

**UCHWAŁA NR XXVI/166/2020
RADY GMINY BRALIN**

z dnia 14 października 2020 r.

**w sprawie zmiany uchwały nr XXIV/156/2020 Rady Gminy Bralin z dnia 27 sierpnia 2020 roku
w sprawie przyjęcia aktualizacji Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Bralin do 2020 roku**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt. 6 a ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r., poz. 713) Rada Gminy Bralin uchwala, co następuje:

§ 1. Gmina Bralin przyjmuje do realizacji zmianę „Aktualizacji Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Bralin do 2020 roku” w ten sposób, że do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej daje się następujący załącznik: Elementy zrównoważonej mobilności miejskiej Suplement zawierający elementy zrównoważonej mobilności miejskiej, jako załącznik stanowiący integralną całość Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Bralin 2014-2020 – aktualizacja.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Bralin.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**Przewodniczący
Rady Gminy Bralin**

Marek Markiewicz



Temat:

**Elementy zrównoważonej mobilności miejskiej
Suplement
do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej
Gminy Bralin**

Nazwa i adres
Zamawiającego

**Gmina Bralin
Rynek 3
63-640 Bralin**

Nazwa i adres jednostki autorskiej

**Pomorska Grupa Konsultingowa S.A.
ul. Unii Lubelskiej 4c
85-059 Bydgoszcz**

Imię i nazwisko

Data

Podpis

mgr Romuald Meyer

Prokurent – Dyrektor Zarządzający

mgr Paula Oparkowska

Specjalista ds. Środowiska

mgr Magdalena Żmudzińska

Młodszy Specjalista ds. Środowiska

BYDGOSZCZ WRZESIEŃ 2020 roku

**Przewodniczący
Rady Gminy Bralin**

Marek Markiewicz

Słowniczek pojęć i skrótów

Pojęcie/skrót	Znaczenie
B(a)P	Benzo(a)piren – przedstawiciel wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych (WWA)
BOŚ	Bank Ochrony Środowiska
CO ₂	Dwutlenek węgla – najważniejszy gaz cieplarniany
Emisja substancji do powietrza	wprowadzanie w sposób zorganizowany (poprzez emitory) lub niezorganizowany (z dróg, z hałd, składowisk, w wyniku pożarów lasów) substancji gazowych lub pyłowych do powietrza na skutek działalności człowieka lub ze źródeł naturalnych
Gmina, gmina, Bralin,	Gmina Bralin
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GUS	Główny Urząd Statystyczny
kWh	jednostka pracy, energii oraz ciepła, 1 kWh odpowiada ilości energii, jaką zużywa przez godzinę urządzenie o mocy 1000 watów, czyli jednego kilowata (kW). To jednostka wielokrotna jednostki energii - watosekundy (czyli dżuła) w układzie SI
Mg	Megagram – w języku powszechnie używanym tona
MW	Megawat = 1 000 kW
MWh	Megawatogodzina - 1 MWh = 1 000 kWh.
NFOŚiGW	Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
PGN	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej
PM	Pył drobny, z ang. Particulate Matter
PZMM, Plan	Plan Zrównoważonej Mobilności Zbiorowej
WRPO	Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny
WFOŚiGW	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej

1.	WSTĘP.....	4
1.1	ZAKRES I CEL OPRACOWANIA	4
1.2	METODYKA	6
1.3	WYKAZ MATERIAŁÓW ŹRÓDŁOWYCH	6
2.	OGÓLNA DIAGNOZA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI NA TERENIE GMINY BRALIN I OKREŚLENIE OBSZARÓW INTERWENCJI	7
2.1	OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA GMINY BRALIN.....	7
2.2	DZIAŁALNOŚĆ GOSPODARCZA	8
2.3	GENERATORY RUCHU NA TERENIE GMINY BRALIN	9
2.4	SIEĆ DROGOWA.....	10
2.5	MOTORYZACJA INDYWIDUALNA.....	13
2.6	SIEĆ PARKINGOWA.....	13
2.7	DROGOWY TRANSPORT ZBIOROWY	14
2.8	TRANSPORT KOLEJOWY	15
2.9	TRANSPORT NIEZMOTORYZOWANY ROWEROWY I PIESZY	15
3.	CEL GŁÓWNY I CELE SZCZEGÓŁOWE PLANU W ZAKRESIE MOBILNOŚCI.....	16
4.	DZIAŁANIA W ZAKRESIE MOBILNOŚCI.....	17
4.4	SZCZEGÓŁOWY OPIS DZIAŁAŃ W ZAKRESIE MOBILNOŚCI	17
4.4.1	<i>Transport niezmotoryzowany rowerowy i pieszy.....</i>	<i>17</i>
4.4.2	<i>Publiczny transport zbiorowy.....</i>	<i>19</i>
4.4.3	<i>Transport indywidualny</i>	<i>22</i>
4.4.4	<i>Wzrost intermodalności.....</i>	<i>23</i>
4.4.5	<i>Wdrażanie nowych wzorców zachowań komunikacyjnych.....</i>	<i>24</i>
4.4.6	<i>Zarządzanie mobilnością</i>	<i>24</i>
4.4.7	<i>Logistyka</i>	<i>24</i>
4.4.8	<i>Inteligentne systemy transportowe.....</i>	<i>24</i>
4.5	PROCES WDRAŻANIA ELEMENTÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI ZBIOROWEJ	25
4.6	ZGODNOŚĆ DZIAŁAŃ ZWIĄZANYCH Z MOBILNOŚCIĄ MIEJSKĄ ZAWARTYCH W PLANIE GOSPODARKI NISKOEMISYJNEJ Z DZIAŁANAMI ZAWARTYMI W STRATEGII KRAJU, WOJEWÓDZTWA, AGLOMERACJI I GMINY	25
5.	DZIAŁANIA WYNIKAJĄCE Z PROGRAMU OCHRONY POWIETRZA DLA STREFY WIELKOPOLSKIEJ	27
6.	PODSUMOWANIE BADANIA ANKIETOWEGO	29

1. Wstęp.

Niniejszy dokument stanowi suplement do *Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Bralin*, który został przyjęty Uchwałą Nr XXIV/156/2020 Rady Gminy Bralin z dnia 27 sierpnia 2020r. Plan mobilności miejskiej określa wpływ działań zawartych w planie, na mobilność mieszkańców obszaru funkcjonalnego obejmującego Gminę Bralin.

Dokument został przygotowany zgodnie z wymaganiami zawartymi w dokumencie Komisji Europejskiej COM(2013) 913 z dnia 17 grudnia 2013 r. pt. „Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju”, stanowiącym załącznik nr 1 do Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”.

Zgodnie z dokumentem *Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM)* to strategiczny plan stworzony w celu usatysfakcjonowania potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu, dla lepszej jakości życia. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej opiera się na istniejących praktykach planistycznych i bierze pod uwagę zasady integracji, udziału społecznego oraz oceny.

1.1 Zakres i cel opracowania

Działania zdefiniowane w *Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej* obejmują swym zakresem wszystkie środki i formy transportu w gminie, w tym publiczne i prywatne, związane z pasażerami i przewozem towarów, zmotoryzowane i niezmotoryzowane, w ruchu i w czasie parkowania.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej ma zdefiniować warunki brzegowe dla systemu transportu poprzez spełnienie następujących celów:

- o zapewnić obywatelom takich opcji transportowych, które umożliwią dostęp do kluczowych celów podróży i usług,
- o redukcję zanieczyszczeń powietrza i hałasu, redukcję emisji gazów cieplarnianych oraz konsumpcji energii,
- o poprawę wydajności i efektywności kosztowej transportu osób i towarów,
- o poprawę stanu bezpieczeństwa,
- o pozytywny wpływ na atrakcyjność i jakość środowiska miejskiego z korzyścią dla mieszkańców, gospodarki oraz społeczności jako całości.

Główny cel działań mobilnościowych jest ściśle powiązany z celami określonymi w *Planie gospodarki niskoemisyjnej*, który zakłada transformację gminy w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, poprzez:

- o ograniczenie emisji gazów cieplarnianych,
- o poprawę efektywności energetycznej,
- o wzrost wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych,
- o poprawę jakości powietrza.

Realizacja tych celów pod względem mobilnościowym zakłada:

- o preferencję różnorodnych środków transportu zbiorowego w podróżach zewnętrznych oraz pomiędzy najbardziej odległymi miejscowościami gminy,
- o preferencję ruchu pieszego i rowerowego wewnątrz gminy, zwłaszcza na obszarze sąsiadujących miejscowości,
- o podejmowanie działań do pełnego wykorzystania pojemności używanych środków transportu,
- o modernizację układu drogowego tak, aby minimalizować przebiegi pojazdów na terenie gminy,
- o modernizację skrzyżowań ułatwiających włączanie się do ruchu z dróg gminnych na drogę wojewódzką i drogi powiatowe o dużym natężeniu ruchu (skrzyżowania z ruchem okrężnym i skrzyżowania skanalizowane),
- o wspieranie działań pozostałych interesariuszy umożliwiających tworzenie sieci drogowej, w ramach której możliwe jest rozdzielenie ruchu tranzytowego od lokalnego na terenie Gminy Bralin, zwłaszcza w zakresie transportu towarowego,
- o podejmowanie działań umożliwiających budowę infrastruktury dla potrzeb eksploatacji pojazdów elektrycznych,

- o lobbing wśród posłów i senatorów tworzenia prawa dającego władzom gminy możliwość podjęcia działań promujących używanie pojazdów z napędem alternatywnym (elektrycznym lub hybrydowym) i pojazdów wyposażonych w silniki spełniające najwyższe normy czystości spalin,
- o zwiększenie wśród mieszkańców poziomu świadomości wpływu poszczególnych środków transportu na środowisko naturalne.

Podjęte w planie działania zakładają równomierny rozwój wszystkich rodzajów transportu, których ostateczny wybór na danym obszarze, determinowany będzie:

- o dostępnością infrastruktury drogowej lub torowej o odpowiednich parametrach,
- o rozmieszczeniem generatorów ruchu (np. galerii handlowych, dużych sklepów, itp.),
- o średnim czasem i średnią długością podróży,
- o potrzebami transportowymi mieszkańców,
- o energochłonnością i efektywnością ekonomiczną.

Aby osiągnąć jak najlepsze wskaźniki ekonomiczne i jakościowe systemu transportowego gminy, przewiduje się w przyszłości współudział jak najszerzych kręgów lokalnego społeczeństwa w pracach nad planem mobilności. Niniejszy plan przewiduje budowę zintegrowanego systemu transportowego przy wykorzystaniu zarówno środków infrastrukturalnych, jak i organizacyjnych. Dlatego w procesie organizacji systemu przewiduje się wysoki poziom współpracy, koordynacji i konsultacji między różnymi szczeblami samorządu terytorialnego.

Szczególne miejsce w procesie doskonalenia systemu stanowić będą mieszkańcy oraz inni interesariusze (np. policja, straż miejska, organizacje społeczne lub duże podmioty gospodarcze), mogący na bieżąco zgłaszać uwagi na temat funkcjonowania transportu oraz propozycję potencjalnych zmian. Tylko przy tak funkcjonującym procesie wymiany informacji, Gmina Bralin może zagwarantować sobie wysoki poziom akceptacji wsparcia.

System transportowy wykreowany w ramach działań określonych w planie będzie charakteryzował się następującymi cechami:

- o będzie zaspokajał różnego rodzaju zapotrzebowania na mobilność i usługi transportowe mieszkańców, przedsiębiorstw usługowych i sektora przemysłowego,
- o będzie bardziej dostępny i będzie spełniał podstawowe potrzeby wszystkich użytkowników w zakresie mobilności,
- o będzie spełniał wymogi dotyczące zrównoważonego rozwoju, mające na celu zrównoważenie potrzeb związanych z rentownością, sprawiedliwością społeczną, ochroną zdrowia i jakością środowiska,
- o będzie lepiej integrował różne rodzaje transportu,
- o będzie pozwalał na lepsze zagospodarowanie przestrzeni zbiorowej oraz na lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury transportowej i usług świadczonych w zakresie transportu,
- o będzie wpływał na zwiększenie atrakcyjności środowiska miejskiego, podniesienie jakości życia i poziomu zdrowia publicznego,
- o będzie przyczyniał się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- o będzie przyczyniał się do ograniczenia zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem, emisji gazów cieplarnianych i zużycia energii.

1.2 Metodyka

Niniejszy dokument opracowano w oparciu o **Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej**.

W celu zdiagnozowania mocnych i słabych stron systemów komunikacyjnych przeprowadzono badanie ankietowe wśród mieszkańców Gminy Bralin. Ankiety można było wypełnić za pośrednictwem strony internetowej Urzędu Gminy w Bralinie.

Odpowiedzi i sugestie zgłoszone przez ankietowanych uwzględniono w tworzeniu niniejszego Planu.

Projekt dokumentu zostanie wyłożony do konsultacji społecznych. Mieszkańcy oraz inni interesariusze będą mogli wносить uwagi i sugestie do opracowania.

1.3 Wykaz materiałów źródłowych

Przy sporządzaniu niniejszej dokumentacji wykorzystano dane pochodzące z następujących urzędów i instytucji:

- o Urząd Gminy Bralin oraz jednostki organizacyjne i pomocnicze,
- o Starostwo Powiatowe w Kępnie,
- o Główny Urząd Statystyczny,
- o Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Niektóre dokumenty wykorzystane przy opracowywaniu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przedstawiono w tabeli nr 1.

Tabela 1. Wykaz niektórych dokumentów wykorzystanych w opracowaniu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

Lp.	Nazwa dokumentu
1	2
1	Koncepcja dotycząca Planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, Załącznik do Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego I Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”
2	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE
3	Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności zbiorowej
4	Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju „Trzecia fala nowoczesności”
5	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku
6	Plan Rozwoju Elektromobilności „Energia do przyszłości”
7	Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych
8	Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do roku 2030
9	Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Powiatu Kępińskiego na lata 2011-2020
10	Strategia Rozwoju Gminy Bralin na lata 2015 - 2023
11	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Bralin
12	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Bralin
13	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kępińskiego
14	Program ochrony powietrza oraz plan działań krótkoterminowych dla strefy wielkopolskiej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UG Bralin

2. Ogólna diagnoza zrównoważonej mobilności na terenie Gminy Bralin i określenie obszarów interwencji

2.1 Ogólna charakterystyka Gminy Bralin

Gmina Bralin położona jest na południu województwa wielkopolskiego, w powiecie kępińskim. Gmina Bralin jest gminą wiejską. Od północy graniczy z gminą Kobyła Góra, od wschodu z gminami Kępno i Baranów, od południa z gminą Rychtal, a od południowego zachodu z Gminą Perzów.

Zajmuje powierzchnię 85,4 km². Liczba mieszkańców wynosiła na koniec 2019 roku 6058 a gęstość zaludnienia 71 osób/ 1 km².

Siedzibą gminy jest Bralin. W skład gminy wchodzi 12 sołectw: Bralin, Chojęcín, Chojęcín- Parcele, Czermin, Działosze, Gola, Mnichowice, Nosale, Nowa Wieś Książęca, Tabor Mały, Tabor Wielki i Weronikopole.

Południowa i centralna część obszaru gminy Bralin znajduje się na terenie Wysoczyzny Wieruszowskiej, będącej częścią Niziny Południowo-wielkopolskiej. Z kolei północno-zachodni obszar gminy Bralin obejmuje teren Wzgórz Ostrzeszowskich. Wody powierzchniowe występujące tutaj należą do Regionu Wodnego Środkowej Odry, płyną tu rzeki: Niesób (lewy dopływ Prosny), Szumna Woda, Czarna i Biała Widawa (dopływ Widawy).

Użytki rolne zajmują 75,5% ogólnej powierzchni gminy. W rejonie Białej Widawy i Szumnej Wody występują duże kompleksy łąk. Na terenie gminy znajdują się dwa zwarte kompleksy leśne, jeden w północno-zachodniej, a drugi w północno-wschodniej części gminy, które łącznie zajmują 16,8% powierzchni gminy. Są to w głównej mierze lasy sosnowe i sosnowo – brzozowe.

Przez gminę przebiega ważny szlak komunikacyjny, jakim jest droga ekspresowa S8, łącząca Wrocław, Łódź, Warszawę i Białystok. Dogodna komunikacja do dużych aglomeracji oraz wjazd na drogę S8 przez „węzeł Bralin” usytuowany w zachodniej części miejscowości Bralin stwarzają dobre warunki do rozwoju społeczno-gospodarczego w gminie Bralin. Wyróżnikiem gminy Bralin jest potencjał przestrzeni do zagospodarowania – tereny mieszkaniowe i inwestycyjne.

Infrastruktura drogowa w gminie obejmowała na 31 grudnia 2019r. 107,316 km dróg. Drogi asfaltowe stanowiły na początku 2019r. 27,5% wszystkich dróg, a na koniec poprzedniego roku 28,3%. Drogi utwardzone stanowiły odpowiednio 33,1% na początku roku, a 33,8 na koniec 2019r. Długość ścieżek rowerowych na dzień 31.12.2019r. wyniosła 0 kilometrów.



Rysunek 1. Położenie Gminy Bralin na tle otoczenia administracyjnego
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UG Bralin

Liczba mieszkańców Gminy ogółem na dzień 30.06.2020r. wynosiła 6 089 osób.

W 2019 roku urodziło się w gminie 55 dzieci (25 dziewczynek i 30 chłopców). Zmarło 56 osób, w tym 21 kobiet i 35 mężczyzn. Przyrost naturalny wyniósł –1. Na dzień 01.01.2019r. zanotowano 226 zameldowań na pobyt czasowy, a na koniec roku 2019 było 217 osób zameldowanych czasowo.

W odniesieniu do poszczególnych kategorii wiekowych statystyki przedstawiają się w sposób następujący:

- o liczba mieszkanki w wieku przedprodukcyjnym (17 lat i mniej) wynosiła 580, a liczba mieszkańców wyniosła 711.
- o liczba mieszkanki w wieku produkcyjnym (18-59 lat) wynosiła 1728 osób, a liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym (18-64 lat) wynosiła 1977;
- o liczba mieszkanki w wieku poprodukcyjnym (60 lat i więcej) wynosiła 677, a liczba mieszkańców (65 lat i więcej) – 385.

2.2 Działalność gospodarcza

Ewidencja działalności gospodarczej prowadzona przez Wójta Gminy Bralin w zakresie przedsiębiorców aktywnych oraz wykreślonych po 1 lipca 2011r. została przekazana do Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej prowadzonej przez Ministra Rozwoju. Tym samym Wójt Gminy Bralin nie jest organem ewidencyjnym właściwym dla tych przedsiębiorców. Informacje na temat liczby przedsiębiorców działających na terenie gminy Bralin pochodzą ze strony Ministerstwa Rozwoju.

Zgodnie z Centralną Ewidencją i Informacją o Działalności Gospodarczej (CEIDG), według stanu na dzień 31.12.2019 r. ilość zarejestrowanych podmiotów gospodarczych, posiadających główne miejsce wykonywania działalności gospodarczej na terenie gminy Bralin obejmowało 467 przedsiębiorców, w tym status „aktywny” posiadało 385 podmiotów, status „zawieszony” 58 podmiotów, a liczba podmiotów prowadzących działalność wyłącznie w formie spółki cywilnej wynosiła 24.

W 2019 r. zarejestrowano w CEIDG 45 nowych przedsiębiorców z głównym miejscem wykonywania działalności na terenie gminy Bralin. Najczęściej przedmiotem działalności tychże przedsiębiorstw była produkcja pozostałych mebli (PKD 31.09.Z) oraz wykonywanie pozostałych robót budowlanych wykończeniowych (PKD 43.39.Z).

Liczba przedsiębiorców, którzy zakończyli działalność gospodarczą w 2019 roku wynosi 29. Najczęściej przedmiotem działalności wyrejestrowanych podmiotów była produkcja pozostałych mebli (PKD 31.09.Z) oraz konserwacja i naprawa pojazdów samochodowych, z wyłączeniem motocykli (PKD 45.20.Z)

Wykaz największych zakładów produkcyjnych w Gminie Bralin zestawiono w poniższej tabeli

Tabela 2. Wykaz największych zakładów produkcyjnych w Gminie Bralin

Lp.	Nazwa	Adres
1.	Z.M. Progress. Leszek Sawicki	Nowa Wieś Książęca 4a. Bralin, 63-640
2.	KAROL MEBLE	Nowa Wieś Książęca 38, 63-642 Bralin
3.	Konstal Bralin sp. z o.o.	ul. Namysłowska 7 63-640 Bralin
4.	„MARS” SP. Z O.O. S.K.-A.	ul. Namysłowska 9b 63-640 Bralin
5.	FDM Katarzyna Pańcikiewicz	ul. Dębowa 41, Chojęcín-Parcele 63-640 Bralin
6.	Chojmex Fabryka Mebli	Chojęcín-Szum 5A, 63-642 Bralin
7.	Bellini	Tabor Wielki 4B, 63-640 Bralin
8.	"Cart-Pack" Spółka Jawna P.M.Gniteccy	Tabor Wielki 41 63-640 Bralin
9.	Tarstol Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowe Marek Głęb	Gola 21 A, 63-640, Bralin
10.	Przedsiębiorstwo PH STALCHEM Kubaccy spółka jawna	ul. Kępińska 37, 63-640 Bralin
11.	AJK meble	Chojęcín, 63-642 Bralin

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UG Bralin

2.3 Generatory ruchu na terenie Gminy Bralin

Ważnymi generatorami ruchu na terenie Gminy Bralin (oprócz firm) są:

Placówki oświatowe :

1. Zespół Szkół im. Ks. Michała Przywary i Rodziny Salomonów w Nowej Wsi Książęcej. Nowa Wieś Książęca 32. 63-640 Bralin. tel./fax (62)78-11-214
2. Szkoła Podstawowa im. Mikołaja Kopernika w Bralinie ul. Rynek 1

Kościóły i inne miejsca kultu religijnego:

1. Kościół w Bralinie: Parafia Św. Anny w Bralinie ul. Wrocławska 58, 63-640 Bralin
2. Kościół Na Półku czyli kościół Narodzenia NMP w Bralinie niedaleko Kępna
3. Kościół pw. św. Katarzyny Aleksandryjskiej w Mnichowicach
4. Kaplica pw. św. Jadwigi Śląskiej w Mnichowicach.
5. Kościół pw. Świętej Trójcy w Nowej Wsi Książęcej.
6. Kościół pw. Matki Boskiej Częstochowskiej w Taborze Wielkim.
7. Kościół w Mielęcinie

Kolejnymi generatorami ruchu na terenie gminy są supermarkety. Ich powstanie to efekt zmian w sieci handlowej, gdzie małe lokalne sklepy są wypierane przez sieciowe supermarkety o powierzchni od 400 do 2500 m².

Najważniejsze placówki handlowe są zlokalizowane w Bralinie:

1. Stokrotka ul. Wrocławska
2. Lewiatan ul. Przemysława 2
3. Delikatesy Centrum ul. Wrocławska 63

2.4 Sieć drogowa

Infrastruktura drogowa

Dostępność komunikacyjna to kluczowy element wynikający z położenia geograficznego. Przez centralną część Gminy Bralin, z zachodu na wschód przebiega droga ekspresowa nr S8 relacji Wrocław – Warszawa. Droga ta jednocześnie stanowi drogę międzynarodową E-67, a jej długość w Gminie wynosi 6,4 km. Natężenie ruchu w obrębie Gminy Bralin zestawiono w tabeli poniżej zgodnie z pomiarem ruchu GDDKiA przeprowadzonym w 2015 roku. Obecnie trwa pomiar ruchu GDDKiA 2020.

Przez Gminę przebiega droga wojewódzka nr 482 relacji Łódź – Bralin. Długość na obszarze gminy wynosi 9,7 km. Dla drogi tej w odcinku obejmującym Gminę Bralin brak wyników pomiaru ruchu GDDKiA 2015..

Na terenie gminy znajduje się stosunkowo gęsta sieć dróg powiatowych o łącznej długości 35,1 km.

Drogi te stanowią podstawowy szkielet układu komunikacyjnego gminy i zapewniają dostępność komunikacyjną między większymi jednostkami osadniczymi przede wszystkim stanowią połączenie z Kępem, ale także z innymi miejscowościami poza obszarem Gminy.

Wśród dróg powiatowych przebiegających przez obszar gminy Bralin znajdują się:

- o droga Nr 5600P (stary numer 13504) relacji: Kępno – Marcinki,
- o droga Nr 5681P (stary numer 13516) relacji: Stradomia Wierchnia – Grębanin, 5681P
- o droga Nr 5680P (stary numer 13523) relacji: Domasłów – Mroczeń,
- o droga Nr 5682P (stary numer 13525) relacji: Bralin – Darnowiec,
- o droga Nr 5678P (stary numer 13527) relacji: Bralin – Korzeń;
- o droga Nr 5601P relacji: Bralin – Marcinki.

Drogi publiczne na terenie gminy Bralin posiadają łączną długość 44,021 km w przeważającej części posiadają nawierzchnię gruntową. Odcinki dróg gminnych o nawierzchni twardej ulepszonej stanowią tylko kilka% ogólnej długości dróg gminnych.

Szlaki piesze i rowerowe

Przez obszar gminy przebiega szlak pieszy o kolorze niebieskim WK – 3669 n. Trasa biegnie od stacji Kępno PKP, poprzez: Chojęcín – Bralin – Tabor Mały – Utrata – Mielęcín - Weronikopole – Marcinki – Trzy Kamienie – Kobyla Góra – Zmyślona Ligocka PKS.

Długość szlaku wynosi 32 km, w tym na terenie gminy Bralin: ok. 17 km.

Ponadto gmina położona jest na Trans-wielkopolskiej Trasie Rowerowej TTR. Trasa biegnie od Poznania na południe, dalej trasa prowadzi przez Środę Wielkopolską – Miłosław – Żerków – Jarocin – Pleszew – Gołuchów – Kalisz – Dobrzec – Droszew – Ociąż – Kwiatków - Lewków – Ostrów Wielkopolski – Wysocko Małe – Janków Przygodzki – Trzcieliny – Nadstawki - Dębica – Antonin – Bledzianów – Ostrzeszów – Parzynów – Zmyślona Parzynowska – Marcinki – Lipnik - Bralin – Mnichowie – Nosale - Mroczeń – Laski – Łęka Opatowska – Siemianice. Szlak oznaczony jest kolorem zielonym. Całkowita długość szlaku wynosi 480 km. Długość szlaku na terenie gminy Bralin wynosi ok. 19 km

Przez obszar Gminy biegnie Wielofunkcyjna Ścieżka Turystyczna „Smocza Kraina”. Ten szlak turystyczny ma charakter rekreacyjno-krajoznawczy i jest zamkniętą prawie 120-kilometrową pętlą prowadzącą przez trzy gminy: Perzów, Bralin i Kobylą Górę oraz ich największe atrakcje krajoznawcze, przyrodnicze, kulturowe i rekreacyjne. Gminy te znajdują się w południowej Wielkopolsce na terenie powiatów: ostrzeszowskiego (gmina Kobyla Góra) i kępińskiego (gminy Bralin i Perzów). Wędrówkę można rozpocząć w dowolnym punkcie i pokonywać dowolnie wybrane odcinki w zależności od wybranej formy wędrowania – pieszo, rowerem czy też zimą na nartach. Całkowita długość szlaku wynosi 120 km, w tym jego długość na terenie gminy Bralin wynosi ok. 35 km.

Zestawienie długości i kategorii dróg na terenie gminy zamieszczono w poniższej tabeli.

Tabela 3. Zestawienie długości i kategorii dróg

Kategoria drogi	Długość w kilometrach
Drogi krajowe	6,4
Drogi wojewódzkie	9,7
Drogi powiatowe	35,1
Drogi gminne	47,7
Ogółem	98,8

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UG Bralin

Tabela 4. Stan dróg gminnych w Gminie Bralin

Stan nawierzchni	Długość w kilometrach
Bardzo dobry	11,2
Dobry	10,5
Ostrzegawczy	7,4
Zły	3,4
Bardzo zły	0,2
Gruntowe	14,9
Ogółem	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UG Bralin



Rysunek 2. Schemat sieci drogowej w Powiecie Kępińskim

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UG Bralin

Tabela 5. Natężenie ruchu drogowego w Gminie Bralin

Lp.	Nr drogi	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa	SDRR poj. silnik. ogółem	Motocykle	Samochody osobowe mikrobusy	Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	Samochody ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze	SDRR rowery		
		Początek	Koniec							bez przyczepy	z przyczepą					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	pojazdy/dobę		10	11	12	13	14	15
Drogi krajowe																
1	S8e	83,505	91,207	7,702	Syców Wschód – Bralin	16 966	38	10 705	1 983	439	3 710	90	1	0		
2	S8e	91,207	115,249	24,042	Bralin – Wieruszów	15 794	34	9 700	1 719	512	3 720	79	0	0		

Źródło: Generalny pomiar ruchu w 2015 roku, GDDKiA

2.5 Motoryzacja indywidualna

W Planie gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Bralin ujęta jest szczegółowa struktura zużycia paliw i energii przez poszczególne sektory, a także, co za tym idzie, emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego. W 2019 roku zużycie energii z paliw transportowych wyniosło 32 878,09 MWh/rok, co stanowiło ok. 32,3% całkowitego zużycia energii w Gminie i było jednym z dominujących elementów w całkowitej strukturze konsumpcji energii. Sektor transportu wygenerował w 2019 roku 8 098,84 Mg dwutlenku węgla do atmosfery.

Pomimo poczynionych starań nie udało się uzyskać ze Starostwa Powiatowego w Kępnie danych odnośnie liczby pojazdów na terenie Gminy Bralin na dzień 31 grudnia 2019 roku. W poniższej tabeli wyliczono szacunkową liczbę pojazdów w stosunku do liczby ludności (ludność w Powiecie Kępińskim – 56 451; ludność w Gminie Bralin – 6 089 co stanowi 10,786%) dostępną na stronie „Polska w pigułce” na dzień 31.12.2018 roku.

Tabela 6 Szacunkowa liczba samochodów w Powiecie Kępińskim i w Gminie Bralin na 31.12.2018 roku

Lp.	Rodzaj pojazdu	Liczba pojazdów zarejestrowanych	
		Powiat Kępiński	W tym: Gmina Bralin
1.	Pojazdy samochodowe i ciągniki ogółem, w tym:	54 686	5 898
1.1.	Samochody osobowe	40 895	4 411
1.2.	Samochody ciężarowe	6 769	730
1.3.	Autobusy	55	6
2.	Motocykle	2 153	232
3.	Motorowery	2 734	295

Źródło: Opracowanie własne

2.6 Sieć parkingowa

Jednym z narzędzi zmiany przyzwyczajeń i zachowań komunikacyjnych jest odpowiednia polityka parkingowa. Zgodnie z zapisami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy, działania gminy ograniczają się głównie do budowy parkingów w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów użyteczności publicznej.

Ponadto własne parkingi dla potrzeb pracowników budują także największe zakłady produkcyjne. Nowe parkingi dla klientów, lokalizowane są również przy supermarketach. Budowa tych parkingów finansowana jest przez właścicieli poszczególnych sieci handlowych. Na pozostałym obszarze gminy, potrzeby parkingowe są zaspakajane przez mieszkańców we własnym zakresie, gdyż większość z nich parkuje swoje pojazdy na terenie własnych posesji.

W przypadku osiedli mieszkaniowych, odpowiednią liczbę miejsc parkingowych zapewniono wraz z budową lokalnej sieci drogowej.

Na terenie Gminy Bralin nie ma stref płatnego parkowania w obrębie dróg publicznych. Objęcie tych obszarów płatnym parkowaniem w przyszłości mogłoby wynikać ze znacznego natężenia ruchu, a także ze zbyt długiego czasu parkowania pojazdów. Wprowadzenie opłat za parkowanie zasadniczo pozwala na usprawnienie ruchu samochodowego oraz wymuszenie rotacji parkujących pojazdów, co ułatwia parkowanie innym kierowcom.

2.7 Drogowy transport zbiorowy

Mimo znacznych odległości od większych ośrodków miejskich, autostrad i dróg ekspresowych Gmina Bralin posiada bogatą ofertę w zakresie drogowego transportu pasażerskiego.

Kierunki obsługiwane przez PKS:

Tabela 7. Kierunki obsługiwane przez PKS Sp. z o.o.

Przewoźnik	Numer	Przystanek początkowy	Przystanki pośrednie	Przystanek docelowy	Liczba połączeń	
					Zwykłe	Pospieszne
PKS Syców	1	Syców	Bralin	Kępno		3
	2	Syców	Bralin, Kępno	Wieluń		5
	3	Syców	Turkowy, Bralin	Kępno	2	
	4	Syców	Trębaczów, Bralin	Kępno	1	
PKS Kępno	5	Kępno	Bralin	Syców	1	
	6	Kępno	Bralin, Perzów	Syców	2	
	7	Kępno	Bralin, Perzów, Trębaczów	Syców	3	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie weryfikacji rozkładów jazdy PKS

Zdecydowana większość kursów wykonywana jest w dni robocze szkolne, w soboty i w niedzielę tylko połączenia pospieszne.

Na terenie Gminy Bralin rozwinięta jest sieć przewoźników prywatnych

W ramach niniejszego opracowania przeprowadzone zostały badania określające ilość osób korzystających z komunikacji publicznej na przystanku PKS w Bralinie

Zestawienie wyników przedstawiono w tabelach poniżej.

Tabela 8. Zestawienie badań określające ilość osób korzystających z komunikacji publicznej (dni robocze)

Linia	Liczba wsiadających	Udział procentowy	Max napelnienie
1	6	12,6 %	51
2	12	20,1 %	57
3	7	4,7 %	65
4	12	2,7 %	22
5	7	8,0 %	32
6	9	4,0 %	38
7	8	0,6 %	38
Ogółem		100 %	92

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów

Tabela 9. Zestawienie badań określające ilość osób korzystających z komunikacji zbiorowej (sobota)

Linia	Liczba wsiadających	Udział procentowy	Max napelnienie
1	3	20,1 %	16
2	5	13,6 %	21
Ogółem	8	100 %	28

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów

Tabela 10. Zestawienie badań określające ilość osób korzystających z komunikacji zbiorowej (niedziela)

Linia	Liczba wsiadających	Udział procentowy	Max napelnienie
1	6	16,8 %	14
2	5	12,5 %	23
Ogółem	11	100 %	32

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów

2.8 Transport kolejowy

Przez teren gminy Bralin przebiega jednotorowa linia kolejowa o znaczeniu lokalnym, wykorzystywana niegdyś dla przewozów pasażerskich i towarowych. Trasa linii przebiegała na odcinku Kępno – Oleśnica, ze stacją w miejscowości Bralin. Obecnie linia jest nieczynna.

Wójt Gminy Bralin w marcu 2020 roku przeprowadził konsultacje społeczne dotyczące „Strategicznego Studium Lokalizacyjnego Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego” w kontekście planowanego przebiegu linii kolejowej łączącej zachodnią granicę Państwa z planowanym Centralnym Portem komunikacyjnym.

Inwestycje kolejowe CPK to łącznie prawie 1800 km nowych linii, które mają powstać do końca 2034 r. Dla ponad 500 km z nich prace przygotowawcze już trwają albo ruszą w tym roku. Pierwsze roboty budowlane mają się rozpocząć już za trzy lata.

Na Program Kolejowy CPK składa się w sumie 12 tras kolejowych, w tym 10 tzw. szprych prowadzących z różnych regionów Polski do Warszawy i CPK. Łącznie to 30 zadań inwestycyjnych i 1789 km nowych linii kolejowych, których inwestorem jest Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.. Jeżeli dojdzie do realizacji to według obecnej prognozy linia kolejowa przez Kępno będzie realizowana jako pierwsza.

Całość programu zostanie zrealizowana w latach 2020-2034.

2.9 Transport niezmotoryzowany rowerowy i pieszy

Na terenie Gminy Bralin na przestrzeni ostatnich kilku lat zaobserwować można bardzo pozytywny trend dotyczący wzrostu długości ścieżek rowerowych. Szlaki turystyczne przebiegające przez teren gminy Bralin:

- 1) Trans-wielkopolska Trasa Rowerowa TTR (odcinek południowy) Przebieg szlaku: POZNAŃ – Tulce – Zimin – Środa Wielkopolska – Olszewo – Miłosław – CHLEBOWO – Pogorzelica – Żerków – Radlin – Kąty – Jarocin – Twardów – Pleszew – Zawidowice – Gołuchów – Dojutków – Zagorzyn – Kalisz – Ociąż – Kwiatków – Ostrów Wielkopolski – Trzmieliny – Dębica – Antonin – Śledzianów – Ostrzeszów – Marcinki – Bralin – Grębanin – Mroczeń – Laski – SIEMIANICE

Kolor szlaku – zielony

Długość szlaku: 480 km

Długość szlaku na terenie gminy Bralin: ok. 10 km

- 2) Czerwony szlak rowerowy "Smocza Kraina" pod opieką PTTK Ostrów Wielkopolski (WK – 104c) Trasa: Kobyla Góra – Parzynów – Kobyla Góra (284 m) – Marcinki – Weronikopole – Mielęcin – Utrata – Czermin – Tabor Wielki – Bralin – Nosale – Mnichowice – Turkowy – Perzów – Mnichowice – Nowa Wieś Książęca – Domasłów – Trębaczów – Miechów – Koza Wielka – Słupia pod Bralinem – Bałdowice – Pisarzowice – Wioska – Stary Folwark – Rybin – Zmysłona Ligocka – Kuźnica Myślniewska – Jezioro – Smolarze – Myślniew – Kobyla Góra.

Szlak o długości 117,2 km

85,2 km na terenie powiatu kępińskiego

15 km na terenie Gminy Bralin

Obserwuje się stały wzrost liczby mieszkańców, którzy wybierają rower lub inne pojazdy jednośladowe jako dogodną formę przemieszczania się po Gminie oraz do sąsiednich miejscowości, w szczególności do Kępna stolicy Powiatu. w kolejnych latach przewidujemy dynamiczne zwiększanie się liczby pojazdów jednośladowych o napędzie elektrycznym: e-hulajnóg, motorowerów i skuterów.

3. Cel główny i cele szczegółowe planu w zakresie mobilności

Głównym celem Planu gospodarki niskoemisyjnej jest analiza zakresu możliwych do realizacji przedsięwzięć, których wcielenie w życie skutkować będzie zmianą struktury używanych nośników energetycznych oraz zmniejszeniem zużycia energii, czego konsekwencją ma być stopniowe obniżanie emisji gazów cieplarnianych, (CO₂) na terenie Gminy Bralin.

W zakresie mobilności celem głównym planu jest takie kształtowanie sieci drogowej wraz z wszystkimi elementami infrastruktury oraz sieci publicznego transportu zbiorowego tak, aby osiągnąć zrównoważoną mobilność na obszarze całej gminy. Przez zrównoważoną mobilność rozumie się odbywanie podróży w takiej ilości i o takiej długości, jak wynika to z zaspokajania potrzeb życiowych podróżujących z racjonalnym wykorzystaniem poszczególnych podsystemów transportu publicznego.

Racjonalność wykorzystania podsystemów oznacza dokonywanie takich wyborów przez podróżujących, które nie powodują zmian w bilansie ogólnym

- nadmiernych strat czasu,
- nadmiernych kosztów, ponoszonych przez uczestników podróży, organizatorów transportu oraz całą społeczność (wyrażanych w tym ostatnim przypadku poprzez środowiskowe oraz społeczne koszty zewnętrzne).

Zasadniczym priorytetem powinny być starania na rzecz zmiany zachowań komunikacyjnych, a zwłaszcza odwrócenia trendu polegającego na wzrastającym uzależnieniu od codziennego wykorzystywania samochodu osobowego przy przemieszczaniu się. Działania te nie mogą sprowadzać się do formułowania restrykcji, ale powinny budować i oferować realne i atrakcyjne alternatywne opcje sprzyjające zmianom zachowań komunikacyjnych. W tym celu Gmina powinna prowadzić działania informacyjno-promocyjne zachęcające do korzystania z niskoemisyjnych form mobilności zbiorowej - publicznego transportu zbiorowego, rowerowego lub ruchu pieszego. Efektem prowadzonych działań będzie wzrost zainteresowania mieszkańców gminy transportem zbiorowym, w tym głównie koleją, a także połączeniami autobusowymi. Działania promocyjne zwiększą świadomość społeczności lokalnej z zakresu wpływu wysokoemisyjnych form transportu na środowisko, co pozytywnie wpłynie na częstotliwość wybierania przez nich niskoemisyjnych środków transportu, m.in. komunikacji publicznej czy też roweru lub e-hulajnog, motoroweru, skutera elektrycznego.

Tabela 11. Powiązanie zaproponowanych działań z elementami zrównoważonej mobilności zbiorowej

Obszar	Działanie	Elementy zrównoważonej mobilności zbiorowej								
		Transport niezmotywowany	Transport zbiorowy	Transport indywidualny	Wzrost intermedialności	Wdrażanie nowych wzorców zachowań komunikacyjnych	Bezpieczeństwo	Logistyka miejska	Inteligentne sposoby transportowe	Wdrażanie nowych wzorców użytkowania
Transport	Rewitalizacja terenów na cele aktywności gospodarczej			✓						
	Wymiana lamp oświetlenia ulicznego na ledowe (wymiana 500 sztuk lamp)	✓		✓						
	Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy	✓	✓	✓			✓			
	Rozwój systemu ścieżek rowerowych oraz spacerowych w gminie	✓					✓			
	Promocja transportu publicznego na terenie Gminy Bralin		✓							✓

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UG Bralin

4. Działania w zakresie mobilności

Wyniki inwentaryzacji dla roku 2019 w sektorze transport wskazują, że emisja CO₂ na terenie Gminy Bralin wynosi 24 601,46 Mg/rok i stanowi ona 32,3 % ogółu emisji z terenu Gminy. Na podstawie zidentyfikowanych obszarów interwencji, określono w planie listę projektów do realizacji do roku 2020. Realizacja tych projektów zgodna jest z przyjętym celem głównym oraz z celami strategicznymi i szczegółowymi planu. W tabeli nr 11 przedstawiono listę zadań związanych bezpośrednio z mobilnością realizowanych przez Gminę Bralin. Systematyczna ich realizacja w okresie 2020 – 2025 umożliwi ograniczenie zużycia energii i emisji zanieczyszczeń gazowych wynikających między innymi ze zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców i rozwoju technologicznego w branży motoryzacyjnej.

Tabela 12. Zestawienie działań zmniejszających emisje z transportu realizowanych przez Gminę Bralin

Lp.	Rodzaj działania	Koszt działania w zł	Efekt energetyczny w MWh	Efekt emisyjny w Mg CO ₂	Ilość energii wytworzona z OZE w MWh
1	2	3	4	5	6
1	Budowa ścieżki pieszo-rowerowej w Chojeńcinie, gmina Bralin	1 200 000	6	4	-
2	Budowa 1 km dróg gminnych wraz z oświetleniem i infrastruktura towarzysząca	100 000	11		-
3.	Wymiana autobusów na nowsze z normą emisji spalin min. EURO 6 PKS i przewoźnicy	9 000 000	56	26	
4.	Wymiana lamp oświetlenia ulicznego na ledowe (wymiana 2500 sztuk lamp)	1 000 000	45	6	
5	Suma	11 300 000	128	32	-

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UG Bralin

Biorąc pod uwagę przyjętą listę projektów, wyznaczono prognozę efektu ilościowego dla roku 2020 przyjmując kompleksową realizację inwestycji zadeklarowanych przez Gminę i interesariuszy niniejszego Planu. Założono, że realizacja wszystkich projektów transportowych pozwoli na ograniczenie zużycia energii w 2020 roku o 128 MWh/rok, a redukcja emisji CO₂ z transportu osiągnie poziom 32 Mg/rok.

4.4 Szczegółowy opis działań w zakresie mobilności

4.4.1 Transport niezmotoryzowany rowerowy i pieszy

Drogi rowerowe w Gminie Bralin obecnie nie występują.

Projekty związane z budową nowych dróg rowerowych powinny w pierwszym etapie połączyć istniejące odcinki tak, aby w horyzoncie długookresowym stworzyć sieć dróg rowerowych. Sieć ta oprócz zapewnienia bezpiecznego dojazdu do miejsc pracy i edukacji powinna także spełniać funkcję dojazdową do największych atrakcji turystycznych. W pierwszej kolejności powinny one powstawać wzdłuż dróg o najwyższym natężeniu ruchu tak, aby w sposób istotny poprawić bezpieczeństwo tej grupy uczestników ruchu. Przewiduje się, że rozwój sieci dróg rowerowych przyczyni się do zmiany podziału modalnego podróży wewnątrz gminy i zwiększy udział podróży realizowanych rowerem. Zmniejszona w ten sposób liczba samochodów osobowych realizujących przejazdy wewnątrz gminy spowoduje zmniejszenie zatłoczenia ruchu drogowego.

Ponadto, zaleca się wdrożenie ułatwień dla rowerzystów w postaci:

- o dopuszczenia kontra-ruchu rowerowego na drogach jednokierunkowych, a więc ruchu „pod prąd” – rozwiązanie to odpowiednie jest do stosowania na drogach o uspokojonym ruchu,
- o ułatwienie to wprowadzić można także na ulicach osiedlowych,
- o wyznaczanie tras rowerowych prowadzących przez parki oraz inne lokalizacje umożliwiające dokonywanie skrótów podczas jazdy,
- o umożliwienie bezpiecznego parkowania rowerów przy obiektach użyteczności publicznej oraz innych istotnych lokalizacjach.

Praktycznym i przydatnym rozwiązaniem dla osób poruszających się po mieście byłaby opracowana mapa infrastruktury rowerowej Powiatu Kępińskiego. Na mapie tej znalazłyby się nie tylko wyznaczone trasy rowerowe oraz ulice z dopuszczonym kontra-ruchem rowerowym, ale także dodatkowe elementy infrastruktury jak stacje rowerów miejskich, parkingi rowerowe i stacje napraw rowerów.

Rozwój ruchu pieszego powinien się skupiać na budowie chodników przy budowie i modernizacji dróg o największym natężeniu ruchu samochodowego oraz prowadzących do największych generatorów ruchu zdefiniowanych w podrozdziale 2.3 niniejszego opracowania.

Do rozwiązań technicznych służących rozwojowi komunikacji pieszej należą:

- o wyznaczanie i projektowanie korytarzy pieszych na osiedlach przy udziale lokalnych społeczności,
- o dobre oświetlenie stref pieszych i miejsc spotkań,
- o zapewnienie dostępności ciągów pieszych dla osób o ograniczonej mobilności,
- o poszerzanie chodników, przestrzeni dla pieszych,
- o realizacja nasadzeń roślinności (w tym drzew i krzewów) wzdłuż ciągów pieszych oraz na deptakach,
- o wprowadzenie limitu prędkości dla samochodów (np. tempo 30 km/h) oraz uprzywilejowanie pieszych, rowerzystów, a także transportu zbiorowego,
- o uspokajanie ruchu samochodowego,
- o stosowanie nawierzchni ciągów pieszych przyjaznej i wygodnej dla pieszych,
- o integracja infrastruktury transportu pieszego z infrastrukturą rowerową oraz transportem zbiorowym (z przystankami autobusowymi),
- o wydłużenie czasu trwania zielonego światła dla pieszych.

Podjęcie takich inicjatyw przyczyni się do wzrostu ruchu pieszego w Gminie Bralin, większej dostępności dla różnych grup użytkowników, pobudzenia rozwoju Gminy i rozkwitu życia na jego ulicach i placach, a także zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu. Ponadto, może to przyczynić się do poprawy ład przestrzennego obszaru oraz stanu środowiska. Ułatwieniem w realizacji przestrzeni przyjaznej pieszym będzie sformułowanie standardów projektowania infrastruktury pieszej. W miarę możliwości infrastruktura pieszego powinna być prowadzona na powierzchni ziemi, spełniając wymogi dla atrakcyjnej przestrzeni dla pieszych

W Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Bralin nie przewidziano realizacji zadań w zakresie transportu niezmotoryzowanego rowerowego i pieszego za wyjątkiem budowy ścieżek rowerowych. Poniżej parametry projektu.

„Budowa ścieżki pieszo-rowerowej w Chojęcinie, gmina Bralin”

Lokalizacja przedsięwzięcia: Chojęcin Dz. nr ewidencyjny 600, 684, Gmina Bralin

Krótką charakterystyką przedsięwzięcia

Inwestycja realizowana jest na terenie miejscowości Chojęcin częściowo w terenie niezabudowanym i w terenie zabudowanym poza strefą ochrony konserwatorskiej w ciągu ul. Pod Lasem i ul. Topolowej. Wzdłuż drogi występuje zabudowa mieszkaniowa – jednorodzinna. Istniejąca droga gminna posiada zmienną szerokość od 4,00m do 6,05m w miejscu skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 482. Droga gminna posiada nawierzchnię bitumiczną szerokości 4,0m z obustronnym poboczem gruntowym nieutwardzonym. Spadek poprzeczny drogi jednostronny w stronę rowu przydrożnego biegnącego po lewej stronie drogi.

Podstawowy zakres inwestycji polegającej na budowie ścieżki pieszo - rowerowej w Chojęcinie obejmuje:

- o budowę ścieżki pieszo-rowerowej szerokości 3,0m z betonowej kostki brukowej bez fazowej,
- o budowę chodnika szerokości 2,0m z betonowej kostki brukowej bez fazowej,
- o budowę wyniesionego przejścia dla pieszych,
- o przebudowę istniejących zjazdów indywidualnych o nawierzchni gruntowej na nawierzchnię z betonowej kostki brukowej bez fazowej,
- o przebudowę istniejących zjazdów publicznych o nawierzchni gruntowej na nawierzchnię z betonowej kostki brukowej bez fazowej,
- o przestawienie istniejących słupów energetycznych, oraz istniejących latarni poza ciąg pieszo-rowerowy;

- o rozbudowę istniejącego oświetlenia,
- o zabezpieczenie gazociągu oraz kabli TP i EN pod zjazdami rurami ochronnymi dwudzielnymi,
- o wprowadzenie zmian w istniejącym oznakowaniu drogi
- o wykonanie oznakowania poziomego i pionowego drogi

Ze względu na charakter inwestycji nie ma potrzeby uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Zestawienie powierzchni utwardzonych zagospodarowania terenu

Powierzchnie utwardzone 2875,44 m²

- o pow. ciągu pieszo-rowerowego 2 408,52 m²
- o pow. chodnika 94,00 m²
- o pow. zjazdów publicznych 19,53 m²
- o pow. zjazdów indywidualnych 179,10 m²
- o pow. mijanki, poszerzenia 111,18 m²-
- o pow. pobocza utwardzonego 63,11 m²
- o pow. biologiczne czynna (niska zieleń) 976,35 m²

Zestawienie projektowanych paramentów ścieżki pieszo-rowerowej i chodnika

- o długość opracowania - 802,74 m
- o kategoria drogi – droga gminna
- o kategoria ruchu – KR 1
- o obciążenie – 110kN/oś
- o prędkość projektowa – Vp = 50 km/h
- o przekrój poprzeczny – jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu
- o szerokość drogi – od 4,00 do 6,05 m
- o szerokość ścieżki pieszo-rowerowego – 3,0m
- o szerokość chodnika – 2,0m
- o pochylenie skarp – 1:1; 1:1,5
- o spadek poprzeczny:
 - ✓ ścieżka pieszo – rowerowa – 2,0
 - ✓ chodnik – 2 ,0%

4.4.2 Publiczny transport zbiorowy

Wzmocnienie systemu publicznego transportu zbiorowego, ma zachęcać mieszkańców do pozostawienia samochodu w domu i dojazdu do pracy, czy na uczelnię środkami transportu publicznego. Bardzo ważnym czynnikiem, który ma przyczynić się do zwiększenia liczby przewożonych pasażerów, jest jej ściśle powiązanie kolejną oraz wprowadzenie zintegrowanej taryfy.

Równolegle powinna być prowadzona optymalizacja przebiegu linii, która powinna się przyczynić do jak najbardziej efektywnego wykorzystania posiadanych środków transportu poprzez wprowadzenie taktowanego rozkładu jazdy i skrócenia czasu przejazdu do głównych generatorów ruchu. Jednak powiększenie sieci i wzrost wykonywanej pracy przewozowej wymagać będzie zwiększenia liczby eksploatowanego taboru.

Działanie polegające na zakupie niskoemisyjnego taboru transportu miejskiego jest odpowiedzią na stale zwiększający się wskaźnik ruchu samochodowego mieszkańców Wałcza, a modernizacja taboru miejskiego stanowi zachętę do podróżowania po mieście komunikacją miejską.

Znaczny i uciążliwy ruch lokalny spowodowany jest głównie dojazdem mieszkańców do pracy oraz centrów handlowych. Gmina Bralin nie podejmuje w dostatecznym stopniu działań mających na celu zachęcenie tych osób do zmiany nastawienia i wybrania innego środka lokomocji. W tym celu niezbędna jest wymiana taboru komunikacji realizowanej przez PKS Syców i PKS Kępno na nowszą, ekologiczną, spełniającą normy unijne i zwiększającą komfort poruszania.

Zgodnie z planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu dla Powiatu Kępińskiego założono uruchomienie linii łączących poszczególne miejscowości w ramach powiatu.

Poniższe tabele zawierają szczegółowe informacje dotyczące planowanej sieci komunikacyjnej. Wszystkie linie zostały oznaczone literą P (wyróżnik linii powiatowych), a następnie liczbą dwucyfrową, gdzie dziesiątkami zostały

pogrupowane linie powiązane z różnymi gminami (pełne dziesiątki to linie podstawowe), a cyfra jedności jest kolejnym numerem. Relacje, przebiegi linii i liczba połączeń wariantu międzypowiatowego zostaną ustalone w ramach porozumień międzypowiatowych, jeśli takie zostaną zawarte, jednakże przebieg takich linii na terenie powiatu kępińskiego będzie ustalony w ramach sieci określonej wariantami podstawowym i uzupełniającym oraz fragmentami oznaczonymi w części graficznej niniejszego planu jako wariant międzypowiatowy.

Tabela 13. Planowana sieć komunikacyjna – wariant podstawowy

Linia	Przebieg trasy	Długość (km)	Minimalna liczba kursów		
			Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
P10	Kępno – Bralin – Turkowy – Perzów	15	10	6	4
P20	Kępno – Bralin – Mnichowice – Nowa Wieś Książęca – Drożki – Rychtal	26	10	6	4
P30	Kępno – Baranów – Mroczeń – Laski – Trzcina	16	10	6	4
P40	Kępno – Baranów – Słupia pod Kępem – Piaski – Łęka Opatowska	13	10	6	4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Plan zrównoważonego transportu dla powiatu kępińskiego”



Rysunek 3. Planowana sieć komunikacji zbiorowej

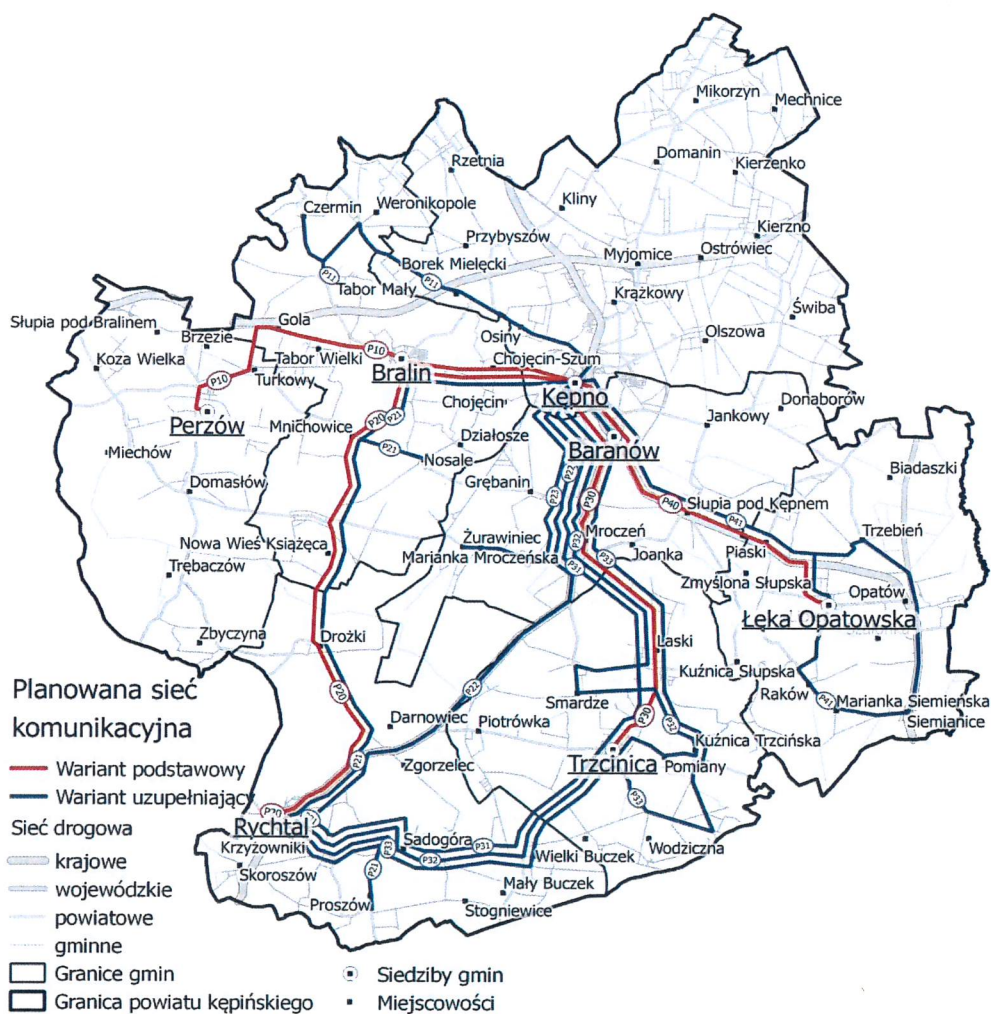
Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Plan zrównoważonego transportu dla powiatu kępińskiego”

Przebieg linii z tabeli przedstawiono na powyższej mapie.

Tabela 14. Planowana sieć komunikacyjna – wariant uzupełniający

Linia	Przebieg trasy	Długość (km)	Minimalna liczba kursów		
			Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
P11	Kępno – Osiny – Borek Mielecki – Czermin – Tabor Mały	16	2	0	0
P21	Kępno – Bralin – Mnichowice – Nosale – Nowa Wieś Książęca – Drożki – Rychtal – Proszów – Dalanów	27	2	0	0
P22	Kępno – Baranów – Mroczeń – Rychtal	22	2	0	0
P23	Kępno – Baranów – Grębanin – Mroczeń – Żurawiniec	14	2	0	0
P31	Kępno – Baranów – Mroczeń – Laski – Trzcina – Wielki Buczek – Sadogóra – Rychtal	30	2	0	0
P32	Kępno – Baranów – Mroczeń – Laski – Smardze – Kuźnica Trzcina – Trzcina – Wielki Buczek – Sadogóra – Rychtal	39	2	0	0
P33	Kępno – Baranów – Mroczeń – Laski – Kuźnica Trzcina – Ignacówka – Trzcina – Wielki Buczek – Sadogóra – Rychtal	37	2	0	0
P41	Kępno – Baranów – Słupia pod Kępem – Piaski – Łęka Opatowska – Opatów – Łęka Opatowska	30	2	0	0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Plan zrównoważonego transportu dla powiatu kępińskiego”



Rysunek 4. Planowana sieć komunikacji zbiorowej wariant podstawowy i wariant uzupełniający.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Plan zrównoważonego transportu dla powiatu kępińskiego”

Zaplanowana sieć komunikacyjna będzie mogła być realizowana w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich, jeśli zostanie utworzony związek powiatowo-gminny.

4.4.3 Transport indywidualny

Wszystkie działania w zakresie modernizacji sieci drogowej mają na celu optymalną integrację sieci dróg gminnych z siecią dróg wojewódzkich i powiatowych.

Zakres modernizacji sieci dróg ma głównie na celu zwiększenie bezpieczeństwa oraz maksymalne upłynnienie ruchu na ciągach dróg. Modernizacja sieci drogowej ma także umożliwić poprawienie warunków dojazdu samochodom ciężarowym, których zadaniem jest zaopatrzenie zakładów pracy i dużych placówek handlowych na terenie gminy. Równie ważnym celem modernizacji poszczególnych ciągów komunikacyjnych jest lepsze przystosowanie ich pod kątem potrzeb publicznego transportu zbiorowego poprzez wzmocnienie nawierzchni, budowę zatok autobusowych, czy nowych platform przystankowych pozwalających w pełni wykorzystać zalety taboru niskopodłogowego.

Na odcinkach dróg o dużym natężeniu ruchu dążyć się będzie do odseparowania ruchu pieszego i rowerowego od ruchu samochodowego. Istotnym pakietem realizowanym w ramach modernizacji dróg będzie poprawa bezpieczeństwa poprzez budowę nowych skanalizowanych skrzyżowań i skrzyżowań z ruchem okrężnym oraz nowego oświetlenia ulicznego.

W najbliższych latach przewiduje się dynamiczny rozwój alternatywnych – proekologicznych sposobów przemieszczania się zarówno w ruchu miejskim jak i poza miastami. stopniowo trend ten dotrze do Gminy Bralin.

Systemy współdzielonych hulajnóg elektrycznych wypożyczanych na minuty zaczęły pojawiać się w końcu 2017 r. w USA. Niepełna dwa lata później cieszą się ogromną i ciągle rosnącą popularnością w miastach na różnych kontynentach, jako innowacyjny pojazd usprawniający mobilność miejską

W Polsce ten typ usług zadebiutował w 2018 r. we Wrocławiu (Lime). Obecnie ze współdzielonych e-hulajnóg – w łącznej liczbie ponad 7 tys. pojazdów – mogą korzystać już mieszkańcy dziewięciu polskich miast. Z miesiąca na miesiąc obserwujemy błyskawiczny wzrost tego rynku – liczby operatorów, hulajnóg i miast, w których są one dostępne.

Eksplodują popularności e-hulajnóg to zjawisko globalne. Na koniec ubiegłego roku w blisko 100 miastach w USA dostępnych było łącznie 85 tys. e-hulajnóg, które wypożyczano w zeszłym roku 38,5 mln razy. Obecnie w wielu krajach świata aktualizuje się przepisy, by stworzyć otoczenie prawne dla tzw. urządzeń transportu osobistego i określić zasady poruszania się hulajnóg elektrycznych po miastach, w tym znaleźć dla nich odpowiednie miejsce (najczęściej są to drogi dla rowerów oraz chodniki – przy ograniczonej prędkości).

Nagły awans nowego pojazdu do roli powszechnie używanego środka transportu oznacza oczywiste korzyści (jest on bezemisyjny i wygodny), ale także stawia miasta przed nieznanymi wcześniej wyzwaniami – m.in. w zakresie zasad korzystania z infrastruktury publicznej (ścieżek rowerowych, chodników) i dostępu do niej, jak również bezpieczeństwa publicznego. Wyzwania regulacyjne dotyczą zarówno szczebla centralnego, jak i lokalnego.

E- hulajnogi w Polsce liczby:

- w 40 miastach są dostępne hulajnogi elektryczne na minuty,
- około 20 000 hulajnóg jest dostępnych do wypożyczenia,
- 11 minut – tyle trwa średnio przejazd e-hulajnoga wg jednej z popularnych aplikacji

Proponowane wg Ministerstwa Sprawiedliwości regulacje prawne (sierpień 2020 roku)

- e-hulajnogi powinny poruszać się po drogach rowerowych lub po drogach z ograniczeniem prędkości do 20 km/h
- na drogach rowerowych maksymalna dopuszczalna prędkość wynosiłaby 25 km/h
- na drogach z ograniczeniem, tyle ile wynosi ograniczenie czyli 20 km/h
- jeżeli nie będzie takich dróg hulajnoga można jechać po chodniku ale z prędkością maksymalną 8 km/h, przy czym na chodniku nadal pierwszeństwo będą mieli piesi,
- w przypadku przekroczenia prędkości użytkownik e-hulajnogi zapłaci mandat w wysokości do 5 000 złotych

Rozwiązania praktyczne w wybranych polskich miastach

- Kraków – porozumienie z Firmą BOLT
 - ✓ ograniczenie prędkości sharingowych hulajnóg do 15 km/h

- ✓ pozostawianie po użyciu na specjalnie wyznaczonych parkingach lub w miejscach, gdzie nie utrudniają poruszania się pieszym lub rowerzystom,
- ✓ zabieranie w oznaczonym (błyskawicznie) czasie porzuconych lub utrudniających ruch hulajnóg przez Operatora Systemu
- Sosnowiec – porozumienie z Operatorem
 - ✓ wyznaczono parkingi dla e-hulajnóg
 - ✓ pozostawienie ich w innym miejscu – niedozwolonym skutkuje dodatkową opłatą od klienta w wysokości 50 złotych
- Lublin – porozumienia z Operatorami
 - ✓ w ścisłym Śródmieściu dopuszczalna prędkość 12 km/h
 - ✓ samo urządzenie powinno mieć zamontowaną blokadę uniemożliwiającą rozwijanie większych prędkości,
 - ✓ zakazane parkowanie w najbardziej uczęszczanych przez pieszych miejscach,
 - ✓ pozostawienie e-hulajnogi w takim miejscu spowoduje dalsze naliczanie opłat

4.4.4 Wzrost intermodalności

W Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 jednym z głównych celów jest poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej. Dokument stwierdza, że począwszy od 2015 roku powinno sukcesywnie następować zwiększenie udziału i roli transportu szynowego w transporcie. W ruchu pasażerskim główny ciężar rozwojowy, obok rozwoju połączeń między największymi ośrodkami miejskimi, realizowanych z wykorzystaniem sieci kolei o najwyższych standardach, zostanie położony na rozbudowę linii dojazdowych do obszarów metropolitalnych, które będą zintegrowane z systemami lokalnego transportu publicznego. Poprawa dostępności do miejsc koncentracji usług publicznych przynajmniej duże znaczenie inwestycjom kolejowym na liniach łączących największe miasta naszego kraju z ośrodkami subregionalnymi.

Poprawa dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych, głównie w oparciu o transport publiczny jest najważniejszym działaniem w regionach. W jego ramach należy dążyć do integracji systemów transportu publicznego w skali miasta, jego obszaru funkcjonalnego i regionu w połączeniu z rozwojem szybkich systemów transportu publicznego takich, jak kolej aglomeracyjna. Odrębnym celem jest także stworzenie zintegrowanego multimodalnego systemu transportowego. Zintegrowanie transportu drogowego i kolejowego ma nastąpić poprzez uwzględnienie w strategiach średniookresowych wzajemnej komplementarności tych środków transportu. W zakresie inwestycji pierwszoplanowe znaczenie będzie miało stworzenie organizatorom transportu publicznego i operatorom dogodnych warunków do budowy i rozbudowy terminali przesiadkowych dla różnych form transportu (wykorzystujących nowoczesne rozwiązania technologiczne). W Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju – Polska 2030 „Trzecia fala nowoczesności” jednym z najistotniejszych zadań jest zwiększanie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego.

Stworzenie spójnych powiązań funkcjonalnych z dużymi ośrodkami miejskimi tak, aby poszczególne gminy mogły jak najlepiej wykorzystać własny potencjał gospodarczy i rozwojowy, skutecznie będzie przeciwdziałał wykluczeniu społecznemu i wyludnianiu się słabiej rozwiniętych obszarów. Tak jest również w przypadku Gminy Bralin.

Według strategii, transport musi sprostać przede wszystkim wymaganiom związanym z oszczędnością czasu, oferując coraz krótszy czas przejazdu i elastyczność przemieszczania się oraz możliwość wykorzystania czasu spędzonego w podróży, a także dostosować się do oczekiwań różnych grup zawodowych i wiekowych ludności.

Warunkiem niezbędnym do pomyślnego włączenia różnych środków transportu w system komunikacyjny miast jest jego szeroka integracja w postaci:

- organizacji multimodalnych węzłów przesiadkowych,
- zapewnienia łatwego dostępu do przystanków,
- integracji taryfowej i rozkładowej,
- budowy systemów „parkuj i jedź”,

W Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Bralin nie przewidziano realizacji zadań w zakresie wzrostu intermodalności.

4.4.5 Wdrażanie nowych wzorców zachowań komunikacyjnych

Zmianę zachowań komunikacyjnych powinno się osiągnąć także poprzez prowadzenie działań „miękkich”. Działania te powinny być realizowane poprzez:

- o wzrost świadomości społeczeństwa w zakresie oddziaływania poszczególnych środków transportu na środowisko naturalne oraz na jakość życia w mieście,
- o tworzenie narzędzi umożliwiających zwiększoną partycypację społeczną w zakresie wprowadzanych zmian w sieci publicznego transportu zbiorowego.

Nie przewiduje się prowadzenia odrębnych działań mających wpływ na zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców gminy. Nie mniej konsekwentna realizacja wszystkich uprzednio wymienionych projektów powinna zaowocować zmianą podziału modalnego podróży.

4.4.6 Zarządzanie mobilnością

Zarządzanie mobilnością jako proces, wymagać będzie opracowania szerokiego spektrum wskaźników diagnozujących stan systemu transportowego na terenie całego miasta. Zaproponowane wskaźniki muszą obrazować stan systemu transportowego i jego wpływ na wszelkie dziedziny funkcjonowania obszaru takie, jak gospodarka przestrzenna, bezpieczeństwo, energochłonność, środowisko, wykluczenie społeczne, rozwój gospodarczy, zdrowie, edukacja itp. Najważniejszym elementem jest wyznaczanie mierzalnych poziomów odniesienia opartych na realistycznej diagnozie aktualnej sytuacji.

Zarządzanie mobilnością powinno opierać się na podjęciu takich działań, aby zapewnić dostęp do istotnych danych i statystyk związanych z mobilnością. Sprawozdanie z monitorowania powinno stanowić podstawę przeglądu procesu wdrażania przedmiotowego planu. Jego efektem powinny być raporty mówiące o wpływie działań podejmowanych w ramach różnorodnych projektów na zmianę preferencji w zakresie wyboru środka podróży.

W *Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Zbiorowej Wałcz* nie przewidziano realizacji zadań w zakresie zarządzania mobilnością.

4.4.7 Logistyka

Z uwagi na fakt braku dużych zakładów produkcyjnych na terenie gminy nie przewiduje się prowadzenia istotnych projektów w tym obszarze. Pewnym problemem związanym z logistyką jest przede wszystkim organizacja zaopatrzenia placówek handlowych, zlokalizowanych w obszarach intensywnej zabudowy mieszkaniowej i przy ulicach o wąskim przekroju jezdni oraz odbiór odpadów komunalnych tak, aby zachować płynność innym uczestnikom ruchu. Na najbardziej zatłoczonych odcinkach sieci drogowej, z dużym udziałem ruchu ciężarowego, powinny być budowane dodatkowe ciągi pieszo-rowerowe odseparowane od ruchu samochodowego.

W *Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Bralin* nie przewidziano realizacji zadań w zakresie logistyki zbiorowej.

4.4.8 Inteligentne systemy transportowe

Aktualnie nie przewiduje się wprowadzania inteligentnych systemów transportowych na terenie Gminy Bralin.

4.5 Proces wdrażania elementów zrównoważonej mobilności zbiorowej

Harmonogram działań przedstawiono w tabeli nr 13.

Tabela 15. Zestawienie działań zmniejszających emisje z transportu realizowanych przez Gminę Bralin

Lp.	Rodzaj działania	Koszt działania w zł	Podmiot odpowiedzialny	Termin realizacji	Źródło finansowania
1	2	3	4	5	6
1	Budowa ścieżki pieszko-rowerowej w Chojęcinie, gmina Bralin	1 200 000	Gmina Bralin	2021	WRPO, Budżet Gminy
2	Budowa 1 km dróg gminnych wraz z oświetleniem i infrastruktura towarzysząca	100 000	Gmina Bralin	2021	Budżet Gminy
3	Wymiana autobusów na nowsze z normą emisji spalin min. EURO 6 PKS i przewoźnicy	9 000 000	PKS Kępno PKS Syców	2021 - 2030	RPO. środki własne
4	Wymiana lamp oświetlenia ulicznego na ledowe (wymiana 500 sztuk lamp)	1 000 000	Gmina Bralin	2021 - 2025	WRPO, Budżet Gminy
5	suma	11 300 000	-	-	-

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UG Bralin

4.6 Zgodność działań związanych z mobilnością miejską zawartych w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej z działaniami zawartymi w strategii kraju, województwa, aglomeracji i gminy

Zgodność działań określonych w suplemencie z działaniami zawartymi w strategii kraju, województwa i powiatu przedstawiono w tabeli nr 14.

Tabela 16. Zgodność działań określonych w suplemencie ze Strategią Rozwoju Województwa Wielkopolskiego

Lp.	Cel strategiczny	Cel kierunkowy	Działania, kierunki interwencji	Tytuł projektu
1	2	3	4	5
Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju „Trzecia fala nowoczesności”				
1	Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych	Stworzenie warunków sprzyjających tworzeniu pozarolniczych miejsc pracy na wsi i zwiększaniu mobilności zawodowej na linii obszary wiejskie - miasta	Rozwijać system transportowy gwarantujący dostępność obszarów wiejskich m.in. poprzez rozbudowę i modernizację lokalnej infrastruktury drogowej i kolejowej oraz usprawnienie połączeń komunikacyjnych z najbliższymi ośrodkami miejskimi Wzmocnienie lokalnej sieci dróg	Realizacja modernizacji dróg lokalnych w 2021 roku
2		Wzrost różnorodności oraz upowszechnianie efektywnych form transportu	Promocja innowacyjnych i ekologicznych paliw, a także promowanie ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów drogowych.	Wymiana autobusów na nowsze z normą emisji spalin min. EURO 6 przez PKS i przewoźników
3	Poprawa stanu środowiska	Ograniczanie emisji substancji do atmosfery	Promocja niskoemisyjnych form transportu	
Strategia Rozwoju Transportu do 2030 roku				
4	Stworzenie zintegrowanego systemu transportowego	Stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej	Rozwijanie – przy współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego – dróg lokalnych i ich połączeń z siecią dróg krajowych i wojewódzkich	Realizacja modernizacji dróg lokalnych w 2021 roku

Lp.	Cel strategiczny	Cel kierunkowy	Działania, kierunki interwencji	Tytuł projektu
1	2	3	4	5
			Rozwój infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego	
		Bezpieczeństwo i niezawodność	Kierunki interwencji będą koncentrować się na m.in. bezpiecznych pojazdach	
		Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko	Wspieranie rozwiązań organizacji transportu najmniej zanieczyszczających środowisko Unowocześnianiu taboru wszystkich gałęzi transportu (pojazdów oraz innych niezbędnych urządzeń i wyposażenia) w celu doprowadzenia go do stanu odpowiadającego unijnym oraz krajowym standardom i wymogom ochrony środowiska.	Wymiana autobusów na nowsze z normą emisji spalin min. EURO 6 przez PKS i przewoźników Wymiana lamp oświetlenia ulicznego na ledowe (wymiana 500 sztuk lamp)
Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego				
5	Zwiększenie przestrzennej konkurencyjności regionu	Stworzenie efektywnego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportowego	Budowa nowych dróg	Rewitalizacja terenów powojсковych na cele aktywności gospodarczej – droga wewnętrzna
				Realizacja obwodnicy drogowej miasta Wałcz w ciągu dróg krajowych nr 10 i 22 oraz wojewódzkich nr 163 i 178
Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Powiatu Kępińskiego				
6	Efektywne wykorzystanie infrastruktury Powiatu	Gospodarka	Lobbing na rzecz budowy obwodnicy Kępna	Realizacja modernizacji dróg lokalnych w 2021 roku
			Poprawa infrastruktury drogowej	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wymienionych dokumentów strategicznych

5. Działania wynikające z programu ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej

Wg zapisów „Rocznej oceny jakości powietrza atmosferycznego w województwie wielkopolskim za rok 2018 wykonanej przez WIOŚ w Poznaniu, Gmina Bralin zaliczona jest do strefy wielkopolskiej, wg podziału wykonanego na potrzeby Programów Ochrony Powietrza, a jako kryterium zakwalifikowania strefy do klasy C przyjęto poziom PM10 (24h), PM2,5 oraz B(a)P.

Poniżej zestawienie wyników klas strefy wielkopolskiej dla poszczególnych zanieczyszczeń, uzyskane w ocenie rocznej za rok 2018 dokonanej z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych w celu ochrony zdrowia ludzi.

Tabela 17. Klasy strefy wielkopolskiej dla poszczególnych zanieczyszczeń, uzyskane w ocenie rocznej za 2018 r. dokonanej z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych w celu ochrony zdrowia (kryterium –poziom docelowy)

Lp.	Substancja	Strefa
1	2	3
1	SO ₂ (dwutlenek siarki)	A
2	NO ₂ (dwutlenek azotu)	A
3	CO (tlenek węgla)	A
4	Benzen	A
5	PM10 (pył zawieszony 10)	C
6	PM2,5 (pył zawieszony 2,5)	A
7	Pb (ołów)	A
8	As (arsen)	A
9	Cd (kadm)	A
10	Ni (nikiel)	A
11	B(a)P	C
12	O ₃ (ozon)	A

A – nie przekracza poziomu dopuszczalnego

C – powyżej poziomu dopuszczalnego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UG Bralin

Program ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej został przyjęty Uchwałą Nr XXI/391/20 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 13 lipca 2020 roku.

Program ochrony powietrza przewiduje wdrożenie działań kierunkowych, które spowodują obniżenie emisji pyłu zawieszonego PM10 oraz Benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym, które w miarę możliwości powinny być wdrażane do codziennej praktyki.

Działania przewidziane do realizacji w zakresie ograniczenia emisji liniowej (komunikacyjnej) pierwotnej i wtórnej:

- o całościowe zintegrowane planowanie rozwoju systemu transportu w mieście,
- o zintegrowany system kierowania ruchem w ulicznym z uwzględnieniem priorytetu dla komunikacji zbiorowej,
- o kierowanie ruchu tranzytowego z ominięciem miasta lub jego części centralnych,
- o tworzenie stref z zakazem ruchu samochodów,
- o rozwój systemu transportu publicznego,
- o polityka cenowa opłat za przejazdy i zsynchronizowanie rozkładów jazdy transportu zbiorowego zachęcające do korzystania z systemu transportu zbiorowego,
- o organizacja systemu bezpiecznych parkingów na obrzeżach miasta łącznie z systemem taniego transportu zbiorowego do centrów miasta (system Prak&Ride),
- o tworzenie systemu ścieżek rowerowych,
- o tworzenie systemu płatnego parkowania w centrach miast,
- o wprowadzanie nowych niskoemisyjnych paliw i technologii, szczególnie w systemie transportu publicznego i służb miejskich,
- o intensyfikacja okresowego czyszczenia ulic (szczególnie w okresach bezdeszczowych).

W Gminie Bralin nie stwierdzono występowania obszarów z przekroczonymi standardami, dlatego wymienione działania mają charakter ogólny. Jednakże, wdrażanie tych działań będzie istotnie sprzyjać ograniczaniu zanieczyszczeń zarówno lokalnie na tereny strefy jak i regionalnie (wpływ na zmniejszenie tła zanieczyszczeń).

Szczegółowy opis działań z zakresu transportu wynikających z programu ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej dla Gminy Bralin przedstawiono poniżej.

Tabela 18. Szczegółowy opis działań z zakresu transportu

Działania trzecie	
Kod działania naprawczego	ZpsZpMMU
Tytuł działania naprawczego	Obniżenie emisji komunikacyjnej
Opis działania naprawczego	Czyszczenie ulic na mokro w okresie wiosna-jesień w miarę możliwości finansowych (najlepiej z częstotliwością 1 raz w tygodniu) w miastach powiatowych strefy wielkopolskiej
Lokalizacja działań	Główne ulice miast oraz ulice drugorzędne w miastach powiatowych strefy wielkopolskiej
Szczebel administracyjny, na którym można podjąć dany środek	Lokalny
Jednostka realizująca działanie	Właściwy zarządca dróg
Planowany termin wykonania	Zadanie realizowane ciągle
Szacunkowa wysokość kosztów realizacji działania zł/km	200-800
Szacowany efekt ekologiczny	Ok. 110-200 Mg/rok
Źródła finansowania	Własne samorządu, GDDKiA

Działanie dziesiąte	
Kod działania naprawczego	ZpsZpUD
Tytuł działania naprawczego	Poprawa stanu technicznego dróg
Opis działania naprawczego	Poprawa stanu technicznego dróg istniejących w strefie – utwardzenie dróg lub poboczy w celu redukcji wtórnego unosu pyłu z drogi
Lokalizacja działań	Strefa zachodniopomorska
Szczebel administracyjny, na którym można podjąć dany środek	Krajowy, wojewódzki, powiatowy lub gminny, w zależności od kategorii drogi
Jednostka realizująca działanie	GDDKiA, Zarząd Dróg Wojewódzkich, Zarządy Dróg Powiatowych, odpowiedni wójt, burmistrz, prezydent
Planowany termin wykonania	Według harmonogramów
Szacunkowa wysokość kosztów realizacji działania zł/km	Według kosztorysów
Szacowany efekt ekologiczny	Brak możliwości oszacowania
Źródła finansowania	Jednostki realizujące, budżet województwa, budżet powiatów, miast i gmin

Działanie jedenaste	
Kod działania naprawczego	ZpsZpUD
Tytuł działania naprawczego	Modernizacja taboru komunikacji autobusowej
Opis działania naprawczego	Wymiana taboru komunikacji autobusowej na pojazdy spełniające normy emisji spalin Euro 5 lub zmianę autobusów zasilanych olejem napędowym na autobusy zasilane alternatywnym paliwem gazowym
Lokalizacja działań	Strefa zachodniopomorska
Szczebel administracyjny, na którym można podjąć dany środek	Gminny
Jednostka realizująca działanie	Zarządzający komunikacją miejską
Planowany termin wykonania	Według harmonogramów
Szacunkowa wysokość kosztów realizacji działania zł/km	Według kosztorysów
Szacowany efekt ekologiczny	Brak możliwości oszacowania
Źródła finansowania	Budżet województwa, miast i gmin, WFOŚiGW, NFOŚiGW, BOŚ

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dla strefy wielkopolskiej

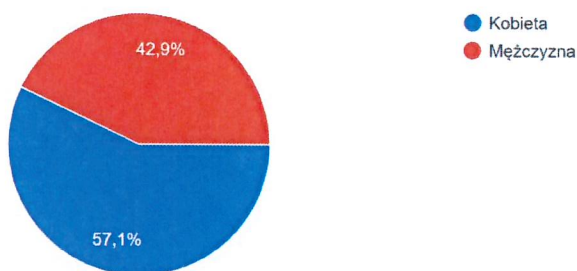
6. Podsumowanie badania ankietowego

Jednym z kluczowych etapów opracowania Planu mobilności było przeprowadzenie badania ankietowego wśród mieszkańców. Jego celem było uzyskanie wiedzy w obszarze transportu i komunikacji zbiorowej oraz wskazanie potrzeb mieszkańców związanych z rozwojem transportu.

Przeprowadzone wśród mieszkańców Gminy Bralin badanie ankietowe pozwoliło wyznaczyć podział zadań przewozowych w mieście, a więc strukturę dziennych podróży mieszkańców, odbywanych takimi środkami transportu jak: samochód osobowy, autobus, pociąg, rower i motocykl lub skuter.

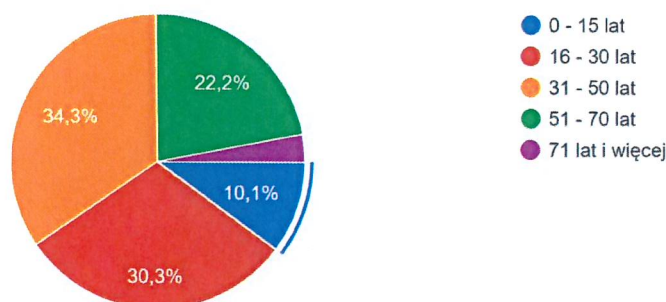
Badanie sondażowe było prowadzone do 21 września 2020 roku. Wypełniona ankietę można było wysłać drogą elektroniczną. Uzyskano ankiety od 98 mieszkańców Gminy Bralin co stanowi 1,55%. Poniżej prezentujemy zbiorcze wyniki badania.

Proszę podać Pani/Pana płeć
98 odpowiedzi



Większość uczestników ankiety stanowiły kobiety choć płeć nie stanowiła zmiennej wpływającej na reprezentatywność sondażu.

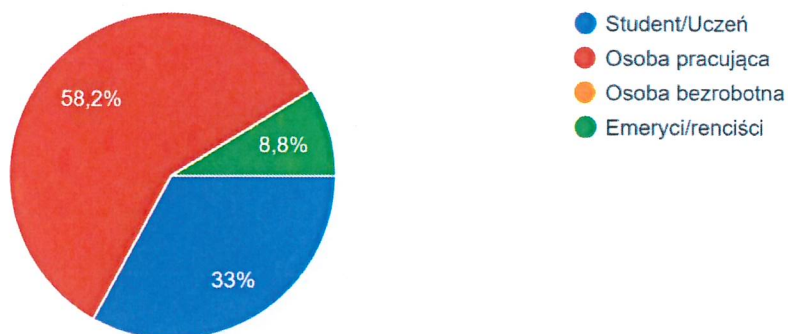
Proszę podać Pani/Pana wiek
99 odpowiedzi



Najwięcej respondentów było z grupy wiekowej 31 – 50 lat. (34,3%).

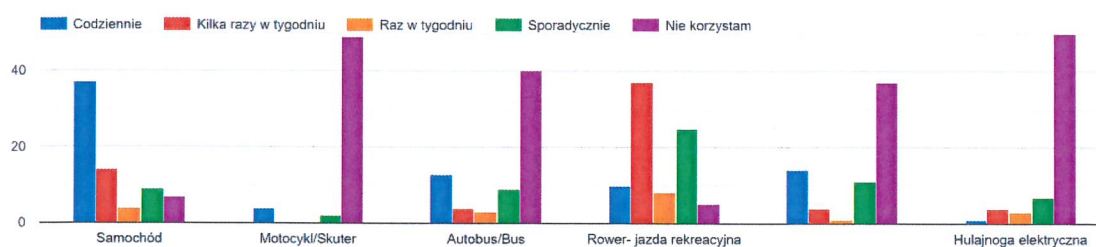
Proszę zaznaczyć Pani/Pana status zawodowy

91 odpowiedzi



Dominująca grupa ankietowanych to osoby pracujące.

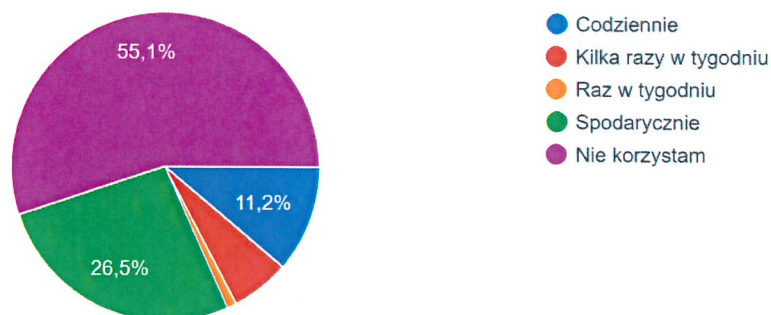
Jak często podróżuje Pani/Pan poniższymi środkami transportu po terenie Gminy Bralin ?



Dominującym pojazdem wybieranym przez respondentów jest samochód (prawie 40%). Jedynie nieco ponad 10% korzysta z autobusów. Rower jako środek lokomocji (obligatoryjny) służący do pracy lub szkoły codziennie wskazało też około 10%. Sporadycznie, pojedyncze osoby wskazały na e-hulajnogę.

Jak często korzysta Pani/Pan z komunikacji zbiorowej (PKS, przewoźnicy prywatni) na terenie Gminy Bralin ?

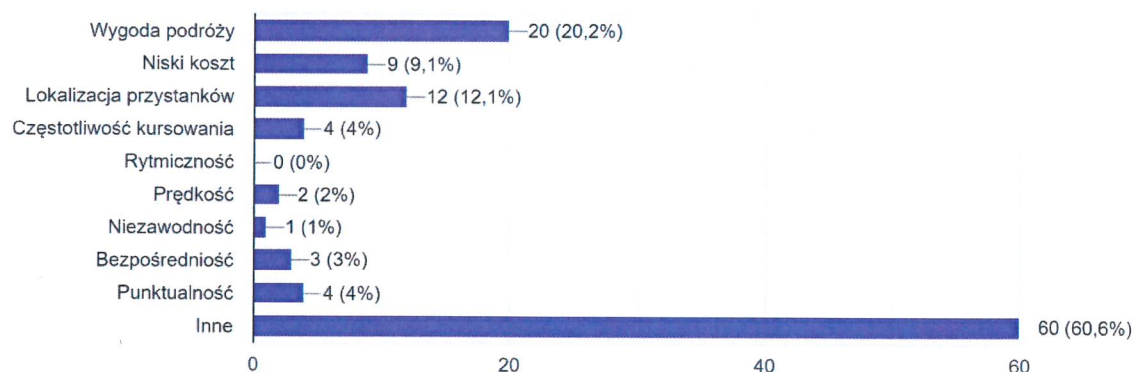
98 odpowiedzi



Odpowiedź na to pytanie potwierdza poprzedni wykres. Respondenci aż w 55,1% nie korzystają z autobusów i busów. korzysta codziennie jedynie 11,2 % pytanych.

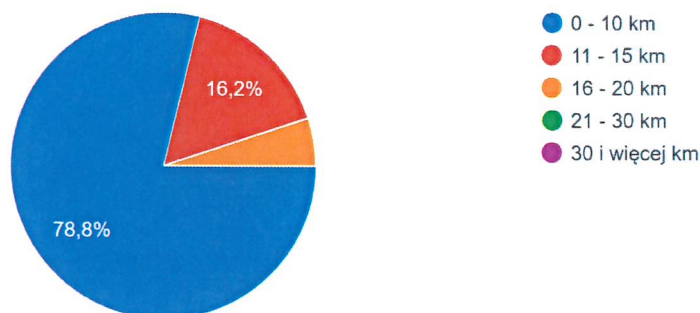
Co wpływa na Pani/Pana wybór Komunikacji Zbiorowej (PKS, przewoźnicy prywatni) ? Proszę zaznaczyć maksymalnie 3 odpowiedzi

99 odpowiedzi



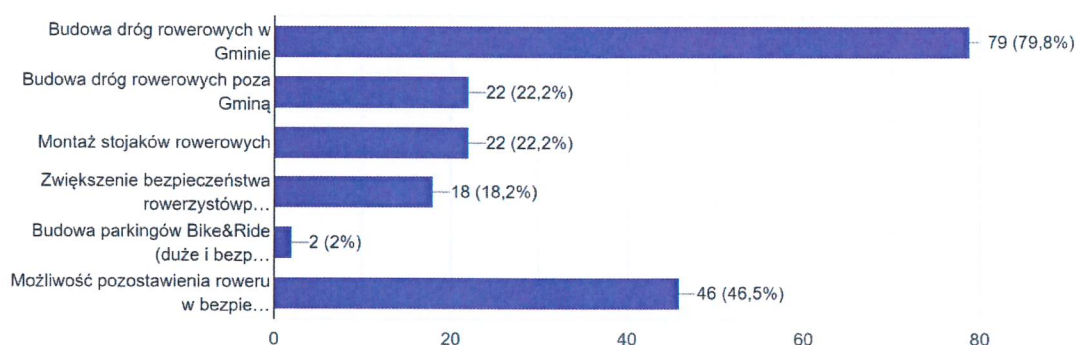
Osoby korzystające z komunikacji zbiorowej wskazały na wygodę podróży (20,2%) i lokalizację przystanków (12,1%) jako czynniki decydujące o wyborze tej formy przemieszczania się w obrębie gminy lub poza nią.

Pytanie dotyczące osób korzystających z roweru w ramach dojazdów obligatoryjnych. Jaki średni dystans pokonuje Pani/Pan rowerem? (w ciągu jedn... dnia, w którym Pani/Pan korzysta z roweru w km)
99 odpowiedzi



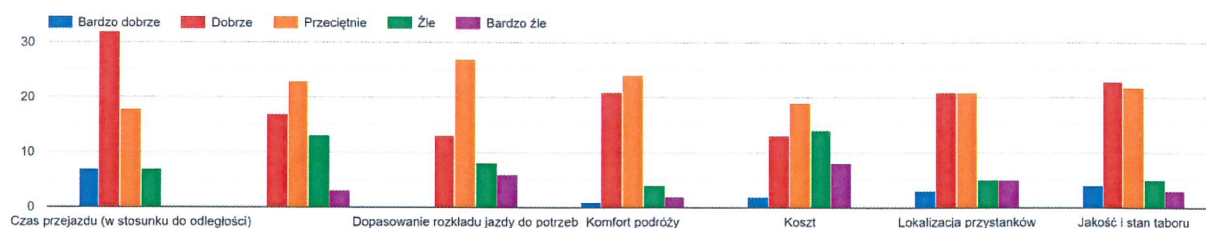
Średni dystans pokonywany jednego dnia na rowerze to mniej niż 10 km. jedynie 16,2% przejeżdża od 11 do 15 km.

Jakie działania Pani/Pana zdaniem wpłynęłyby na rozwój transportu rowerowego na terenie Gminy Bralin ? Proszę zaznaczyć maksymalnie dwie odpowiedzi
99 odpowiedzi



Na budowę dróg rowerowych wskazało aż 79,8% pytaných a 46,5% miało na uwadze możliwość pozostawienia roweru w bezpiecznym miejscu.

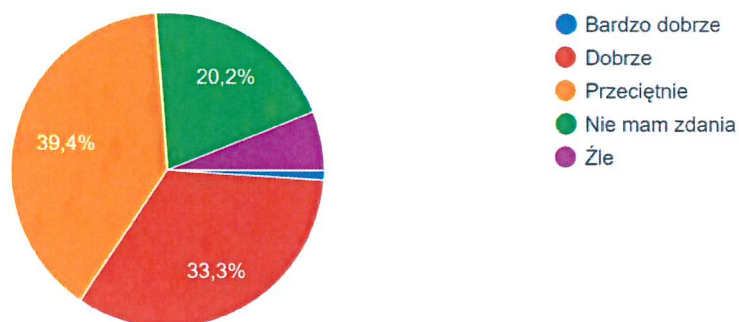
Jak ocenia Pani/Pan komunikację zbiorową (PKS, przewoźnicy prywatni) w Gminie Bralin ?



Komunikacja zbiorowa we wszystkich kategoriach jest oceniana jako dobra lub przeciętna. Respondenci najbardziej cenią sobie krótki czas przejazdu w stosunku do pokonywanego dystansu.

Jak ocenia Pani/Pan dostępność parkingów na terenie Gminy Bralin ?

99 odpowiedzi



Dominują odpowiedzi – przeciętnie i dobrze co oznacza, że występują pewne trudności z parkowaniem ale nie są one czynnikiem decydującym o rezygnacji z używania samochodu do przemieszczania się po Gminie.

W jakich lokalizacjach brakuje Pani/Pana zdaniem miejsc parkingowych ?

Rynek Bralin	Centrum Bralin	Szkoła w Nowej Wsi Książęcej
Rynek Bralin	Ośrodek zdrowia Bralin	Szkoła Nowa Wieś Książęca,
Rynek Bralin	Apteka Bralin	Mnichowice,
Rynek Bralin	Kościół Bralin	Parking przy Szkole Podstawowej Bralin
Okolice Rynku Bralin	Urząd gminy w Bralinie,	Szkoła w Nowej Wsi Książęcej
Okolice Rynku Bralin	Kościół Bralin	Szkoła w Nowej Wsi Książęcej
Rynek Bralin	Ośrodek Zdrowia Bralin	Szkoła w Nowej Wsi Książęcej
Rynek Bralin	Pocztą Bralin	Zespół Szkół w Nowej Wsi Książęcej
Rynek Bralin	Apteka Bralin	Przy przedszkolach
GOPS Bralin	Nie brakuje	Przedszkole ul. Lipowa
GOPS Bralin	Rynek Bralin	Przedszkola
GOPS Bralin	Przy niektórych sklepach	Przedszkola
GOPS Bralin	Pocztą	Przedszkole przy ul. Lipowej
GOPS Bralin	UG Bralin	Przy miejscach przesiadkowych
GOPS Bralin	Przedszkole ul. Lipowa	Przedszkole ul. Lipowa
Cmentarz Bralin	Przedszkole ul Wiosenna	Przedszkole ul. Lipowa
Cmentarz Bralin	Cmentarz Bralin	Przedszkole ul. Lipowa

Na to pytanie udzielono 54 odpowiedzi zestawionych w powyższej tabeli. z analizy odpowiedzi wynika, że brakuje miejsc parkingowych w okolicach Rynku w Bralinie, przy przedszkolach, w szczególności przy ulicy Lipowej oraz przy zespole szkół w Nowej Wsi Książęcej.

Jeżeli zamiast samochodu wybierze Pani/Pana komunikacją zbiorową to jakiej trasie ? (od miejscowości..... do miejscowości.....)

Kępno Wrocław	Bralin Wrocław	Kępno do Nowej Wsi Książęca
Bralin-Wrocław	Bralin Kępno	Nowa Wieś Ks. Bralin, Kępno
Bralin - Kępno	Wrocław	Wrocław
Bralin Wrocław	GOPS Bralin	Kępno
Bralin-Kępno	Nosale-Kępno	Bralin-Nowa Wieś Książęca
Bralin-Kępno	Nowa Wieś Ks. - Wrocław-Kępno	Bralin - Kępno
Kępno-Bralin	Nosale- Bralin	Kępno do Wrocławia
Bralin - Wrocław	Czermin do Bralina, Kępna	Czermin - Bralin; Czermin - Kępno
Kępno Wrocław	Czermin- Wrocław	Do Kępna
Kępno Wrocław	Bralin Kępno	Mielęcín Kępno
Bralin-Wrocław	raczej nie korzystam z komunikacji zbiorowej	Bralin - Nowa Wieś Książęca
Bralin - Kępno	Do Wrocławia, Kępna	Tabor Wielki Bralin Kępno
do Kępna, do Nowej Wsi Książęcej, do Czermina, na Nosale	Bralin - Kępno, Bralin - Wrocław,	Tabor Wielki Wrocław
Wrocław Kępno	Bralin Kępno , Bralin Wrocław	Bralin- Perzów
Bralin - Kępno	Kępno	Czermin - Bralin
większa częstotliwość PKS szkolny chodzi o poranne godziny	Bralin- Nowa Wieś Ks.	Wrocław, Kępno
Bralin Wrocław	Bralin Wrocław	Kępno do Nowej Wsi Książęca
Bralin- Nowa Wieś Książęca	Bralin Kępno	Nowa Wieś Ks. Bralin, Kępno
Bralin do Kępna przez Chojęcín	Wrocław	Wrocław
nie dotyczy	GOPS Bralin	Nowa Wieś Książęca- Działosze-Kępno
Kępno - Wrocław	Nosale-Kępno	do Kępna i do Wrocławia
Nie korzystam.	Wrocław Kępno	Działosze - Kępno

Na to pytanie udzielono 69 odpowiedzi zestawionych w tabeli powyżej. Dominują kierunki z Bralina: Wrocław, Kępno. Z kierunków wewnątrzgminnych wyróżnia się Nowa Wieś Książęca.

Co Pani/Pana zdaniem stanowi główny problem komunikacyjny Gminy Bralin ?

brak ścieżek rowerowych	Brak dojazdu autobusem z Bralina do innych miejscowości z gminy Bralin	Częstotliwość kursowania autobusów i połączeń autobusowych do Mielęcína, Czermina itp.
duży ruch	brak połączeń autobusowych i ścieżek rowerowych	brak połączeń autobusowych do Mielęcína do potrzeb mieszkańców
Częstotliwość kursowania autobusów	Grupa Speed 😊 a tak poważniej, wciąż brakuje miejsc parkingowych w obrębie Rynku oraz ścieżek rowerowych.	Wygoda podróży
duży ruch samochodowy	Niska częstotliwość kursowania pojazdów komunikacyjnych	Mało autobusów do miejscowości poza Bralinem
zły stan dróg	Rano duży ruch na rynku w Bralinie	Brak parkingów
brak autobusów i ścieżek rowerowych	Brak dojazdu autobusem do Czermina i brak ścieżek rowerowych	Mało miejsc parkingowych w centrum
ruch na rynku	Średni stan dróg	Brak połączenia autobusowego miejscowości Tabor Mały, Czermin, Mielęcín, Weronikopole z Bralinem i Kępnem. Poza kursami szkolnymi starsze osoby (bez samochodu) nie mają jak dostać się do lekarza czy na zakupy.
Częstotliwość kursowania	Brak ścieżek rowerowych łączących poszczególne miejscowości w gminie	Nie mam problemu z komunikacją .
zła nawierzchnia dróg	Duży ruch, bezpieczeństwo ruchu	brak wiat rowerowych
częstotliwość	Brak autobusów w kierunku Mielęcína, Tabor Mały, Czermin	duży ruch na drodze nr 8 Wrocław Bralin Kępno

Chyba nie ma takiego	brak ścieżek rowerowych	za duży ruch samochodów
brak połączeń autobusowych do Czermina, Mielęcina	Brak dojazdu autobusem z pozostałych miejscowości gminy Bralin do samego Bralina i do Kępna	brak
zły stan dróg	Zbyt mało autobusów do i z Wrocławia, utrudnia to funkcjonowanie i naukę poza gminą	duży ruch
Brak ścieżek rowerowych	zbyt duża ilość samochodów	brak połączeń autobusowych pomiędzy miejscowościami w gminie Bralin i ścieżek rowerowych
przy szkole w Nowej Wsi Książęcej	dopasowanie rozkładu jazdy do potrzeb mieszkańców	brak połączeń komunikacyjnych autobusowych z poszczególnymi miejscowościami w gminie Bralin
nie korzystam, więc nie mam problemu	Brak połączenia autobusowego pomiędzy Czerminem a Bralinem i Kępem	PKS jest niedoinwestowany, a co za tym idzie rozkład jazdy jest ubogi i nie zapewnia transportu na wielu trasach.
Brak dojazdu autobusem z Bralina do innych miejscowości z gminy Bralin	Duży ruch samochodowy w samym centrum Bralina	Wygoda podróży

Na to pytanie udzielono 51 odpowiedzi, które trafnie identyfikują zagadnienia kluczowe przeanalizowane w dokumencie.

Wśród badanych wskazujących na problemy związane z transportem zbiorowym w Gminie Bralin, dominowały następujące kwestie:

- o niska częstotliwość kursowania linii, w tym także niesynchronizowanie rozkładów poszczególnych linii,
- o niewystarczające skomunikowanie Centrum Gminy z jego obrzeżami i miejscowościami ościennymi, a także pomiędzy poszczególnymi wsiami,
- o niepunktualność kursujących autobusów,
- o niski standard taboru autobusowego, który jest w złym stanie technicznym, niedostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych, niewyposażony w klimatyzację ani monitoring,
- o zatłoczone autobusy, szczególnie w godzinach wzmożonego ruchu (w „godzinach szczytu”),
- o zachowanie pasażerów: hałaśliwa młodzież, niekulturalne zachowania starszych osób,
- o infrastruktura towarzysząca: niedostosowanie przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych, brak zadaszenia przystanków oraz ich zły stan techniczny,
- o brak komfortu i poczucia bezpieczeństwa,
- o nieskomunikowanie z godzinami pracy przedsiębiorstw brak lub niewielka liczba połączeń do zakładów pracy.

Najpopularniejszym środkiem transportu wśród mieszkańców Gminy Bralin jest samochód. W tym zakresie, ankietowani zidentyfikowali szereg problemów występujących w Gminie, jakimi są: zbyt duże natężenie ruchu powodujące tłok na drogach („korki”), duża liczba samochodów osobowych, a także niska kultura jazdy kierowców i nieznajomość przez nich przepisów ruchu drogowego. Ankietowani przeciętnie ocenili dostępność parkingów. Wskazali, iż największy problem z parkowaniem występuje w Centrum Gminy (Rynek w Bralinie), przy szkołach i przedszkolach, a także w rejonie ulic.

Oceniając istniejącą infrastrukturę rowerową oraz identyfikując potrzeby w tym zakresie, mieszkańcy zwrócili uwagę na:

- o niski poziom bezpieczeństwa rowerzystów na drodze oraz brak szacunku i zrozumienia dla rowerzystów,
- o niespójną sieć dróg dla rowerów - liczba ścieżek rowerowych jest niewystarczająca do swobodnego korzystania z roweru,
- o praktycznie brak dróg dedykowanych jedynie dla rowerów i innych jednośladów np. e-hulajnóg.
- o brak stojaków i parkingów rowerowych.

Spis rysunków

Rysunek 1. Położenie Gminy Bralin na tle otoczenia administracyjnego	7
Rysunek 2. Schemat sieci drogowej w Powiecie Kępińskim	11
Rysunek 3. Planowana sieć komunikacji zbiorowej.....	20
Rysunek 4. Planowana sieć komunikacji zbiorowej wariant podstawowy i wariant uzupełniający.	21

Spis tabel

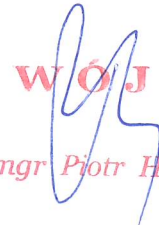
Tabela 1. Wykaz niektórych dokumentów wykorzystanych w opracowaniu.....	6
Tabela 2. Wykaz największych zakładów produkcyjnych w Gminie Bralin	8
Tabela 3. Zestawienie długości i kategorii dróg	11
Tabela 4. Stan dróg gminnych w Gminie Bralin.....	11
Tabela 5. Natężenie ruchu drogowego w Gminie Bralin.....	12
Tabela 6 Szacunkowa liczba samochodów w Powiecie Kępińskim i w Gminie Bralin na 31.12.2018 roku	13
Tabela 7. Kierunki obsługiwane przez PKS Sp. z o.o.....	14
Tabela 8. Zestawienie badań określające ilość osób korzystających z komunikacji publicznej (dni robocze).....	14
Tabela 9. Zestawienie badań określające ilość osób korzystających z komunikacji zbiorowej (sobota)	14
Tabela 10. Zestawienie badań określające ilość osób korzystających z komunikacji zbiorowej (niedziela)	14
Tabela 11. Powiązanie zaproponowanych działań z elementami zrównoważonej mobilności zbiorowej	16
Tabela 12. Zestawienie działań zmniejszających emisje z transportu realizowanych przez Gminę Bralin.....	17
Tabela 13. Planowana sieć komunikacyjna – wariant podstawowy.....	20
Tabela 14. Planowana sieć komunikacyjna – wariant uzupełniający.....	21
Tabela 15. Zestawienie działań zmniejszających emisje z transportu realizowanych przez Gminę Bralin.....	25
Tabela 16. Zgodność działań określonych w suplemencie ze Strategią Rozwoju Województwa Wielkopolskiego	25
Tabela 17. Klasy strefy wielkopolskiej dla poszczególnych zanieczyszczeń, uzyskane w ocenie rocznej za 2018 r. dokonanej z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych w celu ochrony zdrowia (kryterium –poziom docelowy).....	27
Tabela 18. Szczegółowy opis działań z zakresu transportu	28

UZASADNIENIE

W związku z faktem, iż gmina Bralin ubiega się o dofinansowanie zadania inwestycyjnego pn.: „Budowa ścieżki pieszo – rowerowej w Chojęcinie, gmina Bralin” zgłoszonego w ramach prowadzonego naboru wniosków o dofinansowanie (konkurs nr RPWP.03.03.01-IZ.00-30-001/20, Działanie 3.3 Wsparcie strategii niskoemisyjnych w tym mobilność miejska Poddziałanie 3.3.1 Inwestycje w obszarze transportu miejskiego, konieczne jest jednoznaczne wskazanie tej inwestycji w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Bralin oraz w dokumencie równoważnym zawierającym elementy PZMM(Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej)

W związku z powyższym do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dodano Suplement zawierający elementy zrównoważonej mobilności miejskiej jako załącznik stanowiący integralną część Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Bralin 2014-2020 – Aktualizacja.

Elementy zrównoważonej mobilności miejskiej Suplement do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Bralin jest dokumentem niezbędnym umożliwiającym ubieganie się o przyznanie środków i dofinansowanie zadań z funduszy pozabudżetowych, dlatego podjęcie niniejszej uchwały jest uzasadnione.


WÓJT
mgr Piotr Hołóś