktury drogowej obszarów wiejskich.

Generalnie przyjmuje się, że osiągnięcie stanu gęstości dróg o nawierzchniach twardych na poziomie 100 km dróg/100 km² obszaru, stanowi o zadowalającej dostępności obszaru.

W gminie Gorzyce wskaźnik ten kształtuje się na poziomie 95 km dróg/ 100 km² obszaru dla łącznej długości dróg o nawierzchni twardej (krajowej, wojewódzkiej, powiatowych i gminnych) 66,09 km obsługujących 69,15 km² obszaru.

Ścieżki rowerowe

Celem budowy dróg rowerowych jest stworzenie odpowiednich warunków środowiskowych dla tych, którzy chcą poruszać się za pomocą roweru nie tylko w celach rekreacyjno – turystycznych lecz również w codziennych, krótkich podróżach. Dojazd do pracy, szczególnie w WSK, gdzie 65% załogi (około 1700 osób) stanowią pracownicy miejscowi sprzyja korzystaniu z roweru.

Istnieje możliwość wyznaczenia nielicznych odcinków dróg lub ścieżek, które stanowiłyby pasy ruchu przeznaczone wyłącznie dla rowerów. Do czasu modernizacji drogi krajowej, rowerzyści poruszać się będą po niej wspólnie z ruchem samochodowym. Wykonanie w ramach modernizacji utwardzonego pobocza mogłoby zapewnić większe (lecz nie całkowite) bezpieczeństwo ruchu rowerowego. W przebiegu drogi krajowej przez Gorzyce możliwość realizacji ścieżek jest w wydzieleniu pasa ruchu przy budowanym obecnie i przewidywanej budowie chodników. Celowość wyznaczenia trasy ruchu rowerowego o charakterze rekreacyjnym upatruje się w kierunku, coraz bardziej popularnego nie tylko u lokalnej społeczności, kąpieliska „Przybyłów”. Proponuje się połączenie w logiczny system istniejących zwyczajowych tras wykorzystywanych przez rowerzystów:

- ul. Odlewników z dopuszczeniem ruchu pojazdów tylko dla mieszkańców,
- c.d. ul. Odlewników przy WSK – znikomy ruch zwłaszcza sobotnio – niedzielny,
- samodzielna droga rowerowa w rejonie osiedla i docelowo do kąpieliska.

4.3. Komunikacja kolejowa

Nie jest prognozowany wzrost znaczenia komunikacji kolejowej zarówno pasażerskiej jak i towarowej dla obszaru gminy na liniach Łódź Kaliska – Dębica i Dębica – Rozwadów. Ze względu na znikomy ruch pasażerski nie przewiduje się reaktywowania przystanku kolejowego w Zalesiu Gorzyckim.

Obsługa odbywać się będzie w dalszym ciągu ze stacji osobowo – towarowych w Sandomierzu i Grębowie.

5. Polityka rozwoju systemów infrastruktury technicznej

5.1. Elektroenergetyka

W perspektywie kilku lat układ Głównych Źródeł Zasilania w energię elektryczną gminy nie ulegnie zmianie. Nadal dla gminy Gorzyce z wyjątkiem osiedla w Gorzycach będzie GPZ 110/15 kV „Trześć”, znajdujący się tuż za granicą gminy w środkowo – zachodniej jej części, zasilany dwustronnie liniami:

- 110 kV „Gorzyce – Trześć”,
- 110 kV „Sandomierz HSO – Trześć”,

posiadający znaczne rezerwy mocy.

Ujemną stroną tego GPZ jest brak transformatora rezerwowego ze względu na brak możliwości technicznych jego zainstalowania. W związku z tym planowana jest jego rozbudowa.

Moc z GPZ „Trześć” wyprowadzona jest na teren gminy dwoma magistralami napowietrznymi:

- 15 kV „Trześć – Stalowa Wola”,
- 15 kV „Trześć – Sokolniki”,

do 60-ciu stacji transformatorowych napowietrznych 15/0,4 kV, które z kolei są głównym źródłem zasilania odbiorców bytowo – komunalnych gminy.

Głównym źródłem zasilania w energię elektryczną osiedla nadal będzie GPZ 110/15 kV „Gorzyce WSK” zasilany trójstronnie liniami:

- 110 kV „Stalowa Wola – Gorzyce”,
- 110 kV „Gorzyce – Ożarów”,
- 110 kV „Gorzyce – Trześć”.

Moc z tego GPZ-tu wyprowadzona jest linią kablową w układzie pierścieniowym do 9-ciu stacji transformatorowych wewnątrzowych 15/0,4 kV, które z kolei są bezpośrednim źródłem zasilania odbiorców bytowo – komunalnych osiedla.

W zakresie Wysokich Napięć (WN)

Rzeszowski Zakład Energetyczny przewiduje po roku 2005 budowę Głównego Punktu Zasilania wraz z budową linii 110 kV z napięcia istniejącej linii 2 x 110 kV „Stalowa Wola - Sandomierz – Gorzyce” wraz z wyprowadzeniami linii 15 kV do sieci istniejącej, oraz budowy Posterunku Energetycznego. Teren pod projektowany GPZ o wymiarach 100 x 60 m i pas terenu o szerokości 80 m i długości ~ 360 m pod projektowaną linię 110 kV zarezerwowany jest w Miejscowym Planie Ogólnym Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Gorzyce zatwierdzonego Uchwałą Gminnej Rady Narodowej w Gorzycach Nr IV/12/88 dnia 28 grudnia 1988 r. w Motyczu Poduchownym i oznaczony symbolem C 20 EE. W opracowanym „Studium” zarezerwowano teren o wymiarach 50 x 60 m pod budowę Posterunku Energetycznego wraz z zapleczem przy projektowanym GPZ-cie.



W Miejscowym Planie Ogólnym Zagospodarowania Przestrzennego Gminy z 1988 r. w południowej części gminy zarezerwowany był pas terenu pod projektowaną linię 110 kV „Chmielów – Olendry”. W opracowanym „Studium” zrezygnowano z rezerwacji tego terenu w porozumieniu z KiZPS „Siarkopol” w Tarnobrzegu w związku z ograniczeniem wydobycia siarki w Jeziórku.

W zakresie średnich napięć (śn)

Zaprojektowane są 2 stacje transformatorowe wewnętrzne 15/0,4 kV (opracowane projekty techniczne w UG Gorzyce):

- typu MSTw 20/630 z transformatorem 250 kVA z zasilaniem 15 kV kablowo – napowietrznym, obok istniejącej na terenie szkoły stacji napowietrznej, która po wybudowaniu stacji wewnętrznej przeznaczona jest do likwidacji wraz z linią napowietrzną zasilającą tę stację stanowiącą zagrożenie dla uczniów przebywających na terenie szkoły,
- typu STL o mocy transformatora 250 kVA na projektowanym Osiedlu „Fantazja” w celu podłączenia odbiorców projektowanego osiedla do sieci.

Perspektywiczny wzrost zapotrzebowania mocy przez nowych odbiorców energii elektrycznej, jak również zapewnienie dostaw energii istniejącym odbiorcom energii o właściwym parametrach i spełnienia wymogów z zakresu ochrony przeciwporażeniowej realizowane będzie poprzez:

- budowę stacji transformatorowych napowietrznych 15/0,4 kV na obszarach wiejskich,
- budowę stacji transformatorowych wewnętrznych 15/0,4 kV na obszarach intensywnej zabudowy,
- budowę linii średniego napięcia kablowych do zasilania stacji wewnętrznych, napowietrznych do zasilania stacji napowietrznych,
- budowę linii niskiego napięcia kablowych napowietrznych do zasilania poszczególnych odbiorców i oświetlenia ulicznego,
- budowę i modernizację istniejącej sieci średniego i niskiego napięcia, która jest przestarzała o zaniżonych parametrach napięciowych, zbyt długie obwody nie spełniają warunków skutecznej ochrony przeciwporażeniowej.

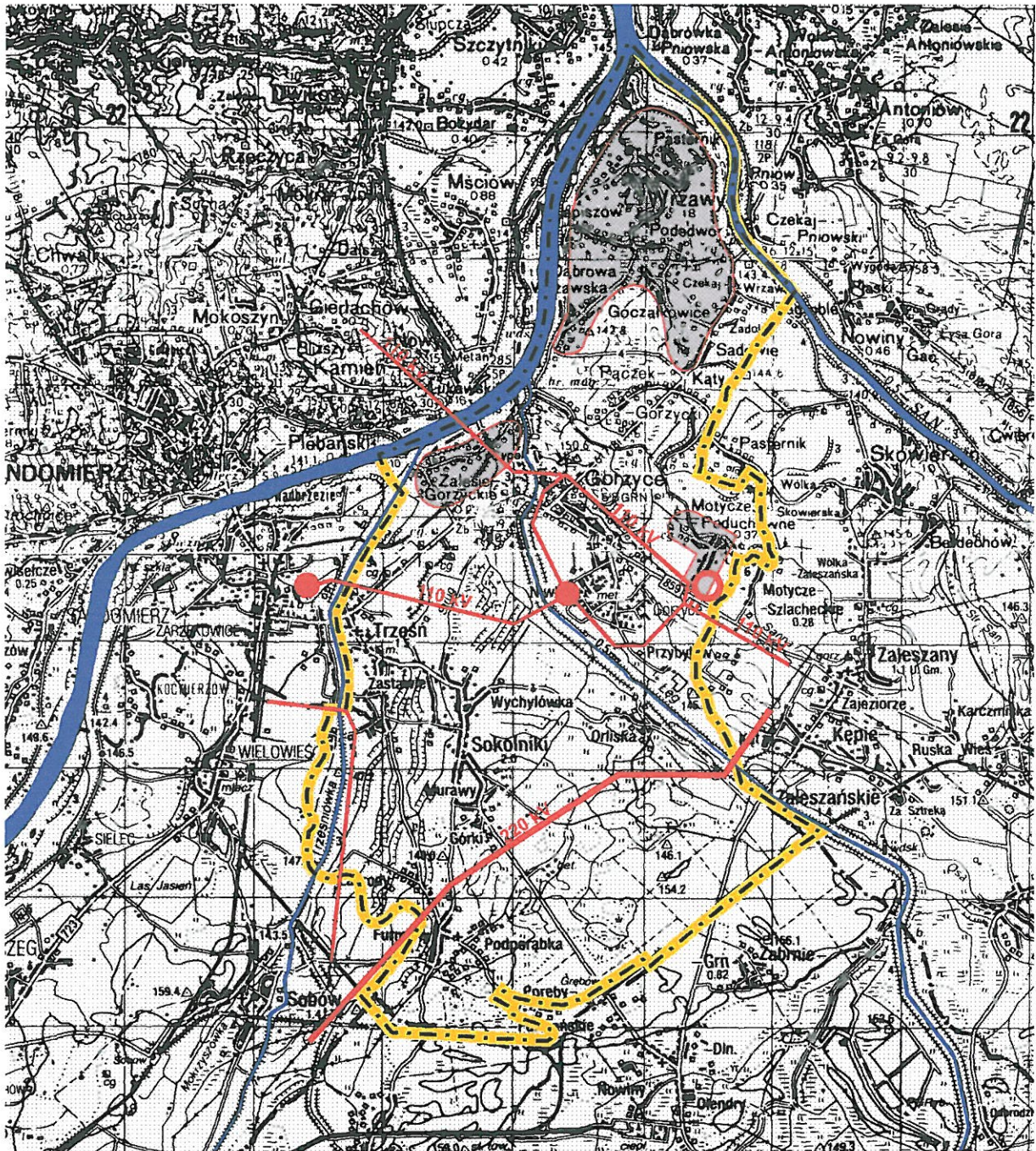
Najpilniejsza potrzeba poprawy warunków napięciowych występuje w Zalesiu Gorzyckim, następnie we Wrzawach i Motyczu Poduchownym, będzie ona realizowana przez Rzeszowski Zakład Energetyczny – przewidziany termin realizacji do 2005 r.

Lokalizacja nowych stacji transformatorowych wynikać będzie z potrzeb odbiorców i „Przepisów Budowy Urządzeń Elektroenergetycznych” Wyd. II 1987 r. – Instytut Energetyki.






W przypadku wystąpienia kolizji projektowanych obiektów z istniejącymi sieciami elektroenergetycznymi, sieci te można przebudować na podstawie porozumienia inwestorów obiektów z RZE S.A. (RE Tarnobrzeg).

Mapka Nr. 2

Elektroenergetyka



Legenda

-  Istniejąca stacja redukcyjna wysokiego na średnie napięcie
-  Projektowana stacja redukcyjna wysokiego na średnie napięcie
-  Istniejące linie energetyczne wysokiego napięcia
-  Projektowane linie energetyczne wysokiego napięcia
-  Tereny przewidziane do reelektryfikacji

5.2. Telekomunikacja

Telekomunikacja Polska S.A. Zakład Telekomunikacji w Tarnobrzegu planuje zwiększenie ilości abonentów gminy poprzez:

- rozbudowę istniejących central cyfrowych
 - w Gorzycach
 - we Wrzawach
 - w Sokolnikach
- rozbudowę sieci telekomunikacyjnej rozdzielczej kablowej i napowietrznej.

Również swoje usługi telekomunikacyjne świadczy „Pilicka Telefonia” S.A. która jest niezależnym operatorem telekomunikacyjnym. Swoją działalność koncentruje na obszarach gdzie dotychczas nie istnieje tradycyjna sieć telekomunikacyjna kablowa czy napowietrzna i w najbliższym czasie nie można liczyć na jej szybką rozbudowę przez T.P. S.A.

Instaluje ona telefony stacjonarne, wykorzystujące do tworzenia sieci abonenckiej system radiowy: NEC (system zbiorowy), Nortel (zasięg do 15 km), SAT (zasięg 3 —5 km) oraz systemy miedziane. Abonenci Telefonii mają możliwość łączenia się z abonentami innych miast, oraz z poza granic naszego kraju dzięki podłączeniu do ogólnopolskiej sieci telekomunikacyjnej.

W trakcie realizacji jest tworzenie sieci abonenckiej w Sokolnikach dla 145 ab. i w Trześni dla 101 ab. (dane – czerwiec 1999 r.) w oparciu o 3 anteny zbiorcze w Sokolnikach i 2 w Trześni. Wykonawcą robót jest Zakład Wykonawstwa Elektrycznego i Teletechnicznego z Radomyśla n/Sanem.

Projektowane kable telefoniczne podwieszane są na istniejącej podbudowie linii elektroenergetycznej niskiego napięcia zgodnie z warunkami określonymi w umowie zawartej pomiędzy Rzeszowskim Zakładem Energetycznym a Pilicką Telefonią S.A.

Wg stanu na 20 czerwca 1999 r. jest już kilkunastu abonentów w miejscowościach:

- Gorzyce
- Furmany
- Zalesie Gorzyckie
- Orlika
- Motycze Poduchowne
- Sokolniki

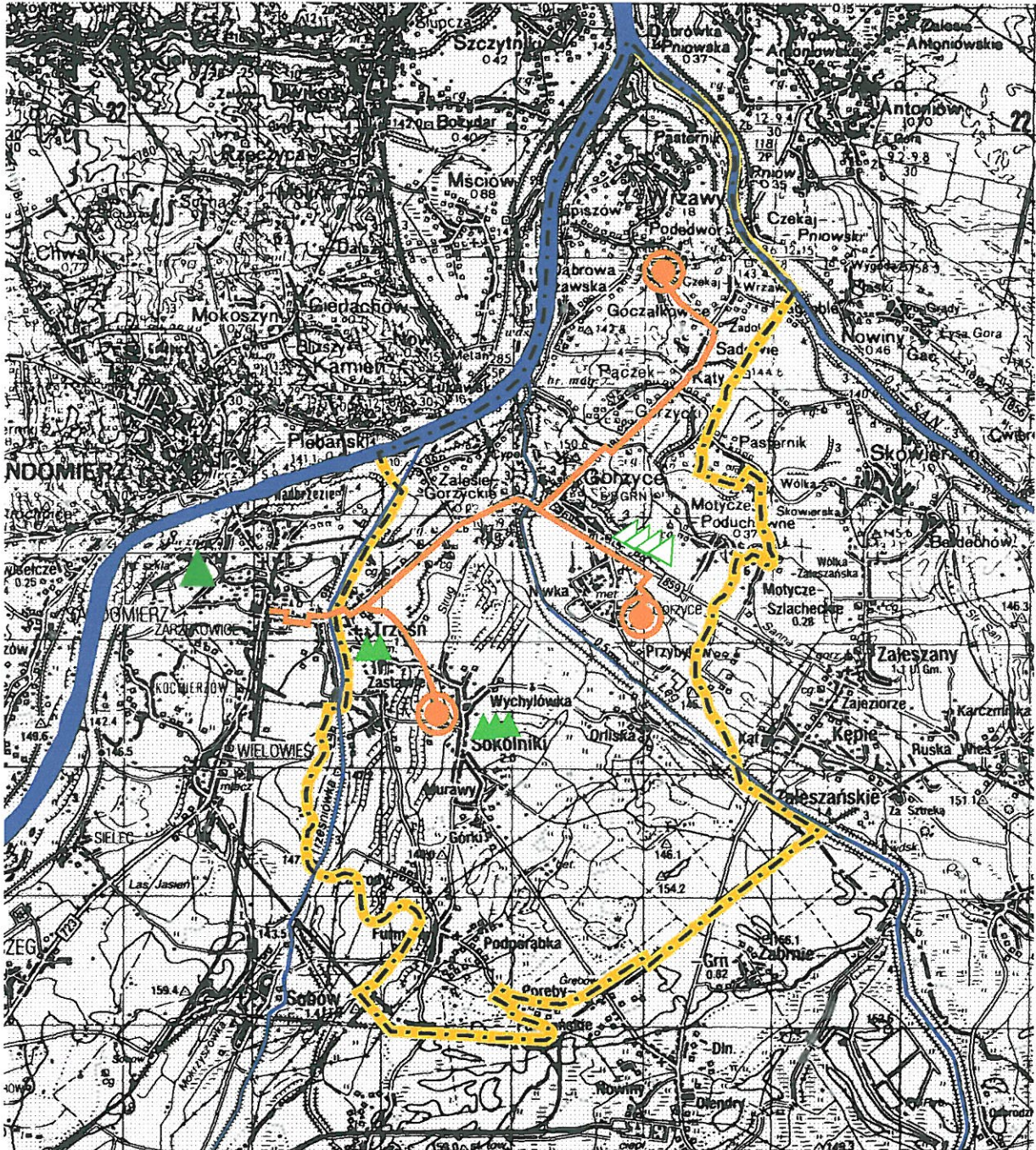
i w najbliższym czasie ilość ta będzie szybko się zwiększać.

Pilicka Telefonia planuje w najbliższym czasie budowę swej sieci na Osiedlu w Gorzycach poprzez zainstalowanie zbiorczych anten na dachach bloków i budowę sieci kablowej oraz budowę sieci we Wrzawach które wymagają opracowania innego systemu przesyłania impulsów ze względu na przeszkodę którą stanowią Góry Pieprzowe.

Na koniec 1999 r. mieszkańcy gminy będą w 100% zasięgu działania sygnału telefonii komórkowej „Centrertel”, Plus GSM oraz Ery GSM. Era GSM zastrzega że w niektórych miejscach gminy sygnał słyszalny będzie tylko na zewnątrz budynku.

Mapka Nr. 3

Telekomunikacja



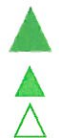
Legenda



- Istniejąca centrala
- Rozbudowa centrali i sieci rozdzielczej



- Istniejące światłowody



- Stacja bazowa Pilickiej Telefonii S.A.
- Antena zbiorcza Pilickiej Telefonii S.A.
- Projektowana antena zbiorcza Pilickiej Telefonii S.A.

5.3. Gazownictwo

Przebiegające przez teren gminy 3 gazociągi wysokoprężne:

- Ø 500 CN 40 Rozwadów – Sandomierz,
- Ø 400 CN 40 Rozwadów – Sandomierz,
- Ø 250 CN 40 Stalowa Wola – Sandomierz,

oraz system stacji redukcyjno – pomiarowych I stopnia Trześć i Gorzyce oraz II stopnia Gorzyce wraz z istniejącą siecią gazociągów średnio i niskoprężnych zabezpiecza w pełni istniejące i perspektywiczne potrzeby w zakresie zaopatrzenia w gaz.

Przewiduje się jedynie wymienić istniejącą stację I stopnia przy WSK na stację nowego typu.

5.4. Zaopatrzenie w ciepło

Jako podstawowy kierunek zaspokojenia potrzeb ciepłych zabudowy mieszkaniowej i usługowej przewiduje się poprzez realizację lokalnych systemów ciepłych opartych głównie na gazie ziemnych ze względu na istniejące łatwe możliwości jego pozyskania gdyż istnieją znaczne rezerwy w przepustowości sieci średnioprężnej.

Nie wyklucza się możliwości stosowania innych paliw.

Zakłada się że:

Istniejący system ciepłowniczy związany z kotłownią Zakładu WSK Gorzyce (niedawno zmodernizowaną) oraz sieć ciepłownicza zakładowa i osiedlowa wraz z wymiennikownią po dalszych modernizacjach zarówno kotłowni (wymiana kolejnych kotłów na gazowe) jak i sieci stwarza możliwość pokrycia kierunkowych potrzeb zakładu, istniejącej i projektowanej zabudowy osiedla spółdzielczego.

5.5. Zaopatrzenie w wodę

Jako podstawowy cel dla kierunkowego systemu zaopatrzenia w wodę ustala się pokrycie kierunkowych potrzeb mieszkańców i innych odbiorców z terenu gminy.

Realizacja tak postawionego celu jest możliwa ze względu na:

- istniejące ujęcie wody Przybyłów którego właścicielem i głównym użytkownikiem jest WSK Gorzyce. Posiada ono pewne rezerwy pozwalające na zabezpieczenie potrzeb zakładu jak i istniejącej i projektowanej zabudowy mieszkaniowo – usługowej osiedla Gorzyce zarządzanej przez lokalną Spółdzielnię Mieszkaniową która wykorzystuje jedynie ok. 60% limitu określonego w umowie.
- zrealizowane ujęcie infiltracyjne wód podziemnych Wrzawy którego wydajność i układ technologiczny stacji uzdatniania zaprojektowano na podstawie bilansu uwzględniającego potrzeby rozwoju gminy.
- dokończenie realizacji sieci magistrali Ø 225 mm w tym przekroczenia rzek,
- zaprojektowanie i wykonanie sieci pierścieniowej rozdzielczej.

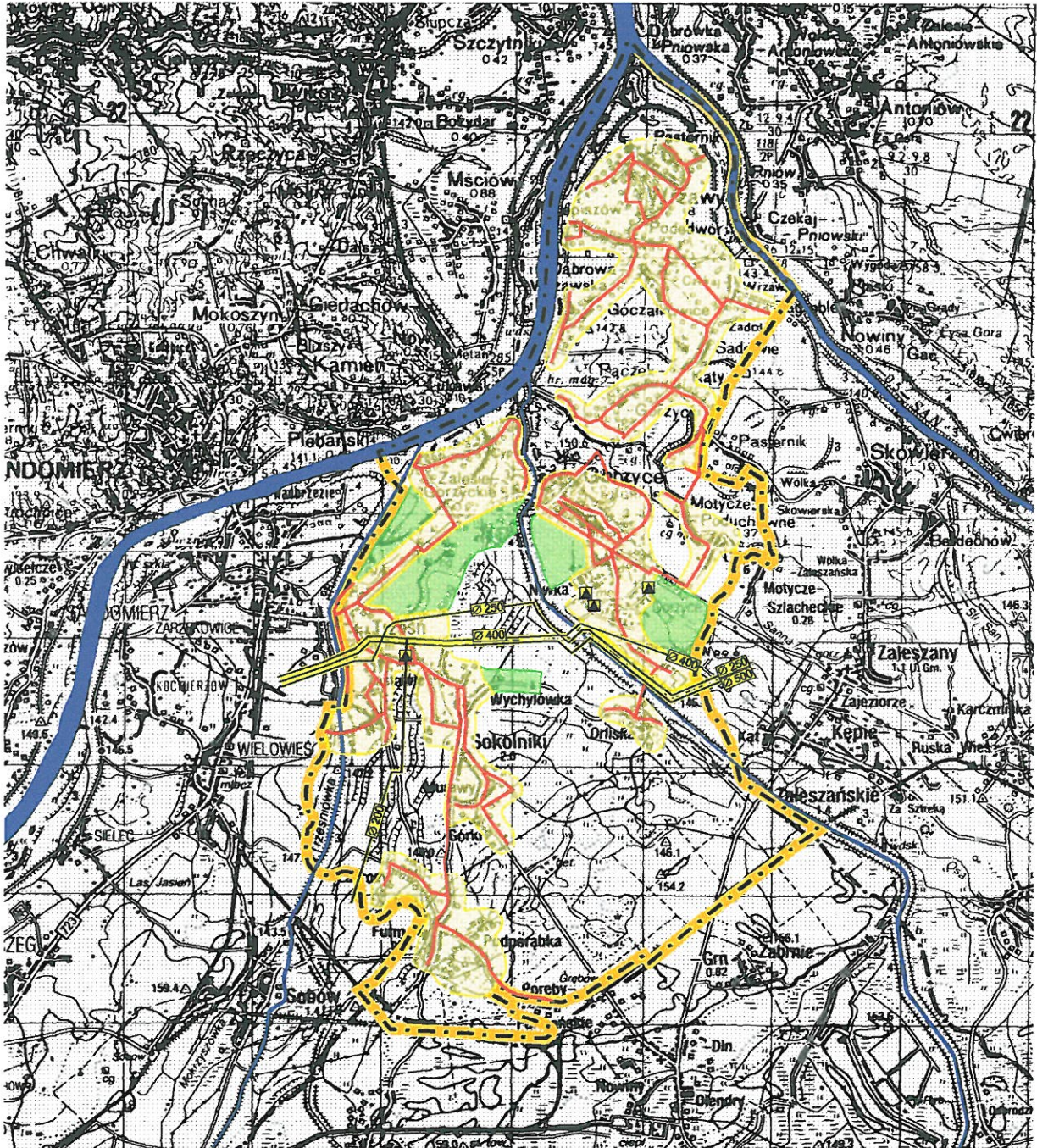
Oddzielnym zagadnieniem wymagającym rozwiązania systemowego jest aparatura zarządzająca systemem zaopatrzenia z ujęcia Wrzawy. Wydaje się że na dzień dzisiejszy mógłby to być istniejący Zakład Gospodarki Komunalnej wzmocniony o wykwalifikowaną kadrę. Specyfika ujęcia (infiltracyjna) stwarza konieczność szczególnego przestrzegania rygorów dotyczących użytkowania terenu dla poszczególnych stref ochronnych.

5.6. Gospodarka ściekowa






Problem zagospodarowania ścieków sanitarnych będzie narastał w miarę realizacji sieci wodociągowej i dostarczania mieszkańcom gminy coraz większej ilości wody z wodociągu Wrzawy.

Mapka Nr. 4

Zaopatrzenie w gaz

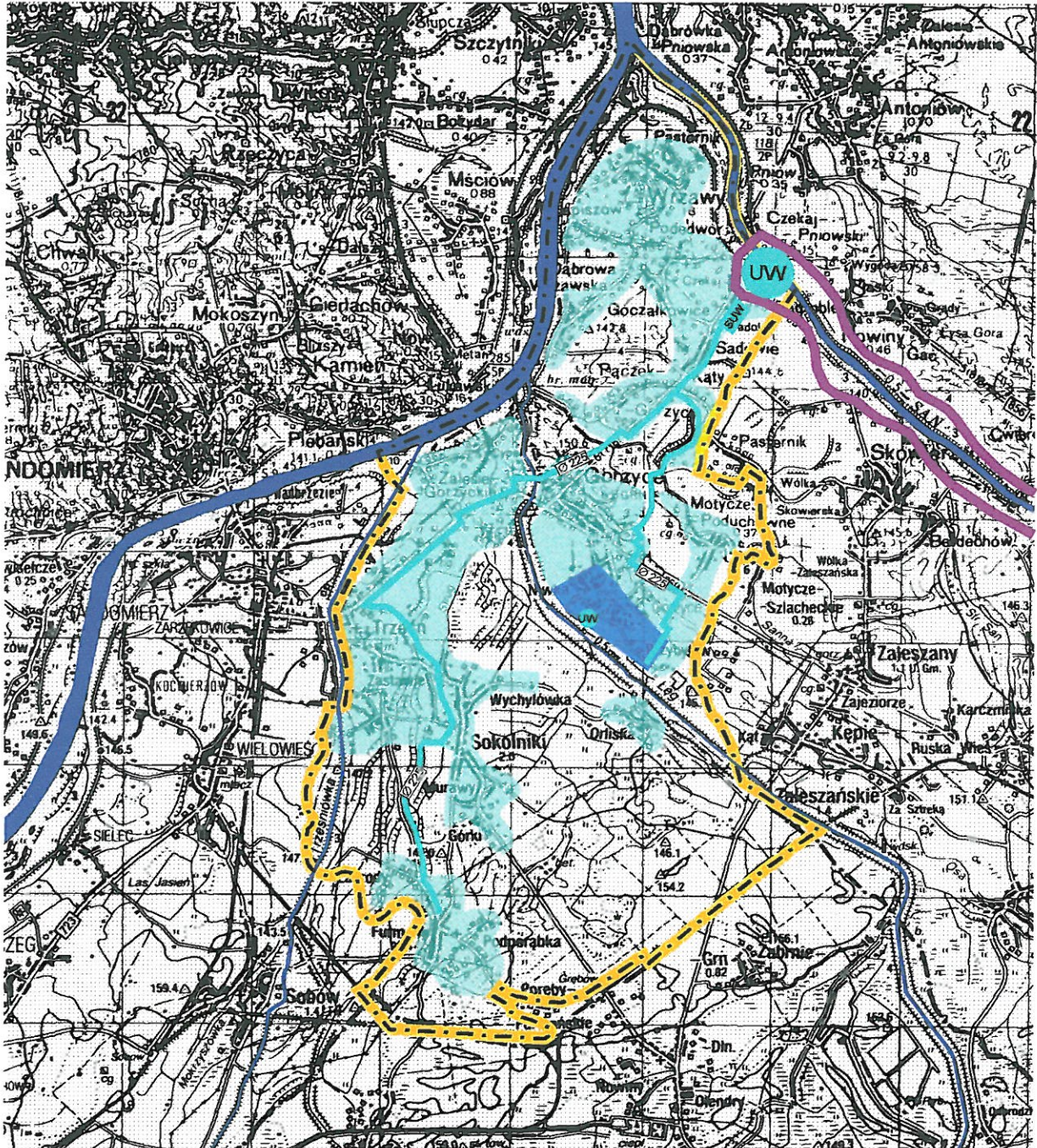


Legenda








-  Gazociąg wysokoprężny
-  Sieć gazociągowa średnioprężna
-  Stacja redukcyjno - pomiarowa gazu
-  Tereny zgazyfikowane
-  Tereny z możliwością zgazyfikowania

Mapka Nr. 5

Zaopatrzenie w wodę



Legenda

-  Ujęcie wody "Wrzawy" wraz z terenem ochrony pośredniej - strefa wewnętrzna
-  Granica terenu ochrony pośredniej od ujęcia wody - strefa zewnętrzna
-  Ujęcie wody "Przybyłów"
-  Rejon obsługi ujęcia "Przybyłów"
-  Tereny przewidziane do zwodociągowania z ujęcia "Wrzawy"
-  Stacja uzdatniania wody
-  Magistrala wodociągowa \varnothing 225

Oceniając realne możliwości finansowe gminy należy w pierwszej kolejności zabezpieczyć możliwości odbioru ścieków przez dowóz do oczyszczalni ścieków w Sandomierzu, Stalowej Woli oraz WSK Gorzyce przez organizację punktów zlewnych między innymi (przy przepompowni Przybyłów).

Kolejnym etapem winno być podjęcie projektowania i realizacji systemu kanalizacji sanitarnej ciśnieniowej w oparciu o opracowane założenia programowe.

Wybór terenu lokalizacji oczyszczalni ścieków winien być poprzedzony analizą techniczno – ekonomiczną, choć wydaje się że usytuowanie gminnej oczyszczalni ścieków w sąsiedztwie istniejącej oczyszczalni WSK jest działaniem uzasadnionym, stwarzającym różne możliwości rozwiązań w układzie technologicznym.

Istniejący system kanalizacji sanitarnej i deszczowej wraz ze zmodernizowaną oczyszczalnią ścieków obsługującą WSK i osiedle mieszkaniowo – usługowe zabezpiecza istniejące potrzeby i stwarza możliwości odbioru i utylizacji zarówno dla zakładu jak perspektywicznych terenów przewidzianych pod zabudowę jednorodziną, wielorodzinną oraz usługową.

5.7. Gospodarka odpadami

Zrealizowanie porozumienia komunalnego między miastem Stalowa Wola oraz gminami Bojanów, Gorzyce, Radomyśl n/S, Zaleszany pozwoliło na zmodernizowanie i rozbudowę istniejącego składowiska odpadów komunalnych w Jamnicy co zabezpiecza perspektywiczne problemy z zagospodarowaniem śmieci na okres ok. 10 lat.

Podstawowym kierunkiem na najbliższy okres jest zorganizowanie takiego systemu selektywnego zbioru odpadów by na składowisko trafiły rzeczywiste odpady nie stanowiące wartości jako surowiec wtórny.

5.8. Regulacja stosunków wodnych

Specyficzne położenie gminy w widłach rzek Trześniówki, Łęgu, Sanu i Wisły stwarza konieczność szczególnego podejścia do tego problemu.

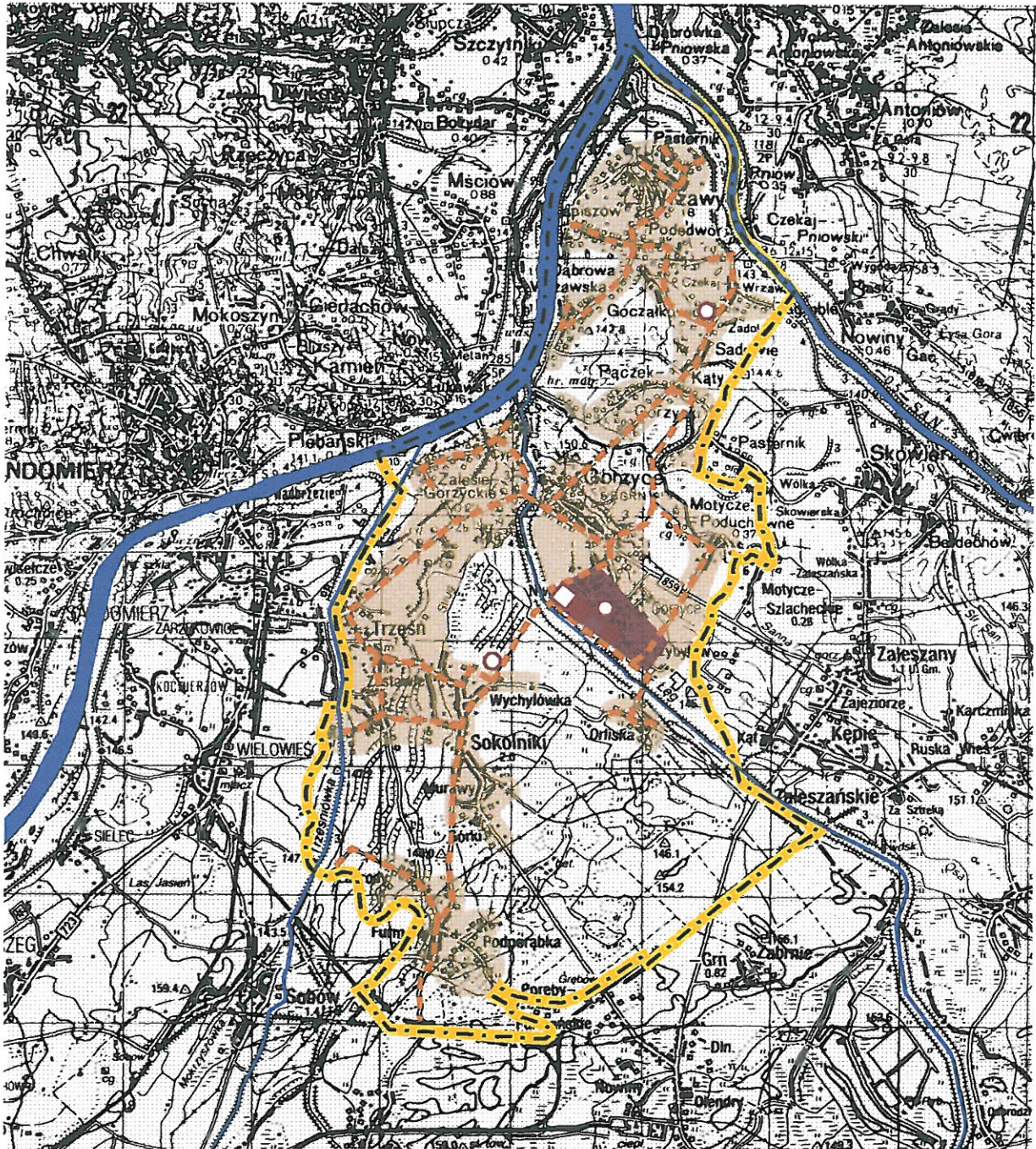
Dotychczas uregulowano stosunki wodne na obszarze pomiędzy Trześniówką i Łęgiem wykonują melioracje we wsiach Furmany, Orliśka Sokolnickie, Trześń, Zalesie Gorzyckie i części Gorzyc.

Szczególnie pilnej potrzeby występują na sołectwie Wrzawy, Gorzyce, Motycze Poduchowne i Orliśka gdzie zgodnie z opracowanym programem przewiduje się:








- wykonanie melioracji 942 ha gruntu i użytków zielonych,
- budowę 2 przepompowni,
- modernizację i odbudowę obwałowań rzeki Wisły, Sanu i Łęgu na długości 39 km.

Mapka Nr. 6

Gospodarka ściekowa

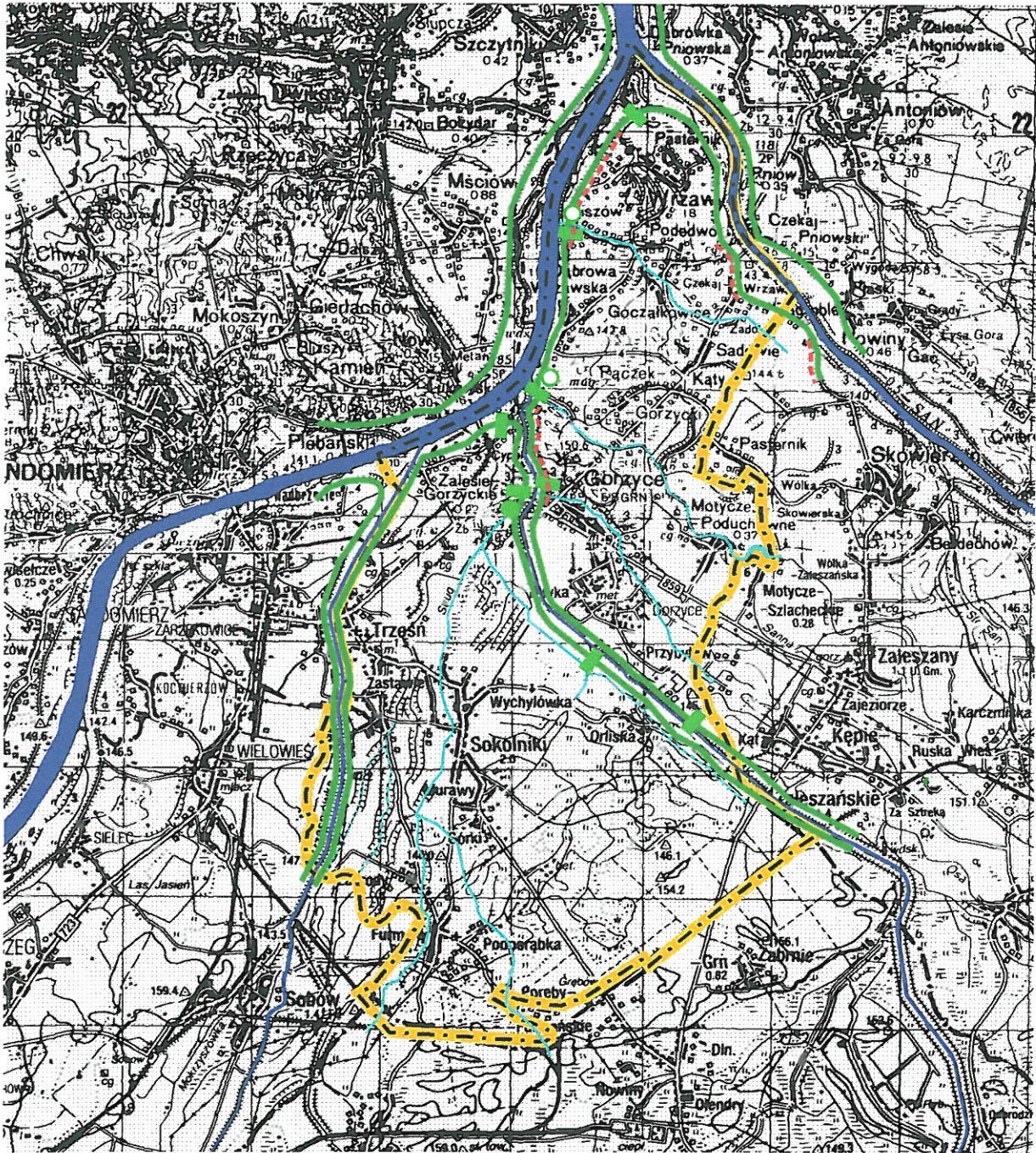


Legenda










-  Istniejąca oczyszczalnia ścieków
-  Projektowana rozbudowa oczyszczalni
-  Tereny skanalizowane
-  Tereny przewidziane do skanalizowania przez rozbudowaną oczyszczalnię
-  Istniejąca przepompownia ścieków
-  Projektowana przepompownia ścieków
-  Projektowana kanalizacja sanitarna

Mapka Nr. 7

Regulacja stosunków wodnych



Legenda

	Rzeki
	Główne ciekі wodne
	Kanały odwadniające
	Projektowana regulacja cieków podst.
	Obwałowania
	Odcinki wałów do odbudowy
	Istniejąca przepompownia
	Projektowane przepompownie
	Śluza wałowa