

**UCHWAŁA NR 452/XLVI/2018
RADY MIEJSKIEJ W ŚREMIE**

z dnia 28 czerwca 2018 r.

w sprawie "Planu gospodarki niskoemisyjnej gminy Śrem"

Na podstawie art. 18 ust. 1, w związku z art. 7 ust. 1 pkt 1, pkt 3 i pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2018 r. poz. 994 i 1000) Rada Miejska w Śremie uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się do realizacji "Plan gospodarki niskoemisyjnej gminy Śrem", stanowiący załącznik do uchwały.

§ 2. Traci moc uchwała Nr 330/XXXIV/2017 Rady Miejskiej w Śremie z dnia 29 czerwca 2017 r. w sprawie Planu gospodarki niskoemisyjnej gminy Śrem.

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Śremu.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodnicząca Rady

Katarzyna Sarnowska



Załącznik do uchwały
Nr 452/XLVI/2018
Rady Miejskiej w Śremie
z dnia 28 czerwca 2018 r.

XXII. PLAN GOSPODARKI NISKOEMISYJNEJ GMINY ŚREM

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Metropolii Poznań wykonano na podstawie umowy nr 39/2014. Dokument ten jest zgodny z zakresem określonym w umowie oraz ze Szczegółowymi zaleceniami dotyczącymi struktury Planu Gospodarki Niskoemisyjnej, w ramach działania 9.3 konkursu nr 2/POIiŚ/9.3/2013 - Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej - Plany gospodarki niskoemisyjnej – PGN

Zamawiający:

Stowarzyszenie Metropolia Poznań

Wykonawca:

Consus Carbon Engineering Sp. z o.o.

Główny zespół autorów:

mgr inż. Hanna Baster
mgr inż. Gabriela Cieślik
mgr Iryna Dmytriv
mgr inż. Diana Drobniak
mgr inż. Agnieszka Gielar-Fotin
mgr Andrzej Haraśny
mgr inż. Edyta Kapała
inż. Monika Koper
inż. Monika Król
Klaudia Liszka
dr inż. Andrzej Mitura
mgr inż. Damian Niewęglowski
mgr Tomasz Pawelec
mgr inż. Anna Porzycka
mgr inż. Szymon Ptak
dr inż. Marek Wasilewski
Paweł Wiktor
mgr inż. Łukasz Zywar

Kierownictwo projektu:

mgr inż. Justyna Wysocka-Golec

Przy współpracy:

Stowarzyszenia Metropolia Poznań, Urząd Miejski w Śremie



SPIS TREŚCI

XXII. PLAN GOSPODARKI NISKOEMISYJNEJ GMINY ŚREM	1
XXII.1. STRESZCZENIE	6
XXII.1.1. Wprowadzenie	6
XXII.1.2. Cel i zakres opracowania	6
XXII.1.3. Diagnoza stanu istniejącego, obszary problemowe	8
XXII.1.4. Wyniki inwentaryzacji emisji dwutlenku węgla	8
XXII.1.5. Strategia gminy Śrem w zakresie gospodarki niskoemisyjnej	8
XXII.1.6. Działania do osiągnięcia zaplanowanych celów	9
XXII.1.7. Wykonalność instytucjonalna i finansowanie	10
XXII.1.8. Podsumowanie	11
XXII.2. WSTĘP	12
XXII.2.1. Cel i zakres dokumentu PGN	13
XXII.2.2. Uwarunkowania strategiczne	14
XXII.2.3. Metodologia opracowania PGN	20
XXII.2.4. Cele strategiczne i szczegółowe	20
XXII.3. STAN OBECNY	23
XXII.3.1. Lokalizacja oraz opis Gminy Śrem	23
XXII.3.2. Sytuacja demograficzna	25
XXII.3.3. Sytuacja gospodarcza	27
XXII.3.4. Budownictwo/mieszkalnictwo/rozwój przestrzenny	31
XXII.3.5. Energetyka	32
XXII.3.6. Jakość powietrza	35
XXII.3.7. Transport	39
XXII.3.8. Gospodarka odpadami	42
XXII.4. ANALIZA SWOT	45
XXII.4.1. Identyfikacja obszarów problemowych	50
XXII.5. ASPEKTY ORGANIZACYJNE I FINANSOWE	54
XXII.6. INWENTARYZACJA EMISJI DWUTLENKU WĘGLA	58
XXII.6.1. Podstawy metodologiczne	58
XXII.6.2. Zakres inwentaryzacji dla JST Metropolii Poznań	58
XXII.6.3. Metodologia obliczeń, źródła danych i przyjęte założenia	62
XXII.6.4. Metodologia opracowania bazy emisji	67
XXII.7. WYNIKI INWENTARYZACJI EMISJI DWUTLENKU WĘGLA	68
XXII.7.1. Rok 2010	68
XXII.7.2. Rok 2013	72
XXII.7.3. Podsumowanie inwentaryzacji emisji	75
XXII.7.4. Krótkoterminowe i średnioterminowe działania oraz zadania	79
Energetyka	79
Budownictwo i gospodarstwa domowe	85
Transport	90
Lasy i tereny zielone	100
Przemysł	100
Gospodarka odpadami	100
Edukacja i dialog społeczny	101
Administracja publiczna	103
XXII.7.5. Podsumowanie efektów wdrażanych działań	111
XXII.7.6. Harmonogram rzeczowo-finansowy	111
XXII.7.7. Powiązanie rekomendowanych działań z BEI	112

XXII.8. STRATEGIA GMINY ŚREM w ZAKRESIE GOSPODARKI NISKOEMISYJNEJ	113
XXII.8.1. Strategia przejścia na gospodarkę niskoemisyjną.....	115
XXII.8.2. Wdrażanie strategii długoterminowej w sektorach	116
XXII.8.3. Strategia w zakresie poprawy jakości powietrza.....	121
XXII.9. MONITORING I RAPORTOWANIE	123
XXII.9.1. System monitorowania i raportowania	123
XXII.9.2. Procedura ewaluacji osiągniętych celów oraz wprowadzania zmian w Planie	125
XXII.9.3. Główne wskaźniki monitorowania i ocena realizacji	127
XXII.9.4. Szczegółowe wskaźniki monitorowania realizacji zadań	127
XXII.9.5. Środki na monitoring i ocenę realizacji Planu	129
XXII.10. ZAŁĄCZNIK NR 1 HARMONOGRAM RZECZOWO-FINANSOWY	130
XXII.11. ZAŁĄCZNIK NR 2 ZESTAWIENIE DZIAŁAŃ NAPRAWCZYCH Z PROGRAMU OCHRONY POWIETRZA DLA STREFY WIELKOPOLSKIEJ	137
XXII.12. ZAŁĄCZNIK NR 3 DOSTĘPNE ZEWNĘTRZNE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA DZIAŁAŃ W ZAKRESIE GOSPODARKI NISKOEMISYJNEJ NA POZIOMIE LOKALNYM.....	139
XXII.12.1. Fundusze europejskie	139
XXII.12.2. Środki krajowe – Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	150
XXII.12.3. Środki krajowe – inne źródła.....	164
XXII.13. ZAŁĄCZNIK NR 4 MOŻLIWOŚCI REDUKCJI EMISJI.....	169
XXII.13.1. Wykorzystanie energii odnawialnej.....	169
XXII.13.2. Redukcja zużycia energii poprzez zwiększenie efektywności energetycznej	184
XXII.13.3. Redukcja emisji w transporcie	189
XXII.13.4. Potencjał redukcji emisji gazów cieplarnianych na Terenie Metropolii Poznańskiej	193
XXII.14. ZAŁĄCZNIK NR 5 ZUŻYCIE PALIW I ENERGII W PODZIALE NA SEKTORY	196
XXII.15. ZAŁĄCZNIK NR 6 ELEMENTY ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ	200
XXII.15.1. Wstęp. Zakres i cel opracowania	200
XXII.15.2. Ogólna diagnoza zrównoważonej mobilności na terenie gminy Śrem i określenie obszarów interwencji	203
XXII.15.3. Cel główny i cele szczegółowe planu w zakresie mobilności.....	224
XXII.15.4. Działania w zakresie mobilności miejskiej.....	226
XXII.15.5. Działania wynikające z programu ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej.....	248
XXII.16. SPIS TABEL.....	250
XXII.17. SPIS RYSUNKÓW	252



Stosowane skróty i jednostki

Skrót	Rozwinięcie
BAU	Biznes jak zwykle (ang. business as usual)
B(α)P	Benzo(α)piren
Baza emisji	Baza inwentaryzacji emisji gazów cieplarnianych dla PGN, wykonana w ramach opracowania
BEI	Bazowa inwentaryzacja emisji (ang. Base Emission Inventory)
CAFE	Dyrektywa Clean Air for Europe
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GHG	Gazy cieplarniane (ang. Greenhouse Gases)
GUS	Główny Urząd Statystyczny
JST	Jednostka samorządu terytorialnego
Mg CO ₂ e	Tony ekwiwalentu dwutlenku węgla
MEI	Kontrolna inwentaryzacja emisji (ang. Monitoring Emission Inventory)
NFOŚiGW	Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
OZE	Odnawialne źródła energii
PV	Panele fotowoltaiczne (ang. photovoltaics)
UE	Unia Europejska
WFOŚiGW	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Poznaniu
Veolia	VEOLIA ENERGIA POZNAŃ S.A. (Dostawca usług w zakresie zarządzania energią)
Jednostki gminne	
UM	Urząd Miejski w Śremie
Programy, strategie, mechanizmy finansowe	
NPRGN	Narodowy Program Rozwoju Gospodarki Niskoemisyjnej
PDK	Plan działań krótkoterminowych
PGN	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej
POIiŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020
POP	Program Ochrony Powietrza
SEAP	Plan działań na rzecz zrównoważonej energii
WPF	Wieloletnia Prognoza Finansowa
WPI	Wieloletni Program Inwestycyjny (załącznik do WPF)
Założenia / ZPZC	Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne



Jednostki miar:

g = gram

W = wat

kWh = kilowatogodzina

MWh = megawatogodzina (tysiąc kilowatogodzin)

MJ = megadżul = tysiąc kJ

GJ = gigadżul = milion kJ

TJ = teradżul = miliard kJ

toe = tona oleju ekwiwalentnego

Przedrostki miar:

kilo (k) = 10^3 = tysiąc

mega (M) = 10^6 = milion

giga (G) = 10^9 = miliard

tera (T) = 10^{12} = bilion

peta (P) = 10^{15} = biliard

Wartości przeliczeniowe:

1 MWh = 3 600 MJ

1 TJ = 277,78 MWh

1 toe = 41, 868 GJ

1 toe = 11,630 MWh



XXII.1. STRESZCZENIE

XXII.1.1. Wprowadzenie

W ramach prawa międzynarodowego Polska zgodnie z Protokołem z Kioto oraz pakietem klimatyczno-energetycznym Unii Europejskiej jest zobowiązana do redukcji emisji gazów cieplarnianych. Celem przyjętej unijnej strategii „Europa 2020” jest osiągnięcie wzrostu gospodarczego, który będzie: inteligentny – dzięki bardziej efektywnym inwestycjom w edukację, badania naukowe i innowacje; zrównoważony – dzięki zdecydowanemu przesunięciu w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, efektywnie korzystającej z zasobów oraz sprzyjający włączeniu społecznemu, ze szczególnym naciskiem na tworzenie nowych miejsc pracy i ograniczanie ubóstwa. W zakresie gospodarki niskoemisyjnej strategia wyznacza cele szczegółowe na poziomie krajowym: zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych o 20% w porównaniu z poziomami z roku 1990, zwiększenie do 20% udziału energii odnawialnej w ogólnym zużyciu energii (Polska 15%) oraz dążenie do zwiększenia efektywności energetycznej o 20%. Cele są obligatoryjne na poziomie krajowym, każda gmina powinna dążyć do ich wypełnienia na miarę własnego potencjału.

W zakresie jakości powietrza obowiązującą jest dyrektywa CAFE przyjęta w roku 2008, wprowadzona do polskiego prawa ustawą Prawo ochrony środowiska. Określa ona dopuszczalne stężenia zanieczyszczeń w powietrzu. W gminie Śrem, podobnie jak w wielu miejscach kraju, występują często znaczne przekroczenia stężeń zanieczyszczeń w powietrzu, w szczególności pyłu zawieszonego, co ma szczególnie negatywne skutki dla zdrowia ludzi. W zakresie poprawy jakości powietrza w PGN zaproponowano działania ograniczające niską niekontrolowaną emisję pyłów, m.in. poprzez kontynuację likwidacji palenisk węglowych oraz ograniczenia emisji z transportu.

XXII.1.2. Cel i zakres opracowania

PGN gminy Śrem jest dokumentem strategicznym, określającym rozwiązania przyjęte przez gminę Śrem w zakresie działań inwestycyjnych i nieinwestycyjnych, w obszarach związanych z użytkowaniem energii w budownictwie, transporcie, energetyce, gospodarce komunalnej a także zarządzaniu gminą w latach 2015-2020.

Celem opracowania niniejszego dokumentu jest przedstawienie koncepcji działań realizowanych na terenie gminy służących:

- poprawie jakości powietrza na terenie gminy Śrem,

- redukcji emisji GHG (których emisję wyrażono w Mg CO₂e),
- ograniczeniu zjawiska niskiej emisji,
poprzez zwiększenie wykorzystania niskoemisyjnych źródeł energii (w szczególności odnawialnych źródeł energii – OZE) oraz zmniejszenie zużycia energii i poprawę efektywności energetycznej w gminie.

Biorąc pod uwagę powyższe, cel strategiczny PGN został określony jako: transformacja gminy w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, poprzez ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę efektywności energetycznej, wzrost wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych i poprawę jakości powietrza.

Wskazane zostały także następujące cele szczegółowe:

- Cel szczegółowy 1: ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku.
- Cel szczegółowy 2: zmniejszenie zużycia energii do 2020 roku.
- Cel szczegółowy 3: zwiększenie wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych do 2020 roku.

Realizacja celów szczegółowych przyczyni się bezpośrednio do realizacji celów w zakresie ochrony powietrza wyznaczonych w obowiązującym Programie Ochrony Powietrza (POP), czyli do przywrócenia naruszonych standardów jakości powietrza oraz zmniejszenia stężeń substancji zanieczyszczających w powietrzu.

PGN stanowi podstawę do ubiegania się o środki zewnętrzne na realizowane zadania w zakresie gospodarki niskoemisyjnej z krajowych i regionalnych funduszy – w szczególności z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. Warunkiem ubiegania się o dofinansowanie w tych programach jest wpisanie zadań do PGN.

Założone w PGN cele oraz działania odnoszące się do poprawy jakości powietrza i ograniczenia emisji na terenie gminy Śrem, są zgodne z innymi dokumentami strategicznymi i planistycznymi na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym.

PGN zawiera charakterystykę stanu obecnego w zakresie gospodarki niskoemisyjnej. Wskazano w nim obszary problemowe wraz z wykonaniem inwentaryzacji emisji gazów cieplarnianych (gdzie wielkość emisji przedstawiono w Mg CO₂e). Na tej podstawie wskazano strategię długoterminową dla gminy w zakresie redukcji emisji oraz zaproponowano zestaw działań krótko- i średnioterminowych służących jej realizacji. Przeanalizowano również aspekty organizacyjne i skutki finansowe realizacji PGN. Dokument uwzględnia przekrojowe działania nieinwestycyjne, realizowane we wszystkich sektorach poprzez odpowiednie planowanie strategiczne, zamówienia publiczne oraz działania informacyjno-edukacyjne.



PGN w toku postępowania zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, uzyskał następujące opinie o braku konieczności przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko:

- pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu znak: WOO-III.410.692.2015.PW.2 z dnia 16.12.2015 r.;
- pismo Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu znak: DN-NS.9012.1695.2015 z dnia 13.12.2015 r.

XXII.1.3. Diagnoza stanu istniejącego, obszary problemowe

Dokument PGN zawiera szczegółową charakterystykę stanu obecnego gminy Śrem we wszystkich obszarach jej funkcjonowania, tj.:

- sytuacja demograficzna;
- elektroenergetyka;
- gazownictwo;
- OZE;
- budownictwo, mieszkalnictwo, rozwój przestrzenny;
- transport;
- gospodarka odpadami;
- jakość powietrza.

Na podstawie analizy stanu obecnego we wszystkich obszarach funkcjonowania gminy zidentyfikowano główne problemy w sektorach budownictwa i mieszkalnictwa, transportu, energetyki i jakości powietrza, związane z użytkowaniem paliw i energii oraz emisją do powietrza.

XXII.1.4. Wyniki inwentaryzacji emisji dwutlenku węgla

W wyniku przeprowadzonej bazowej inwentaryzacji emisji określono, że sumaryczna emisja w roku bazowym (tj. 2010) wyniosła 362 183 Mg CO₂e, a w roku kontrolnym (tj. 2013) 373 822 Mg CO₂e. Sumaryczna emisja CO₂ z terenu gminy Śrem wzrosła w 2013 roku o 3,21% w porównaniu z 2010 rokiem.

XXII.1.5. Strategia gminy Śrem w zakresie gospodarki niskoemisyjnej

Na podstawie diagnozy stanu obecnego oraz zobowiązań krajowych określono strategię zakładającą transformację gminy w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, poprzez ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę efektywności energetycznej, wzrost wykorzystania energii ze źródeł

odnawialnych i poprawę jakości powietrza.

Strategia ta będzie realizowana poprzez cele szczegółowe zestawione w rozdziale XXII.2.4. Cele strategiczne i szczegółowe.

Realizacja celów szczegółowych przyczyni się bezpośrednio do realizacji celów w zakresie ochrony powietrza wyznaczonych w obowiązującym POP, czyli do przywrócenia naruszonych standardów jakości powietrza oraz zmniejszenia stężeń substancji zanieczyszczających w powietrzu.

Celem w zakresie redukcji emisji zanieczyszczeń do powietrza jest osiągnięcie i utrzymanie poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu zgodnie z art. 85, 86 i 91 ustawy Prawo ochrony środowiska oraz zgodnie z aktualnym POP dla strefy wielkopolskiej.

XXII.1.6. Działania do osiągnięcia zaplanowanych celów

PGN uwzględnia bardzo wiele obszarów funkcjonowania gminy – mieszkalnictwo, transport, gospodarkę odpadami czy produkcję energii cieplnej i elektrycznej; uwzględniać ma również tzw. niską emisję, czyli emisję powodowaną przez transport publiczny i prywatny, emisję pyłów i szkodliwych gazów, pochodzących z lokalnych kotłowni węglowych i domowych pieców grzewczych. Wszystkie te dziedziny ludzkiej aktywności powodują wzrost stężenia gazów cieplarnianych w atmosferze i tym samym negatywnie wpływają na komfort i zdrowie mieszkańców.

W PGN zostały uwzględnione zarówno działania mające na celu ograniczaniu emisji z powyższych obszarów, jak i planowane działania na rzecz ekologicznej edukacji mieszkańców oraz promocji zachowań proekologicznych.

W PGN przedstawiono program działań inwestycyjnych i nieinwestycyjnych do roku 2020 realizowanych przez gminę, jednostki gminne oraz interesariuszy zewnętrznych. Szczegółowy zakres działań przedstawiono w PGN. Łączny koszt zaplanowanych działań oszacowano na ponad 96 mln zł. Konkretnie działania w celu zmniejszenia emisji CO₂ i poprawy jakości powietrza będą realizowane w następujących obszarach: energetyka, budownictwo i mieszkalnictwo, transport, gospodarka odpadami, lasy i tereny zielone, przemysł, edukacja i dialog społeczny oraz administracja publiczna. Działania zostały przedstawione w perspektywie krótko/średnio- i długoterminowej wraz ze wskazaniem ich szacunkowych kosztów i przewidywanych źródeł finansowania. Ustalono również zasady monitorowania i raportowania wyników prowadzonej polityki ekologiczno-energetycznej.

Planuje się, że duża część finansowania pochodzić będzie z funduszy zewnętrznych.

Zaplanowane we wszystkich obszarach działania i zadania są zgodne z gminnymi dokumentami planistycznymi i strategicznymi, w tym z obowiązującą Wieloletnią Prognozą Finansową oraz POP. W przypadku wystąpienia konieczności uwzględnienia w PGN zadań, które nie są zgodne z powyższymi dokumentami konieczna będzie ich aktualizacja, celem wyeliminowania zaistniałych niezgodności.

XXII.1.7. Wykonalność instytucjonalna i finansowanie

PGN realizowany będzie przez Urząd Miejski w Śremie. Zadania wynikające z PGN są przyporządkowane do poszczególnych jednostek organizacyjnych podległych UM, a także interesariuszom zewnętrznym. Ponieważ dokument jest przekrojowy i obejmuje wiele dziedzin funkcjonowania gminy, konieczne jest skuteczne monitorowanie i koordynacja jego realizacji. Ponadto, konieczne jest wdrożenie odpowiednich struktur organizacyjnych, których istnienie ułatwi realizację działań w zakresie gospodarki niskoemisyjnej.

Działania przewidziane do realizacji w PGN będą finansowane zarówno ze środków własnych gminy, jak i środków zewnętrznych. Środki na realizację powinny być zabezpieczone głównie w programach krajowych i europejskich, a we własnym zakresie – konieczne jest uwzględnienie działań w wieloletnich prognozach finansowych oraz w budżecie gminy i budżecie jednostek podległych, na każdy rok. Koszty i sposób finansowania działań, które na etapie przygotowania PGN nie miały zaplanowanego budżetu w dokumentach planistycznych, mają określony szacunkowy koszt realizacji, który powinien być zweryfikowany i dopasowany do realnych możliwości gminy na etapie realizacji działania.

Zadania ujęte w PGN są spójne z obowiązującą Wieloletnią Prognozą Finansową gminy Śrem. Opierają się one głównie na już realizowanych przez gminę działaniach i zatwierdzonych planach działań i są z nimi zgodne. Zadania w PGN koncentrują się głównie na rozwoju nowych rozwiązań energetycznych (w tym OZE), transporcie (rozwój sieci drogowej – upłynnienie ruchu, rozwój komunikacji publicznej), budownictwie (termomodernizacje) oraz wsparciu i edukacji mieszkańców w zakresie efektywnego wykorzystania energii. Po zatwierdzeniu PGN, Wieloletnia Prognoza Finansowana będzie aktualizowana o dodatkowy zakres zadań z danego obszaru wynikających z PGN w oparciu o harmonogram rzeczowo finansowy.



XXII.1.8. Podsumowanie

PGN jest dokumentem strategicznym, który wyznacza kierunki dla gminy Śrem do roku 2020, w zakresie działań inwestycyjnych i nieinwestycyjnych w obszarach związanych z użytkowaniem energii w budownictwie, transporcie i gospodarce komunalnej. PGN stanowi również podstawę do ubiegania się o środki wsparcia związane z realizacją celów gospodarki niskoemisyjnej w perspektywie finansowej UE na lata 2015-2020. W PGN ujęto analizę uwarunkowań wynikających z przepisów prawa i dokumentów strategicznych krajowych, wojewódzkich oraz lokalnych.

W wyniku inwentaryzacji emisji określono, że sumaryczna emisja w roku bazowym wyniosła 362 183 Mg CO₂e.

Określone w harmonogramie rzeczowo-finansowym działania pozwalają na zaoszczędzenie 28 993 MWh energii i 10 836 emisji Mg CO₂e – redukcja emisji o 3,0% w stosunku do roku bazowego. Szczegóły celów zestawiono w rozdziale XXII.2.4. Cele strategiczne i szczegółowe.

Działania gminy mają istotne znaczenie dla osiągnięcia zamierzonych rezultatów PGN. Szczególnie istotne są działania, które będą promowały i pokazywały wiodącą rolę samorządu w dziedzinie efektywności energetycznej i ochrony klimatu na poziomie lokalnym – samorząd powinien dać odpowiedni przykład mieszkańcom i przedsiębiorcom. Kluczowe działania dla miejskiego PGN to szczególnie działania w zakresie termomodernizacji budynków, przebudowy dróg.

Należy wskazać, że dotychczas realizowana polityka Urzędu Miejskiego w Śremie przynosi rezultaty. Godnym podkreślenia jest fakt, że przy znacznym wzroście gospodarczym i rozwoju gminy w okresie ostatnich kilku lat emisje gazów cieplarnianych nie wzrosły w sposób znaczący, a zużycie energii zostało ograniczone. Również emisje innych zanieczyszczeń (szczególnie pyłów) zostały znacząco ograniczone. Wdrożenie PGN jest konieczne dla zachowania, a nawet wzmocnienia istniejących trendów.

Działania w ramach PGN to również wymierne oszczędności dla gminy i jej mieszkańców wynikające z zaoszczędzonej energii (elektryczna, ciepła, paliwa transportowe i in.). Ponadto należy podkreślić inne pośrednie korzyści, takie jak ograniczenie emisji zanieczyszczeń do środowiska (m.in. pyły, benzo(α)piren oraz tlenki azotu i siarki), co będzie miało wpływ na zdrowie i poprawę jakości życia mieszkańców.

Poprzez ograniczenie zużycia energii i wzrost produkcji energii z OZE, realizacja PGN przyczynia się również do poprawy bezpieczeństwa energetycznego obszaru. Przedstawione w PGN cele oraz działania przyczyniają się do realizacji krajowej i unijnej strategii ochrony klimatu.



Należy również podkreślić fakt, że realizacja PGN powinna pomagać w utrzymaniu konkurencyjności gospodarki jej terenów. Realizacja polityki klimatyczno-energetycznej na poziomie lokalnym to szansa dla gospodarki gminy, którą należy wykorzystać poprzez konsekwentne działania skierowane na ‘zazielenienie’ lokalnej gospodarki – władze gminy powinny zaangażować się i wspierać podobne inicjatywy jak opisane powyżej, a także inne, które będą wpisywały się w politykę niskoemisyjnego rozwoju.

XXII.2. WSTĘP

Plan gospodarki niskoemisyjnej gminy Śrem, należącej do Stowarzyszenia Metropolia Poznań, to strategiczny dokument wyznaczający cele i zadania, umożliwiające rozwój gospodarki w kierunku niskoemisyjnym, z poszanowaniem stanu środowiska oraz dostępności surowców.

Zmiana klasycznego modelu gospodarczego i transformacja niskoemisyjna stanowi odpowiedź na problem wysokiej energochłonności oraz emisji gazów cieplarnianych, a także na problem wyczerpywania się szeroko rozumianych zasobów. Ponadto, może ona stać się kołem napędowych innowacyjności. Transformacja ta opiera się w szczególności na realizacji następujących celów:

- ograniczenie emisji gazów cieplarnianych;
- ograniczenie zużycia energii;
- zwiększenie udziału energii ze źródeł odnawialnych;

przy jednoczesnej poprawie jakości powietrza, a co za tym idzie – jakości i komfortu życia mieszkańców gminy.

W PGN ujęte są zadania przyczyniające się do ograniczenia emisji, efektywnego wykorzystania energii oraz wzrostu udziału OZE, obejmujące swoim zakresem wszystkie istotne sektory gminy. Są to zadania m.in. z zakresu termomodernizacji budynków, zrównoważonego transportu, gospodarki odpadami oraz działania edukacyjne dotyczące ochrony klimatu i efektywnego wykorzystania zasobów (zmiana zachowań). Ich realizacja przyczyni się do osiągnięcia założonych celów. PGN ujmuje zarówno zadania gminy, jak i interesariuszy zewnętrznych.

Dla zadań zgłoszonych do PGN przez wszystkich interesariuszy został opracowany harmonogram rzeczowo-finansowy, stanowiący Załącznik nr 1. Aktualizacja PGN przeprowadzana będzie cyklicznie.

XXII.2.1. Cel i zakres dokumentu PGN

PGN to strategiczny dokument, który wyznacza kierunki dla rozwoju gminy Śrem w zakresie działań inwestycyjnych i nieinwestycyjnych w wyodrębnionych obszarach, tj.:

- Energetyka.
- Budownictwo i gospodarstwa domowe.
- Transport.
- Lasy i tereny zielone.
- Przemysł.
- Gospodarka odpadami.
- Edukacja i dialog społeczny.
- Administracja publiczna.

PGN wyznacza cele i działania w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych, efektywności energetycznej oraz wykorzystania odnawialnych źródeł energii. Realizacja działań ujętych w PGN zgodna jest z obowiązującym POP dla stref województwa wielkopolskiego.

PGN ma przyczynić się do osiągnięcia celów określonych w pakiecie klimatyczno-energetycznym do roku 2020, tj.:

- redukcji emisji gazów cieplarnianych o 20% w stosunku do 1990 roku;
- zwiększenia udziału energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych w finalnej konsumpcji energii o 20% (dla Polski – o 15%);
- redukcji zużycia energii finalnej o 20%, w stosunku do prognozy BAU, co ma zostać zrealizowane poprzez podniesienie efektywności energetycznej;

a także do poprawy jakości powietrza na obszarach, na których odnotowano przekroczenia jakości poziomów dopuszczalnych stężeń w powietrzu i realizowane są naprawcze (POP) oraz Plany działań krótkoterminowych (PDK).

PGN wskazuje strategię długoterminową oraz konkretne działania służące jej realizacji na terenie jednostek samorządu terytorialnego należących do Metropolii Poznań. PGN stanowi również podstawę pozyskania finansowania zewnętrznego działań w zakresie gospodarki niskoemisyjnej. Według zapisów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego posiadanie przez gminę strategii niskoemisyjnych (PGN) jest warunkiem koniecznym do uzyskania dofinansowania dla realizowanych działań w zakresie efektywności energetycznej, redukcji emisji zanieczyszczeń oraz niskoemisyjnego transportu. PGN wyznacza również potencjalne źródła finansowania z funduszy zewnętrznych na lata 2014-2020.

PGN dla Metropolii Poznań, obejmuje obszar 23 jednostek samorządu terytorialnego - gminy: Buk, Czerwonak, Dopiewo, Kleszczewo, Komorniki, Kostrzyn, Kórnik, Luboń, Mosina, Murowana Goślina, Oborniki, Pobiedziska, Poznań, Puszczykowo, Rokietnica, Skoki, Stęszew, Suchy Las, Swarzędz, Szamotuły, Śrem, Tarnowo Podgórne, oraz Powiat Poznański.

PGN gminy Śrem, opracowany w ramach Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Metropolii Poznań, obejmuje swoim zakresem obszar w granicach administracyjnych gminy Śrem.

XXII.2.2. Uwarunkowania strategiczne

PGN jest strategią opracowywaną przez jednostkę samorządu terytorialnego, na określony horyzont czasowy. Z tego powodu PGN w hierarchii dokumentów strategicznych stanowi dokument trzeciego szczebla. W związku z tym wymagana jest zgodność PGN ze wszystkimi dokumentami strategicznymi oraz strategiami średniookresowymi.

XXII.2.2.1. Cele ogólne na poziomie Unii Europejskiej

PGN realizuje cele określone w pakiecie klimatyczno-energetycznym oraz cele w zakresie jakości powietrza wynikające z Dyrektywy CAFE (Clean Air for Europe), m.in.: ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, wzrost efektywności energetycznej oraz wzrost wykorzystania energii z OZE. Plan jest spójny m.in. dokumentami strategicznymi i programowymi, na poziomie Unii Europejskiej co przedstawiano w Tabeli 1.

Tabela 1 Dokumenty strategiczne na poziomie Unii Europejskiej

Dokument:	Zakres spójności:
Strategia „Europa 2020”	ograniczenie emisji gazów cieplarnianych o 20%; zwiększenie do 20% udziału energii ze źródeł odnawialnych (dla Polski do 15%); zwiększenie efektywności energetycznej o 20%.
Strategia Unii Europejskiej w zakresie przystosowania się do zmian klimatu	rozwój zielonej infrastruktury; zapewnienie infrastruktury bardziej odpornej na zmiany klimatu.
Dyrektywa 2008/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy (CAFE – Clean Air For Europe)	poprawa jakości powietrza poprzez ograniczenie emisji zanieczyszczeń.

XXII.2.2.2. Ramy realizacji planu gospodarki niskoemisyjnej na poziomie krajowym

Poniżej przedstawiono najważniejsze przepisy prawa na poziomie krajowym, których zapisy przeanalizowano z punktu widzenia realizacji



niniejszej pracy, dla zapewnienia spójności w zakresie formułowanych celów strategicznych i szczegółowych:

- Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2016 r. poz. 446 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2016 r. poz. 290 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz. U. 2016 r. poz. 250 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 220);
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 814);
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017 r. poz. 519 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r. poz. 778 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2164 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2016 r. poz. 383 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2017 r. poz. 229)
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 870 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 15 kwietnia 2011 r. o efektywności energetycznej (Dz. U. z 2016 r. poz. 831);
- Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2016 r. poz. 1987 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii (Dz. U. z 2015 r. poz. 478 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 4 marca 2010 r. o infrastrukturze informacji przestrzennej (Dz. U. z 2010 r., Nr 76 poz. 489 z późn. zm.).

Poza uwarunkowaniami prawnymi wykazane cele i założenia Planu gospodarki niskoemisyjnej dla obszaru gminy Śrem są zgodne z następującymi dokumentami strategicznymi na poziomie krajowym, co wykazano i przedstawiono w (Tabela 2).

Tabela 2. Dokumenty strategiczne na poziomie krajowym

Dokument	Zakres spójności
Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności. (Przyjęta Uchwałą Nr 16 Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r.)	rozwój gospodarki.
Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju (Strategia Rozwoju Kraju 2020, ŚSRK 2020) przyjęta Uchwałą Nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r.	efektywne wykorzystanie paliw i energii przez poszczególne sektory gospodarki; zwiększenie wykorzystania urządzeń i technologii energooszczędnych oraz opartych na odnawialnych źródłach energii.
Umowa partnerstwa przyjęta przez Radę Ministrów z dnia 8 stycznia 2014 r.	konieczność przejścia na gospodarkę niskoemisyjną i niskoemisyjną; ograniczenie zużycia energii w sektorach na terenie gminy; poprawa infrastruktury drogowej i wprowadzenie zasad zrównoważonego transportu
Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014–2020	wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach; przeciwdziałanie zmianom klimatu; zachowanie i ochrona środowiska; promowanie efektywnego gospodarowania zasobami i zrównoważonego transportu.
Linia demarkacyjna ¹	poprawa infrastruktury transportowej (dróg, tras rowerowych, transportu publicznego) oraz energetycznej (rozbudowa i modernizacja sieci, termomodernizacje, wytwarzanie energii ze źródeł odnawialnych); ochrona środowiska.
Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego (KSRR) przyjęta Uchwałą Rady Ministrów z dnia 13 lipca 2010 r.	efektywne wykorzystanie potencjału obszaru; poprawa jakości życia mieszkańców.
Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK) przyjęta Uchwałą Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r.	poprawa infrastruktury transportowej; wykorzystanie potencjału wewnętrznego; zwiększanie bezpieczeństwa energetycznego.
Polityka energetyczna Polski do 2030 roku przyjęta Uchwałą Nr 202/2009 Rady Ministrów z dnia 10 listopada 2009 r.	poprawa efektywności energetycznej; zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii.
Polityka Ekologiczna Państwa w latach 2009-2012 z perspektywą do roku 2016 przyjęta Uchwałą Sejmu Rzeczypospolitej	działania w obszarze edukacji ekologicznej; zarządzanie środowiskiem.

¹ Linie demarkacyjna pomiędzy Programami Operacyjnymi Polityki Spójności, Wspólnej Polityki Rolnej i Wspólnej Polityki Rybackiej z dnia 4 marca 2014 r., ustanowiona przez Sekretariat Komitetu Koordynacyjnego Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia. Linia demarkacyjna stanowi zestaw kryteriów wskazujących dla określonych typów projektów miejsce ich realizacji (przypisuje przedsięwzięcie do odpowiedniego Programu), w celu uniemożliwienia wielokrotnego finansowania ze środków różnych funduszy UE (źródło: www.mir.gov.pl)

Dokument	Zakres spójności
Polskiej z dnia 22 maja 2009 r.	
Strategia „Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko – perspektywa do 2020 roku” przyjęta Uchwałą Nr 48 Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2014 r.	zrównoważone gospodarowanie zasobami środowiska (przede wszystkim ograniczenie ich zużycia); poprawa stanu środowiska, głównie w zakresie jakości powietrza poprzez ograniczenie emisji zanieczyszczeń; zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego oraz efektywności energetycznej.
Krajowy Plan Działania w zakresie energii ze źródeł odnawialnych do 2020 roku przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 7 grudnia 2010 r.	zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii.
Krajowy Plan Działań dotyczący efektywności energetycznej dla Polski 2014 uchwalony przez Radę Ministrów w dniu 20 października 2014 r.	ograniczenie zużycia energii finalnej (końcowego wykorzystana energii w poszczególnych sektorach gospodarki).
Narodowy Program Rozwoju Gospodarki Niskoemisyjnej (NPRGN), którego założenia zostały przyjęte przez Radę Ministrów dnia 16 sierpnia 2011 r.	rozwój niskoemisyjnych źródeł energii; poprawa efektywności energetycznej i związane z nią ograniczenie zużycia paliw; wykorzystanie technologii niskoemisyjnych; promocja nowych wzorców konsumpcji.
Strategiczny Plan Adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 przyjęty uchwałą Rady Ministrów w dniu 29 października 2014 r.	dążenie do zrównoważonego rozwoju; efektywne funkcjonowanie gospodarki; poprawa jakości środowiska oraz warunków życia mieszkańców.

PGN gminy Śrem jest również zgodny z wymaganiami NFOŚiGW określonymi w Załączniku nr 9 do Regulaminu Konkursu nr 2/POIiŚ/9.3./2013 – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, Szczegółowe zalecenia dotyczące Planu gospodarki niskoemisyjnej, Priorytet IX, Infrastruktura energetyczna przyjazna środowisku i efektywność energetyczna, Działanie 9.3. Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej, Planu gospodarki niskoemisyjnej.

XXII.2.2.3. Ramy realizacji planu gospodarki niskoemisyjnej na poziomie regionalnym i lokalnym

Cele i założenia PGN gminy Śrem są zgodne z następującymi dokumentami na poziomie regionalnym i lokalnym. Zakres spójności przedstawiono poniżej w (Tabela 3).

Tabela 3. Dokumenty strategiczne na poziomie regionalnym i lokalnym

Dokument:	Zakres spójności:
Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2014 – 2020	Energia i emisja zanieczyszczeń do atmosfery: - wzrost OZE oraz efektywności energetycznej oraz zmniejszenie emisyjności. Zrównoważony transport: - poprawa infrastruktury transportu drogowego.
PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO na lata 2016 – 2020	- Spełnienie wymagań prawnych w zakresie jakości powietrza oraz standardów emisyjnych z instalacji, wymaganych przepisami prawa; - Zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii; - Edukacja dla zrównoważonego rozwoju; - Aspekt ekologiczny w planowaniu przestrzennym.
ZAKTUALIZOWANA STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO DO 2020 ROKU	Poprawa dostępności i spójności komunikacyjnej regionu: - wzrost różnorodności oraz upowszechnianie efektywnych form transportu; Poprawa stanu środowiska i racjonalne gospodarowanie jego zasobami: - ograniczanie emisji substancji do atmosfery; Lepsze zarządzanie energią: - optymalizacja gospodarowania energią, rozwój produkcji i wykorzystanie alternatywnych źródeł energii.
Program ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej, przyjęty Uchwałą Nr XXXIX/769/13 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 25 listopada 2013 roku	- obniżenie poziomu zanieczyszczeń co najmniej do poziomów odpowiednio dopuszczalnych i docelowego, szczególnie w kwestii PM10 i B(a)P; - przywrócenie naruszonych standardów jakości powietrza.
Program ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej ze względu na ozon, przyjęty Uchwałą Nr XXIX/565/12 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 17 grudnia 2012 roku	- ograniczenie zanieczyszczenia powietrza, w tym zanieczyszczenia ozonem; - przywrócenie naruszonych standardów jakości powietrza.
Plan działań krótkoterminowych w zakresie benzo(a)pirenu dla strefy wielkopolskiej, przyjęty Uchwałą Nr V/126/15 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 30 marca 2015 roku	- ograniczenie emisji powierzchniowej.
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014-2025.2	- zwiększenie udziału transportu publicznego w podróżach; - zwiększenie udziału ruchu rowerowego w komunikacji miejskiej; - ograniczenie emisji zanieczyszczeń gazowych.
Strategia Rozwoju Gminy Śrem na lata 2013 – 2020, uchwalona Uchwałą Nr 317/XXXIV/2013 Rady Miejskiej w Śremie z dnia 25 kwietnia 2013 r.	- zwiększenie efektywności energetycznej lokalnej gospodarki; - modernizacja obiektów gminnych.
Program ochrony środowiska dla gminy Śrem na lata 2016-2019 z perspektywą	- redukcja emisji CO ₂ o 20% poprzez odniesienie efektywności energetycznej o 20% i zwiększenie

² „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014-2025” obejmuje swym zasięgiem i wpływem nie tylko obszar miasta Poznania, ale i sąsiednie gminy wchodzące w skład Aglomeracji Poznańskiej. W związku z powyższym planowanie strategii rozwoju transportu niskoemisyjnego w gminie Śrem musi być zgodne z ww. Planem.

Dokument:	Zakres spójności:
na lata 2020-2023, przyjęty Uchwałą Nr 238/XXIV/2016 Rady Miejskiej w Śremie z dnia 25 sierpnia 2016 r.	udziału energii odnawialnej o 20%; - ograniczanie emisji ze środków transportu; - wzrost świadomości mieszkańców na temat energii odnawialnej i energooszczędnych rozwiązań w budownictwie.
Prognoza oddziaływania na środowisko Programu ochrony środowiska dla gminy Śrem na lata 2016-2019 z perspektywą na lata 2020-2023	- realizacja celów Programu Ochrony Środowiska
Plan działań na rzecz zrównoważonej energii dla Gminy Śrem do roku 2020 realizacja zobowiązania Gminy jako sygnatariusza Covenant of Mayors, przyjęty Uchwałą Nr 481/XLVI/2014 Rady Miejskiej w Śremie z dnia 5 czerwca 2014 r.;	- redukcja emisji CO ₂ w takich sektorach jak: - budynki mieszkalne, obiekty usługowe i administracyjne-komunalne i należące do innych podmiotów publicznych, transport drogowy, oświetlenie ulic i terenów.
Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Śrem, uchwalone Uchwałą Nr 48/V/07 Rady Miejskiej w Śremie z dnia 8 lutego 2007 r., zmienioną uchwałą Nr 215/XXV/08 Rady Miejskiej w Śremie z dnia 26 czerwca 2008 r., uchwałą Nr 24/V/11 Rady Miejskiej w Śremie z dnia 27 stycznia 2011 r., uchwałą Nr 242/XXV/2012 Rady Miejskiej w Śremie z dnia 21 sierpnia 2012 r., uchwałą Nr 33/V/2015 Rady Miejskiej w Śremie z dnia 26 lutego 2015 r. oraz uchwałą Nr 305/XXXII/2017 z dnia 27 kwietnia 2017 r.	- zrównoważony rozwój; - racjonalizacja zużycia energii, surowców i materiałów wraz ze wzrostem udziału wykorzystywanych zasobów odnawialnych; - zapewnienie wysokiej jakości powietrza, redukcja emisji gazów cieplarnianych.
Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla gminy Śrem, przyjęte Uchwałą Nr 115/XII/2015 Rady Miejskiej w Śremie z dnia 18 września 2015 r. w sprawie Założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla gminy Śrem	- poprawa efektywności energetycznej; - dywersyfikacja struktury wytwarzania energii elektrycznej; - rozwój wykorzystania odnawialnych źródeł energii, w tym biopaliw.
Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego	- zaopatrzenie w ciepło z zastosowaniem technologii i paliw niskoemisyjnych

PGN gminy Śrem jest również zgodny z zapisami:

- Załącznika nr 9 do regulaminu Konkursu nr 2/POIiŚ/9.3/2013 „Szczegółowe zalecenia dotyczące struktury planu gospodarki niskoemisyjnej”;

- Poradnika „Jak opracować plan działań na rzecz zrównoważonej energii (SEAP)?”;
- Narodowym Programem Rozwoju Gospodarki Niskoemisyjnej przejętej przez Radę Ministrów 4 sierpnia 2015 r.

W przypadku powstania niezgodności pomiędzy PGN, a istniejącymi dokumentami gminy konieczna będzie ich aktualizacja, w celu wyeliminowania niezgodności. Ponadto gmina przy opracowywaniu nowych dokumentów planistycznych oraz planów finansowych na kolejne lata, uwzględni założenia PGN.

XXII.2.3. Metodologia opracowania PGN

PGN finansowany ze środków POIiŚ musi być zgodny z regulaminem konkursu nr 2/POIiŚ/9.3/2013 - Plany gospodarki niskoemisyjnej. Szczegółowe wytyczne dotyczące opracowania PGN zawarte są w załączniku nr 9 do regulaminu konkursu, oraz w Poradniku „Jak opracować plan działań na rzecz zrównoważonej energii?”. Struktura dokumentu określona została w załączniku nr 9 do Regulaminu Konkursu nr 2/POIiŚ/9.3/2013 „Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej Plany gospodarki niskoemisyjnej” i obejmuje następujące punkty:

- Streszczenie
- Ogólna Strategia:
 - Cele strategiczne i szczegółowe.
 - Stan obecny.
 - Identyfikacja sektorów problemowych.
 - Aspekty organizacyjne i finansowe (struktury organizacyjne, zasoby ludzkie, zaangażowane strony, budżet, źródła finansowania inwestycji, środki finansowe na monitoring i ocenę).
- Wyniki bazowej inwentaryzacji emisji CO₂.
- Działania/zadania i środki zaplanowane na cały okres objęty planem:
 - Długoterminowa strategia, cele i zobowiązania;
 - Krótko/średnioterminowe działania/zadania (opis, podmioty odpowiedzialne za realizację, harmonogram, koszty, wskaźniki).

XXII.2.4. Cele strategiczne i szczegółowe

PGN gminy Śrem przyczynia się do realizacji celów określonych dla PGN dla Metropolii Poznań. Cele te są zbieżne z celami na poziomie UE oraz krajowym.

Celem strategicznym PGN gminy Śrem jest transformacja gminy w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, poprzez ograniczenie emisji gazów

cieplarnianych, poprawę efektywności energetycznej, wzrost wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych, co w konsekwencji będzie prowadzić do poprawy jakości powietrza.

Tabela 4 Cele szczegółowe

Cel szczegółowy	Jednostka	Efekty zadań bezwzględne	Efekty zadań względne	Uwaga
1. Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 r.	Mg CO ₂	10 836	3,0%	w stosunku do roku bazowego
2. Zmniejszenie zużycia energii do 2020 r.	MWh	28 993	2,6%	w stosunku do prognoz BAU (ang. business usual) na rok 2020
3. Zwiększenie wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych do 2020 r.	MWh	2017	0,2%	w stosunku do prognoz BAU skorygowany o efekty planowanych do realizacji zadań

Źródło: Opracowanie własne

Realizacja celów szczegółowych przyczyni się bezpośrednio do realizacji celów w zakresie ochrony powietrza wyznaczonych w obowiązującym POP, czyli przywrócenia naruszonych standardów jakości powietrza oraz zmniejszenia stężeń substancji zanieczyszczających w powietrzu. Celem w zakresie redukcji emisji zanieczyszczeń do powietrza jest osiągnięcie i utrzymanie poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu zgodnie z art. 85, 86 i 91 ustawy Prawo ochrony środowiska oraz zgodnie z aktualnym Programem ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej.

Powyższe cele są zgodne z dokumentami strategicznymi na poziomie UE, krajowym i regionalnym (wymienionymi wcześniej).



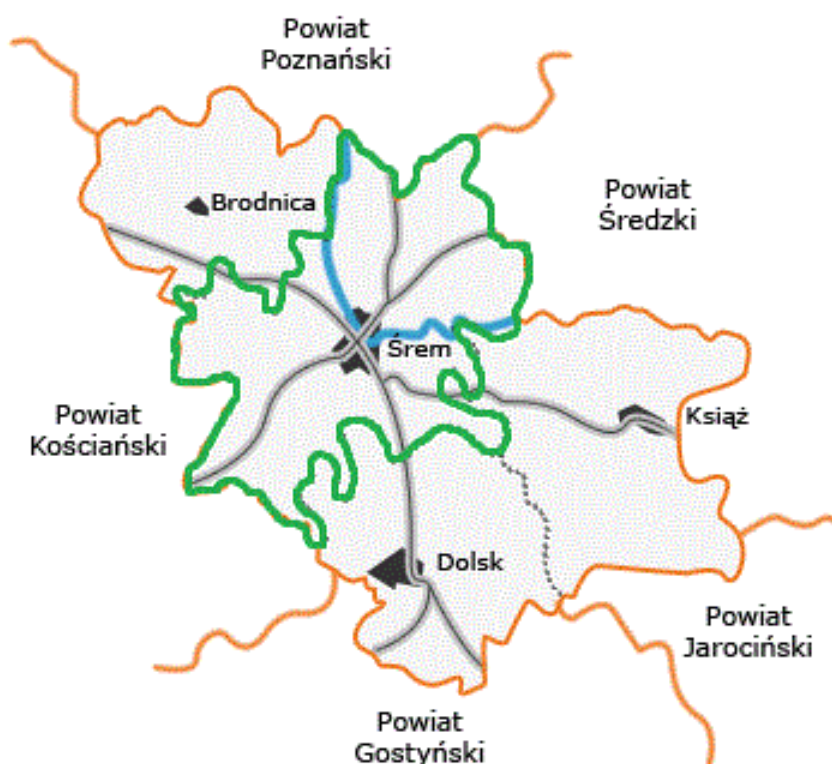
Stopień realizacji celów przez zadania wymienione w PGN

PGN określa strategię i kierunki realizacji zadań służących osiągnięciu wyznaczonych celów. Ze względu na dynamiczny charakter dokumentu, Załącznik 1 zawiera aktualną listę zadań, których efekty realizacji przyczyniają się do realizacji celów. Lista ta jednak nie wyczerpuje wszystkich możliwości realizacji zadań i będzie według potrzeb aktualizowana. Ponadto należy mieć na uwadze, że również zadania realizowane przez interesariuszy zewnętrznych, nieujęte bezpośrednio w PGN mogą przyczyniać się do osiągnięcia przez gminę wyznaczonych celów. Z tego względu aktualne efekty realizacji zadań wymienionych w Załączniku 1 mogą nie w pełni realizować wyznaczone cele (w kontekście procentowej redukcji emisji, wzrostu efektywności energetycznej oraz udziału OZE). Pełna ocena efektów realizacji strategii możliwa jest poprzez monitorowanie wielkości emisji, zużycia energii oraz udziału OZE w gminie (proces monitoringu PGN).

XXII.3. STAN OBECNY

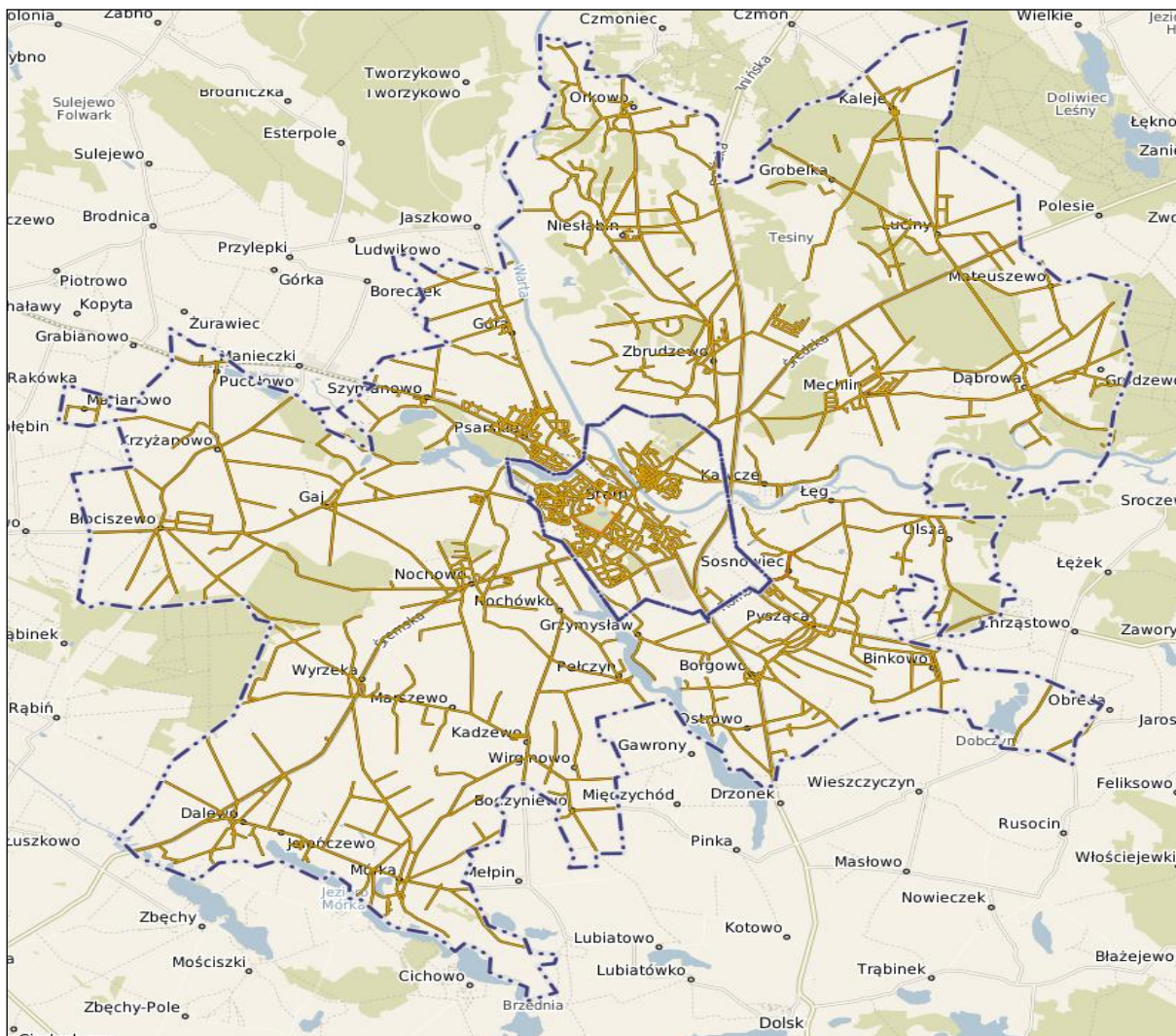
XXII.3.1. Lokalizacja oraz opis Gminy Śrem

Gmina miejsko-wiejska Śrem mieści się w województwie wielkopolskim. Jej siedzibę stanowi miasto Śrem, będące jednocześnie siedzibą powiatu śremskiego, który obejmuje również gminy: Brodnica, Dolsk oraz Książ Wielkopolski. Gmina Śrem graniczy z gminami: Brodnica, Czempień, Dolsk, Kórnik, Krzywiń, Książ Wielkopolski, Zaniemyśl. Śrem pełni rolę centrum funkcjonalnego i administracyjnego (również dla gmin spoza powiatu), co powoduje, że w mieście ulokowane są ponadlokalne instytucje i podmioty usług w obszarze kultury, edukacji, opieki i ochrony zdrowia, handlu, finansów, a także różnych działów administracji. Wraz z innymi gminami (tj. z Brodnicą, Dolskiem i Książem Wielkopolskim) gmina Śrem tworzy Stowarzyszenie Unia Gospodarcza Miast Regionu Śremskiego. Położenie gminy przedstawia Rysunek 1 i Rysunek 2.



Rysunek 1. Lokalizacja miasta i gminy Śrem na tle powiatu śremskiego

Źródło: Strona internetowa <http://www.powiat-srem.pl/>



Rysunek 2. Gmina Śrem

Źródło: Opracowanie na podstawie <http://srem.e-mapa.net/>

Gmina Śrem znajduje się w zachodniej części Polski na terenie Niziny Wielkopolsko-Kujawskiej, na obszarze zwanym Odcinkiem Śremskim Pradoliny Warciańsko-Odrzańskiej, czyli Kotliną Śremską, wchodzącym w skład większej Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej. W obrębie gminy rzeka Warta tworzy tzw. kolano, co oznacza, że zmienia bieg z kierunku równoleżnikowego na południkowy.

Współrzędne geograficzne dla Śremu to 52°05' szerokości geograficznej północnej i 17°01' długości geograficznej wschodniej. Powierzchnia geodezyjna gminy wynosi 205,87 km², a miasta Śrem 12,38 km² (www.srem.pl).

Gmina Śrem jest oddalona od Poznania o ok. 40 km, co w pewnym stopniu determinuje jej rozwój.

Śrem stanowi lokalny drogowy węzeł komunikacyjny, powiązany drogami wojewódzkimi z Poznaniem, Gostyniem, Środą Wlkp., Jarocinem,

Lesznem i Czempiniem. Przez gminę nie przebiega natomiast żadna droga o znaczeniu krajowym.

Gmina Śrem dzieli się na 33 sołectwa - Binkowo, Borgowo, Bodzyniewo, Błociszewo, Dalewo, Dobczyn, Dąbrowa, Gaj, Góra, Grodzewo, Grzymysław, Kadzewo, Kaleje, Krzyżanowo, Kawcze, Luciny, Łęg, Marianowo, Mechlin, Mórka, Nochowo, Niesłabin, Olsza - Bystrzek, Ostrowo, Orkowo, Pełczyn, Pysząca, Psarskie, Sosnowiec, Szymanowo, Wirginowo, Wyrzeka, Zbrudzewo (umsrem.bip.eur.pl).

Biorąc pod uwagę podział rolniczo - klimatyczny Polski, gmina Śrem leży w Dzielnicy Środkowej. Klimat tego obszaru kształtowany jest głównie przez napływające z Oceanu Atlantyckiego masy powietrza, z przewagą wiatrów zachodnich, przynoszących nad miasto łagodne powietrze. Liczba dni mroźnych to około 30 - 60, natomiast przymrozki odnotowuje się w około 100 – 110 dniach w ciągu. Pokrywa śnieżna zalega przez średnio 38 - 60 dni, natomiast przeciętny opad to 550 mm. Z uwagi na to, że gmina przynależy do jednej z najcieplejszych dzielnic rolniczo – klimatycznych i równocześnie do obszaru o najniższych rocznych sumach opadów atmosferycznych, to występujących w gminie warunków klimatycznych nie uznaje się za zbyt korzystne (Strategia Rozwoju Gminy Śrem, 2013 – 2020).

W gminie Śrem mieści się Park Krajobrazowy im. gen. Dezyderego Chłapowskiego, który obejmuje powierzchnię 17 200 ha, z czego obszar 2 626 ha położony jest na terytorium gminy. Park obejmuje Równinę Kościańską oraz skrawek Pojezierza Krzywińskiego. Ma on na celu ochronę rzadkiego krajobrazu kulturowego oraz promowanie zrównoważonego rozwoju rolnictwa (www.srem.pl). Drugi park krajobrazowy stanowi na terenie gminy Rogaliński Park Krajobrazowy, który został utworzony w roku 1997, a jego całkowity obszar wynosi 12 750 ha. Znajduje się on częściowo także w gminach Brodnica i Mosina. Pełni on funkcje ochrony krajobrazu doliny Warty oraz jej flory i fauny. Na terenie gminy istnieją również 2 obszary Natura 2000, 1 rezerwat, 1 zespół przyrodniczo-krajobrazowy, 14 użytków ekologicznych i 51 pomników przyrody (<http://umsrem.bip.eur.pl/public/?id=143614>).

XXII.3.2. Sytuacja demograficzna

Gminę Śrem zamieszkiwało w 2016 roku 41 750 osób, z czego mężczyźni stanowili blisko 48,6% ogółu, tj. 20 268, zaś kobiety niemal 51,4% tj. 21 482. Jak wynika z danych za rok 2016, które przedstawia Tabela 5, liczba mieszkańców wzrosła o 675 osób w stosunku do roku 2010, przy czym wzrost liczby ludności obserwowany był do roku 2012 (roczny przyrost odpowiednio o 113 i 217 osób), w roku 2013 liczba ta spadła o 27, po czym

w roku 2014, 2015 i 2016 ponownie wzrosła (odpowiednio o 11, 134 i 227 osób).

Tabela 5. Liczba ludności gminy i miasta Śrem w latach 2010-2016 w podziale na płeć

Rok	Liczba mieszkańców		
	Kobiety	Mężczyźni	Ogółem
2010	21 087	19 988	41 075
2011	21 143	20 045	41 188
2012	21 196	20 209	41 405
2013	21 220	20 158	41 378
2014	21 236	20 153	41 389
2015	21 327	20 196	41 523
2016	21 482	20 268	41 750

Źródło: Bank Danych Lokalnych

W okresie 2010-2016 dostrzegalna jest wyraźna różnica między liczbą kobiet i mężczyzn, która nieznacznie zwiększyła się w ostatnim roku w stosunku do 2010 roku, kiedy w gminie Śrem było o 1099 więcej kobiet niż mężczyzn. W roku 2016 liczba kobiet przewyższała liczbę mężczyzn o 1214. Oznacza to, że na każdych 100 mężczyzn przypadało 106 kobiet, co stanowi wartość nieco niższą od wskaźnika dla Polski w tym samym roku, tj. 107 kobiet na 100 mężczyzn (Główny Urząd Statystyczny, 2016).

Tabela 6 przedstawia strukturę ludności gminy Śrem według wieku. W strukturze wiekowej przeważają osoby w wieku produkcyjnym i stanowią średnio 64,4% ogółu. W stosunku do roku 2010 odsetek ten zmniejszył się o 3,5 punktu procentowego. Dynamicznie wzrasta liczba osób w wieku poprodukcyjnym (3,7 punktu procentowego w badanym okresie), z kolei liczba osób w wieku przedprodukcyjnym zmniejszyła się (o 0,7 punktu procentowego). Statystyka ta nie odbiega od tendencji oglądanych w innych regionach kraju. Poniższa tabela przedstawia dane dotyczące ludności we wszystkich grupach wiekowych: przedprodukcyjnych, produkcyjnych, poprodukcyjnych za lata 2010-2016.

Tabela 6. Ludność gminy Śrem w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym w latach 2010-2016

Przedział czasowy	Wiek									Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 w wieku produkcyjnym
	Przedprodukcyjny			Produkcyjny			Poprodukcyjny			
	razem	♂	♀	razem	♂	♀	razem	♂	♀	
2010	8 311	4 278	4 033	27 029	14 050	12 979	5 735	1 660	4 075	51,96
2011	8 201	4 212	3 989	26 939	14 032	12 907	6 048	1 801	4 247	52,9
2012	8 205	4 233	3 972	26 871	14 036	12 835	6 329	1 940	4 389	54,1
2013	8 112	4 202	3 910	26 587	13 855	12 732	6 679	2 101	4 578	55,6
2014	8 052	4 159	3 893	26 345	13 760	12 585	6 992	2 234	4 758	57,1
2015	8 110	4 179	3 931	26 065	13 625	12 440	7 348	2 392	4 956	59,3
2016	8 171	4 207	3 964	25 898	13 536	12 362	7 681	2 525	5 156	61,2

Źródło: Bank Danych Lokalnych

XXII.3.3. Sytuacja gospodarcza

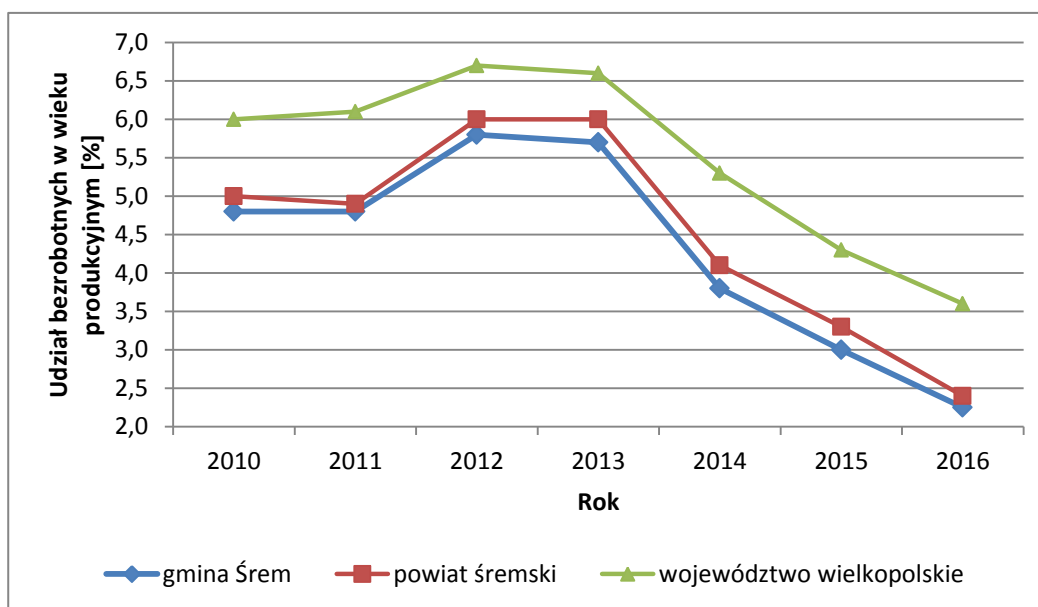
Według stanu na 31.12.2016 r. w ewidencji Powiatowego Urzędu Pracy w gminie Śrem pozostawało 583 bezrobotnych. Dane te przedstawia Tabela 7. W porównaniu do stanu z 31.12.2010 r., w 2012 r. odnotowano wzrost liczby osób pozostających bez pracy, a zarejestrowanych w PUP o 249 osób, czyli o 19,0 %, a następnie jej spadek w kolejnych latach o odpowiednio 29, 535, 201 oraz 205 osób. Szczegółowe dane dotyczące liczby osób poszukujących zatrudnienia dla województwa wielkopolskiego, powiatu śremskiego oraz gminy Śrem zaprezentowano w tabeli poniżej. Tabela pokazuje, że podobnie jak w przypadku powiatu i województwa w gminie Śrem nastąpił spadek bezrobocia.

Tabela 7. Liczba bezrobotnych w latach 2010-2016

Wyszczególnienie	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
gmina Śrem	1 304	1 294	1 553	1 524	989	788	583
powiat śremski	1 977	1 927	2 365	2 330	1 580	1 258	908
województwo wielkopolskie	135 172	134 954	147 902	144 832	116 410	93 311	77 697

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Korzystnie prezentuje się statystyka obrazująca udział bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym (Rysunek 3). Gmina Śrem wypada lepiej w tym zestawieniu niż analizowany powiat oraz województwo, choć sam wskaźnik uległ wzrostowi na przełomie lat 2010-2013, po czym w latach 2013-2016 uległ zmniejszeniu.



Rysunek 3. Procentowy udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w gminie Śrem, powiecie śremskim oraz województwie wielkopolskim w latach 2010-2015

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Sytuację przedsiębiorstw w gminie Śrem obrazuje Tabela 8. W 2016 roku w gminie Śrem zarejestrowanych były 4 878 przedsiębiorstwa. Na przestrzeni lat 2010-2016 ich liczba wzrosła o 354. Pod względem wielkości przedsiębiorstw w gminie Śrem przeważają mikroprzedsiębiorstwa (o zatrudnieniu niższym niż 10 osób). W 2016 roku było ich 4 651, co oznacza udział w ogólnej liczbie przedsiębiorstw na poziomie ponad 95%. Na terenie gminy i miasta funkcjonowało także 171 przedsiębiorstw małych, 47 średnich i 9 dużych przedsiębiorstw, z czego jedno zatrudniające powyżej 1000 pracowników.

Tabela 8. Liczba przedsiębiorstw działających na terenie gminy Śrem i powiatu śremskiego w latach 2010-2016 w podziale na liczbę zatrudnianych pracowników

Wyszczególnienie	2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016	
	gmina Śrem	powiat śremski	gmina Śrem	powiat śremski	gmina Śrem	powiat śremski	gmina Śrem	powiat śremski	gmina Śrem	powiat śremski	gmina Śrem	powiat śremski	gmina Śrem	powiat śremski
0-9 osób	4 274	5 621	4 259	5 634	4 376	5 798	4 435	5 899	4 516	4 101	4 599	4 166	4 651	6 210
10-49 osób	192	286	182	276	179	267	181	268	178	179	179	181	171	261
50-249 osób	52	68	52	67	51	66	50	64	51	43	48	41	47	61
250-999 osób	5	5	5	5	7	7	7	7	7	7	8	8	8	8
1 000 i więcej osób	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Razem	4 524	5 981	4 499	5 983	4 614	6 139	4 674	6 239	4 753	4 331	4 835	4 397	4 878	6 541

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Według stanu na dzień 31.12.2016 r. w gminie Śrem funkcjonowało 116 podmiotów sektora publicznego i 4762 sektora prywatnego. Zauważalna jest tendencja zwiększania liczby nowo zakładanych przedsiębiorstw w jednostce, w większym stopniu niż w powiecie czy województwie (Tabela 9). W 2011 roku doszło do sytuacji, że większa liczba podmiotów zakończyła działalność, aniżeli ją rozpoczęła, jednak w kolejnych latach trend ten nie został zachowany (choć przy kolejnym kryzysie sytuacja może się powtórzyć).

Na wszystkich szczeblach geograficznych zauważalny jest także trend spadku liczby firm wyrejestrowanych z rejestru REGON w stosunku do 2011 roku. Najmniejszą dynamiką spadku liczby wyrejestrowywanych charakteryzuje się powiat śremski, gdzie w ciągu 4 lat wyniosła ona 14,9%, w gminie Śrem ta dynamika wyniosła prawie 16,2%. W podobnym tempie spada liczba wyrejestrowanych podmiotów w województwie wielkopolskim. W stosunku do roku 2011, gdzie działalność zamknęło 33 055 firm, liczba ta spadła do poziomu 28442, czyli o 14,0%.

W Śremie funkcjonuje podstrefa Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „Invest Park”, obejmująca 55,15 ha terenów gminy. Głównym inwestorem w Podstrefie jest BASF Sp. z o.o. z Niemiec, z sektora chemii budowlanej.

Inne zagraniczne przedsiębiorstwa na obszarze gminy to Dutron Śrem Sp. z o. o., Rehau Sp. z o. o., czy też Karma Bella.

Tabela 9. Nowo zarejestrowane oraz wyrejestrowane podmioty gospodarcze w gminie Śrem, powiecie śremskim oraz województwie wielkopolskim w latach 2011-2016

Wyszczególnienie		2011	2012	2013	2014	2015	2016
województwo wielkopolskie	nowo zarejestrowane podmioty gospodarcze	33 847	35 353	35 507	35420	35448	33730
	podmioty gospodarcze wyrejestrowane	33 055	24 255	25 865	28475	29888	28442
powiat śremski	nowo zarejestrowane podmioty gospodarcze	506	556	554	559	548	515
	podmioty gospodarcze wyrejestrowane	517	394	452	432	439	440
gmina Śrem	nowo zarejestrowane podmioty gospodarcze	366	412	406	410	399	372
	podmioty gospodarcze wyrejestrowane	390	290	344	331	311	327

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Jak ukazuje Tabela 10, najwięcej podmiotów działających na terenie gminy Śrem funkcjonuje w handlu hurtowym i detalicznym oraz w naprawie pojazdów i samochodów, włączając motocykle. W 2016 roku było ich 1269 (liczba ta wzrosła w ciągu ostatnich 3 lat o 25 podmiotów). Udział firm sklasyfikowanych w tej branży wynosi 26,0% w łącznej liczbie przedsiębiorstw działających na terenie gminy. Drugą co do liczebności reprezentowana jest branża budownictwa z udziałem na poziomie 15,6%, a na kolejnych pozycjach uplasowały się przetwórstwo przemysłowe (9,3%),

działalność profesjonalna, naukowa i techniczna (9,1%) oraz transport i gospodarka magazynowa (6,7%). W stosunku do 2011 roku zdecydowanie najwięcej przedsiębiorstw utworzono w segmencie obejmującym działalność profesjonalną, naukową i techniczną (113 nowe przedsiębiorstwa), działalnością związaną z obsługą rynku nieruchomości (69 nowych podmiotów) oraz edukacją (37 podmiotów). Największe ubytki firm do 2015 roku zanotowano w obszarze budownictwa (zlikwidowano 9 przedsiębiorstw), choć w roku 2016 zanotowano wzrost liczby przedsiębiorstw w tym sektorze o 28.

Tabela 10. Podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane w rejestrze REGON według sekcji PKD 2007 w gminie Śrem w latach 2011-2016

Wyszczególnienie	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Sekcja A – rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo, rybactwo	88	102	106	105	86	90	89
Sekcja B – górnictwo i wydobywanie	3	3	3	3	3	4	4
Sekcja C – przetwórstwo przemysłowe	448	452	463	457	457	473	456
Sekcja D – wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną i powietrze do układów klimatyzacyjnych	2	2	3	6	6	6	6
Sekcja E – dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją	7	9	10	8	7	8	8
Sekcja F – budownictwo	750	733	724	702	706	724	761
Sekcja G – handel hurtowy i detaliczny, naprawa pojazdów i samochodów, włączając motocykle	1 291	1 261	1 254	1 271	1 287	1 279	1 269
Sekcja H – transport; gospodarka magazynowa	317	304	318	318	316	320	327
Sekcja I – działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi	103	104	104	106	113	114	109
Sekcja J – informacja i komunikacja	75	84	88	88	91	94	94
Sekcja K – działalność finansowa i ubezpieczeniowa	140	140	147	145	141	138	136
Sekcja L – działalność związana z obsługą rynku nieruchomości	126	130	145	154	163	179	199
Sekcja M – działalność profesjonalna, naukowa i techniczna	335	331	357	393	413	425	444
Sekcja N – działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca	121	121	121	128	145	143	135
Sekcja O – administracja publiczna, i obrona narodowa, obowiązkowe zabezpieczenia społeczne	20	21	21	20	20	19	18
Sekcja P – edukacja	127	137	170	173	176	180	174
Sekcja Q – opieka zdrowotna i pomoc społeczna	238	242	246	253	265	270	269
Sekcja R – działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją	82	70	70	70	76	83	88
Sekcja S – pozostała działalność usługowa							
Sekcja T – gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników; gospodarstwa domowe produkujące wyroby i świadczące usługi na własne potrzeby	251	253	264	274	282	283	288
Sekcja U – organizacje i zespoły eksterytorialne	0	0	0	0	0	0	0
Razem	4524	4499	4614	4674	4753	4835	4878

Źródło: Bank Danych Lokalnych

XXII.3.4. Budownictwo/mieszkalnictwo/rozwój przestrzenny

Tabela 11. Zasoby mieszkaniowe

Wyszczególnienie	2004	2008	2010	2012	2014	2015
Mieszkania [szt.]	11 670	12 055	12 664	13 151	13 501	13795
Powierzchnia użytkowa mieszkań [m ²]	793 409	834 575	905 820	949 249	982 473	1 006 860
Średnia powierzchnia użytkowa na mieszkanie [m ²]	68,0	69,2	71,5	72,2	72,8	73,0
Powierzchnia użytkowa na osobę [m ²]	20	20,8	22,1	22,9	23,7	24,2

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Na terenie gminy Śrem według danych Głównego Urzędu Statystycznego z 2004 roku znajdowało się 11 670 mieszkań, o łącznej powierzchni użytkowej wynoszącej 793 409 m². Większa część znajduje się w budynkach jednorodzinnych będących własnością osób fizycznych. Do 2015 roku liczba mieszkań wzrosła o 2125 sztuk, a wszystkie łącznie zajmowały 1 006 860 m². Przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania w gminie wzrosła na przestrzeni ostatnich lat o 5,0 m² i wynosiła w 2015 r. 73,0 m². Przeciętna powierzchnia użytkowa przypadająca na 1 osobę w 2012 roku w gminie Śrem wyniosła 20 m², natomiast w 2015 osiągnęła wartość 24,2 m² i była niższa niż wartość wskaźnika dla województwa wielkopolskiego (27,4 m²).

Jak pokazuje Tabela 12, gmina Śrem charakteryzuje się przeciętnym, nieodbiegającym od innych terenów wiejskich wyposażeniem w zaplecze techniczno-sanitarne mieszkań. Większość mieszkań wyposażona jest w dostęp do bieżącej wody, ustępów spłukiwanych czy centralnego ogrzewania.

Tabela 12. Wyposażenie techniczno-sanitarne (mieszkania) gminy Śrem

Wyszczególnienie	2004	2008	2010	2012	2014
Wodociąg [szt.]	11 612	11 997	12 623	13 110	13 460
Ustęp spłukiwany [szt.]	11 254	11 640	12 505	12 992	13 342
Łazienka [szt.]	11 106	11 492	12 340	12 827	13 177
Centralne ogrzewanie [szt.]	9 983	10 333	11 118	11 605	11 956
Gaz sieciowy [szt.]	9 461	9 775	10 791	11 101	11 253

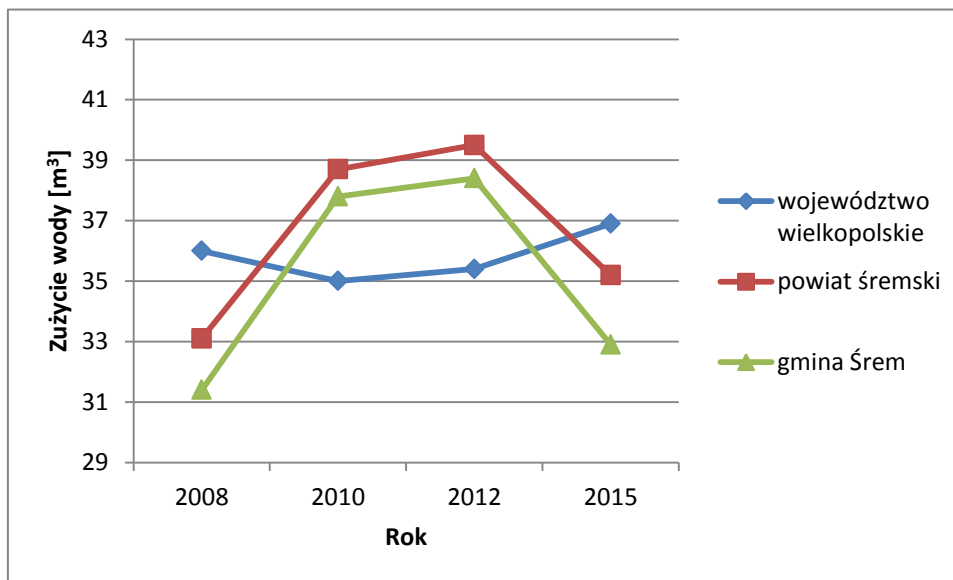
Źródło: Bank Danych Lokalnych

O dynamicznym rozwoju warunków bytowych w gminie świadczyć może statystyka udziału osób korzystających z kanalizacji w ogóle mieszkańców. Jeszcze w 2004 roku było to 81,7%, w roku 2012 - 86,5%, a w roku 2014 – 97,2%. Współczynnik ten jest zadowalający i jest wyższy od średniej województwa wielkopolskiego (96,2%).

Na terenie gminy Śrem funkcjonuje instalacja gazowa, z której korzysta 80,0% gospodarstw domowych.



Zużycie wody na jednego mieszkańca na terenie gminy nie odbiega znacząco od średniej dla powiatu śremskiego i województwa wielkopolskiego. W 2015 r. przeciętnie mieszkaniec gminy Śrem zużywał ok. 2,3 m³ wody mniej niż obywatel powiatu śremskiego i o ok. 4 m³ wody mniej niż obywatel województwa wielkopolskiego.



Rysunek 4. Zużycie wody na 1 mieszkańca w gminie Śrem, powiecie śremskim oraz województwie wielkopolskim w latach 2008-2015

Źródło: Bank Danych Lokalnych

XXII.3.5. Energetyka

Na terenie miasta Śrem dystrybucją ciepła zajmuje się przedsiębiorstwo Energia Ciepła – Operator Sp. z o.o. należące do Grupy Kapitałowej Energia Ciepła w Śremie S.A., dystrybucją energii elektrycznej - ENEA Operator Sp. z o.o., należąca do grupy kapitałowej Enea. Natomiast, Operatorem Systemu Dystrybucyjnego gazu ziemnego na terenie gminy Śrem jest Wielkopolska Spółka Gazownictwa Sp. z o.o. (WSG) z siedzibą w Poznaniu.

XXII.3.5.1. Elektroenergetyka

Przez teren gminy Śrem przebiega linia wysokiego napięcia 110 kV relacji Września – Środa Wlkp. – Śrem – Leszno Gronowo. Gmina jest obsługiwana przez dwie stacje energetyczne (tj. węzły sieci wysokiego napięcia) w mieście Śrem: GPZ przy Odlewni Żeliwa i GPZ na osiedlu Helenki.

Enea Operator kompleksowo przebudowała stację transformatorową wysokiego napięcia na stację średniego napięcia w Śremie. Inwestycja znacząco wpłynie na poprawę bezpieczeństwa energetycznego w regionie.

GPZ Śrem HCP posiada łącznie aż cztery transformatory, co pozwoli na przyłączanie nowych obiektów i stworzy warunki dla rozwoju terenów inwestycyjnych, aktywizację gospodarczą regionu oraz rozwój budownictwa mieszkalnego.

Sieć średniego napięcia na obrzeżach miasta oraz na terenach wiejskich jest napowietrzna, a jej linie zasilające te tereny charakteryzują się licznymi odgałęzieniami, znacznymi długościami oraz przekrojami przewodów niedostosowanymi do szczytowego obciążenia. Wobec tego, że w Polsce istnieje wolny rynek w zakresie zakupu energii elektrycznej, zasadniczo na terenie gminy Śrem wskazać należy dostawcę – przedsiębiorstwo ENEA SA (gmina podpisała z dostawcą umowę w 2015 r.). Grupa ENEA posiada silną pozycję konkurencyjną na swym macierzystym obszarze działania, czyli w podregionie poznańskim (Grupa ma siedzibę w Poznaniu oraz szereg źródeł energii na terenie Wielkopolski).

Istotnym elementem zużycia energii na obszarze gminy Śrem jest oświetlenie komunalne. Jego rozmiary obrazuje Tabela 13.

Tabela 13. Oświetlenie komunalne

Charakterystyka źródeł światła (rodzaj źródła, moc)	sodowe, metalohalogenkowe, LED-owe, rtęciowo-żarowe, sodówki wysokoprężne
Ilość punktów świetlnych (opraw oświetleniowych – lampy uliczne)	3505
Roczne zużycie energii przez oświetlenie uliczne [kWh]	1612653,00
Roczny koszt energii [zł]	547998,10 zł

Źródło: Urząd Miejski w Śremie

XXII.3.5.2. Gazownictwo

Gmina Śrem jest jedną z najlepiej zaopatrzonych w gaz gmin w województwie wielkopolskim. Miasto Śrem zostało w całości objęte siecią gazową. Gaz ziemny jest doprowadzany od magistrali gazowej Krobia – Poznań – Szczecin przewodem wysokiego ciśnienia, który zasila stację redukcyjno-pomiarową I stopnia. Następnie rozprowadzany jest on do odbiorców w mieście i na obszarach wiejskich gminy w układzie sieci średniego i niskiego ciśnienia za pośrednictwem trzech stacji redukcyjno - pomiarowych. Układ ten posiada rezerwy zasilania, które są szacowane na ok. 20-25%. Sieć rozdzielcza wciąż powiększa swój zasięg i liczy niemal 150 km, natomiast jej gęstość jest większa niż przeciętna w obszarze metropolii poznańskiej (*Plan działań na rzecz zrównoważonej energii dla Gminy Śrem do roku 2020*).



XXII.3.5.3. Ciepłownictwo

Na terenie miasta największym producentem energii cieplnej jest Grupa Kapitałowa Energia Ciepła - Śrem. Podstawowym obszarem działalności Grupy EC Śrem jest wytwarzanie, przesyłanie i dystrybucja ciepła. W skład Grupy EC Śrem wchodzi trzy spółki:

- Energia Ciepła – Wytwarzanie S.A. – skoncentrowana na innowacyjnych i proefektywnościowych rozwiązaniach z szeroko pojętej dziedziny wytwarzania ciepła i energii. Działalność przedsiębiorstwa realizowana jest za pomocą systemu zmodernizowanych urządzeń wytwórczych i tworzą go:
 - 2 kotły wodne WR-25 (29 MWt mocy cieplnej każdy),
 - 2 kotły parowe OKR-5 (3,8 MWt mocy cieplnej każdy),
 - 2 kotły parowe OR-32 (26 MWt mocy cieplnej każdy),
 - turbozespół (10,5 MWe mocy elektrycznej).

Możliwości produkcyjne elektrociepłowni to: ciepło o mocy 113,20 MWT oraz energia o mocy 10,5 MWE. Spółka planuje zainwestować w nowoczesną produkcję ciepła, co wprost przekładać się będzie nie tylko na bezpieczeństwo energetyczne i ciepłe obsługiwanych miast i miejscowości oraz komfort mieszkańców, ale także na ochronę środowiska.

- Energia Ciepła – Operator Sp. z o.o. – ukierunkowana na przesyłanie oraz dystrybucję ciepła i energii. Przedsiębiorstwo posiada sieć ciepłą o długości 16.260 m obejmującą kilka tysięcy lokalnych odbiorców. Obecnie EC-Operator Sp. z o.o. przygotowuje się do współfinansowanego ze środków unijnych wdrożenia inteligentnego systemu zarządzania, który w jednym miejscu będzie gromadzić i analizować wszystkie dane dotyczące sieci, co pozwoli m.in. ograniczyć straty przesyłu. Zmniejszenie strat podczas przesyłu ciepła przełoży się na mniejszą ilość paliwa wykorzystywanego w źródle ciepła, a w efekcie na obniżenie emisji substancji szkodliwych do środowiska.
- Energia Ciepła – Prefabrykacja i Obrót – to podmiot działający w segmencie innowacyjnych proefektywnościowych rozwiązań z dziedziny produkcji i sprzedaży urządzeń oraz instalacji ciepłowniczych i chłodniczych.

Najważniejszym odbiorcą energii cieplnej jest na terenie gminy Spółdzielnia Mieszkaniowa w Śremie, posiadająca dwie kotłownie gazowe. Istniejącą siecią w systemie pierścieniowym objęte są osiedla Helenki i Jeziorany, a także rejon ulicy Wojska Polskiego. Prawobrzeżna część miasta nie jest centralnie zaopatrywana w ciepło.



XXII.3.5.4. Oświetlenie uliczne

Na terenie gminy Śrem funkcjonuje oświetlenie będące własnością gminy Śrem oraz spółki ENEA Oświetlenie. W granicach gminy znajduje się 3 505 opraw oświetleniowych, w tym 1 197 należy do gminy Śrem, a 2 308 do ENEI Oświetlenie. Sumaryczne roczne zużycie energii na oświetlenie uliczne wynosi około 2 GWh. Dystrybucja energii elektrycznej do sieci oświetlenia na terenie gminy odbywa się za pośrednictwem firmy ENEA Operator (do wszystkich punktów poboru energii).

XXII.3.5.5. Odnawialne źródła energii

Na terenie gminy funkcjonuje instalacja solarna dla celów podgrzewania ciepłej wody użytkowej dla potrzeb powiatowego szpitala w Śremie.

W oczyszczalni ścieków w Śremie wykorzystuje się produkowany biogaz do celów produkcji energii cieplnej i elektrycznej.

Poza tym funkcjonują indywidualne instalacje solarne do podgrzewania wody użytkowej, pompy ciepła, a nawet małe turbiny wiatrowe. Gmina Śrem udziela dofinansowania ze środków budżetu gminy do budowy indywidualnych instalacji wykorzystujących OZE. Wykaz dofinansowanych instalacji znajduje się w BIP Urzędu Miejskiego w Śremie (<http://umsrem.bip.eur.pl/public/?id=108621>).

XXII.3.6. Jakość powietrza

W odniesieniu do zapisów zawartych w ustawie Prawo ochrony środowiska oraz rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 2 sierpnia 2012 r. w sprawie stref, w których dokonuje się oceny jakości powietrza, w województwie wielkopolskim wyznaczone zostały trzy strefy, dla których co roku przeprowadzana jest ocena jakości powietrza. Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska dokonuje co roku oceny poziomów substancji w powietrzu danej strefie, a następnie dokonuje klasyfikacji stref pod kątem określonego zanieczyszczenia. W wyniku wykonanej w 2012 roku rocznej oceny jakości powietrza w województwie wielkopolskim, dokonano klasyfikacji stref, w których dotrzymane lub przekroczone były przewidziane prawem poziomy dopuszczalne, docelowe oraz poziomy celu długoterminowego.

Podstawę klasyfikacji stref w oparciu o wyniki rocznej oceny jakości powietrza stanowią:

- dopuszczalny poziom substancji w powietrzu,

- dopuszczalny poziom substancji w powietrzu powiększony o margines tolerancji,
- poziom docelowy,
- poziom celu długoterminowego.

Wynikiem oceny jest zaliczenie strefy do jednej z poniższych klas:

- do klasy A – jeżeli stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy nie przekraczają poziomów dopuszczalnych, poziomów docelowych, poziomów celów długoterminowych,
- do klasy B – jeżeli stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne, lecz nie przekraczają poziomów dopuszczalnych powiększonych o margines tolerancji,
- do klasy C – jeżeli stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne powiększone o margines tolerancji, w przypadku gdy margines tolerancji nie jest określony – poziomu dopuszczalne, poziomy docelowe, poziomy celów długoterminowych.

Jak ukazuje Tabela 14, analiza wykazała, że w 2012 roku ze względu na stężenia dwutlenku siarki, dwutlenku azotu, ołowiu, benzenu, tlenku węgla do poziomu dopuszczalnego oraz arsenu, kadmu, niklu do poziomu docelowego wszystkie strefy zaliczono do klasy A. W przypadku poziomu docelowego dla ozonu strefę wielkopolską zaklasyfikowano do klasy C, zaś pozostałe strefy do klasy A. Stwierdzono również przekroczenie wartości normatywnej ozonu (120 g/m^3) wyznaczonej jako poziom celu długoterminowego. Zwraca uwagę także fakt, że z uwagi na przekraczanie poziomów dopuszczalnych (dla 24 godzin) stężenia pyłu PM₁₀, wszystkie strefy zaliczono do klasy C. W przypadku pyłu PM_{2,5}, zawierającego cząstki o średnicy mniejszej niż 2,5 mikrometra, które mogą docierać do górnych dróg oddechowych, płuc oraz przenikać do krwi, strefę aglomeracja poznańska i strefę wielkopolską zaliczono do klasy A. W 2012 roku stwierdzono także przekroczenia poziomu docelowego dla benzo(a)piranu, a oceniane strefy zaliczono do klasy C.

Tabela 14. Klasyfikacja stref w województwie wielkopolskim z uwzględnieniem kryteriów określonych w celu ochrony zdrowia

Nazwa strefy	Symbol klasy strefy dla poszczególnych substancji											
	NO ₂	SO ₂	CO	C ₆ H ₆	pył PM _{2,5}	pył PM ₁₀	BaP	As	Cd	Ni	Pb	O ₃
aglomeracja poznańska	A	A	A	A	A	C	C	A	A	A	A	A
refa wielkopolska	A	A	A	A	A	C	C	A	A	A	A	C

Źródło: Raport o stanie środowiska w Wielkopolsce w roku 2012

Jakość powietrza na terenie aglomeracji poznańskiej monitorowana jest:

- w miejscowości Jeziorak metodą pasywną - monitorowana jest zawartość dwutlenku siarki i tlenków azotu;
- w Luboniu przy ul. Sobieskiego i w Swarzędzu przy ul. Poznańskiej metodą pasywną - monitorowana jest zawartość benzenu;
- na stacji automatycznych pomiarów jakości powietrza w Borówcu metodą automatyczną - monitorowana jest zawartość dwutlenku siarki, tlenków azotu, dwutlenku azotu oraz ozonu.

Badania, które przeprowadzono w roku 2012 w odniesieniu do poziomów informowania i poziomów alarmowych (Tabela 15), dopuszczalnych (Tabela 16), poziomów docelowych i poziomu celu długoterminowego, pozwoliły na zakwalifikowanie powiatu poznańskiego do poniższych klas:

- do klasy A – dla dwutlenku siarki, dwutlenku azotu, tlenku węgla, benzenu, pyłu PM_{2,5} oraz metali oznaczanych w pyłe PM₁₀,
- do klasy C – ze względu na wynik oceny ozonu, pyłu PM₁₀ i benzo(a)pirenu oznaczanego w pyłe PM₁₀. W przypadku pyłu PM₁₀ podkreślić należy, że odnotowywane są tylko przekroczenia dopuszczalnego poziomu dla 24-godzin. Na żadnym stanowisku nie odnotowano przekroczeń stężenia średniego dla roku.

Stwierdzono również przekroczenie wartości normatywnej ozonu ($120 \mu\text{g}/\text{m}^3$) wyznaczonej jako poziom celu długoterminowego. Termin osiągnięcia poziomu celu długoterminowego określono na rok 2020. Oznacza to wystąpienie konieczności opracowania i wdrożenia planu przeciwdziałania złym warunkom aerosanitarnym, które powodowane są w okresie grzewczym przez wysokie zapylenie (a także podwyższone, choć w granicach normatywnych, stężenia dwutlenku siarki i dwutlenku azotu) na które wpływa głównie niska emisja z sektora komunalno-bytowego tj. z nisko położonych kominów małych kotłowni, indywidualnych pieców, czy środków transportu. Ponadto w całym regionie Polski na południe i południowy wschód od Poznania istnieje podwyższony poziom tła zapylenia powietrza (zarówno frakcji PM₁₀ jak i jeszcze drobniejszego i bardziej groźnego pyłu PM_{2,5}). Wskazują na to projekcje modelowe rozkładu zanieczyszczeń powietrza prezentowane na stronie GIOŚ. Co gorsza, wynika z nich, że zjawisko to ulegnie do roku 2020 niewielkiej tylko redukcji. Średni poziom roczny (PM₁₀ rok) przekroczy wartość $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$, a PM_{2.5} rok będzie prawdopodobnie w granicach $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (*Plan działań na rzecz zrównoważonej energii dla Gminy Śrem do roku 2020*).

Zanieczyszczenia powietrza coraz częściej są nie tylko domeną wielkich miast i konurbacji, lecz stają się także istotnym problemem pomniejszych miejscowości oraz wsi. Na jakość powietrza atmosferycznego główny wpływ posiadają: emisja zanieczyszczeń z dużych zakładów przemysłowych, emisja zanieczyszczeń z lokalnych kotłowni i palenisk, emisja zanieczyszczeń

z lokalnych zakładów wytwórczych i usługowych, emisja zanieczyszczeń z pojazdów samochodowych. Nadrzędnym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego w gminie Śrem, ze względu na charakterystykę obszaru, są aktualnie kotłownie węglowe domów mieszkalnych i zakładów produkcyjno – usługowych. Emisja z punktowych źródeł jest wysoka w porównaniu do ilości wytwarzanej energii. Sytuację powyższą warunkuje przede wszystkim niska sprawność cieplna kotłów, rodzaj używanego paliwa oraz niedoskonałość procesu spalania. Zanieczyszczenia emitowane przez kotłownie węglowe domów mieszkalnych, powodują znaczące zanieczyszczenie środowiska zwłaszcza w okresie grzewczym w zakresie stężeń najpopularniejszych związków tj. dwutlenku siarki, tlenków azotu, tlenku węgla, pyłów, węglowodorów, sadzy i benzo(a)pirenu. Istotnym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego na terenie gminy jest również ruch samochodowy, to głównie z uwagi na niski poziom dróg lokalnych. Pojazdy emitują gazy spalinowe zawierające głównie dwutlenek węgla, tlenek węgla, tlenki azotu, węglowodory oraz pyły zawierające związki ołowiu, niklu, miedzi, kadmu. Oddziaływanie tych zanieczyszczeń na środowisko zaznacza się zwłaszcza w najbliższej odległości od dróg. Pośredni wpływ na powstające zanieczyszczenia powietrza mają także:

- niska świadomość społeczności lokalnej w zakresie edukacji ekologicznej,
- niska stopa życia generująca spalanie paliw gorszej jakości,
- niedostateczny poziom wykorzystania możliwości finansowania działań mających na celu ograniczenie emisji.

Tabela 15. Poziomy informowania i poziomy alarmowe dla pyłów

Nazwa substancji	Okres uśredniania wyników pomiarów	Poziom w powietrzu w $\mu\text{g}/\text{m}^3$	
pył zawieszony PM10	24 godziny	300	Poziom alarmowy
		200	Poziom informowania

Źródło: Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012 r., poz. 1031)

Tabela 16. Dopuszczalne poziomy zanieczyszczeń

Nazwa substancji	Okres uśredniania wyników pomiarów	Poziom dopuszczalny substancji w powietrzu w $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Dopuszczalna częstość przekraczania poziomu dopuszczalnego w roku kalendarzowym	Termin osiągnięcia poziomów dopuszczalnych
pył zawieszony PM2,5	rok kalendarzowy	25	-	2015
		20	-	2020
pył zawieszony PM10	24 godziny	50	35 razy	2005
	rok kalendarzowy	40	-	2005
benzo(a)piren	rok kalendarzowy	1 ng/m^3	-	2013

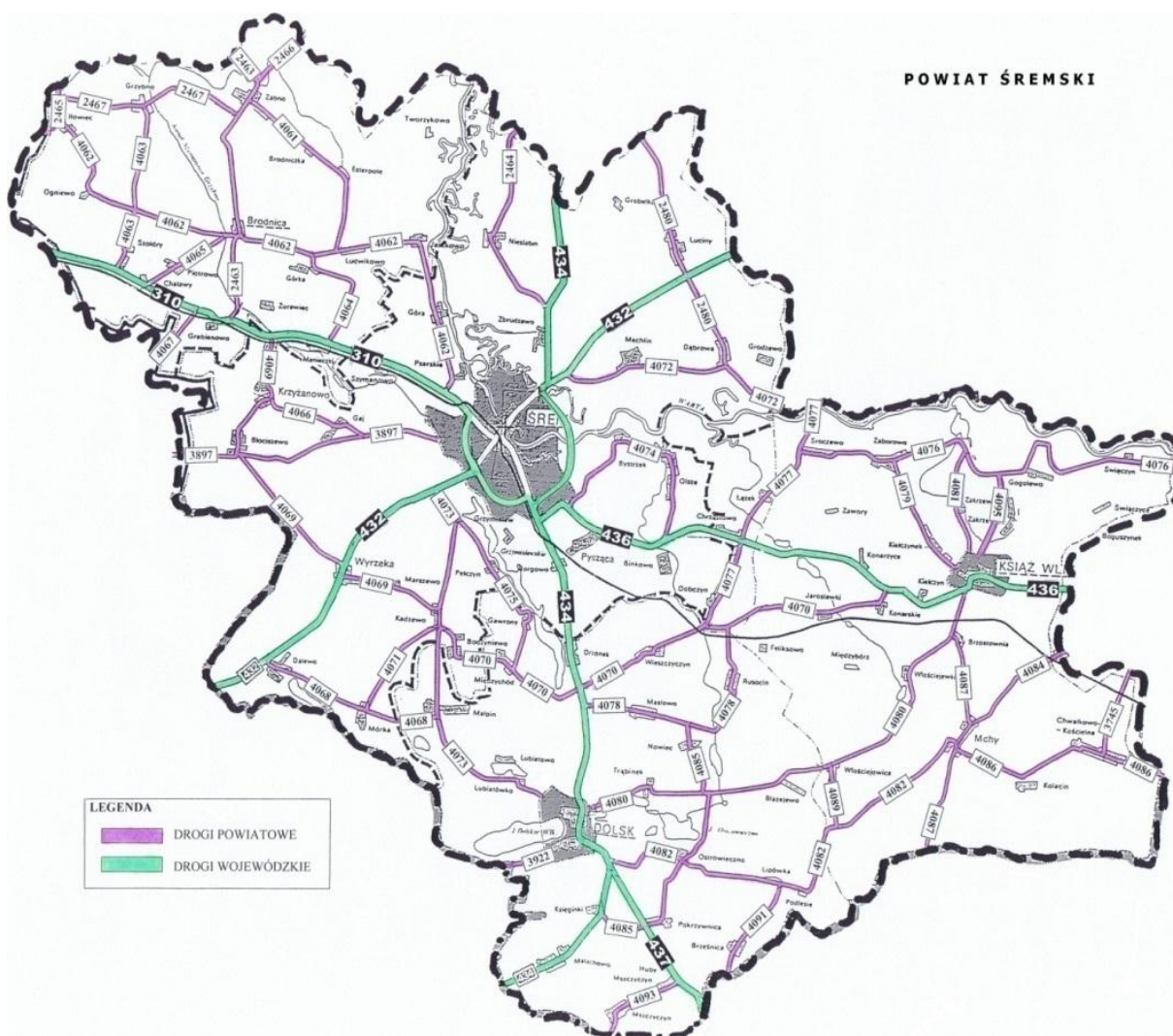
Źródło: Dz. U. z 2012 r., poz. 1031

Zgodnie z badaniami jakości powietrza przeprowadzonymi dla strefy

wielkopolskiej, których wyniki zaprezentowano w „Programie ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej”, na terenie gminy nie odnotowuje się przekroczeń zanieczyszczeń do powietrza, zatem nie wyznaczono dla niej celów redukcyjnych.

XXII.3.7. Transport

Miasto Śrem stanowi istotny węzeł komunikacyjny o znaczeniu regionalnym – a także, z uwagi na bliskość autostrady A2 Wschód – Zachód, o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Sieć drogową powiatu śremskiego i gminy Śrem ukazują Rysunek 5 i Rysunek 6. Gmina zarządza drogami o długości 125 km, w tym ok. 70 km dróg o nawierzchni twardej (*Plan działań na rzecz zrównoważonej energii dla Gminy Śrem do roku 2020*).



Rysunek 5. Mapa sieci dróg w powiecie śremskim

Źródło: <http://www.pzd-srem.pl/>



Rysunek 6. Sieć dróg w gminie Śrem

Źródło: gis.srem.pl

Przez teren gminy Śrem przebiegają także następujące drogi wojewódzkie:

- 310 Głuchowo-Czempień-Śrem,
- 432 Leszno-Krzywiń-Śrem-Środa Wielkopolska-Września,
- 434 Łubowo-Iwno-Kostrzyn-Kórnik-Śrem-Kunowo-Gostyń-Rawicz.

Tabela 17. Wykaz dróg powiatowych

Nr drogi	Przebieg drogi	Klasa drogi
2467	(Pecna) granica powiatu śremskiego - Grzybno - Żabno	Z
4061	Żabno - Esterpole - Ludwikowo	Z
4062	Łłowiec - Ogieniewo - Brodnica - Ludwikowo - Psarskie - droga wojewódzka 310	G
4063	Grzybno - Szoldry- droga wojewódzka 310	Z
4064	Przylepki - Manieczki - droga wojewódzka 310	L
4065	Brodnica - Piotrowo - Chaławy - droga wojewódzka 310	L
4066	Krzyżanowo - Gaj	L
4067	droga wojewódzka 310 - Kopyta - granica powiatu śremskiego	L
4068	droga wojewódzka 432 - Dalewo - Mórka - Melpin	Z
4069	droga wojewódzka 310 - Pucółowo - Błociszewo - droga wojewódzka 432 - Wyrzeka - Kadzewo	Z
4070	Kadzewo - Bodzyniewo - Międzychód - Pinka -droga wojewódzka 434 - Wieszczyczyn - Dobczyn - Jarosławki - Konarskie - droga wojewódzka 436	Z

Nr drogi	Przebieg drogi	Klasa drogi
4071	Kadzewo - Mórka	L
4072	droga wojewódzka 432 - Mechlin - Dąbrowa - granica powiatu śremskiego	L
4073	droga wojewódzka 432 - Nochówko - Kadzewo - Melpin - Lubiatówko - Dolsk (ul. Kościańska, ul. Kościelna, Pl. Wyzwolenia ul. Pocztowa) - droga wojewódzka 434	G
4074	droga wojewódzka 436 - Łęg - Bystrzek - Olsza - droga wojewódzka 436	L
4075	Nochówko - Pełczyn - Gawrony - Międzychód	L
4076	Sroczewo - Zaborowo - Gogolewo - Świączyń - granica powiatu śremskiego	Z
4077	Sroczewo - Łęzek - Chrzastowo - droga wojewódzka 436 - Dobczyn	Z
4078	droga wojewódzka 434 - Masłowo - Rusocin - Dobczyn	Z
4079	Zaborowo - Kielczynek - Książ Wlkp. droga wojewódzka 436	Z
4080	droga wojewódzka 434 - Dolsk (ul. Widokowa) - Trąbinek - Błazejewo - Włościejewice - Włościejewki - Brzóstownia - droga wojewódzka 436	G
4081	Zakrzewo - Książ Wlkp. - droga wojewódzka 436	L
4082	droga wojewódzka 434 - Ostrowieczno - Lipówka - Podlesie - Ługi - Mchy	Z
4095	Zakrzewice - Książ Wlkp. (ul. Gogolewska)	L
4084	Mchy - Charłub - granica powiatu śremskiego	G
4085	Nowieczek - Ostrowieczno - Pokrzywnica - droga wojewódzka 437- Księginki - droga wojewódzka 434	L
4086	Mchy - Kołacin - Chwałkowo Kość. - granica powiatu śremskiego	Z
4087	Brzóstownia - Mchy - granica powiatu śremskiego	Z
4089	Włościejewice - Ługi	L
4091	Lipówka - Brzeźnica - granica powiatu śremskiego	Z
4093	droga wojewódzka 437 - Mszczyszyn - granica powiatu śremskiego	Z
2465	(Mosina) - granica powiatu śremskiego - Iłowiec - granica powiatu śremskiego	G
2463	(Mosina) - granica powiatu śremskiego - Żabno - Brodnica - Grabianowo - droga wojewódzka 310	G
2466	(Mosina) - granica powiatu śremskiego - Żabno	Z
2464	(Świątniki) - granica powiatu śremskiego - Orkowo - Niesłabin - Zbrudzewo - droga wojewódzka 434	G
2480	(Czmoń) - granica pow. śremskiego - Kaleje - Luciny - droga woj. - 432 - Dąbrowa	Z
3745	(Kruczyn) - granica powiatu śremskiego - Chwałkowo Kościelne	Z
3897	(Kościan) - granica powiatu śremskiego - Błociszewo - Gaj - Śrem (ul. Chełmońskiego) - droga wojewódzka 310	G
3922	(Bieżyń) - granica powiatu śremskiego -Dolsk (ul. Podrzekta, ul. Gostyńskie Przedmieście) - droga wojewódzka 434	L

Źródło: http://www.pzd-srem.pl/asp/pl_start.asp?typ=14&menu=1&strona=1

Tabela 18. Ulice powiatowe w mieście Śrem

Lp.	Numer drogi	Nazwa ulicy	Długość(mb)
1.	4151	ul. Chłapowskiego	958,00
2.	4152	ul. 1-go Maja	351,00
3.	4153	ul. Zamenhofa	759,50
4.	4154	ul. Komorowskiego	425,00
5.	4155	ul. Okulickiego	408,50
6.	4156	ul. Roweckiego	841,50
7.	4158	ul. Mickiewicza	1.267,00
8.	3897	ul. Chelmońskiego	1.054,50
9.	4159	ul. Poznańska	662,00
10.	4161	ul. Matuszewskiego	483,00
Razem:			7 210,00

Źródło: http://www.pzd-srem.pl/asp/pl_start.asp?typ=14&menu=1&strona=1

Transport publiczny jest obsługiwany przez 12 linii autobusowych na trasach o łącznej długości niemal 300 km. Transport ten jest obsługiwany przez prywatne przedsiębiorstwo na podstawie umowy z Gminą Śrem (*Plan działań na rzecz zrównoważonej energii dla Gminy Śrem do roku 2020*).

Tabela 19. Sieć drogowa gminy Śrem

Rodzaj drogi	Długość
Drogi krajowe [km]	0
Drogi wojewódzkie [km]	47,77
Drogi powiatowe [km]	73,27
Drogi gminne [km]	139,50
Pozostałe	b.d.

Źródło: Dane od Urzędu Miejskiego w Śremie

W mieście funkcjonuje sieć dróg rowerowych, wiodących w większości przypadków z miasta w stronę terenów zewnętrznych, spełniając tym samym głównie funkcje rekreacyjne (*Plan działań na rzecz zrównoważonej energii dla gminy Śrem do roku 2020*).

XXII.3.8. Gospodarka odpadami

W obszarze gospodarki odpadami gmina Śrem współpracuje od 1996 r. w drodze porozumienia komunalnego z gminami Brodnica i Zaniemyśl, a od 2006 roku także z gminą Dolsk.

W roku 1997 zamknięto składowisko odpadów komunalnych w Górze, a w roku 2002 zakończono jego rekultywację. Od tego czasu na terenie gminy funkcjonuje międzygminne składowisko w Mateuszewie, którego horyzont czasowy eksploatacji sięga 2017 roku. Na terenie gminy Śrem działa Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej w Śremie Sp. z o.o., które zajmuje się gospodarowaniem odpadami. W 2003 r. w Przedsiębiorstwie został

wdrożony system selektywnej zbiórki odpadów komunalnych nadających się do recyklingu, co w efekcie spowodowało utrzymanie odpadów balastowych (składowanych) na tym stałym poziomie oraz wzrost ilości odzyskiwanych materiałów. Elementami systemu odzysku są także kompostownia oraz mały zakład ponownego pozyskiwania materiałów z wyselekcjonowanych odpadów.

Od faktycznego wejścia w życie ustawy o odpadach (styczeń 2013) oraz nowelizacji ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminie (lipiec 2013 r.) system ten ulega znacznym strukturalnym przemianom, które zostały zdefiniowane w Wojewódzkim Planie Gospodarki Odpadami. Gmina została włączona do regionu VI gospodarki odpadami komunalnymi z centrum zagospodarowania i utylizacji odpadów znajduje się w powiecie jarocińskim. Regionalną instalacją dla tego obszaru jest mechaniczno-biologiczna instalacja do przetwarzania odpadów komunalnych Zakładu Gospodarki Odpadami w Jarocinie, jednakże uwagi na niepełne funkcjonowanie centrum, co najmniej do 2017 r. zaplecze techniczne stanowić będzie dla gminy Śrem infrastruktura w Mateuszewie. Oprócz tego gmina Śrem podejmuje działania mające na celu wdrażanie priorytetowych elementów strategii gospodarki odpadami (redukcja powstawania odpadów, a także powtórnego wykorzystanie bądź recykling tych odpadów). W obszarze gospodarki odpadami zostały zrealizowane istotne przedsięwzięcia, z budową kompostowni płytowej w Mateuszewie i zakupem nowego taboru PGK napędzanego gazem ziemnym na czele.

Na terenie gminy powstają wyjątkowo duże ilości odpadów komunalnych, zaś powiat śremski zajmuje jedno z pierwszych miejsc w województwie pod względem wskaźnika ilości odpadów na 1 mieszkańca (*Plan działań na rzecz zrównoważonej energii dla gminy Śrem do roku 2020*). Jak pokazuje Tabela 20, w gminie Śrem na przestrzeni ostatnich lat wzrosła o ponad 19% masa powstających odpadów, czego nie można tłumaczyć jedynie wzrostem liczby budynków objętych zbieraniem odpadów (wzrost o 3%) ani wzrostem liczby ludności. W przeciągu dwóch lat wzrósł bowiem także wskaźnik średniej ilości odpadów na 1 mieszkańca (wzrost o 22%). Można to interpretować zwiększeniem się odsetka odpadów przekazywanych do odbioru (w związku z nowymi regulacjami prawnymi).

W latach 2012-2015 ilość zebranych odpadów utrzymywała się na podobnym poziomie (średnio 11,9 tys. Mg).

Tabela 20. Zestawienie zbiorcze danych o rodzajach i ilości odebranych odpadów komunalnych w latach 2010-2015

Wyszczególnienie	Masa odebranych odpadów [Mg]		Budynki mieszkalne objęte zbieraniem odpadów z gospodarstw domowych	Odpady z gospodarstw domowych przypadające na 1 mieszkańca [kg]
	z gospodarstw domowych	ogółem		
2010	7907,4	10 733,0	3824	192,6
2011	9972,2	13 142,5	3925	242,7
2012	9692,5	12 804,9	3966	235,1
2013	8904,7	11 554,4	b.d.	215,0
2014	9153,2	11 757,5	b.d.	221,2
2015	9292,2	11 435,4	b.d.	224,1

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Tabela 21. Ilość i rodzaje odpadów komunalnych zebranych na terenie gminy Śrem

Ilość wytworzonych odpadów na terenie miasta [Mg]	Kod odebranych odpadów komunalnych	Rodzaj odebranych odpadów komunalnych	Masa odebranych odpadów komunalnych [Mg]	Sposób zagospodarowania odebranych odpadów ²
390,98	15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych	174,2	R15 ²
	19 12 12	Inne odpady (w tym zmieszane substancje i przedmioty) z mechanicznej obróbki odpadów inne niż wymienione w 19 12 11	0,26	R12
	20 01 32	Leki inne niż wymienione w 20 01 31	0,2	R15
	19 12 12	Inne odpady (w tym zmieszane substancje i przedmioty) z mechanicznej obróbki odpadów inne niż wymienione w 19 12 11	4,62	R12
	20 03 03	Odpady z czyszczenia ulic i placów	134,5	R15
	15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych	76,7	R12
	17 01 07	Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06	0,5	R5

Źródło: Urząd Miejski w Śremie

XXII.4. ANALIZA SWOT

Podsumowaniem analizy uwarunkowań oraz dokumentów strategicznych i planistycznych jest analiza SWOT. Analiza ta prezentuje zidentyfikowane czynniki wewnętrzne: silne strony (S – strenghts), słabe strony (W – weaknesses) oraz czynniki zewnętrzne: szanse (O – opportunities) i zagrożenia (T – threats), które mają, albo mogą mieć wpływ na realizację w mieście działań w zakresie efektywności energetycznej i ograniczania emisji. Wyniki analizy SWOT (Tabela 19) są podstawą do planowania działań w zakresie ograniczania emisji gazów cieplarnianych w gminie. Silne strony i szanse są czynnikami sprzyjającymi realizacji planu, natomiast słabe strony oraz zagrożenia wpływają na ryzyko niepowodzenia konkretnych działań, bądź całego planu. W związku z tym, zaplanowane w PGN działania koncentrują się na wykorzystaniu szans i mocnych stron, przy jednoczesnym nacisku na minimalizację zagrożeń.

Tabela 22. Analiza SWOT – uwarunkowania realizacji celu redukcji emisji gazów cieplarnianych w Poznaniu

		(S) SILNE STRONY	(W) SŁABE STRONY
		UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE	Korzystne położenie geograficzne - bliskość aglomeracji poznańskiej (rynek pracy, rynki zbytu, infrastruktura).
Członkostwo w Stowarzyszeniu Unia Gospodarcza Regionu Śremskiego – ŚOWMP.	Zanieczyszczenia powietrza.		
Dogodne położenie komunikacyjne.	Problem emisji powierzchniowej (niskiej emisji), generowanej głównie z indywidualnych instalacji grzewczych.		
Rozwinięta infrastruktura techniczna w szczególności w mieście.	Zanieczyszczone wody oraz występowanie kompleksów gleb zagrożonych erozją.		
Wysoki stopień gazyfikacji gminy i wyposażenia mieszkań w gaz sieciowy.	Stosunkowo wysokie ceny nośników energii.		
Wzrastająca świadomość obywatelska i ekologiczna mieszkańców.	Niedostateczne wyposażenie infrastrukturalne na części terenów wiejskich (kanalizacja, gaz).		
Promocja postaw proekologicznych wśród mieszkańców gminy.	Ograniczone środki finansowe na realizację zadań z zakresu ochrony powietrza.		

UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE	Opracowany Lokalny Program Rewitalizacji.	Brak wystarczająco atrakcyjnych i skutecznych form promocji korzystania ze środków transportu zbiorowego, bądź wspólnego korzystania z samochodów.
	Znaczna poprawa jakości powietrza atmosferycznego.	Położenie poza głównymi, drogowymi ciągami komunikacyjnymi o znaczeniu krajowym przy braku funkcjonujących i uczęszczanych połączeń kolejowych w obrębie gminy i powiatu.
	Wyznaczony obszar najwyższej ochrony (ONO) obejmujący zasoby wody pitnej.	Zły stan techniczny większości dróg, pogłębiający się deficyt miejsc parkingowych oraz brak ścieżek rowerowych.
	Potencjał wykorzystania energii słonecznej, wiatrowej i geotermalnej.	Niewystarczające wykorzystanie Warty jako ciągu komunikacyjnego i rekreacyjnego.
	Podjęty przed 2009 r. program termomodernizacji i wymiany/ modernizacji źródeł ciepła obiektów znajdujących się w zarządzie gminy intensywnie realizowany w latach 2010-2013.	Niska innowacyjność sektora małych i średnich przedsiębiorstw.
	Termomodernizacja mieszkań w budynkach wielorodzinnych na terenie miasta Śrem.	Zbyt małe zróżnicowanie kapitału prywatnego i znaczne uzależnienie miejscowej gospodarki od kondycji finansowej przedsiębiorstwa Odlewnia Żeliwa ŚREM S.A.
	Wsparcie informacyjne i finansowe działań termomodernizacyjnych w sektorze budownictwa prywatnego.	Niższe od średniej krajowej dochody ludności w przeliczeniu na 1 mieszkańca.
	Rozwój energooszczędnego budownictwa mieszkaniowego.	Niedostateczny procent środków budżetowych przekazywanych na wydatki inwestycyjne.
	Rozbudowa i modernizacja Oczyszczalni Ścieków w Śremie, utworzenie instalacji biogazowych oraz agregatów kogeneracyjnych – energia w okresach nadwyżki sprzedawana do sieci.	Niekompletna infrastruktura techniczna – w zakresie gazyfikacji i kanalizacji sanitarnej terenów wiejskich.
	Wsparcie finansowe budowy przydomowych oczyszczalni ścieków.	Brak wystarczającego kapitału na inwestycje.
	Wspieranie modernizacji kotłowni węglowych na kotłownie zasilane paliwami mniej zanieczyszczającymi środowisko, dofinansowanie kosztów realizacji inwestycji i zakupów inwestycyjnych - dotacje na zmianę systemu ogrzewania mieszkań i budynków mieszkalnych.	Stosunkowo wysokie zatrudnienie w rolnictwie wśród ludności wiejskiej.

UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE	Zmniejszanie się emisji CO ₂ związana z użytkowaniem energii na obszarze gminy.	Zła jakość sieci dystrybucji energii elektrycznej na terenach wiejskich, przy stale zwiększającym się zapotrzebowanie na energię wskutek trwających procesów rozwojowych.
	Spadek poziomu strat bilansowych w sieci elektroenergetycznej.	Zbyt słabe wykorzystanie potencjału Stowarzyszenia Unia Gospodarcza Regionu Śremskiego – ŚOWMP.
	Budowa nowoczesnych układów i modernizacja oświetlenia ulic.	Niedostatecznie wykorzystana i zagospodarowana rzeka Warta.
	Działania mające znaczenie dla ograniczenia zużycia energii i emisji w sektorze transportu.	Zły stan czystości wód i względnie niska lesistość terenu.
	Inwestycje usprawniające ruch na drogach wojewódzkich i powiatowych w mieście lub jego okolicy.	Mała ilość odpadów zbierana w sposób selektywny.
	Budowa autostrady A2.	Niewystarczająca ilość ścieżek rowerowych.
	Istnienie organizacji wspierających rozwój przedsiębiorczości.	Niska świadomość mieszkańców w kwestii podejmowania działań na rzecz poprawy stanu środowiska.
	Relatywnie rozwinięta produkcja rolnicza i przetwórstwo płodów rolnych.	Brak pełnej współpracy między samorządami.
	Postępująca termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej.	Niedobór środków finansowych na realizację zadań wyznaczonych w Lokalnym Programie Rewitalizacji.
	Znaczna liczba małych i średnich przedsiębiorstw.	Ogrzewanie mieszkań paliwem stałym, często niskiej jakości.
	Korzystna struktura demograficzna ludności.	Niedostateczna ochrona obszaru ONO (obszaru najwyższej ochrony).
	Sukcesywnie rozbudowywana infrastruktura techniczna.	
	Przygotowane tereny pod nowe inwestycje, w tym objęte granicami Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.	
	Zwiększenie liczby ludności w wieku produkcyjnym.	
	Koncentracja ludności w mieście Śrem.	
Spadek zatrudnienia w przemyśle i rolnictwie, a wzrost w sektorze usługowym.		

		(O) SZANSE	(T) ZAGROŻENIA
		UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE	Wykorzystanie potencjału technicznego i kapitału (w tym społecznego, kwalifikacji) związanego z przemysłem.
Inwestycje realizowane w ramach PGN spowodują zapotrzebowanie na siłę roboczą, co zmniejszy poziom bezrobocia w regionie.	Brak kompromisu w skali globalnej co do porozumienia w sprawie celów redukcji emisji GHG i osłabienie roli polityki klimatycznej UE.		
Wykorzystanie położenia nad Wartą i dość wysokiej jeziorności, w sąsiedztwie atrakcyjnego krajobrazu leśnego i rolnego, pozytywnie ukierunkowującego działania gospodarcze i budownictwo mieszkaniowe.	Ogólnokrajowy trend wzrostu zużycia energii elektrycznej.		
Plany głównych dostawców energii na terenie gminy dotyczące obniżenia emisji jednostkowej oraz rozwoju mocy wytwórczych i większego wykorzystania OZE.	Brak aktualnych regulacji prawnych - zagrożona realizacja wypełnienia celów wskaźnikowych OZE (15%) w skali kraju.		
Rozwój zrównoważonego transportu na obszarze metropolii poznańskiej.	Kryteria zadłużenia samorządów niekorzystne dla prowadzenia inwestycji w mieście.		
Partnerstwo w ramach Stowarzyszenia Aglomeracja.	Niekorzystne zjawiska ekonomiczne np. kryzys finansowy.		
Wymagania dotyczące efektywności energetycznej i OZE (dyrektywy UE), w tym regulacje przekształconej Dyrektywy 2010/31/UE w sprawie charakterystyki energetycznej budynków (podwyższone wymagania dot. zużycia energii).	Nietrwałe warunki ekonomiczne (nierentowność produkcji rolnej).		
Promocja energii elektrycznej jako najbardziej uniwersalnej i efektywnej formy energii użytkowej (końcowej) wraz z ograniczaniem jej kosztu (dostarczanie jej do użytkownika nocą lub w okresie pozaszczytowym).	Niestabilność i brak spójności polskiego prawa oraz nieznamość przepisów wśród społeczeństwa.		
Promocja ruchu niemotorowego (pieszego, rowerowego itp.) oraz transportu zbiorowego, elastycznie dostosowanego do struktury potrzeb.	Stały trend ubożenia pewnych części populacji społeczeństwa.		
Nowa perspektywa unijna 2014-2020 jako wsparcie dla inwestycji w OZE, termomodernizację i rozbudowę sieci ciepłowniczej, fundusze zewnętrzne i rządowe na działania na rzecz efektywności energetycznej i redukcji emisji.	Dążenie kolejnych rządów do centralizacji zarządzania - osłabienie roli samorządów.		

UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE	Rozwój technologii energooszczędnych oraz ich coraz większa dostępność (np. tanie świetlówki energooszczędne).	Potencjalny spadek liczby i odpływ ludności, ujemny przyrost naturalny.
	Potencjał rozwojowy obszaru poznańskiego jako jednego z największych obszarów metropolitalnych w Polsce.	Pogarszające się warunki bytowe ludności.
	Dogodne położenie komunikacyjne (renta lokalizacyjna w stosunku do miasta Poznania).	Rosnąca konkurencja ze strony otaczających regionów.
	Funkcjonowanie Stowarzyszenia Unia Gospodarcza Regionu Śremskiego - ŚOWMP oraz możliwość poszerzenia zakresu jego działania.	Zanieczyszczenie środowiska przyrodniczego i możliwe klęski żywiołowe (powodzie).
	Gospodarowanie odpadami, minimalizujące ich składowanie.	Zaniechanie inwestowania w infrastrukturę społeczną i techniczną (drogi, kanalizacja).
	Wyposażanie w sieci i urządzenia infrastruktury technicznej terenów inwestycyjnych.	Niewystarczające przygotowanie do działania w otoczeniu konkurencyjnym.
	Dokończenie budowy sieci kanalizacji sanitarnej.	Procesy "wyplukiwania" na rzecz Poznania funkcji gospodarczych, zwłaszcza wyspecjalizowanych.
	Duże szanse rozwoju rolnictwa ekologicznego.	Ekstensywna produkcja rolnicza.
	Poszerzenie terytorialne i wykorzystanie potencjału Stowarzyszenia Unia Gospodarcza Regionu Śremskiego – ŚOWMP.	Trwałe zanieczyszczenie zbiornika podziemnego wody pitnej - na terenie ONO (obszaru najwyższej ochrony).
	Udział w Stowarzyszeniu Aglomeracja Poznańska na korzystnych dla gminy warunkach, Program „Integracja w ramach Metropolii Poznań”.	Nasilenie zagrożenia powodziowego wskutek ogólnego ocieplenia klimatu.
	Wzrost poziomu dochodów ludności.	Rosnąca ilość pojazdów samochodowych.
	Rosnące wykorzystanie funduszy Unii Europejskiej jako czynnik wspierający inwestycje	Wzrastająca konsumpcja indywidualna (zanieczyszczenia, odpady).
	Wzrost nakładów państwa na działalność B+R.	Niewielkie środki finansowe na realizację działań służących poprawie funkcjonalności i jakości środowiska.
	Wprowadzanie do lokalnych przedsiębiorstw innowacyjnych rozwiązań i technologii (tworzenie przestrzeni pracy i centrum innowacyjności), zbudowanie efektywnego klastra lokalnego.	Konkurencyjna oferta okolicznych gmin dla inwestorów w zakresie turystyki.
	Rozwój budownictwa mieszkaniowego, w tym również dla osób spoza gminy.	Zlokalizowanie na terenie gminy dużej firmy uciążliwej dla środowiska.
	Dostosowanie gospodarstw rolnych do standardów europejskich.	Niska efektywność systemu segregacji odpadów.

UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE	Pozyskanie dodatkowych środków finansowych na rozwój gminy, a także na ochronę środowiska przyrodniczego.	
	Szeroka oferta dostępnych programów w celu poprawy kondycji środowiska przyrodniczego i jego ochrony.	
	Zmniejszenie zużycia energii wynikające z realizacji programu termomodernizacji, redukcja strat w sieciach ciepłowniczych i uzyskanie większej sprawności urządzeń.	

Źródło: Opracowanie własne

IDENTYFIKACJA OBSZARÓW PROBLEMOWYCH

XXII.4.1. Identyfikacja obszarów problemowych

W związku z analizą stanu obecnego wyodrębnić można następujące obszary problemowe w gminie Śrem, ważne z punktu widzenia realizacji strategii niskoemisyjnej:

- Energetyka – źródła energii.
- Budownictwo, mieszkalnictwo, gospodarka komunalna i ciepłownictwo.
- Jakość powietrza – przekroczenia norm stężeń zanieczyszczeń w powietrzu.
- Transport – natężenie ruchu.

XXII.4.1.1. Energetyka

Na podstawie analiz stanu obecnego zidentyfikowano następujące problemy w zakresie energetyki:

- duża ilość napowietrznej sieci energetycznej wysokiego napięcia, szczególnie na terenach wiejskich i na obrzeżach miasta, co stanowi ograniczenia dla zabudowy;
- stacje transformatorowe wymagające modernizacji;
- potrzeba modernizacji i zwiększenia przepustowości sieci elektrycznej;
- bardzo niski stopień wykorzystania odnawialnych źródeł energii;
- brak dotychczasowego systemowego wsparcia i promocji ekologicznych źródeł zaopatrzenia budynków mieszkalnych w energię;
- produkcja ciepła przez Elektrociepłownię (EC) Śrem odbywa się w stosunkowo niewielkim stopniu skojarzenia wytwarzania energii elektrycznej i ciepła (kogeneracji);
- energochłonność budownictwa mieszkaniowego oraz budynków użyteczności publicznej;

- wysoki poziom emisji powierzchniowej (niskiej emisji) z indywidualnych systemów grzewczych, odnotowywany przede wszystkim w okresie zimowym.

Chociaż stan energetyki i zaopatrzenia mieszkańców w energię są na stosunkowo zadowalającym poziomie, to niezbędne są działania mające na celu poprawę sprawności, efektywności energetycznej oraz zmniejszenie energochłonności elementów systemu energetycznego. Istotne jest także znaczące zwiększenie udziału zrównoważonych źródeł energii, a w tym wykorzystania odnawialnych źródeł energii dla potrzeb mieszkańców oraz gospodarki na terenie gminy. Tego typu działania mogą przyczynić się do ograniczenia kosztów finansowych i środowiskowych oraz do zmniejszenia stopnia emisji szkodliwych substancji do powietrza.

XXII.4.1.2. Budownictwo, mieszkalnictwo, gospodarka komunalna i ciepłownictwo

W zakresie budownictwa, mieszkalnictwa oraz gospodarki komunalnej wymienić należy następujące problemy:

- duża energochłonność mieszkań, zarówno w sektorze komunalnym, jak i użyteczności publicznej,
- straty ciepła budynków,
- niska sprawność części systemów grzewczych, szczególnie kotłowni węglowych i pieców węglowych,
- niedostateczne wyposażenie infrastrukturalne części terenów wiejskich (kanalizacja, gaz),
- bardzo liczne indywidualne źródła ciepła w budynkach jednorodzinnych i gospodarstwach rolnych, głównie oparte na spalaniu węgla, jedynie 15% stanowią kotły gazowe i olejowe,
- wyzwanie, jakie stanowi przeciętny roczny wzrost ilości nowych zasobów mieszkaniowych, szczególnie z punktu widzenia przepisów unijnych dotyczących wymogu tzw. niemal zeroenergetyczności budynków (NZEB) nowych i poddawanych renowacji.

Pomimo zaawansowanych działań zmierzających do termomodernizacji zabudowań, nadal potrzeby w tym zakresie są duże. Działania termomodernizacyjne są szczególnie trudne do wdrożenia w budynkach mieszkalnych (w tym budynkach indywidualnych) ze względu na wysokość kosztów, a także długi okres zwrotu z inwestycji. Trudność potęguje zróżnicowanie indywidualnych źródeł ciepła funkcjonujących w budynkach mieszkalnych. Problem stanowi także niska świadomość społeczna w zakresie tych zagadnień.

XXII.4.1.3. Jakość powietrza

Jakość powietrza atmosferycznego związana jest przede wszystkim z procesami energetycznymi z sektora bytowo-komunalnego, przemysłowego i transportowego. Oceny stanu zanieczyszczenia powietrza dokonuje się w oparciu o uzgodnione standardy (poziomy dopuszczalne i docelowe) oraz wyniki monitoringu.

Ocena przeprowadzona w latach 2011 i 2012 przez WIOŚ w zakresie ochrony zdrowia wykazała, że w strefie wielkopolskiej, do której należy gmina Śrem, wystąpiły przekroczenia stężeń dla benzo(α)pirenu i pyłu zawieszonego PM₁₀, stąd przypisano strefie klasę C. Oznacza to konieczność opracowania i realizacji programów przeciwdziałania występowaniu podwyższonych poziomów tych substancji w powietrzu. Na pogorszenie warunków aerasanitarnych w okresie grzewczym (wysokie zapylenie i podwyższone stężenia b(α)p, oraz w granicach normatywnych stężenia dwutlenku siarki i dwutlenku azotu) wpływa głównie emisja powierzchniowa (niska emisja) z sektora komunalno-bytowego - z nisko położonych kominów małych kotłowni, indywidualnych pieców, środków transportu itp. Ponadto, ważnym problemem są również wysokie wskaźniki dla emisji punktowej (usługowej i przemysłowej, której źródłem są kotłownie przemysłowe oraz procesy produkcyjne), a także liniowej (komunikacyjnej, która wpływa na całoroczny poziom NO_x, pyłu zawieszonego i benzenu, natomiast przyczynę jej stanowi wzrastająca liczba pojazdów, szczególnie mocno wyeksploatowanych oraz korki uliczne). Jednocześnie warto wziąć pod uwagę, że w całym regionie Polski na południe i południowy wschód od Poznania istnieje podwyższony poziom tła zapylenia powietrza (zarówno frakcji PM₁₀ jak i jeszcze drobniejszego i bardziej groźnego pyłu PM_{2,5}).

Emisja powierzchniowa (niska emisja) jest niełatwa do opanowania, z uwagi na wysokie koszty zastępowania ogrzewania węglowego wysokosprawnymi urządzeniami, czy też ciepłem sieciowym. Problem stanowi także spalanie odpadów. Czynniki ekonomiczne, związane z kosztami eksploatacyjnymi, są niejednokrotnie przyczyną odwrotu od opalania paliwem gazowym i powrotu do tańszego paliwa stałego. Dlatego wspierana jest (przy wsparciu dotacyjnym gminy) wymiana kotłów węglowych na gazowe albo pompy ciepła, a także instalacja kolektorów słonecznych w gospodarstwach domowych.

XXII.4.1.4. Transport

Głównymi problemami związanymi z transportem na terenie gminy Śrem są:

- zły stan techniczny większości dróg,
- pogłębiający się deficyt miejsc parkingowych,
- brak ścieżek rowerowych,
- duży udział transportu prywatnego w bilansie transportowym,
- wzrost natężenia ruchu we wszystkich kategoriach samochodów, a co za tym idzie, wzrost wydatków energetycznych i emisji w transporcie na terenie gminy Śrem,
- ograniczona promocja korzyści płynących z korzystania z transportu zbiorowego i rowerowego,
- stosunkowo wysoka emisja zanieczyszczeń gazowych oraz pyłowych emitowanych przez pojazdy transportu prywatnego.

XXII.5. ASPEKTY ORGANIZACYJNE I FINANSOWE

Aspekty organizacyjne i finansowe realizacji PGN obejmują struktury organizacyjne, przydzielone zasoby ludzkie oraz zaangażowanie zainteresowanych stron. Skuteczność realizacji celów założonych w niniejszym Planie jest w dużej mierze uzależniona od zapewnienia odpowiedniego wsparcia władz Gminy.

XXII.5.1.1. Koordynacja PGN i struktury organizacyjne

PGN jest realizowany z wykorzystaniem struktur organizacyjnych Urzędu. W ramach zarządzania działaniami zaprojektowanymi w PGN, powinny zostać wskazane zakresy odpowiedzialności poszczególnych jednostek, w zakresie gromadzenia i weryfikacji danych oraz monitorowania kierunków działań, uwzględniania postanowień zapisów dokumentów strategicznych, zamówień publicznych i kosztów realizacji zaproponowanych zadań. Odpowiedzialność za skuteczne opracowanie i wdrożenie PGN ponosi Burmistrz Śremu, jednak właściwe zarządzanie dokumentem PGN wymaga koordynacji działań przez wiele podmiotów.

Docelowo, w strukturze organizacyjnej Urzędu Miejskiego w Śremie powinno funkcjonować stanowisko osoby odpowiedzialnej za realizację PGN i koordynację działań - Koordynator Planu gospodarki niskoemisyjnej. Rolą koordynatora PGN będzie nadzorowanie skutecznej realizacji celów i kierunków działań wyznaczonych w PGN, jak również monitoring i raportowanie wdrażania PGN w gminie. Do zadań Koordynatora PGN powinno należeć:

- nadzorowanie realizacji celów i kierunków działań wyznaczonych w PGN;
- weryfikacja i aktualizacja harmonogramu wdrażania PGN;
- monitoring postępów realizacji poszczególnych działań i osiągniętych rezultatów;
- sporządzanie raportów z przeprowadzanych działań;
- przygotowanie analiz o stanie energetycznym gminy i podejmowanych działaniach ukierunkowanych na redukcję emisji zanieczyszczeń;
- identyfikacja potrzeb pozyskania zewnętrznego wsparcia na realizację inwestycji ograniczających emisję zanieczyszczeń, podnoszących efektywność energetyczną i budujących świadomość społeczną;
- inicjowanie udziału w unijnych i międzynarodowych programach i projektach z zakresu ochrony powietrza i efektywnego wykorzystania energii wraz z prowadzeniem tych projektów;
- przygotowanie planów termomodernizacyjnych dla obiektów gminnych i współpraca w tym zakresie z jednostkami organizacyjnymi gminy;

- inicjowanie wykonania audytów energetycznych, projektów termomodernizacyjnych dla obiektów gminnych i prywatnych;
- prowadzenie bazy danych o gospodarce energetycznej obiektów gminy poprzez bieżący rejestr kosztów i wielkość zużycia energii oraz weryfikacja ogólnych informacji o obiektach gminnych;
- rozpowszechnianie dobrych praktyk zewnętrznych oraz informacji na temat rezultatów wdrożonych programów i działań;
- prowadzenie punktu informacyjnego dla mieszkańców i podmiotów na temat rozwiązań w zakresie efektywności energetycznej i OZE.

Stanowisko koordynatora może objąć osoba zewnętrzna, nie związana z pracą w Urzędzie Miejskim w Śremie, która zakres swoich obowiązków będzie świadczyć w ramach outsourcingu. Rozwiązanie to jest rekomendowane dla urzędów, jako efektywne kosztowo, ze względu na wyeliminowanie konieczności zatrudnienia dodatkowej osoby (lub osób) w urzędzie, dysponujących odpowiednim zasobem wiedzy. Zatrudnienie osoby (lub osób) jako Koordynatora PGN związane jest z brakiem możliwości realizowania dodatkowego zakresu obowiązków przez obecny personel urzędu (z powodu braku wystarczającej ilości czasu). Kandydat na to stanowisko powinien posiadać odpowiednie wykształcenie (wyższe, w zakresie ochrony środowiska, inżynierii środowiska, budownictwa, energetyki lub pokrewnym) oraz doświadczenie w zarządzaniu projektami lub pozyskiwaniu funduszy.

XXII.5.1.2. Zasoby ludzie, zaangażowane strony

Proces zarządzania oraz monitorowania realizacji PGN będzie wykonywany w ramach obowiązków osoby, której przydzielono funkcję Koordynatora realizacji PGN. Do realizacji PGN przewiduje się także zaangażowanie osób obecnie pracujących w UM oraz innych pracowników jednostek gminnych czy interesariuszy zewnętrznych.

Interesariusze, to wszystkie strony, które są zainteresowane wdrażaniem PGN, mające wpływ na jego realizację, a także odnoszą korzyści z jego wdrażania. Współpraca z interesariuszami jest bardzo ważna, gdyż każde działanie realizowane w ramach PGN wpływa na otoczenie społeczne oraz odwrotnie, otoczenie społeczne ma wpływ na możliwość realizacji działań w ramach opracowywanego PGN. Otwarta formuła PGN w zakresie obszarów działań do realizacji umożliwi interesariuszom wpisanie się z realizowanymi zadaniami własnymi do 2020 r. w realizację celów gospodarki niskoemisyjnej gminy. Ponadto na etapie opracowania PGN interesariusze mogli zgłaszać propozycje zadań do realizacji w ramach PGN. Zgłoszone zadania inwestycyjne i nieinwestycyjne uwzględniono w planie w rozdziale Krótkoterminowe i średnioterminowe działania oraz zadania

(opis, podmioty odpowiedzialne za realizację, harmonogram, koszty, wskaźniki).

Możliwe do wyodrębnienia są dwie grupy interesariuszy:

- wewnętrznych, obejmujących jednostki gminne (w tym: pionowy UM, jednostki budżetowe, zakłady budżetowe, spółki z udziałem gminy);
- zewnętrznych uwzględniających mieszkańców gminy, biznes, instytucje publiczne, organizacje pozarządowe, firmy i przedsiębiorstwa niebędące jednostkami gminnymi.

Za dobór współpracowników umożliwiających sprawne wdrażanie PGN, nadzór i aktualizację odpowiedzialny będzie Koordynator PGN. Potencjalna lista interesariuszy obejmuje:

- pracowników urzędu i gminnych jednostek organizacyjnych;
- lokalnych przedsiębiorców;
- przedstawicieli lokalnych stowarzyszeń i organizacji;
- zaangażowanych mieszkańców.

Zaangażowanie interesariuszy stanowi podstawę dla wprowadzania, a następnie realizacji działań już uwzględnionych w ramach niniejszego PGN. Działania informacyjne i edukacyjne z zakresu ochrony klimatu, efektywności energetycznej i OZE skierowane są do interesariuszy zewnętrznych – głównie przedsiębiorców i mieszkańców. Wspieranie zmiany zachowań wśród społeczeństwa zagwarantuje sukces realizacji jego zapisów oraz monitorowania wprowadzanych działań.

XXII.5.1.3. Budżet, źródła finansowania inwestycji, środki finansowe na monitoring i ocenę

Dla skutecznego wdrażania PGN oraz osiągnięcia wymaganego efektu ekologicznego niezbędne jest określenie możliwości jego finansowania. Działania przewidziane w niniejszym dokumencie będą finansowane zarówno ze środków własnych gminy, jak również środków zewnętrznych w postaci bezzwrotnych dotacji, pożyczek czy kredytów preferencyjnych. W wyniku analizy dostępnych instrumentów finansowania działań z zakresu ochrony środowiska wybrano te, które mogą zostać wykorzystane w celu dofinansowania realizacji działań zaproponowanych w PGN.

Ważną sprawą w skutecznego wdrożenia PGN jest wprowadzenie zaproponowanych w PGN zadań do uchwalanego prawa miejscowego oraz uwzględnienie w nowych dokumentach strategicznych. Ponieważ nie można szczegółowo zaplanować w budżecie gminy wszystkich wydatków z wyprzedzeniem do roku 2020, stąd też kwoty przewidziane na realizację poszczególnych zadań należy traktować jako szacunkowe zapotrzebowanie na finansowanie, a nie planowane kwoty do wydatkowania. Kwoty te powinny zostać uwzględnione w Wieloletniej Prognozie Finansowej (zgodnie



z wymogami ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych). W ramach planowania budżetu gminy i budżetu jednostek gminnych na kolejny rok, wszystkie jednostki wskazane w PGN jako odpowiedzialne za realizację działań powinny zabezpieczyć w budżecie środki na realizację odpowiedniej części przewidzianych zadań. Pozostałe działania, dla których finansowanie nie zostanie zabezpieczone w budżecie (działania o typie potencjalne), powinny być brane pod uwagę w ramach pozyskiwania środków z dostępnych funduszy zewnętrznych. Podstawą do wyznaczenia kosztów działań i sposobów finansowania były szacunki oparte na dotychczasowych realizacjach oraz na dostępnych danych rynkowych. Sumaryczne zestawienie kosztów przedstawia tabela w rozdziale XXII.12. Załącznik nr 1 Harmonogram rzeczowo-finansowy.

Środki finansowe na prowadzenia monitoringu powinny zostać zabezpieczone na rok, w którym planowane jest przeprowadzenie częściowej lub kompleksowej ewaluacji wdrażania PGN. W tym przypadku proponuje się, by był to rok 2018.

Przewidywane źródła finansowania działań zostały przedstawione w ZAŁĄCZNIK nr 3 Dostępne zewnętrzne źródła finansowania działań w zakresie gospodarki niskoemisyjnej na poziomie lokalnym.



XXII.6. INWENTARYZACJA EMISJI DWUTLENKU WĘGLA

Rozdział prezentuje podsumowanie wyników inwentaryzacji emisji gazów cieplarnianych wykonanych dla lat 2010 i 2013. Oszacowanie wielkości emisji wykonano na podstawie danych pozyskanych od jednostek samorządu terytorialnego z terenu Metropolii oraz przedsiębiorstw energetycznych dostarczających energię.

XXII.6.1. Podstawy metodologiczne

Inwentaryzację emisji CO₂ wykonano zgodnie z wytycznymi „Jak opracować Plan działań na rzecz zrównoważonej energii (SEAP)”, które są zalecane jako podstawa do opracowania PGN (wskazane w zał. 9. Konkursu NFOŚiGW) oraz zgodnie z najlepszymi międzynarodowymi praktykami w opracowaniu inwentaryzacji dla gmin, m. in.: zgodnie z:

- dokumentem „Global Protocol for Community-Scale Greenhouse Gas Emission Inventories. An Accounting and Reporting Standard for Cities” (dalej określane, jako wytyczne GPC).
- 2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories.

XXII.6.2. Zakres inwentaryzacji dla JST Metropolii Poznań

Zakres terytorialny

Inwentaryzacja obejmuje obszar administracyjny gminy (jako podsumowanie przedstawiono również sumę emisji dla wszystkich gmin Metropolii zbiorczo).

Zakres czasowy

Inwentaryzacja obejmuje okres jednego pełnego roku kalendarzowego.

Rok bazowy - BEI

JST Metropolii Poznań – rok 2010.

Ujęte gazy

Inwentaryzacja obejmuje dwutlenek węgla oraz metan (ze składowania odpadów).



Klasyfikacja źródeł emisji

Podział źródeł emisji w obszarze gminy został wykonany zgodnie z wytycznymi SEAP (Tabela 23).

Inwentaryzacja emisji gazów cieplarnianych opiera się na zużyciu energii końcowej na terenie gminy we wszystkich obiektach, w związku z tym określone zostały emisje bezpośrednie i pośrednie wynikające ze zużycia:

1. Energii elektrycznej (emisje pośrednie).
2. Ciepła sieciowego (emisje pośrednie).
3. Paliw kopalnych: węgla, gazu ziemnego, oleju opałowego, paliw transportowych, i in. (emisje bezpośrednie).
4. Emisje metanu wynikające ze składowania odpadów i procesu oczyszczania ścieków (emisje bezpośrednie).

Tabela 23. Przyjęty podział źródeł emisji na sektory, podsektory i kategorie

Nr wg GPC	Sektor/Podsektor/Kategoria	Główne GHG	Objaśnienie
I.	Budownictwo		
I.1.	Budynki mieszkalne		
I.1.a.	Budynki mieszkalne komunalne	CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O	zużycie energii i paliw w budynkach gminy - komunalne mieszkalne
I.1.b.	Budynki mieszkalne pozostałe	CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O	zużycie energii i paliw w budynkach wielorodzinnych, jednorodzinnych
I.2.	Budynki instytucji, komercyjne i urzędnia		
I.2.a.	Budynki publiczne, użytkowe i urzędnia gminne	CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O	zużycie energii i paliw w budynkach gminy - budynki urzędu, szkoły, spółki gminne, urzędnia (np. wod-kan, gosp. odpadami)
I.2.b.	Budynki publiczne, użytkowe, komercyjne i urzędnia	CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O	zużycie energii i paliw w budynkach - wszystkie pozostałe budynki niemieszkalne na terenie miasta
I.3.	Oświetlenie publiczne		
I.3.a.	Oświetlenie uliczne	CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O	zużycie energii - latarnie uliczne (wszystkie)
I.3.b.	Sygnalizacja	CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O	zużycie energii - sygnalizacja (wszystkie)
I.3.c.	Oświetlenie budynków	CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O	zużycie energii - podświetlenie budynków (wszystkie)
II.	Transport		
II.1.	Transport drogowy		
II.1.a.	Transport drogowy gminny	CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O	zużycie paliw i energii - pojazdy gminne, poza transportem zbiorowym publicznym
II.1.b.	Transport drogowy publiczny gminny	CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O	zużycie paliw i energii - pojazdy gminne - transport zbiorowy publiczny
II.1.c.	Transport drogowy pozostały	CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O	zużycie paliw i energii - pozostałe pojazdy drogowe
II.2.	Transport szynowy		

II.2.a.	Transport szynowy publiczny gminny	CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O	zużycie paliw i energii - tramwaje
II.2.b.	Transport szynowy publiczny pozostały	CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O	zużycie paliw i energii - publiczny transport kolejowy
II.2.c.	Transport szynowy pozostały	CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O	zużycie paliw i energii - towarowy transport kolejowy
III.	Gospodarka odpadami		
III.1.	Składowanie odpadów stałych	CH ₄ , N ₂ O, (CO ₂)	emisje bezpośrednie z procesów składowania, CO ₂ jeżeli w wyniku spalania biogazu nie wykorzystuje się energii
III.2.	Biologiczne przetwarzanie odpadów	CH ₄ , N ₂ O, (CO ₂)	emisje bezpośrednie z procesów kompostowania i in. biologicznych, CO ₂ jeżeli w wyniku spalania biogazu nie jest wykorzystywana wytworzona energia
III.3.	Spalanie odpadów	CH ₄ , N ₂ O, (CO ₂)	emisje bezpośrednie z procesu spalania odpadów, CO ₂ jeżeli w wyniku procesów spalania nie jest wykorzystywana wytworzona energia
III.4.	Gospodarka wodno-ściekowa	CH ₄ , N ₂ O, (CO ₂)	emisje bezpośrednie z procesów oczyszczania ścieków, CO ₂ jeżeli w wyniku procesów spalania nie jest wykorzystywana wytworzona energia
IV.	Przemysł		
I.3.	Przemysł	CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O	zużycie energii i spalanie paliw w przemyśle (poza ETS)
IV.1.	Procesy produkcji przemysłowej	CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O, HFC, PFC, SF ₆ , NF ₃	emisje procesowe z przemysłu
I.4.	Energetyka		
I.4.	Energetyka	CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O	zużycie energii w procesach produkcji energii, emisje wynikające z produkcji energii do sieci dystrybucji
I.5.	Lasy i tereny zielone		
V.2.	Zmiany użytkowania ziemi	CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O	emisje wynikające z użytkowania ziemi

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Global Protocol for Community-Scale Greenhouse Gas Emission Inventories. An Accounting and Reporting Standard for Cities



XXII.6.3. Metodologia obliczeń, źródła danych i przyjęte założenia

Obliczenie emisji gazów cieplarnianych

Obliczenia wielkości emisji wykonano zgodnie z ogólną zasadą:

$$E_{GHG} = C \times EF$$

gdzie:

E_{GHG} – oznacza wielkość emisji CO₂ [Mg]

C – oznacza zużycie energii (elektrycznej, ciepła, paliwa), lub inne parametry aktywności³

EF – oznacza wskaźnik emisji (CO₂, lub inne gazy cieplarniane)

Wielkości emisji w bilansie emisji dla gospodarki odpadami i gospodarki wodno-ściekowej przedstawione są w ekwiwalencie dwutlenku węgla (CO₂e):

Obliczenie emisji ekwiwalentu dwutlenku węgla (CO₂e)

Obliczenia wielkości emisji ekwiwalentu CO₂ wykonano zgodnie z ogólną zasadą:

$$E_{CO2e} = \sum_1^n (E_{GHG} \times GWP)$$

gdzie:

E_{CO2e} – oznacza wielkość emisji ekwiwalentu CO₂ [Mg]

E_{GHG} – oznacza emisję danego n-tego gazu cieplarnianego (CH₄, N₂O i inne)

GWP – oznacza przelicznik – potencjał globalnego ocieplenia danego gazu (Tabela 24).

Parametry paliw i energii przyjęte do obliczeń

Do obliczeń wielkości emisji zastosowano uogólnione kategorie paliw (o średnich parametrach). Dla każdego z paliw, określono wartość opałową oraz wskaźniki emisji CO₂. Zużycie paliw do obliczeń wielkości emisji wyraża się w jednostkach energii (konieczne przeliczenie zużycia z jednostek miary i wagi na jednostki energii). Do obliczeń przyjęto wartości opałowe oraz wskaźniki emisji zawarte w krajowych i międzynarodowych wytycznych (paliwa, parametry oraz źródła), przedstawia je Tabela 25.

³ Parametr aktywności charakteryzuje wielkość danej działalności dla której obliczana jest emisja, jest on powiązany ze wskaźnikiem emisji (wskaźnik musi być dopasowany do danej aktywności)

Tabela 24. Zestawienie potencjałów globalnego ocieplenia (GWP) poszczególnych GHG

GHG	Potencjał globalnego ocieplenia - GWP
Dwutlenek węgla (CO ₂)	1
Metan (CH ₄)	25
Podtlenek azotu (N ₂ O)	298
Sześćciofluorek siarki (SF ₆)	22 800
Perfluorowęglowodory (PFC)	7 390-12 200
Hydrofluorowęglowodory (HFC)	92-14 800
Trójfluorek azotu (NF ₃)	17 200

Źródło: IPCC 4AR2

Tabela 25. Wskaźniki emisji CO₂ odnoszące się do końcowego zużycia paliw i energii

Paliwo/nośnik energii	Jednostka zużycia	Wartość opałowai		Gęstości		Wskaźniki emisji [kg/GJ]
						CO ₂ ⁱ
Gaz ziemny	tys.m ³	36,12	GJ/tys.m ³	-	-	55,82
Gaz ciekły	m ³	47,31	GJ/Mg	0,53	Mg/m ³	62,44
Olej opałowy	Mg	40,19	GJ/Mg	0,86	Mg/m ³	76,59
Olej napędowy	m ³	43,33	GJ/Mg	0,83	Mg/m ³	73,33
Benzyna	m ³	44,80	GJ/Mg	0,75	Mg/m ³	68,61
Koks	Mg	28,20	GJ/Mg	-	-	106
Węgiel kamienny	Mg	22,63	GJ/Mg	-	-	94,73
Etanoliii	m ³	29,76	GJ/Mg	0,79	Mg/m ³	0
Biodieseliiii	m ³	40,52	GJ/Mg	0,88	Mg/m ³	0
Drewno	m ³	9,44	GJ/Mg	0,605 ^{iv}	Mg/m ³	0
Energia elektryczna	MWh	-	-	-	-	230,97 ^v (2013) 230,97 ^v (2010)
Ciepło sieciowe	GJ	-	-	-	-	55,27 ^{vi} (2013) 55,27 ^{vi} (2010)

Źródło: Opracowanie własne

Objaśnienia źródeł:

ⁱ Wartości opałowe (WO) i wskaźniki emisji CO₂ (WE) w roku 2012 do raportowania w ramach Wspólnotowego Systemu Handlu Uprawnieniami do Emisji za rok 2015

ⁱⁱ www.orn.pl

ⁱⁱⁱ EPA (2014). Emission Factors for Greenhouse Gas Inventories^{iv}

gęstość w stanie powietrzno-suchym (15% wilgotności), jako średnia dla najpopularniejszych gatunków w Polsce (<http://www.itd.poznan.pl/>)

^v www.kobize.pl

^{vi} na podstawie danych od Veolia

XXII.6.3.1. Określenie wielkości emisji w poszczególnych sektorach

BUDOWNICTWO/ Budynki mieszkalne	
Źródła emisji	Spalanie paliw w budynkach oraz wykorzystanie energii Paliwa/energia: wszystkie podstawowe paliwa wykorzystywane w mieszkalnictwie, energia elektryczna, ciepła. Gazy cieplarniane: CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O
Parametry aktywności	Energia elektryczna: zużycie na podstawie danych dystrybutorów energii elektrycznej oraz szacunkowe zużycia energii w przypadku brakujących danych (według wskaźnika GUS.). Ciepło sieciowe: zużycie na podstawie danych dystrybutorów i producentów ciepła. Gaz ziemny: zużycie na podstawie danych dystrybutorów i sprzedawców gazu. Pozostałe paliwa: szacunkowe zużycia na podstawie bilansu zapotrzebowania energetycznego budynków (wg danych GUS o powierzchni mieszkań); udział poszczególnych paliw w bilansie na podstawie danych GUS ₂ .
Założenia	Spalany węgiel, średnio odpowiada parametrom węgla kamiennego – inne rodzaje węgla. W przypadku braku szczegółowych danych dla kategorii źródeł, zużycia paliw/energii oraz emisje przypisuje się do podsektora budynki mieszkalne ogółem.

BUDOWNICTWO/ Budynki instytucji, komercyjne i urzędnia oraz budynki gminne	
Źródła emisji	Spalanie paliw w budynkach oraz wykorzystanie energii. Paliwa/energia: wszystkie podstawowe paliwa wykorzystywane w budynkach i urządzeniach, energia elektryczna, ciepła. Gazy cieplarniane: CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O
Parametry aktywności	Energia elektryczna: szczegółowe zestawienia dotyczące poszczególnych obiektów, zużycie na podstawie danych dystrybutorów energii elektrycznej oraz szacunkowe zużycia energii w przypadku brakujących danych (wskaźniki obliczone na podstawie danych rzeczywistych dla poszczególnych typów budynków). Ciepło sieciowe: szczegółowe zestawienia dotyczące poszczególnych obiektów, zużycie na podstawie zużycie na podstawie danych dystrybutorów i producentów ciepła. Gaz ziemny: szczegółowe zestawienia dotyczące poszczególnych obiektów, zużycie na podstawie zużycie na podstawie danych dystrybutorów gazu.
Założenia	Nie szacowano zużycia innych paliw niż wykazane w ankietach od jednostek gminnych. Dla pozostałych budynków - średnie zapotrzebowanie na energię elektryczną na m ² powierzchni użytkowej – wskaźniki określono na podstawie danych rzeczywistych i literaturowych. Dla pozostałych budynków - średnie zapotrzebowanie na energię na ogrzewanie, na m ² powierzchni użytkowej – wskaźniki określono na podstawie danych rzeczywistych i literaturowych.

BUDOWNICTWO/ Oświetlenie publiczne	
Źródła emisji	Wykorzystanie energii Paliwa/energia: energia elektryczna. Gazy cieplarniane: CO ₂
Parametry aktywności	Energia elektryczna: zużycie na podstawie danych otrzymanych od jednostek gminnych, dystrybutorów energii elektrycznej oraz szacunkowe zużycia energii w przypadku brakujących danych.
Założenia	n.d.

TRANSPORT/ Transport drogowy gminny TRANSPORT/ Transport drogowy publiczny	
Źródła emisji	Spalanie paliw, wykorzystanie energii Paliwa/energia: wszystkie powszechnie stosowane paliwa w transporcie, energia elektryczna. Gazy cieplarniane: CO ₂ , SO ₂ , N ₂ O
Parametry aktywności	Paliwa: zużycie na podstawie danych otrzymanych od jednostek gminnych.
Założenia	Dla pojazdów, dla których nie jest dostępna informacja o zużyciu paliwa, szacuje się je na podstawie przeciętnych rocznych przebiegów i średniego spalania w danej kategorii pojazdów.

TRANSPORT Transport drogowypozostały	
Źródła emisji	Spalanie paliw, wykorzystanie energii. Paliwa/energia: wszystkie powszechnie stosowane paliwa w transporcie, energia elektryczna. Gazy cieplarniane: CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O
Parametry aktywności	Liczba zarejestrowanych pojazdów: dane z CEPiK. Średnie zużycia paliw/energii: dane szacunkowe (przeciętne wartości dla poszczególnych kategorii pojazdów). Średni dystans w granicach gminy: założenia dla poszczególnych kategorii pojazdów. Natężenie ruchu: dane z pomiarów GDDKiA (GPR), skalowane dla konkretnego roku. Udział pojazdów spoza gminy: dane z pomiarów na terenie gmin, lub szacunki
Założenia	Średnie zużycia paliw na podstawie danych przyjętych dla metodologii EMEP/CORINAIR ₂ . Średni dystans – dla pojazdów osobowych dane GUS ₂ , dla pozostałych kategorii – szacunki własne dla gmin Meropolii Emisja obliczana jest dla wszystkich zarejestrowanych pojazdów (wszystkie paliwa), powiększona o emisję z pojazdów spoza gminy (podstawowe paliwa transportowe).

GOSPODARKA ODPADAMI	
Źródła emisji	Emisje bezpośrednie z procesów zagospodarowania odpadów stałych i ciekłych (zakres 1 – emisje bezpośrednie oraz zakres 3 – emisje pośrednie). Paliwa/energia: nie dotyczy Gazy cieplarniane: CH ₄
Parametry aktywności	Ilość odebranych odpadów i sposób zagospodarowania: dane od gmin (jednostki zarządzające systemem gospodarki odpadami). Emisje bezpośrednie z procesów przetwarzania ścieków: dane od jednostek gminnych.
Wskaźniki emisji	Emisja ze zmieszanych odpadów komunalnych zdeponowanych na składowisku: 24,676 kg CH ₄ /Mg odpadów ₂ .
Założenia	Emisja z odpadów obliczana jest tylko dla odpadów zdeponowanych na składowisku. Dla gospodarki wodno-ściekowej określana jest emisja bezpośrednia dla zakresu 1 (terytorialnie).

XXII.6.3.2. Źródła danych i współpraca z interesariuszami

Dane do bazy inwentaryzacji emisji pozyskiwano od interesariuszy wewnętrznych (JST-w tym przypadku pionierzy UM) oraz zewnętrznych (min. operatorzy przedsiębiorstw energetycznych, Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu).

Proces zbierania danych trwał od września 2014 roku do lipca 2015 roku. Pozyskane dane umożliwiły przeprowadzenie wyliczeń dotyczących rzeczywistego zużycia energii oraz emisji gazów cieplarnianych.

Kluczowi interesariusze zostali zaproszeni do udziału w realizacji PGN oraz uczestniczyli przy tworzeniu bazy inwentaryzacji zgłaszając propozycje zadań planowanych do realizacji do roku 2020. Udział szerokiego grona interesariuszy (głównie mieszkańców oraz przedsiębiorców z obszaru miasta Poznania) został umożliwiony poprzez przeprowadzenie konsultacji społecznych dokumentu podczas końcowej fazy jego przygotowywania.

Zaangażowane strony - współpraca z interesariuszami

Pod pojęciem interesariuszy należy rozumieć jednostki, grupy, czy też organizacje, na które PGN bezpośrednio, bądź pośrednio oddziałuje. Interesariuszami PGN są wszyscy mieszkańcy obszaru JST, przedsiębiorstwa działające na jej terenie. Dwie główne grupy interesariuszy to:

- jednostki JST (interesariusze wewnętrzni): pionierzy UM, jednostki budżetowe, zakłady budżetowe, zakłady opieki zdrowotnej, samorządowe instytucje kultury, spółki miejskie.
- interesariusze zewnętrzni: mieszkańcy, instytucje publiczne, organizacje pozarządowe i inne nie będące jednostkami gminnymi.

Wypracowanie właściwego systemu współpracy z interesariuszami jest niezwykle istotne z punktu widzenia skutecznej realizacji PGN, ponieważ:

- każde działanie realizowane w ramach PGN wpływa na otoczenie społeczne
- otoczenie społeczne (zaangażowanie, ale także odpowiednie nastawienie społeczeństwa) wpływa na możliwości realizacji działań.

Nie da się skutecznie zrealizować PGN bez świadomości tego, kim są interesariusze, jakie kierują nimi motywy i przekonania, i bez pokazania, że działanie ma przynieść im konkretne korzyści. Podstawą do odniesienia sukcesu we wdrażaniu PGN jest czynne słuchanie interesariuszy, ich opinii i wątpliwości oraz współdziałanie z nimi.

W celu skutecznej realizacji zaleca się, w ramach utworzonej komórki doradczej i organizację cyklicznych spotkań Koordynatorów PGN z obszaru metropolitalnego z interesariuszami wewnętrznymi i zewnętrznymi. Spotkania miałyby na celu wymianę uwag, opinii, ale także wiedzy, doświadczenia i „dobrych praktyk” we wdrażaniu działań zawartych w PGN, wprowadzania rozwiązań ograniczających zużycie energii i emisji gazów cieplarnianych. Komisja prowadziłyby również wspólne działania informacyjno-promocyjne w zakresie oszczędzania energii (np. festiwale, festyny, konkursy).

XXII.6.4. Metodologia opracowania bazy emisji

W ramach PGN, na potrzeby inwentaryzacji emisji została stworzona baza emisji – narzędzie do zarządzania energią i emisjami w JST Metropolii Poznań. Celem opracowania bazy emisji jest umożliwienie monitoringu emisji gazów cieplarnianych, zużycia paliw i energii dla poszczególnych sektorów gminy i pojedynczych budynków użyteczności publicznej oraz monitoringu realizacji zadań ujętych w PGN.

Baza emisji umożliwia dostęp do informacji, które pozwalają na ocenę gospodarki energią oraz surowcami energetycznymi na obszarze Metropolii Poznań i w poszczególnych JST, zgodnie z wyodrębnionymi sektorami gospodarki oraz inwentaryzację emisji gazów cieplarnianych. Aplikacja pozwala na zarządzanie energią oraz szacowanie wielkości emisji.

Założenia metodyczne do bazy emisji opierają się na metodologii inwentaryzacji emisji oraz metodologii szacowania efektów realizacji działań.

XXII.7. WYNIKI INWENTARYZACJI EMISJI DWUTLENKU WĘGLA

XXII.7.1. Rok 2010

Jako rok bazowy, czyli rok określający poziom odniesienia w zakresie wielkości emisji, przyjęto 2010 rok. Decyzję taką podjęto, ponieważ dla tego roku gmina Śrem dysponowała dużą ilością informacji pozwalających oszacować z dobrą dokładnością wielkość emisji.

Przeprowadzona inwentaryzacja emisji wskazuje, iż sumaryczna wielkość emisji gazów cieplarnianych z terenu miasta i gminy Śrem w 2010 roku ukształtowała się na poziomie **362 183 Mg CO₂e**. Wyniki inwentaryzacji emisji CO₂, w podziale na sektory przedstawia Tabela 26.

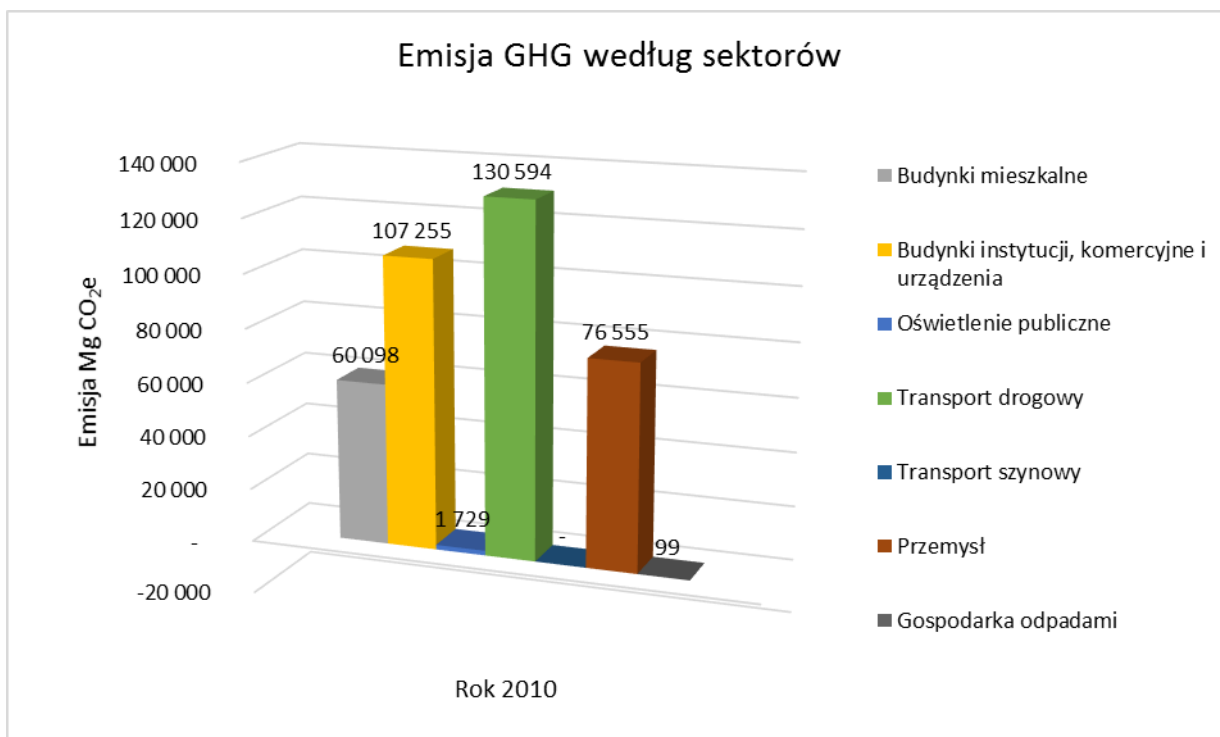
Tabela 26. Wielkość emisji CO₂ w gminie Śrem w 2010 roku wg podsektorów

Emisje wg podsektorów	Emisja	Udział
	2010	2010
Budynki mieszkalne	60 098	16,0%
Budynki instytucji, komercyjne i urzędnia	107 255	28,5%
Oświetlenie publiczne	1 729	0,5%
Transport drogowy	130 594	34,7%
Transport szynowy	-	0,0%
Przemysł	76 555	20,3%
Gospodarka odpadami	99	0,0%
Pochłanianie	- 14 147	-3,9%
SUMA	362 183	100%

Źródło: Opracowanie własne

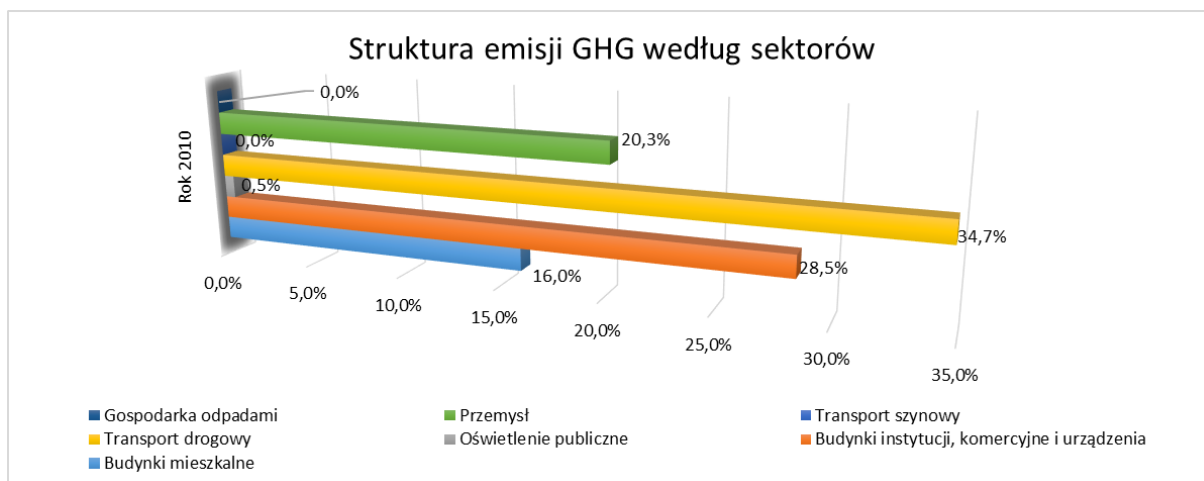
Na podstawie analizy wyników inwentaryzacji emisji należy stwierdzić, iż za emisje odpowiedzialne były przede wszystkim sektory:

- transport drogowy;
- budynki instytucji, komercyjne i urzędnia;
- przemysł.



Rysunek 7. Wielkość emisji CO₂ z terenu gminy Śrem w 2010 roku wg sektorów

Źródło: Opracowanie własne



Rysunek 8. Procentowy udział sektorów w całkowitej emisji CO₂ z terenu gminy Śrem w 2010

Źródło: Opracowanie własne

Warto zwrócić uwagę na pochłanianie przez roślinność (głównie lasy) dwutlenku węgla, co jest związane z procesem fotosyntezy. W ramach przeprowadzonej inwentaryzacji emisji oszacowano wielkość pochłaniania CO₂ na poziomie 14 147 Mg CO₂e, co stanowi 3,9% sumarycznej emisji z terenu gminy. Stąd też owa wartość przyjmuje znak minus.

Wyniki inwentaryzacji emisji przedstawiono również w podziale na nośniki energii (Tabela 27).

Tabela 27. Wielkość emisji CO₂ w gminie Śrem w 2010 roku wg źródeł energii

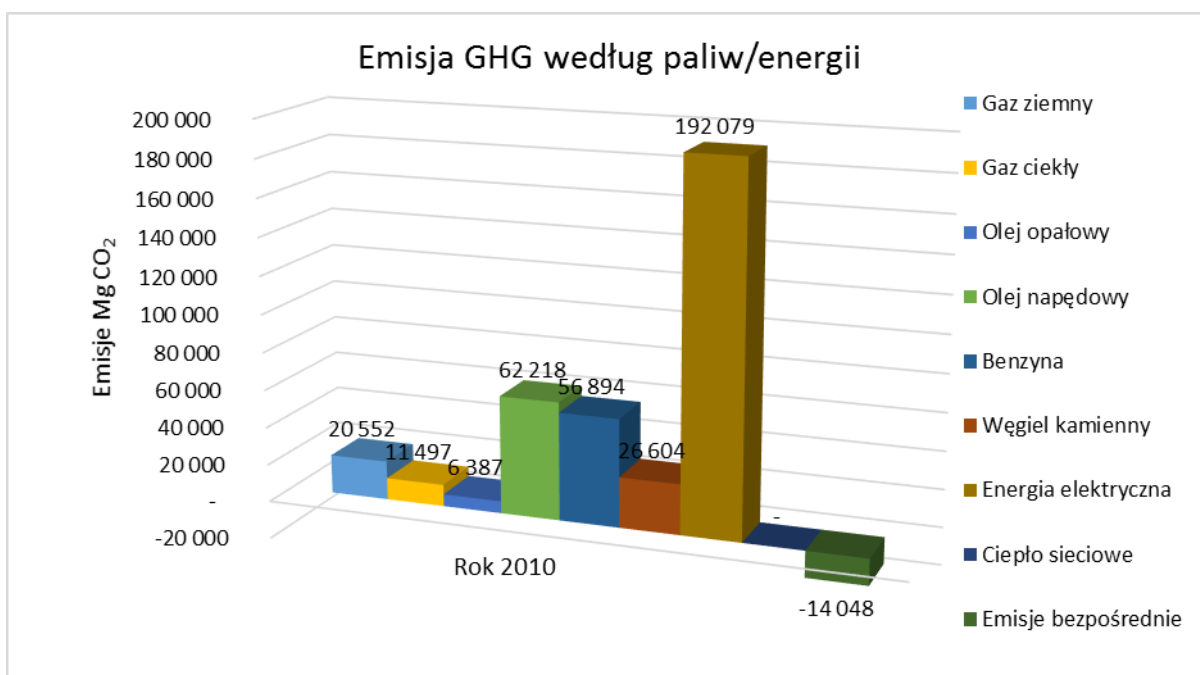
Emisje wg źródeł energii	Emisja Udział	
	2010	2010
Gaz ziemny	20 552	5,5%
Gaz ciekły	11 497	3,1%
Olej opałowy	6 387	1,7%
Olej napędowy	62 218	16,5%
Benzyna	56 894	15,1%
Węgiel kamienny	26 604	7,1%
Energia elektryczna	192 079	51,1%
Ciepło sieciowe	-	0,0%
SUMA	376 231	100,0%
Emisje bezpośrednie		
CO ₂	- 14 048	
CH ₄		
N ₂ O		
SUMA (CO ₂ e)	- 14 048	0,0%
SUMA KONTROLNA	362 183	100%

Źródło: Opracowanie własne

Za emisje odpowiedzialne były przede wszystkim następujące źródła energii:

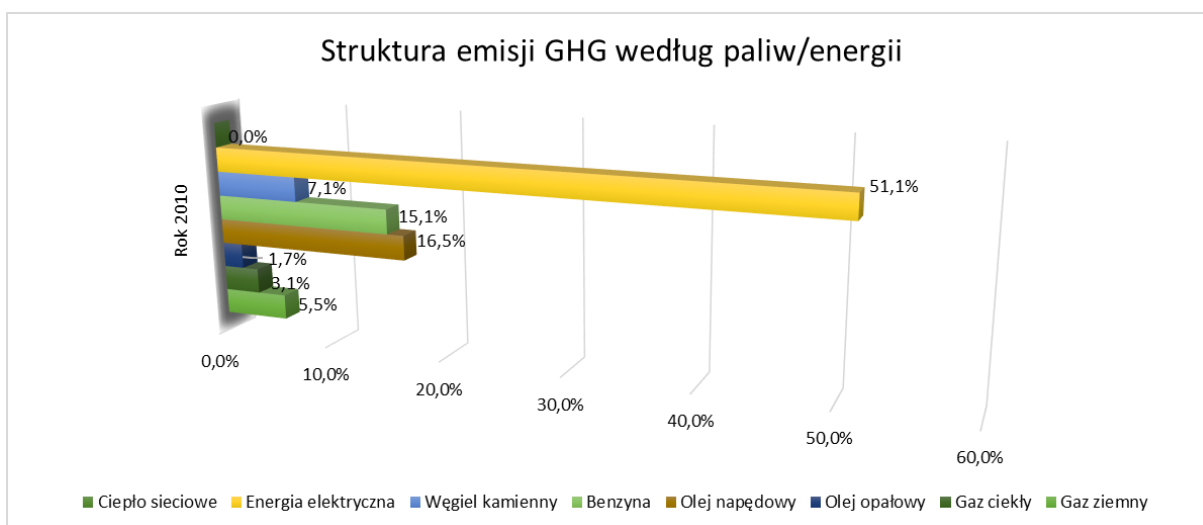
- **Energia elektryczna:** emisja z wykorzystanie energii elektrycznej w 2010 roku wyniosła 192 079 Mg CO₂e, co stanowiło 51,1% ogółu emisji z terenu gminy;
- **Olej napędowy:** emisja ze spalania tego paliwa w 2010 roku wyniosła 62 218 Mg CO₂e, co stanowiło 16,5% ogółu emisji z terenu gminy;
- **Benzyna:** emisja ze spalania tego paliwa w 2010 roku wyniosła 56 894 Mg CO₂e, co stanowiło 15,1% ogółu emisji z terenu gminy;
- **Węgiel kamienny:** emisja ze spalania tego nośnika w 2010 roku wyniosła 26 604 Mg CO₂e, co stanowiło 7,1% ogółu emisji z terenu gminy;
- **Emisja z pozostałych źródeł** sumuje się,10,3%, którą to wartość buduje głównie emisja ze zużycia gazu ziemnego – Mg 20 552 CO₂e /5,5% całkowitej emisji oraz emisja z gazu ciekłego, i oleju opałowego 17 884 Mg CO₂e /3,9% całkowitej emisji.

Wyniki inwentaryzacji przedstawia Rysunek 9 i Rysunek 10.



Rysunek 9. Wielkość emisji CO₂ z terenu gminy Śrem w 2010 roku wg źródeł energii

Źródło: Opracowanie własne



Rysunek 10. Procentowy udział źródeł energii w całkowitej emisji CO₂ z terenu gminy Śrem w 2010 roku

Źródło: Opracowanie własne

Szczegóły w zakresie wielkości zużycia energii w roku bazowym w każdym z sektorów oraz w podziale na zużywane paliwa i energię, a także udział energii pochodzącej z OZE w ogólnym zużyciu wraz z przedstawieniem wielkości emisji z zużycia energii i paliw zostały przedstawione w odrębnym do niniejszego opracowania Załączniku nr 5.

XXII.7.2. Rok 2013

Jako rok kontrolny, w którym wykonaną tak zwaną kontrolną inwentaryzację emisji (ang. Monitoring Emission Inventory-MEI) wybrano rok 2013. Opracowanie inwentaryzacji emisji w roku kontrolnym, następującym w niewielkim okresie czasowym po przyjętym roku bazowym pozwala na określenie trendów zmian wielkości emisji z poszczególnych sektorów działalności gminy.

Przeprowadzona inwentaryzacja emisji wskazuje, iż sumaryczna wielkość emisji gazów cieplarnianych z terenu gminy Śrem w 2013 roku wyniosła **373 822 Mg CO₂e**. Wyniki inwentaryzacji emisji CO₂, w podziale na sektory, przedstawia Tabela 28.

Tabela 28. Wielkość emisji CO₂ w gminie Śrem w 2013 roku wg podsektorów

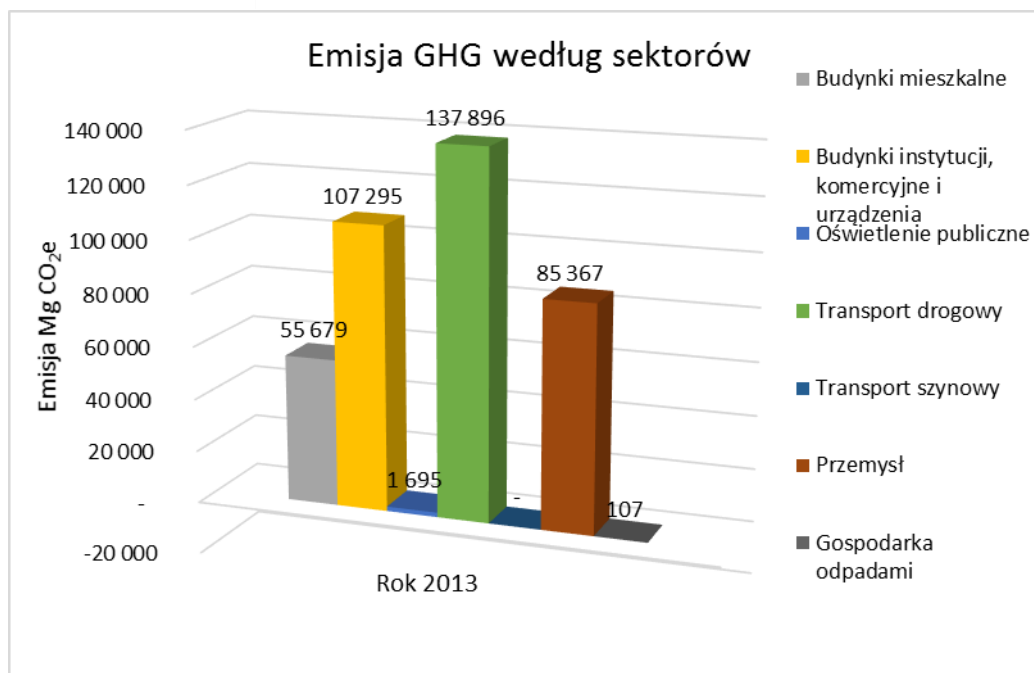
Emisje wg podsektorów	Emisja	
	2013	Udział 2013
Budynki mieszkalne	55 679	14,3%
Budynki instytucji, komercyjne i urzędnia	107 295	27,7%
Oświetlenie publiczne	1 695	0,4%
Transport drogowy	137 896	35,6%
Transport szynowy	-	0,0%
Przemysł	85 367	22,0%
Gospodarka odpadami	107	0,0%
Pochłanianie	- 14 217	-3,7%
SUMA	373 822	100%

Źródło: Opracowanie własne

Na podstawie analizy wyników inwentaryzacji emisji należy stwierdzić, iż za emisje odpowiedzialne były przede wszystkim sektory:

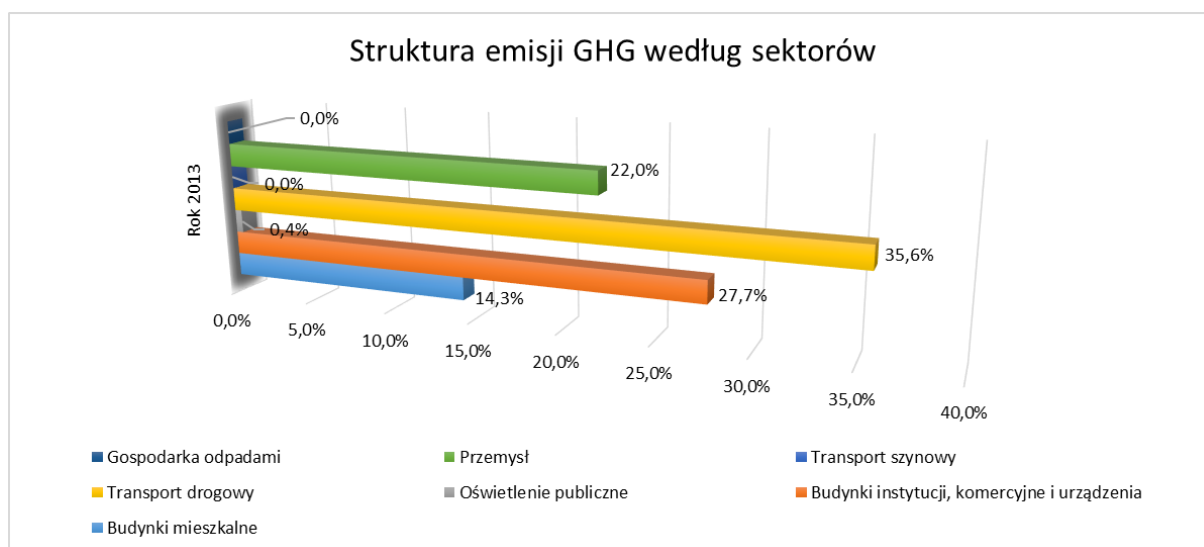
- transport drogowy;
- budynki instytucji, komercyjne i urzędnia;
- przemysł.

Wyniki inwentaryzacji emisji przedstawia Rysunek 11 i Rysunek 12.



Rysunek 11. Wielkość emisji CO₂ z terenu gminy Śrem w 2013 roku wg sektorów

Źródło: Opracowanie własne



Rysunek 12. Procentowy udział sektorów w całkowitej emisji CO₂ z terenu gminy Śrem w 2013 roku

Źródło: Opracowanie własne

Warto zwrócić uwagę na pochłanianie przez roślinność (głównie lasy) dwutlenku węgla, co jest związane z procesem fotosyntezy. W ramach przeprowadzonej inwentaryzacji emisji oszacowano wielkość pochłaniania CO₂ na poziomie 14 217 Mg CO₂e, co stanowi 3,8% sumarycznej emisji z terenu gminy. Stąd też owa wartość przyjmuje znak minus.

Wyniki inwentaryzacji emisji przedstawiono również w podziale na nośniki energii (Tabela 29).

Tabela 29. Wielkość emisji CO₂ w gminie Śrem w 2013 roku wg nośników energii

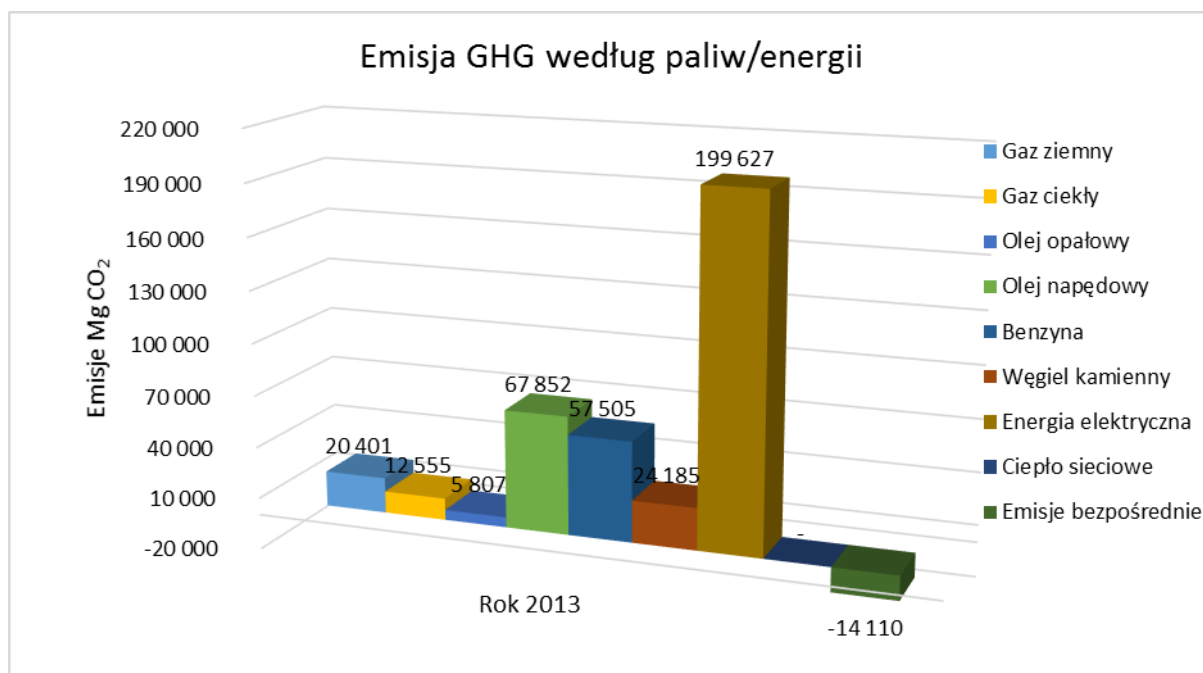
Emisje wg źródeł energii	Emisja	Udział
	2013	2013
Gaz ziemny	20 401	5,3%
Gaz ciekły	12 555	3,2%
Olej opałowy	5 807	1,5%
Olej napędowy	67 852	17,5%
Benzyna	57 505	14,8%
Węgiel kamienny	24 185	6,2%
Energia elektryczna	199 627	51,5%
Ciepło sieciowe	-	0,0%
SUMA	387 932	100,0%
Emisje bezpośrednie		
CO ₂	- 14 110	
CH ₄		
N ₂ O		
SUMA (CO ₂ e)	- 14 110	0,0%
SUMA KONTROLNA	373 822	100%

Źródło: Opracowanie własne

Za emisje odpowiedzialne były przede wszystkim następujące źródła energii:

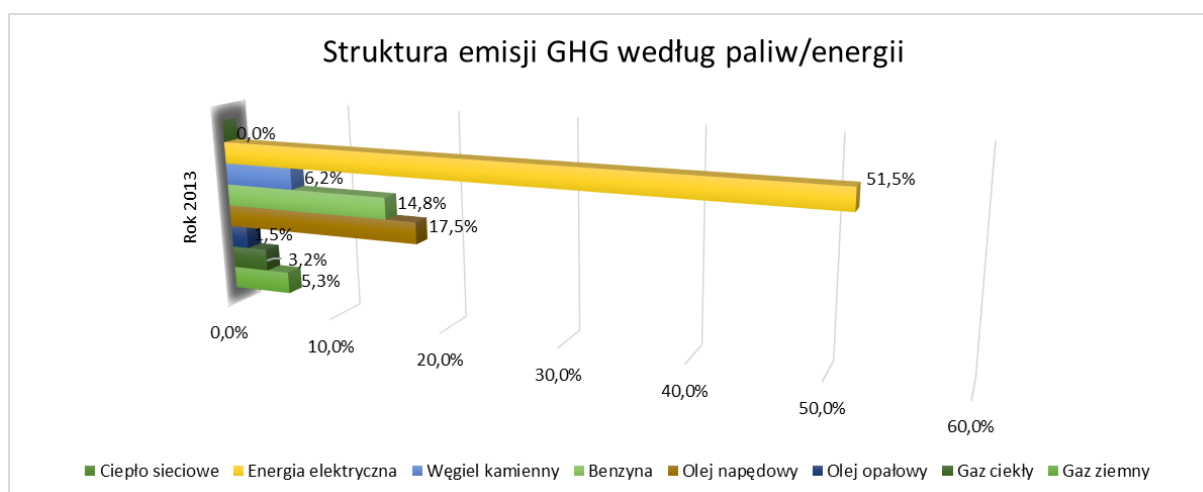
- **Energia elektryczna:** emisja wynikająca ze zużycia energii elektrycznej w 2013 roku wyniosła 199 627 Mg CO₂e, co stanowiło 51,5% ogółu emisji z terenu gminy;
- **Olej napędowy:** emisja ze spalania tego paliwa w 2013 roku wyniosła 67 852 Mg CO₂e, co stanowiło 17,5% ogółu emisji z terenu gminy;
- **Benzyna:** emisja ze spalania tego paliwa w 2013 roku wyniosła 57 505 Mg CO₂e, co stanowiło 14,8% ogółu emisji z terenu gminy;
- **Węgiel kamienny:** emisja ze spalania tego nośnika w 2013 roku wyniosła 24 185 Mg CO₂e, co stanowiło 6,2% ogółu emisji z terenu gminy;
- **Emisja z pozostałych sektorów** sumuje się, do 10,0%, którą to wartość buduje głównie emisja ze zużycia gazu ziemnego – 20 401 Mg CO₂e /5,3% całkowitej emisji, podczas gdy emisja z gazu ciekłego, i oleju opałowego oraz ma na nią mniejszy wpływ – 18 362 Mg CO₂e/4,7% całkowitej emisji.

Wyniki inwentaryzacji przedstawia Rysunek 13 i Rysunek 14.



Rysunek 13. Wielkość emisji CO₂ z terenu gminy Śrem w 2013 roku wg źródeł energii

Źródło: Opracowanie własne



Rysunek 14. Procentowy udział źródeł energii w całkowitej emisji CO₂ z terenu gminy Śrem w 2013 roku

Źródło: Opracowanie własne

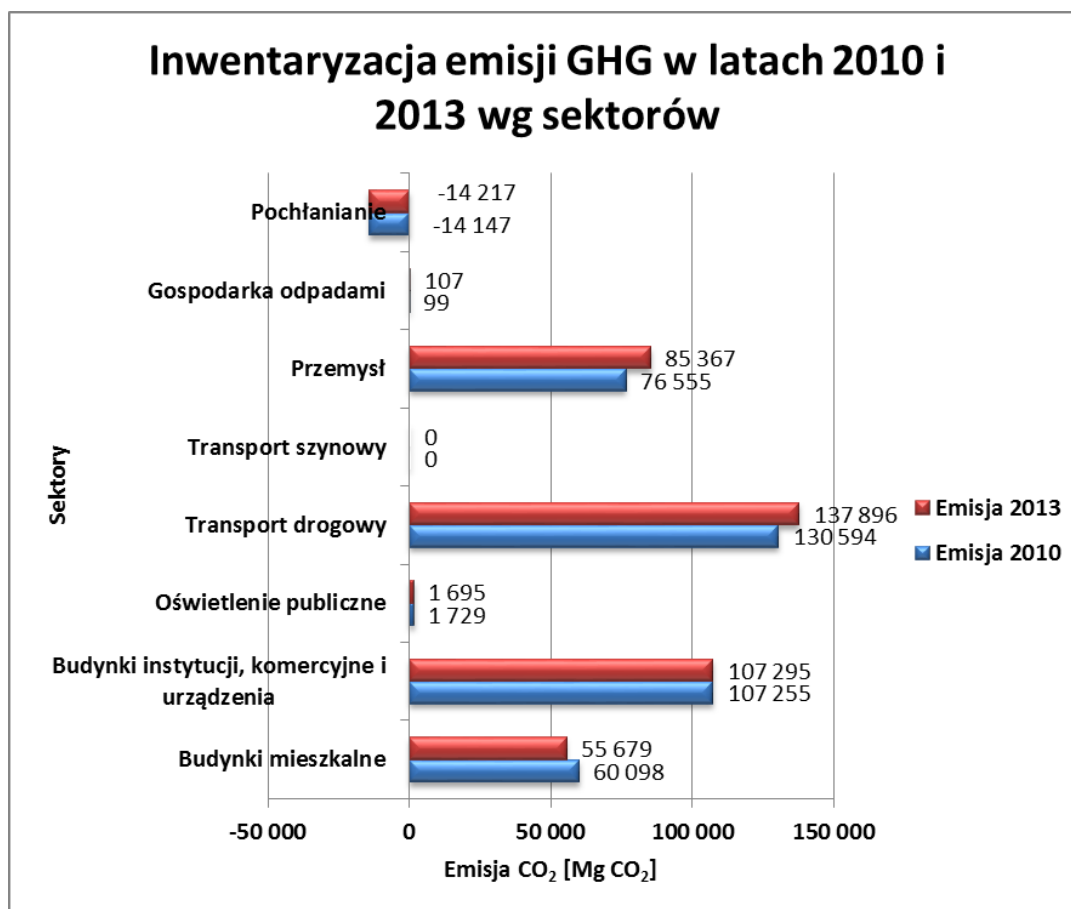
XXII.7.3. Podsumowanie inwentaryzacji emisji

Sumaryczna wielkość emisji i zużycia energii z obszaru gminy z roku bazowego, którym jest rok 2010, posłuży wyznaczeniu celu redukcyjnego do roku 2020. Rok kontrolny 2013 służy określeniu kierunku, w jakim zmierza gmina Śrem oraz trendów zużycia energii i emisji gazów cieplarnianych.

Wielkość emisji gazów cieplarnianych z terenu gminy Śrem wyniosła w 2010 roku 362 183 Mg CO₂e, a w 2013 roku – 373 822. Emisje z całej gminy



w porównaniu do roku 2010 wzrosły zatem o ok. 3,21%. Porównanie wielkości emisji z poszczególnych sektorów przedstawia Rysunek 15.



Rysunek 15. Inwentaryzacja emisji GHG w gminie Śrem w latach 2010 i 2013 wg sektorów

Źródło: Opracowanie własne

Zmiany w wielkościach emisji w poszczególnych sektorach przedstawia Tabela 30.

Tabela 30. Tendencje zmian w wielkości emisji w gminie Śrem w latach 2010 i 2013 wg sektorów

Emisje wg podsektorów	Emisja		Przyrost	Przyrost
	2010	2013	Mg CO ₂ e	%
Budynki mieszkalne	60 098	55 679	-4 419	-7,35%
Budynki instytucji, komercyjne i urzędnia	107 255	107 295	40	0,04%
Oświetlenie publiczne	1 729	1 695	-34	-1,97%
Transport drogowy	130 594	137 896	7 302	5,59%
Transport szynowy	0	0	0	0,00%
Przemysł	76 555	85 367	8 812	11,51%
Gospodarka odpadami	99	107	8	8,08%
Pochłanianie	-14 147	-14 217	-70	0,49%

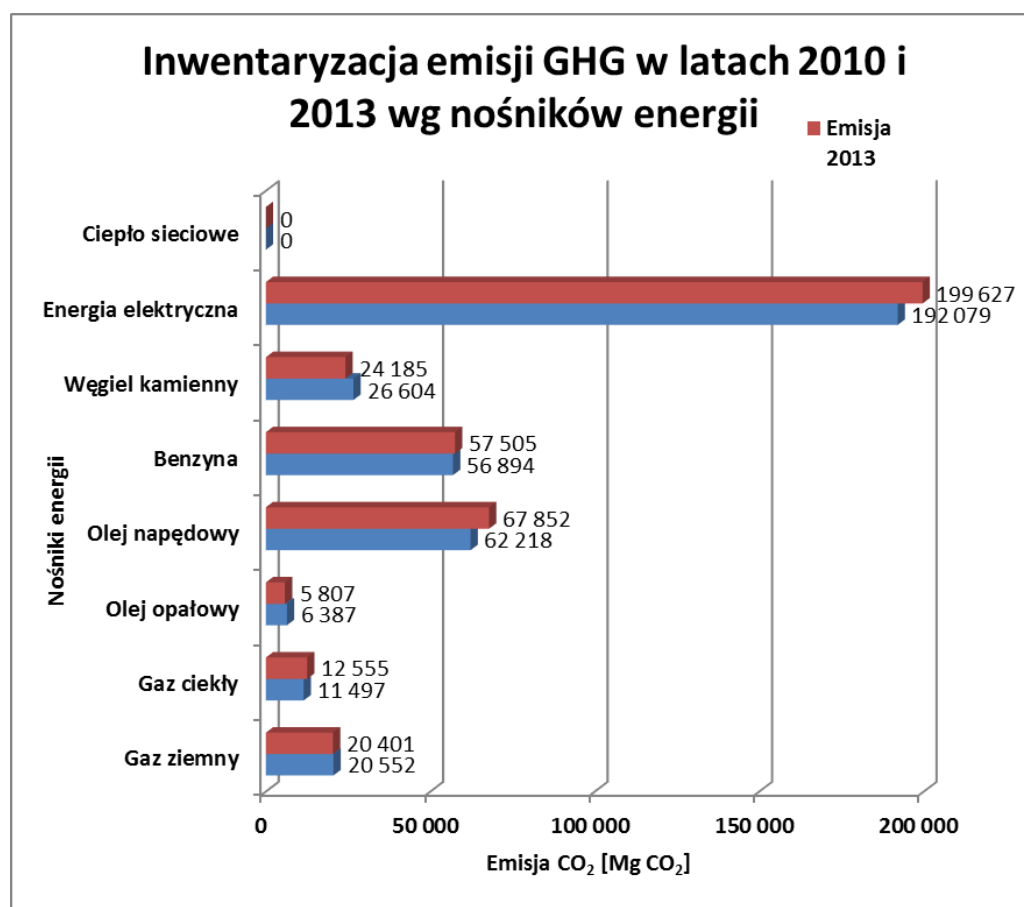
Źródło: Opracowanie własne



Analiza porównawcza wyników inwentaryzacji emisji z lat 2010 i 2013 w podziale na sektory wskazuje, iż w 2013 roku w tylko niektórych sektorach działalności gminy objętych inwentaryzacją odnotowano wzrost wielkości emisji w porównaniu z rokiem 2010. Największy procentowy wzrost emisji odnotowano w sektorze przemysłu (8 812 Mg CO₂e/11,51%). Wyraźny wzrost wielkości emisji odnotowano też w sektorach: transport drogowy (7 302 Mg CO₂e/5,59%) oraz gospodarka odpadami (8 Mg CO₂e/8,08%). W sektorach: budynki mieszkalne i oświetlenie publiczne odnotowano spadek emisji. W sektorze budynki mieszkalne spadek wynosi 7,35% tj., o 4 419 Mg CO₂e. Należy zaznaczyć że w sektorze budynki instytucji, komercyjne i urzędnia nastąpił nieomal znikomy wzrost emisji, równy 40 Mg CO₂e (0,04%). Pochłanianie utrzymuje się na tym samym poziomie około 14 200 Mg CO₂e rocznie pochłanianego.

Zestawienie porównawcze wielkości emisji CO₂ w podziale na nośniki przedstawia Rysunek 16 i Tabela 31.

Rysunek 16. Inwentaryzacja emisji GHG w latach 2010 i 2013 w gminie Śrem wg nośników energii



Źródło: Opracowanie własne

Tabela 31. Tendencje zmian w wielkości emisji w gminie Śrem w latach 2010 i 2013 wg nośników energii

Emisje wg źródeł energii	Emisja	Emisja	Przyrost	Przyrost
	2010	2013	Mg CO ₂ e	%
Gaz ziemny	20 552	20 401	-151	-0,73%
Gaz ciekły	11 497	12 555	1 058	9,20%
Olej opałowy	6 387	5 807	-580	-9,08%
Olej napędowy	62 218	67 852	5 634	9,06%
Benzyna	56 894	57 505	611	1,07%
Węgiel kamienny	26 604	24 185	-2 419	-9,09%
Energia elektryczna	192 079	199 627	7 548	3,93%
Ciepło sieciowe	0	0	0	-

Źródło: Opracowanie własne

Analiza porównawcza wyników inwentaryzacji emisji z lat 2010 i 2013 w podziale na paliwa/nośniki energii wskazuje, iż w 2013 roku wzrost wielkości emisji w porównaniu z rokiem 2010 zanotowano jedynie w następujących przypadkach: olej napędowy (5 634 Mg CO₂e/9,06%), gaz ciekły (1 058 Mg CO₂e/9,20%) oraz energia elektryczna wzrost o 7 548 Mg CO₂e/14,08%. Śladowy wzrost o 611 Mg CO₂e nastąpił w kategorii benzyna.

We wszystkich pozostałych kategoriach nastąpiło zmniejszenie emisji dwutlenku węgla.

PLANOWANE DZIAŁANIA DO ROKU 2020

XXII.7.4. Krótkoterminowe i średnioterminowe działania oraz zadania

Energetyka

PLANOWANE ZADANIA GMINNE

Instalowanie odnawialnych źródeł energii tj. modułów fotowoltaicznych „PV”

Planuje się wybudowanie rozproszonych mikro elektrowni o łącznej mocy do 0,25 MWp.

Zakłada się średnioroczną wydajność produkcji energii elektrycznej na poziomie ok. 11%. Wydajność ta uwzględnia straty wynikające z konwersji energii prądu stałego na prąd przemienny, straty z tytułu samoistnego pogarszania się wydajności produkcji energii przez moduły oraz straty wynikające chwilowego i częściowego zacielenia modułów. Szacuje się, że całkowita produkcja energii elektrycznej przez przedmiotowe instalacje PV pozwoli osiągnąć wolumen: ok. 241 MWh/rok. Wykorzystywanie tej formy wytwarzania ekologicznej energii pozwoli uniknąć produkcji energii w dużych elektrowniach systemowych (kondensacyjnych), które produkują energię w oparciu o spalanie paliw kopalnych. Ponadto źródła te jako tzw. rozproszona generacja pozwolą zredukować straty przesyłowe, które występują na drodze przesyłu energii od elektrowni do odbiorców. Produkcja energii o wolumenie j.w. to również uniknięcie emisji CO₂ do atmosfery w ilościach ok. 196 Mg/rok. Szacunkowy koszt przedmiotowej inwestycji wynosi ok. 1,5 mln zł.

Korzyści społeczne:	Poprawa efektywności energetycznej budynków
Korzyści ekonomiczne:	Obniżenie kosztów zużycia energii elektrycznej oraz energii cieplnej oraz związanych z zapewnieniem ciepłej wody użytkowej
Korzyści środowiskowe:	Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych

Szczegółowe wskaźniki monitorowania	
	Łączna moc zainstalowanych instalacji fotowoltaicznych [kWp]
	Produkcja energii elektrycznej z systemów fotowoltaicznych [MW/rok]

<p>Projekt: Instalowanie odnawialnych źródeł energii tj. modułów fotowoltaicznych „PV”</p> <p>Szacowany koszt: 1 500 000,00 PLN</p> <p>Lata wdrażania działania: 2015-2020</p> <p>Podmiot realizujący zadanie: Inwestorzy prywatni</p> <p>Produkcja energii z OZE (MWh/r): 241</p> <p>Ograniczenie zużycia energii (MWh/r):-</p> <p>Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (Mg CO₂e/rok): 196</p>
--

Instalowanie odnawialnych źródeł energii tj. elektrowni wiatrowych

W okresie do 2020 roku planuje się wybudowanie elektrowni wiatrowych o łącznej mocy do 0,3 MW. Są to mikroinstalacje na potrzeby indywidualne, których łączna moc wynosić będzie 0,3 MW.

Uwzględniając dyspozycyjne warunki środowiskowe oraz średnioroczną sprawność na poziomie ok. 20% szacuje się, że produkcja energii elektrycznej przez przedmiotowe elektrownie osiągnie wolumen ok. 526 MWh/rok. Wykorzystywanie tej formy wytwarzania ekologicznej energii pozwoli uniknąć produkcji energii w dużych elektrowniach systemowych (kondensacyjnych), które produkują energię w oparciu o spalanie paliw kopalnych. Ponadto źródła te jako tzw. rozproszona generacja pozwolą zredukować straty przesyłowe, które występują na drodze przesyłu energii od elektrowni do odbiorców. Produkcja energii o wolumenie j.w. to również uniknięcie emisji CO₂ do atmosfery w ilościach ok. 427 Mg/rok. Szacunkowy koszt przedmiotowej inwestycji wynosi ok. 1,5 mln zł.

Korzyści społeczne:	Poprawa efektywności energetycznej, poprawa wizerunku gminy jako gminy dbającej o środowisko naturalne
Korzyści ekonomiczne:	Obniżenie kosztów zużycia energii elektrycznej oraz energii cieplnej, dochód wynikający z sprzedaży wyprodukowanej energii elektrycznej
Korzyści środowiskowe:	ograniczenie emisji gazów cieplarnianych

Szczegółowe wskaźniki monitorowania	
	Łączna moc zainstalowanych instalacji wiatrowych [kW]
	Produkcja energii elektrycznej z instalacji OZE [MW/rok]

<p>Projekt: Instalowanie odnawialnych źródeł energii tj. małych turbin wiatrowych</p> <p>Szacowany koszt: 1 500 000,00 PLN</p> <p>Lata wdrażania działania: 2015-2020</p> <p>Podmiot realizujący zadanie: Inwestorzy prywatni</p> <p>Produkcja energii z OZE (MWh/r): 526</p> <p>Ograniczenie zużycia energii (MWh/r): -</p> <p>Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (Mg CO₂e/rok): 427</p>
--



Podłączenie kolejnych obszarów do miejskiej sieci ciepłowniczej (i potencjalne zintegrowanie z podłączeniem do sieci kanalizacyjnej w celu obniżenia kosztów inwestycji)

Planowana inwestycja związana z rozszerzeniem dostępu do ciepła sieciowego dla mieszkańców oraz w obiektach użyteczności publicznej pozwala na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych pochodzących z indywidualnych instalacji grzewczych, a opalanie węglem zostanie wyparte przez bardziej ekologiczne rozwiązania. Ponadto połączenie inwestycji z podłączaniem do sieci kanalizacyjnej sprzyja ograniczaniu zarówno jednostkowych kosztów produkcji ciepła oraz wpływa na uzasadnienie ekonomiczne inwestycji, a także przyczynia się do zwiększenia efektywności energetycznej inwestycji w skali globalnej. Zastosowanie sieci preizolowanych pozwala również na ograniczenie strat ciepła w sieci ciepłowniczej.

Rozwój sieci ciepłowniczej i podłączanie kolejnych odbiorców planowane jest w dwóch etapach:

W 2015 r. planowane do realizacji jest:

- przełączenie budynków przy ul. Wojska Polskiego 8 i 10 – modernizacja (wymiana) sieci w obrębie budynku; moc przyłączeniowa 0,4 MW-E0,3 MW,
- podłączenie budynku Spółdzielni Mieszkaniowej w Śremie ul. Chłapowskiego – modernizacja sieci w obrębie budynku; moc przyłączeniowa 0,3 MW,
- podłączenie pawilonów handlowych przy ul. Grunwaldzka / 1 Maja – nowa sieć w obrębie przyłączy; moc przyłączeniowa 0,2 MW.

W okresie 2016-2019 planowane do realizacji jest:

- podłączenie 3 nowych budynków przy ul. Żurawiej – nowa sieć w obrębie przyłączy; moc przyłączeniowa 0,4 MW,
- podłączenie 9 budynków przy ul. 1 Maja – nowa sieć w obrębie przyłączy; moc przyłączeniowa 1,1 MW,
- podłączenie nowego budynku przy ul. Paderewskiego – nowa sieć w obrębie przyłączy; moc przyłączeniowa 0,4 MW.

Zakresy ww. podłączeń obejmują również węzły ciepłownicze. Sieci ciepłownicze wykonywane będą w wersji preizolowanej, co wpłynie na zmniejszenie strat na przesyle.



Korzyści społeczne:	Poprawa efektywności energetycznej i komfortu cieplnego budynków
Korzyści ekonomiczne:	Obniżenie kosztów związanych z zapewnieniem odpowiedniego komfortu cieplnego
Korzyści środowiskowe:	Obniżenie emisji gazów cieplarnianych

Szczegółowe wskaźniki monitorowania
Liczba nowych przyłączy do sieci ciepłowniczej [szt.]

Projekt: Podłączenie kolejnych obszarów do miejskiej sieci ciepłowniczej (i potencjalne zintegrowanie z podłączeniem do sieci kanalizacyjnej w celu obniżenia kosztów inwestycji)

Szacowany koszt: 3 000 000,00 PLN

Lata wdrażania działania: 2015-2020

Podmiot realizujący zadanie: Gmina Śrem

Produkcja energii z OZE (MWh/r):-

Ograniczenie zużycia energii (MWh/r): 224,1

Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (Mg CO₂e/rok): 78,4

Monitoring zużycia energii w budynkach użyteczności publicznej

Celem ograniczenia zużycia energii i związanej z nim redukcji emisji gazów cieplarnianych panuje się wprowadzenie monitoringu i pomiaru zużycia energii w budynkach będących własnością gminy. Bieżąca ewaluacja ilości wykorzystanej energii sprzyja wykrywaniu strat energetycznych i optymalizacji gospodarki energetycznej, a w perspektywie ograniczeniu emisji CO₂ i kosztów energii. Przewiduje się montaż urządzeń pomiarowych jak i opracowanie procedur obliczania i porównywania wartości zużycia energii za poszczególne okresy. Pozwoli to na wykrywanie stanów odbiegających od normy, szybką reakcją i zminimalizowanie strat.

Obecnie monitoring zużycia energii w jednostkach gminnych prowadzony jest za pośrednictwem bazy danych SIM (System Informacji o Mediach). Baza ta ma na celu gromadzenie danych o zużyciu wszystkich mediów na podstawie faktur i będzie stopniowo rozwijana w kolejnych latach.

Korzyści społeczne:	Poprawa efektywności energetycznej budynków
Korzyści ekonomiczne:	Obniżenie kosztów związanych z zaopatrzeniem w energię, ograniczenie marnotrawstwa energii
Korzyści środowiskowe:	Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych

Szczegółowe wskaźniki monitorowania
Liczba zainstalowanych urządzeń pomiarowych [szt.]

<p>Projekt: Monitoring zużycia energii w budynkach użyteczności publicznej</p> <p>Szacowany koszt: 100 000,00 zł</p> <p>Lata wdrażania działania: 2015-2020</p> <p>Podmiot realizujący zadanie: Gmina Śrem</p> <p>Produkcja energii z OZE (MWh/r):-</p> <p>Ograniczenie zużycia energii (MWh/r): 3 420</p> <p>Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (Mg CO₂e/rok): 817</p>
--

Wsparcie w formie dotacji do wymiany przestarzałych pieców indywidualnych mieszkańców na bardziej efektywne

Ograniczenie emisji zanieczyszczeń i wiążące się z tym spełnianie standardów jakości powietrza to najważniejszy cel działań w zakresie jego ochrony. Zanieczyszczenia powoduje głównie niska emisja związana z lokalnymi kotłowniami węglowymi oraz domowymi piecami grzewczymi. Opracowany został Program Priorytetowy KAWKA, a samorządy mogą się ubiegać o wsparcie w jego ramach w latach 2013 – 2015. Gmina w tym zakresie jest zainteresowana tego typu rozwiązaniem. Zgodnie z zapisami Programu ochrony powietrza ze względu na przekroczenia poziomu docelowego B(α)P w gminie ograniczenie poziomu zanieczyszczeń można osiągnąć dzięki wymianie sposobu ogrzewania w lokalach opalanych paliwami stałymi na ogrzewanie bezemisyjne albo niskoemisyjne (kotły gazowe).

Korzyści społeczne:	Poprawa efektywności energetycznej i komfortu cieplnego budynków
Korzyści ekonomiczne:	Obniżenie kosztów związanych z zapewnieniem odpowiedniego komfortu cieplnego
Korzyści środowiskowe:	Obniżenie emisji gazów cieplarnianych

Szczegółowe wskaźniki monitorowania
Liczba wymienionych źródeł ciepła [szt.]
Moc wymienionych źródeł ciepła [kW]
Liczba przydzielonych dotacji [szt.]

Projekt: Wsparcie w formie dotacji do wymiany przestarzałych pieców indywidualnych mieszkańców na bardziej efektywne

Szacowany koszt: 600 000,00 PLN
 Lata wdrażania działania: 2015-2020
 Podmiot realizujący zadanie: Gmina Śrem
 Produkcja energii z OZE (MWh/r): -
 Ograniczenie zużycia energii (MWh/r): 3 070
 Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (Mg CO₂e/rok): 1 740



Budownictwo i gospodarstwa domowe

ZADANIA ZGODNE Z ZIT

Termomodernizacja i modernizacja energetyczna budynków

Realizacja zadania ma na celu osiągnięcie poprawy efektywności energetycznej i wzrostu wykorzystania odnawialnych źródeł energii w budynkach publicznych. Kompleksowa modernizacja energetyczna budynków użyteczności publicznej wraz z wymianą wyposażenia tych obiektów na energooszczędne w zakresie związanym m.in. z:

- ociepleniem obiektu;
- wymianą okien, drzwi zewnętrznych oraz oświetlenia na energooszczędne;
- przebudową systemów grzewczych (wraz z wymianą i podłączeniem do źródła ciepła), systemów wentylacji i klimatyzacji;
- wymianie wewnętrznej linii zasilającej – WLZ.

Planowane inwestycje:

- termomodernizacja Szkoły Podstawowej nr 6 w Śremie (lata realizacji 2016-2020) – zakres:
 - wymiana okien,
 - wymiana drzwi,
 - ocieplenie stropodachu,
 - ocieplenie dachu Sali gimnastycznej,
 - ocieplenie ścian Sali gimnastycznej,
 - ocieplenie ścian budynku,
 - modernizacja systemu grzewczego,
 - modernizacja oświetlenia wewnętrznego,
 - montaż urządzeń fotowoltaicznych,
- termomodernizacja Zespołu Szkoły Podstawowej i Gimnazjum w Nochowie (lata realizacji 2016-2020) – zakres:
 - wymiana okien i częściowa likwidacja okien,
 - wymiana drzwi,
 - ocieplenie stropodachu,
 - ocieplenie stropu poddasza,
 - ocieplenie ścian zewnętrznych budynku,
 - ocieplenie dachu,
 - modernizacja instalacji grzewczej,
 - modernizacja oświetlenia wewnętrznego,
 - montaż urządzeń fotowoltaicznych,
 - przewiduje się, że po termomodernizacji obiektu ZSPiG roczne zapotrzebowanie na ciepło do ogrzewania budynku bez uwzględnienia sprawności systemu grzewczego i przerw w ogrzewaniu zmniejszy się

z 1848,85 GJ na 990,24 GJ.

- kompleksowa termomodernizacja Centrum medycznego „Małgorzata” w Śremie (lata realizacji 2016-2018),
- kompleksowa termomodernizacja budynku szkolnego i sali gimnastycznej Zespołu Szkół Ekonomicznych w Śremie (lata realizacji 2016-2020),
- modernizacja energetyczna Aresztu Śledczego w Śremie (lata realizacji 2015-2020)

Ponadto, zadanie obejmuje inne projekty, które będą realizowane z zakresu termomodernizacji w późniejszych terminach.

Realizacja zadań przyczyni się do wzrostu efektywności energetycznej w budynkach publicznych i sektorze mieszkaniowym i ograniczenia emisji cieplarnianych.

Korzyści społeczne:	Poprawa efektywności energetycznej i komfortu cieplnego budynków
Korzyści ekonomiczne:	Obniżenie kosztów związanych z zapewnieniem odpowiedniego komfortu cieplnego
Korzyści środowiskowe:	Obniżenie emisji gazów cieplarnianych

Szczegółowe wskaźniki monitorowania
Powierzchnia użytkowa budynków poddanych kompleksowej termomodernizacji [m ²]
Moc zmodernizowanych systemów grzewczych [kW]

<p>Projekt: Termomodernizacja i modernizacja energetyczna budynków</p> <p>Szacowany koszt: 8 000 000,00 PLN (kwota nie obejmuje kosztu termomodernizacji Centrum medycznego „Małgorzata” w Śremie oraz budynku i szkolnego i Sali gimnastycznej Zespołu Szkół Ekonomicznych w Śremie)</p> <p>Lata wdrażania działania: 2015-2020</p> <p>Podmiot realizujący zadanie: Gmina Śrem, Starostwo Powiatowe w Śremie, Areszt Śledczy w Śremie</p> <p>Produkcja energii z OZE (MWh/r): 4,8</p> <p>Ograniczenie zużycia energii (MWh/r): 4 340</p> <p>Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (Mg CO₂e/rok): 1 040</p>

PROJEKT GMINNY LUB INTERESARIUSZA ZEWNĘTRZNEGO

Modernizacja energetyczna zasobów mieszkaniowych Spółdzielni Mieszkaniowej w Śremie, oś. Helenki i oś. Nowa Strzelnica

Realizacja zadania ma na celu osiągnięcie poprawy efektywności energetycznej i wzrostu wykorzystania odnawialnych źródeł energii w budynkach mieszkalnych stanowiących zasób SM w Śremie. Planowane jest objęcie modernizacją energetyczną zasobów mieszkaniowych o powierzchni ok. 98 tys. m², o średnim, łącznym zapotrzebowaniu energii cieplnej na potrzeby c.o. i c.w.u., na poziomie ok. 55 000 GJ/rok. Zadanie swoim zakresem obejmuje:

- ocieplenie obiektu,
- wymianę okien, drzwi zewnętrznych,
- przebudowę systemów grzewczych (wraz z wymianą i podłączeniem do źródła ciepła), systemów wentylacji i klimatyzacji,
- instalację OZE w modernizowanych energetycznie budynkach, w tym z zastosowaniem kogeneracji,
- instalację systemów chłodzących, w tym również z OZE,
- wymianę oświetlenia na energooszczędne w częściach wspólnych budynków,
- systemy monitorowania i zarządzania energią,
- finansowanie opracowanych audytów energetycznych dla sektora mieszkaniowego - jako elementu kompleksowego projektu.

Ponadto zadanie obejmuje inne projekty, które będą realizowane z zakresu termomodernizacji w późniejszych terminach.

Celem termomodernizacji jest poprawa efektywności energetycznej o minimum 25% - założenie dotyczy każdego termomodernizowanego budynku.

Korzyści społeczne:	Poprawa efektywności energetycznej i komfortu cieplnego budynków
Korzyści ekonomiczne:	Obniżenie kosztów związanych z zapewnieniem odpowiedniego komfortu cieplnego
Korzyści środowiskowe:	Obniżenie emisji gazów cieplarnianych

Szczegółowe wskaźniki monitorowania
Powierzchnia użytkowa budynków poddanych kompleksowej termomodernizacji [m ²]
Moc zmodernizowanych systemów grzewczych [kW]
Moc zainstalowanych OZE [kW]
Produkcja energii elektrycznej z instalacji OZE [kW]
Produkcja ciepła z instalacji OZE [MJ]



Projekt: Modernizacja energetyczna zasobów mieszkaniowych Spółdzielni Mieszkaniowej w Śremie, oś. Helenki i oś. Nowa Strzelnica

Szacowany koszt: 57 000 000,00 PLN

Lata wdrażania działania: 2015-2022

Podmiot realizujący zadanie: Spółdzielnia Mieszkaniowa w Śremie

Produkcja energii z OZE (MWh/r): 1 250

Ograniczenie zużycia energii (MWh/r): 13 883

Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (Mg CO₂e/rok): 4 941

Termomodernizacja obiektów Katolickiego Centrum Edukacji i Kultury w Śremie

Realizacja zadania ma na celu osiągnięcie poprawy efektywności energetycznej w obiektach Katolickiego Centrum Edukacji i Kultury w Śremie.

Planowane jest objęcie termomodernizacją kompleksu budynków pochodzących z końca lat 60-tych i początku 70-tych XX wieku.

Zadanie swoim zakresem obejmuje:

- ocieplenie ścian obiektu A o powierzchni 3949 m²,
- ocieplenie ścian obiektu B o powierzchni 2055 m²,
- ocieplenie dachu obiektu A i części dachu obiektu B o łącznej powierzchni 3337 m²,
- wymianę stolarki okiennej i drzwi zewnętrznych,
- wykonanie central wentylacyjnych z odzyskiem ciepła.

Ponadto zadanie obejmuje inne projekty, które będą realizowane z zakresu termomodernizacji w późniejszych terminach.

Realizacja zadania przyczyni się do wzrostu efektywności energetycznej w wymienionych budynkach i ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Termomodernizacja pozwoli dodatkowo na zmniejszenie zużycia paliw generując przy tym znaczne oszczędności dla budżetu jednostki zarządzającej.

Korzyści społeczne:	Poprawa efektywności energetycznej i komfortu cieplnego budynków
Korzyści ekonomiczne:	Obniżenie kosztów związanych z zapewnieniem odpowiedniego komfortu cieplnego
Korzyści środowiskowe:	Obniżenie emisji gazów cieplarnianych

Szczegółowe wskaźniki monitorowania
Powierzchnia użytkowa budynków poddanych kompleksowej termomodernizacji [m ²]
Ilość wymienionej stolarki okiennej i drzwi [szt.]

Projekt: Termomodernizacja obiektów Katolickiego Centrum Edukacji i Kultury w Śremie

Szacowany koszt: 2 523 390 PLN (kwota netto)

Lata wdrażania działania: 2016-2017

Podmiot realizujący zadanie: Parafia p.w. Najświętszego Serca Jezusa w Śremie

Produkcja energii z OZE (MWh/r): -

Ograniczenie zużycia energii (MWh/r): 172,4

Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (Mg CO₂e/rok): 34,1

Transport

Działania w tym obszarze mają na celu tworzenie optymalnych warunków do efektywnego i bezpiecznego przemieszczania osób oraz towarów w mieście i obszarze metropolitalnym, przy spełnieniu wymogu ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska. W ramach tego obszaru realizowane będą zadania odnoszące się do kwestii związanej ze zrównoważoną mobilnością mieszkańców:

- zbiorowy transport pasażerski,
- transport niezmotoryzowany,
- transport drogowy,
- zarządzanie mobilnością,
- wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- wdrażanie nowych wzorców użytkowania,
- promocja ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów.

ZADANIA ZGODNE Z ZIT

Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy

W ramach zadania planowane są inwestycje dotyczące przebudowy ciągów komunikacyjnych, remonty ulic, budowa dodatkowych pasów ruchu, bus pasy oraz rozbudowa rond.

Zadanie obejmuje realizację następujących inwestycji:

- budowa drogi w Ostrowie - poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego – wykonanie 100 metrów drogi o nawierzchni z masy bitumicznej oraz 200 metrów rowu odwadniającego,
- budowa ul. Franciszkańskiej i Zielińskiego w Śremie - poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego – wykonanie drogi o nawierzchni z kostki brukowej o długości 630 metrów,
- przebudowa ul. Nowowiejskiego w Śremie - Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego - wykonanie nawierzchni z kostki brukowej na odcinku 480 metrów oraz parkingu wzdłuż drogi o powierzchni ok. 1200 m²,
- budowa, przebudowa i rozbudowa dróg gminnych na obszarach wiejskich – nie planuje się realizacji inwestycji drogowych o długości powyżej 1 km.

W efekcie budowy nowych odcinków drogowych poprawi się płynność, przejezdność i bezpieczeństwo w ruchu komunikacyjnym. Z uwagi na lepszą jakość nawierzchni zmniejszy się czas przejazdu oraz przestojów, a tym samym redukcji ulegnie liczba zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery.

Korzyści społeczne:	Poprawa komfortu podróżowania,
Korzyści ekonomiczne:	Poprawa stanu dróg, skrócenie czasu podróży, zwiększenie atrakcyjności terenów inwestycyjnych
Korzyści środowiskowe:	Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń transportowych przez usprawnienie miejsc, w których tworzą się przestoje

Szczegółowe wskaźniki monitorowania	
	Długość nowych/zmodernizowanych odcinków dróg [km]
	Liczba nowych elementów infrastruktury drogowej [szt.]

<p>Projekt: Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy</p> <p>Szacowany koszt: 1 109 163,50 PLN</p> <p>Lata wdrażania działania: 2008-2016</p> <p>Podmiot realizujący zadanie: Gmina Śrem</p> <p>Produkcja energii z OZE (MWh/r): -</p> <p>Ograniczenie zużycia energii (MWh/r): 553</p> <p>Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (Mg CO₂e/rok): 143</p>



Wprowadzenie publicznego transportu rowerowego

Instalacja sieci publicznych rowerów z możliwością wykorzystania przez mieszkańców pozwala na ograniczanie emisji gazów cieplarnianych oraz wpływa korzystnie na bilans wydatków po stronie mieszkańców. System rozmieszczenia rowerów oraz poboru opłat projektuje się indywidualnie, uwzględniając warunki w danej gminie oraz uzasadnienie ekonomiczne. Gmina przewiduje wprowadzenie tej inwestycji. Organizacja tego typu inicjatywy przyczynia się do zwiększenia atrakcyjności gminy oraz zmniejszenia ilości samochodów poruszających się na jej terenie, co ma swoje przełożenie na mniejsze dostawanie się do atmosfery szkodliwych spalin.

Zadanie na wczesnym etapie koncepcyjnym nie posiada wystarczającego zakresu danych umożliwiających oszacowanie kosztów zadania.

Korzyści społeczne:	Poprawa jakości życia mieszkańców, umożliwienie szybkiego poruszania się rowerem po obszarze gminy, promocja zdrowego stylu życia, łatwość dostępu do oczekiwanych celów podróży
Korzyści ekonomiczne:	Wpływy do budżetu gminnego
Korzyści środowiskowe:	Ograniczenie emisji spalin samochodowych do atmosfery

Szczegółowe wskaźniki monitorowania	
Liczba osób korzystających z rowerów [osoba]	

<p>Projekt: Wprowadzenie publicznego transportu rowerowego</p> <p>Szacowany koszt: Koszt realizacji działania zostanie uzupełniony na późniejszym etapie</p> <p>Lata wdrażania działania: 2015-2020</p> <p>Podmiot realizujący zadanie: Gmina Śrem</p> <p>Produkcja energii z OZE (MWh/r): -</p> <p>Ograniczenie zużycia energii (MWh/r): 382</p> <p>Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (Mg CO₂e/rok): 99</p>
--

Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej

Działanie ma na celu realizowanie wszelkich inicjatyw zapewniających korzyści ekonomiczne, społeczne i środowiskowe. Planowane jest stworzenie w gminie Śrem stref, gdzie szlaki piesze i rowerowe będą budowane według wytycznych, które przyczynią się do zwiększenia poczucia bezpieczeństwa ludności jak również do obniżenia emisji zanieczyszczeń.

Potrzebne jest stosowanie odpowiednich zapisów w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego odnośnie np. układu zabudowy, promowanie ekologicznego myślenia jak również uproszczenie działań oraz stworzenie procedur ułatwiających pozyskiwanie dotacji i funduszy na rozwój transportu pieszego i rowerowego.

Zadanie na wczesnym etapie koncepcyjnym nie posiada wystarczającego zakresu danych umożliwiających oszacowanie kosztów zadania.

Korzyści społeczne:	Poprawa komfortu podróżowania, poprawa, promocja zdrowego stylu życia
Korzyści ekonomiczne:	Ograniczenie wydatków na prywatną komunikację samochodową
Korzyści środowiskowe:	Ograniczenie emisji spalin samochodowych do atmosfery

Szczegółowe wskaźniki monitorowania
Ilość podpisanych umów przetargowych na realizację inwestycji [szt.]
Ilość pozyskanych dofinansowań [szt.]

Projekt: Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej

Szacowany koszt: Koszt realizacji działania zostanie uzupełniony na późniejszym etapie

Lata wdrażania działania: 2015-2020

Podmiot realizujący zadanie: Gmina Śrem

Produkcja energii z OZE (MWh/r): -

Ograniczenie zużycia energii (MWh/r): 191

Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (Mg CO₂e/rok): 50

Budowa kładki pieszo-rowerowej nad kanałem ulgi rzeki Warty wraz ze ścieżką pieszo-rowerową do Zbrudzewa oraz w kierunku Mechlina

W ramach zadania planowana jest budowa nowoprojektowanego szlaku pieszo-rowerowego z początkiem na wale przeciwpowodziowym kanału ulgi rzeki Warty, łączącego Śrem ze Zbrudzewem oraz wzdłuż ul. Średzkiej do ronda na skrzyżowaniu DW432 z DW434, z uwzględnieniem:

- budowy kładki pieszo-rowerowej nad kanałem ulgi rzeki Warty, z osią podłużną w odległości ok. 4,5 m od prawego gzymsu istniejącego mostu, patrząc w stronę Zbrudzewa;
- budowy ścieżki pieszo-rowerowej, biegnącej po stronie wschodniej drogi gminnej w kierunku Mechlina, oraz po stronie zachodniej drogi w kierunku Zbrudzewa,
- budowy oświetlenia,
- prowadzenia działań informacyjno-promocyjnych.

Dzięki realizacji inwestycji nastąpi poprawa komfortu podróży i jakości życia mieszkańców m.in. poprzez ułatwienie przemieszczania się do Śremu, a także poprawę bezpieczeństwa korzystających z nowo powstałej infrastruktury. Realizacja inwestycji przyczyni się do wzrostu liczby osób korzystających z transportu rowerowego. Wpłynie to na ograniczenie liczby podróży samochodem, a tym samym przyczyni się do redukcji emisji zanieczyszczeń motoryzacyjnych do atmosfery.

Korzyści społeczne:	Poprawa jakości życia mieszkańców, łatwość dostępu do miasta Śrem, ograniczenie ilości zdarzeń drogowych (poprawa bezpieczeństwa)
Korzyści ekonomiczne:	Zwiększenie oszczędności energii, ograniczenie wydatków na komunikację prywatną
Korzyści środowiskowe:	Obniżenie emisji zanieczyszczeń motoryzacyjnych, redukcja zużycia energii

Szczegółowe wskaźniki monitorowania
Liczba osób korzystających ze szlaku pieszo-rowerowego [osoba]

Projekt: Budowa kładki pieszo-rowerowej nad kanałem ulgi rzeki Warty wraz ze ścieżką pieszo-rowerową do Zbrudzewa oraz w kierunku Mechlina

Szacowany koszt: 8 000 000,00 PLN
 Lata wdrażania działania: 2018-2020
 Podmiot realizujący zadanie: Gmina Śrem
 Produkcja energii z OZE (MWh/r): -
 Ograniczenie zużycia energii (MWh/r): pośrednie
 Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (Mg CO₂e/rok): pośrednie

Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Śremie – etap I

W ramach zadania planowana jest budowa parkingu typu PARKUJ I JEDŹ (Park & Ride) w prawobrzeżnej części Śremu przy ul. Stary Rynek w Śremie, z uwzględnieniem:

- rozbudowy istniejącego parkingu przy ul. Stary Rynek w Śremie do ok. 60 miejsc postojowych wraz z powiększeniem istniejących miejsc parkingowych,
- budowy przystanku autobusowego komunikacji miejskiej i międzymiastowej,
- rozbudowy istniejącego parkingu pod Mostem 23 Stycznia (do ok. 60 miejsc postojowych), budowy parkingu Bike & Ride i wypożyczalni dla rowerów, budowy parkingu obok kościoła przy ul. Prymasa Stefana Wyszyńskiego (ok. 10 miejsc postojowych),
- budowy ścieżki rowerowej,
- przebudowy dróg dojazdowych na długości ok. 0,5 km,
- budowy oświetlenia ulicznego (montaż nowoczesnych i energooszczędnych zestawów oświetleniowych),
- prowadzenia działań informacyjno-promocyjnych.

Dzięki realizacji inwestycji nastąpi poprawa komfortu podróży i jakości życia mieszkańców m.in. poprzez ułatwienie przesiadania się na różne środki transportu, dostępu do oczekiwanych celów podróży, a także poprawę bezpieczeństwa. Rozwój infrastruktury transportu publicznego przyczyni się do wzrostu liczby osób korzystającej z komunikacji zbiorowej. Wpłynie to na ograniczenie liczby podróży samochodem, a tym samym przyczyni się do redukcji emisji zanieczyszczeń motoryzacyjnych do atmosfery.

Korzyści społeczne:	Poprawa jakości życia mieszkańców, łatwość dostępu do oczekiwanych celów podróży, ograniczenie ilości zdarzeń drogowych (poprawa bezpieczeństwa)
Korzyści ekonomiczne:	Zwiększenie oszczędności energii, ograniczenie wydatków na komunikację prywatną
Korzyści środowiskowe:	Obniżenie emisji zanieczyszczeń motoryzacyjnych, redukcja zużycia energii

Szczegółowe wskaźniki monitorowania	
	Liczba kursów obsługiwanych przez nowy przystanek autobusowy [szt.]
	Liczba samochodów korzystających z parkingów Park & Ride [szt.]

Projekt: Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Śremie – etap I
 Szacowany koszt: 4 000 000,0 PLN
 Lata wdrażania działania: 2017-2019
 Podmiot realizujący zadanie: Gmina Śrem
 Produkcja energii z OZE (MWh/r): -
 Ograniczenie zużycia energii (MWh/r): pośrednie
 Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (Mg CO₂e/rok): pośrednie

Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Śremie – port rzeczny

Planowane przedsięwzięcie stanowi kontynuację zadania pn. Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Śremie – etap I i polega na wykonaniu basenu portowego i przystani dla kajaków oraz małych łodzi motorowych w Śremie na prawym brzegu Warty w km 291+800. Projekt ma na celu zapewnienie alternatywnego transportu do Poznania. W ramach inwestycji, która zajmować będzie teren o powierzchni ok. 3000 m² i wiązać się będzie z wykorzystaniem linii brzegowej na odcinku ok. 185 m, przewiduje się m.in.:

- drogę dojazdową o długości ok. 200 m,
- parking samochodowy na powierzchni ok. 490 m²,
- wykop basenu,
- plantowanie mechaniczne skarp basenu portowego,
- budowle regulacyjne i umocnieniowe faszynowo kamienne na skarpach basenu oraz po trasie regulacyjnej drogi wodnej,
- pomosty pływające,
- bruk nadwodny,
- narzut podwodny z kamienia naturalnego - granit,
- podsypkę tłuczniowo żwirową pod groblę slipu,
- slip z żelbetowych prefabrykowanych płyt drogowych,
- uszczelnienie istniejącej skarpy wału przeciwpowodziowego bentomatą z zagęszczeniem mechanicznym gruntu,
- prace wykończeniowe,
- plantowanie i humusowanie terenu z obsiewem trawą,
- kapitanat portu wraz z hangarem na sprzęt i częścią socjalną.

W ramach realizacji inwestycji prowadzone będą także działania informacyjno-promocyjne. Dzięki powstałej infrastrukturze mieszkańcy Śremu zyskają alternatywny środek transportu do Poznania. Pośrednio przyczyni się to do ograniczenia podróży samochodami, co przełoży się na redukcję emisji zanieczyszczeń motoryzacyjnych i poprawę stanu środowiska lokalnego.

Korzyści społeczne:	Wzrost poziomu aktywnego spędzania czasu wśród mieszkańców, promocja zdrowego stylu życia, zyskanie alternatywnego środka transportu do Poznania
Korzyści ekonomiczne:	-
Korzyści środowiskowe:	Obniżenie emisji zanieczyszczeń motoryzacyjnych, redukcja zużycia energii

Szczegółowe wskaźniki monitorowania
Liczba jednostek pływających [szt.]



Projekt: Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Śremie – port rzeczny

Szacowany koszt: 6 600 000,0 PLN

Lata wdrażania działania: 2017-2019

Podmiot realizujący zadanie: Gmina Śrem

Produkcja energii z OZE (MWh/r): -

Ograniczenie zużycia energii (MWh/r): pośrednie

Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (Mg CO₂e/rok): pośrednie

Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Śremie – etap II

W ramach zadania planowana jest budowa parkingów w lewobrzeżnej części Śremu przy ul. Ludwika Zamenhofa, w pobliżu Dworca Autobusowego PKS, z uwzględnieniem:

- budowy parkingu dla samochodów osobowych na około 70 miejsc i parkingu dla rowerów,
- budowy ciągu komunikacyjnego,
- budowy oświetlenia,
- budowy małej architektury,
- budowy monitoringu.

Dzięki realizacji inwestycji nastąpi poprawa komfortu podróży i jakości życia mieszkańców m.in. poprzez ułatwienie przesiadania się na różne środki transportu, dostępu do oczekiwanych celów podróży, a także poprawę bezpieczeństwa. Rozwój infrastruktury transportu publicznego przyczyni się do wzrostu liczby osób korzystającej z komunikacji zbiorowej. Wpłynie to na ograniczenie liczby podróży samochodem, a tym samym przyczyni się do redukcji emisji zanieczyszczeń motoryzacyjnych do atmosfery.

Korzyści społeczne:	Poprawa jakości życia mieszkańców, łatwość dostępu do oczekiwanych celów podróży, ograniczenie ilości zdarzeń drogowych (poprawa bezpieczeństwa)
Korzyści ekonomiczne:	Zwiększenie oszczędności energii, ograniczenie wydatków na komunikację prywatną
Korzyści środowiskowe:	Obniżenie emisji zanieczyszczeń motoryzacyjnych, redukcja zużycia energii

Szczegółowe wskaźniki monitorowania	
	Liczba samochodów korzystających z parkingów [szt.]

<p>Projekt: Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Śremie – etap II</p> <p>Szacowany koszt: 3 000 000,00 PLN Lata wdrażania działania: 2017-2019 Podmiot realizujący zadanie: Gmina Śrem Produkcja energii z OZE (MWh/r): - Ograniczenie zużycia energii (MWh/r): pośrednie Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (Mg CO₂e/rok): pośrednie</p>
--

ZAPLANOWANE ZADANIA GMINNE

Modernizacja infrastruktury transportu publicznego

Zadanie polega na wykonaniu szeregu prac remontowo-rewitalizacyjnych w budynku Dworca Autobusowego PKS w Śremie przy ul. Powstańców Wielkopolskich 4 (m.in. w pomieszczeniach poczekalni, sanitariatów, pomieszczeń biurowych i socjalnych). Prace polegały będą również na wymianie instalacji elektrycznej oraz ociepleniu budynku dworca. W obrębie dworca planowane jest utworzenie parkingu Park & Ride (ok. 50 miejsc parkingowych), Bike & Ride oraz modernizacja placu manewrowego i peronów autobusowych poprzez zastąpienie starej nawierzchni nową typu pozbruk. Docelowo planowane jest umożliwienie korzystania z dworca także przez autobusy miejskie. Modernizacja dworca autobusowego, jak i jego otoczenia (terminal odpraw, plac manewrowy, perony autobusowe), pozwoli na stworzenie nowoczesnego zintegrowanego węzła przesiadkowego, zwiększającego intermodalność transportu na terenie gminy. Zwiększy to dostępność mieszkańców do komunikacji zbiorowej, będącej głównym środkiem transportu publicznego na terenie gminy oraz poprawi dostępność dworca autobusowego dla osób niepełnosprawnych.

Efekt realizacji działania zostanie uzupełniony na późniejszym etapie.

Korzyści społeczne:	Poprawa komfortu podróżowania, poprawa, promocja zdrowego stylu życia
Korzyści ekonomiczne:	Ograniczenie wydatków na prywatną komunikację samochodową
Korzyści środowiskowe:	Ograniczenie emisji spalin samochodowych do atmosfery

Szczegółowe wskaźniki monitorowania	
Liczba kursów obsługiwanych przez nowy dworzec [szt.]	

<p>Projekt: Modernizacja infrastruktury transportu publicznego</p> <p>Szacowany koszt: 4 000 000,00 PLN</p> <p>Lata wdrażania działania: 2016-2020</p> <p>Podmiot realizujący zadanie: PKS Poznań S.A.</p> <p>Produkcja energii z OZE (MWh/r): -</p> <p>Ograniczenie zużycia energii (MWh/r): pośrednie</p> <p>Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (Mg CO₂e/rok): pośrednie</p>



Lasy i tereny zielone

Na obecną chwilę nie planuje się zadań do realizacji w tym obszarze.

Przemysł

Na obecną chwilę nie planuje się zadań do realizacji w tym obszarze.

Gospodarka odpadami

Na obecną chwilę nie planuje się zadań do realizacji w tym obszarze.



Edukacja i dialog społeczny

PLANOWANE ZADANIA GMINNE

Realizacja planów edukacyjnych dla szkół z zakresu OZE

Działanie ma na celu prowadzenie planów edukacyjnych dla dzieci mających na celu uświadamianie dzieci i młodzieży w zakresie efektywności energetycznej i OZE (np. o szkodliwości spalania odpadów w paleniskach domowych, rozsądnym korzystaniu z energii elektrycznej).

Zadanie na wczesnym etapie koncepcyjnym nie posiada wystarczającego zakresu danych umożliwiających oszacowanie kosztów zadania. Efekt realizacji działania zostanie uzupełniony na późniejszym etapie.

Korzyści społeczne:	Większa świadomość społeczeństwa
Korzyści ekonomiczne:	-
Korzyści środowiskowe:	-

Szczegółowe wskaźniki monitorowania
Liczba szkół objętych kampaniami edukacyjnymi [szt.]

<p>Projekt: Realizacja planów edukacyjnych dla szkół z zakresu OZE</p> <p>Szacowany koszt: Koszt realizacji działania zostanie uzupełniony na późniejszym etapie</p> <p>Lata wdrażania działania: 2015-2020</p> <p>Podmiot realizujący zadanie: Gmina Śrem</p> <p>Produkcja energii z OZE (MWh/r): -</p> <p>Ograniczenie zużycia energii (MWh/r): pośrednie</p> <p>Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (Mg CO₂e/rok): pośrednie</p>

Uczestnictwo w ogólnoświatowych bądź europejskich wydarzeniach związanych z oszczędzaniem energii bądź ochroną klimatu (np. Dni Ziemi, Dzień bez samochodu)

Działanie ma na celu prowadzenie akcji informacyjnych i edukacyjnych w zakresie: szkodliwości spalania odpadów w paleniskach domowych, korzyści płynących z podłączenia do scentralizowanych źródeł ciepła, termomodernizacji, promocji nowoczesnych niskoemisyjnych źródeł ciepła, efektywności energetycznej w gospodarstwach domowych i przedsiębiorstwach, a także z wykorzystania OZE, realizowanych poprzez udział w ogólnoświatowych bądź europejskich wydarzeniach.

Planowana jest realizacja działań:

- corocznej akcji Sprzątania Ziemi [również w ramach obchodów Międzynarodowego Dnia Ziemi], w której biorą udział dzieci i młodzież z placówek oświatowych gminy Śrem oraz mieszkańcy;
- udział w ogólnopolskiej akcji ekologicznej „Kochasz dzieci, nie pal śmieci”;
- udział w ogólnopolskiej akcji ekologicznej „Listy dla Ziemi” – w ramach akcji Gminny Konkurs Ekologiczny „Najpiękniejszy List w Gminie”;
- Gminny Konkurs Ekologiczny „PUSZKObranie”;
- „STOP foliówkom”;
- „STOP wypalaniu traw”;
- Dzień bez samochodu;
- Clean up the World.

Efekt redukcji zużycia energii i redukcji emisji oszacowano na podstawie szacunkowej liczby zaangażowanych mieszkańców (przyjęto zachowawcze założenie, że około 10% mieszkańców podejmie działania zmierzające do ograniczenia zużycia energii i emisji średnio o 5% w skali roku – efekt wyliczony dla sektora budynków mieszkalnych).

Korzyści społeczne:	Większa świadomość społeczeństwa
Korzyści ekonomiczne:	-
Korzyści środowiskowe:	-

Szczegółowe wskaźniki monitorowania
Liczba osób objętych kampaniami edukacyjnymi [szt.]

Projekt: Uczestnictwo w ogólnoświatowych bądź europejskich wydarzeniach związanych z oszczędzaniem energii bądź ochroną klimatu (np. Dni Ziemi, Dzień bez samochodu)

Szacowany koszt: 30 000 PLN
Lata wdrażania działania: 2015-2020
Podmiot realizujący zadanie: Gmina Śrem
Produkcja energii z OZE (MWh/r): -
Ograniczenie zużycia energii (MWh/r): 761



Administracja publiczna

PLANOWANE ZADANIA GMINNE

Wprowadzenie systemu zarządzania energią w budynkach użyteczności publicznej i urządzeniach komunalnych (np. wodociągi, oczyszczalnie ścieków)

Celem normy europejskiej PN-EN 16001 jest m.in. ustanowienie wymagań dla systemu zarządzania energią, co umożliwi obniżenie kosztów oraz emisji gazów cieplarnianych dzięki systematycznemu zarządzaniu energią. Korzyści zastosowania tego typu rozwiązania jest wiele: poprawa efektywności energetycznej, zmniejszenie kosztów energii, redukcja emisji gazów cieplarnianych itp.

Korzyści społeczne:	-
Korzyści ekonomiczne:	Zwiększona oszczędność energii
Korzyści środowiskowe:	Obniżenie emisji gazów cieplarnianych

Szczegółowe wskaźniki monitorowania	
Liczba zainstalowanych urządzeń pomiarowych [szt.]	

Projekt: Wprowadzenie systemu zarządzania energią w budynkach użyteczności publicznej i urządzeniach komunalnych (np. wodociągi, oczyszczalnie ścieków)

Szacowany koszt: 50 000,00 zł
 Lata wdrażania działania: 2015-2020
 Podmiot realizujący zadanie: Gmina Śrem
 Produkcja energii z OZE (MWh/r):-
 Ograniczenie zużycia energii (MWh/r): 17
 Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (Mg CO₂e/rok): 14

Wprowadzenie wymogów w zakresie nowego budownictwa na cele użyteczności publicznej (w kierunku budynków zeroenergetycznych lub plusenergetycznych)

Zgodnie z regulacjami UE konieczne jest wprowadzanie na etapie projektu i wykonania w nowych budynkach rozwiązań z zakresu instalacji grzewczych, wentylacji, klimatyzacji oraz ciepłej wody użytkowej w taki sposób, by ilość ciepła, chłodu oraz energii elektrycznej była utrzymywana na racjonalnym poziomie. Gmina przewiduje zastosowanie przepisów dotyczących (niemal) zeroenergetyczności i plusenergetyczności w przypadku nowych obiektów użyteczności publicznej. Docelowo przewiduje się również wzrost całkowitego wykorzystania OZE w związku z zaopatrzeniem tych budynków w energię elektryczną i ciepłą. Pozwoli to na ograniczenie zużycia i strat energii, a co za tym idzie, ograniczenie kosztów dystrybucji energii oraz emisji gazów cieplarnianych.

Zadanie na wczesnym etapie koncepcyjnym nie posiada wystarczającego zakresu danych umożliwiających oszacowanie kosztów zadania. Efekt realizacji działania zostanie uzupełniony na późniejszym etapie.

Korzyści społeczne:	Poprawa efektywności energetycznej i komfortu cieplnego budynków
Korzyści ekonomiczne:	Obniżenie kosztów związanych z zapewnieniem odpowiedniego komfortu cieplnego, korzyść z produkcji nadwyżki energii
Korzyści środowiskowe:	Obniżenie emisji gazów cieplarnianych

Szczegółowe wskaźniki monitorowania
Liczba powstałych budynków zeroenergetycznych i plusenergetycznych [szt.]

<p>Projekt: Wprowadzenie wymogów w zakresie nowego budownictwa na cele użyteczności publicznej (w kierunku budynków zeroenergetycznych lub plusenergetycznych)</p> <p>Szacowany koszt: Koszt realizacji działania zostanie uzupełniony na późniejszym etapie</p> <p>Lata wdrażania działania: 2015-2020</p> <p>Podmiot realizujący zadanie: Gmina Śrem</p> <p>Produkcja energii z OZE (MWh/r): -</p> <p>Ograniczenie zużycia energii (MWh/r): 525</p> <p>Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (Mg CO₂e/rok): 125</p>

Wprowadzenie wymogów w zakresie nowego budownictwa wielorodzinnego na obszarze gminy

Zadanie to związane jest również z wymogami, dotyczącymi zeroenergetyczności i plusenergetyczności nowych budynków budowanych na terenie gminy. Tego typu rozwiązania energooszczędne wydatnie przyczyniają się do ograniczania emisji gazów cieplarnianych a także sprzyjają rozwojowi wykorzystania OZE na potrzeby mieszkańców. Zmniejszają też zarówno koszty zużycia energii jak i straty energetyczne.

Zadanie na wczesnym etapie koncepcyjnym nie posiada wystarczającego zakresu danych umożliwiających oszacowanie kosztów zadania. Efekt realizacji działania zostanie uzupełniony na późniejszym etapie.

Korzyści społeczne:	Poprawa efektywności energetycznej i komfortu cieplnego budynków
Korzyści ekonomiczne:	Obniżenie kosztów związanych z zapewnieniem odpowiedniego komfortu cieplnego
Korzyści środowiskowe:	Obniżenie emisji gazów cieplarnianych

Szczegółowe wskaźniki monitorowania
Liczba budynków powstałych zgodnie z nowymi wymogami [szt.]

<p>Projekt: Wprowadzenie wymogów w zakresie nowego budownictwa wielorodzinnego na obszarze gminy</p> <p>Szacowany koszt: Koszt realizacji działania zostanie uzupełniony na późniejszym etapie</p> <p>Lata wdrażania działania: 2015-2020</p> <p>Podmiot realizujący zadanie: Gmina Śrem</p> <p>Produkcja energii z OZE (MWh/r): -</p> <p>Ograniczenie zużycia energii (MWh/r): 1 050</p> <p>Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (Mg CO₂e/rok): 251</p>

Wprowadzenie rozwiązań typu e-urząd, dzięki którym ograniczone zostaną osobiste wizyty w urzędach

Rozwiązania typu e-urząd są powiązane z oddziaływaniem na środowisko, bowiem potencjalny interesant nie musi wychodzić z domu by załatwić swoją sprawę. Najczęściej urzędy oddalone są od miejsca zamieszkania, a więc trzeba do nich dojechać pojazdem, a w tym wypadku można tego uniknąć, a co za tym idzie uniknąć dodatkowej emisji spalin do powietrza atmosferycznego. Obecnie na terenie gminy nie funkcjonuje tego typu rozwiązanie, ale jest ona nim zainteresowana.

Korzyści społeczne:	-
Korzyści ekonomiczne:	Obniżenie kosztów związanych ze zużyciem energii
Korzyści środowiskowe:	Zwiększenie efektywności energetycznej i OZE

Szczegółowe wskaźniki monitorowania	
Ilość osób korzystająca z systemu e-urząd [osoba]	

Projekt: Wprowadzenie rozwiązań typu e-urząd, dzięki którym ograniczone zostaną osobiste wizyty w urzędach

Szacowany koszt: 3 000 000,00 PLN
 Lata wdrażania działania: 2015-2020
 Podmiot realizujący zadanie: Gmina Śrem
 Produkcja energii z OZE (MWh/r): -
 Ograniczenie zużycia energii (MWh/r): 404
 Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (Mg CO₂e/rok): 104

Wyszukiwanie i promocja dobrych praktyk na obszarze gminy

Działanie ma na celu wyszukanie dobrych praktyk w zakresie efektywności energetycznej i OZE oraz wprowadzenie ich na obszarze gminy. Zadanie nieinwestycyjne, nie wymaga nakładów finansowych.

Korzyści społeczne:	większa świadomość społeczeństwa
Korzyści ekonomiczne:	-
Korzyści środowiskowe:	-

Szczegółowe wskaźniki monitorowania
Ilość wprowadzonych dobrych praktyk [szt.]

Projekt: Wyszukiwanie i promocja dobrych praktyk na obszarze gminy

Szacowany koszt: Koszt realizacji działania zostanie uzupełniony na późniejszym etapie

Lata wdrażania działania: 2015-2020

Podmiot realizujący zadanie: Gmina Śrem

Produkcja energii z OZE (MWh/r): -

Ograniczenie zużycia energii (MWh/r): pośrednie

Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (Mg CO₂e/rok): pośrednie



Utworzenie stanowiska energetyka gminnego

Działanie to ma na celu utworzenie stanowiska energetyka gminnego, który w oparciu o fachowo przygotowane planowanie energetyczne zapewni efektywne jego wdrożenie i w konsekwencji zapewni racjonalizację użytkowania energii.

Korzyści społeczne:	-
Korzyści ekonomiczne:	Obniżenie kosztów związanych z zużyciem energii
Korzyści środowiskowe:	Zwiększenie efektywności energetycznej i OZE

Szczegółowe wskaźniki monitorowania
Liczba utworzonych stanowisk elektryka [szt.]

<p>Projekt: Utworzenie stanowiska energetyka gminnego</p> <p>Szacowany koszt: 20 000,00 PLN</p> <p>Lata wdrażania działania: 2015-2020</p> <p>Podmiot realizujący zadanie: Gmina Śrem</p> <p>Produkcja energii z OZE (MWh/r): -</p> <p>Ograniczenie zużycia energii (MWh/r): pośrednie</p> <p>Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (Mg CO₂e/rok): pośrednie</p>
--

Wprowadzenie zrównoważonych niskoemisyjnych „Zielonych” zamówień publicznych (np. w obszarze urzędzeń biurowych, w obszarze transportu publicznego oraz floty pojazdów służbowych gminy)

Planuje się opracowanie i przyjęcie kryteriów wyboru wykonawcy usługi lub produktu z zakresu zamówienia publicznego, obejmujących energooszczędność, efektywność energetyczną, surowce odnawialne i z odzysku, oraz ograniczanie emisji. Wprowadzenie procedur związanych z „Zielonymi” zamówieniami publicznymi przyczynia się do ograniczania emisji, popularyzację pozyskiwania energii ze źródeł odnawialnych, a także może stanowić ograniczenie wydatków publicznych.

Realizacja tego zadania przyczyni się do wdrożenia w zamówieniach publicznych rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów dot. innych niż cena kryteriów oceny ofert.

Obszar transportu publicznego oraz pojazdów służbowych na terenie gminy to jedno z głównych źródeł emisji zanieczyszczeń do powietrza, a jego unowocześnienie i usprawnienie pod kątem środowiska naturalnego przyniesie pozytywne efekty.

Zadanie nieinwestycyjne, realizacja nie wymaga nakładów finansowych.

Korzyści społeczne:	Popularyzacja produktów i usług ekologicznie odpowiedzialnych
Korzyści ekonomiczne:	Obniżenie kosztów związanych z zamówieniami publicznymi
Korzyści środowiskowe:	Obniżenie emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń środowiska

Szczegółowe wskaźniki monitorowania
Liczba zakupionych urzędzeń z zakresu zamówień publicznych [szt.]

Projekt: Wprowadzenie zrównoważonych „Zielonych” zamówień publicznych (np. w obszarze urzędzeń biurowych)

Szacowany koszt: -
 Lata wdrażania działania: 2015-2020
 Podmiot realizujący zadanie: Gmina Śrem
 Produkcja energii z OZE (MWh/r): -
 Ograniczenie zużycia energii (MWh/r): -
 Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (Mg CO₂e/rok): 174,6

Koordinacja planowania przestrzennego

Planowanie przestrzenne umożliwia utrzymanie i zachowanie równowagi środowiska ekologicznego podczas realizacji inwestycji. Ważnym aspektem jest utrzymanie lub/i poprawa warunków przewietrzania obszarów o zwartej zabudowie. Gmina Śrem poprzez miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (MPZP) realizuje politykę planowania przestrzennego. W ramach działania planowane jest zmiana uregulowań i procedur zmiany MPZP, aby uwzględniały one konieczność rozpatrywania wpływu dokonywanych zmian na realizację celów określonych w PGN.

Zadanie nieinwestycyjne, realizacja nie wymaga nakładów finansowych. Efekt z realizacji działania wpływa pośrednio na redukcje emisji gazów cieplarnianych, na aktualnym etapie niemożliwy do oszacowania.

Korzyści społeczne:	Infrastruktura dostosowana do potrzeb mieszkańców, wyższy komfort życia
Korzyści ekonomiczne:	Redukcja kosztów związanych z ochroną środowiska i transportem
Korzyści środowiskowe:	Redukcja emisji gazów cieplarnianych, lepsza wentylacja miejscowości

Szczegółowe wskaźniki monitorowania
Odsetek mpzp obejmujących swoim zasięgiem obszar gminy w których uwzględniono konieczność rozpatrywania wpływu dokonywanych zmian na realizację celów określonych w PGN [%]

<p>Projekt: Koordinacja Planowania Przestrzennego</p> <p>Szacowany koszt: -</p> <p>Środki krajowe: -</p> <p>Lata wdrażania działania: 2017-2020</p> <p>Podmiot realizujący zadanie: Gmina Śrem</p> <p>Ograniczenie zużycia energii (MWh/r): pośrednie</p> <p>Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (Mg CO₂e/rok): pośrednie</p>

XXII.7.5. Podsumowanie efektów wdrażanych działań

Działania zaplanowane do realizacji na lata 2015-2020 pozwolą na ograniczenie emisji o 10 836 Mg CO₂e, co wymaga inwestycji na ponad 826 mln zł (wszystkie zaangażowane strony, koszty szacunkowe). Realizacja działań pozwoli osiągnąć w mieście redukcję emisji o ok. 3,0% w porównaniu z rokiem bazowym.

Tabela 32. Podsumowanie efektów realizacji zadań

Obszary zadań	Szacowane koszty działań [PLN]	Oczekiwane efekty w roku 2020		
		oszczędności energii [MWh/r]	redukcja emisji CO ₂ e [Mg CO ₂ e/r]	wytwarzanie energii odnawialnej [MWh/r]
Energetyka	6 700 000,00	6 714,10	3 582,40	767,00
Budownictwo i gospodarstwa domowe	67 523 390,00	18 395,40	6 015,10	1 250,00
Transport	5 109 163,50	1 126,00	292,00	0,00
Lasy i tereny zielone	Na obecną chwilę nie przewidziano zadań do realizacji w tym obszarze			
Przemysł	Na obecną chwilę nie przewidziano zadań do realizacji w tym obszarze			
Gospodarka odpadami	Na obecną chwilę nie przewidziano zadań do realizacji w tym obszarze			
dukacja i dialog społeczny	30 000,00	761,00	278,00	0,00
Administracja publiczna	3 187 500,00	1 996,00	668,60	0,00
SUMA	82 550 053,50	28 992,50	10 836,10	2 017,00

Źródło: Opracowanie własne

XXII.7.6. Harmonogram rzeczowo-finansowy

Zestawienie działań, ujętych w niniejszym Planie, wraz z kosztami, efektami ekologicznymi i wskaźnikami realizacji stanowi osobny Załącznik nr 1 do dokumentu.

XXII.7.7. Powiązanie rekomendowanych działań z BEI

W związku ze zidentyfikowanymi obszarami problemowymi na terenie Gminy jak również wyliczeniem bazowej inwentaryzacji emisji, za najbardziej energochłonne i emisyjne wskazano obszary budowników mieszkalnych, budynków usługowych (budynki, wyposażenie/urządzenia usługowe niekomunalne i komunalne) i transportu. W związku z przeprowadzoną analizą potencjału realizacji celów PGN, jako najistotniejsze i priorytetowe należy uznać działania z zakresu:

- ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w budynkach mieszkalnych i usługowych poprzez ograniczenie wykorzystania paliw i energii (poprawa efektywności energetycznej poprzez m.in. przeprowadzenie termomodernizacji), oraz zwiększenie udziału wykorzystania OZE;
- ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w transporcie poprzez zmniejszanie wykorzystania paliw transportowych (modernizacja i rozbudowa szlaków komunikacyjnych ze szczególnym uwzględnieniem transportu niskoemisyjnego);
- ograniczenie emisji gazów cieplarnianych poprzez działania nieinwestycyjne z zakresu niskoemisyjnych zamówień publicznych (w tym w obszarze transportu publicznego oraz floty pojazdów służbowych gminy), edukacji ekologicznej czy koordynacji planowania przestrzennego.

Wszystkie rekomendowane działania/zadania powiązane z bazową inwentaryzacją emisji poprzez uzyskiwany efekt ekologiczny w postaci redukcji emisji gazów cieplarnianych zestawiono w harmonogramie rzeczowo-finansowym.

Ważnym do uwzględnienia aspektem umożliwiającym sprawną realizację zadań/działań zakresie gospodarki niskoemisyjnej jest zwiększenie wsparcia ze strony władz Gminy i instytucji finansujących dla wszystkich interesariuszy. Dzięki takiemu działaniu możliwe będzie zaobserwowanie znaczących redukcji emisji gazów cieplarnianych i wykorzystania paliw i energii oraz zwiększenia udziału wykorzystania OZE, co przyczyni się do wyeliminowania kwestii problemowych: nadmierna emisja gazów cieplarnianych, nadmierne zużycie paliw i energii oraz zanieczyszczenie powietrza związane z ich wykorzystaniem.



XXII.8. STRATEGIA GMINY ŚREM W ZAKRESIE GOSPODARKI NISKOEMISYJNEJ

PGN określa długoterminową strategię dla gminy Śrem dotyczącą gospodarki niskoemisyjnej. Strategia ta wpisuje się i jest zgodna z wizją rozwoju gminy oraz celami strategicznymi zawartymi w Strategii Rozwoju Gminy Śrem na lata 2013 – 2022.

Wizja gminy Śrem, nakreśla następujące kierunki rozwoju gminy:

Gmina Śrem to miejsce, w którym:

- *żyje się spokojnie i bezpiecznie w aktywnej, zintegrowanej społeczności*
- *przyjemnie spędza wolny czas, korzystając z bogatej oferty kultury, sportu i rekreacji*
- *znajduje się atrakcyjną pracę*
- *posiada się łatwy dostęp do wyspecjalizowanych usług gmin Metropolii Poznań.*

Określony w wizji stan docelowy gminy Śrem – „przyjazne miejsce do życia, pracy i wypoczynku” – zostanie osiągnięty poprzez:

- dbałość o rozwój naszych mieszkańców
- rozwój oferty spędzania wolnego czasu - kultury, sportu i rekreacji
- pozyskiwanie nowych mieszkańców i inwestorów
- kreowanie atrakcyjnego wizerunku Gminy na zewnątrz.

Dla tak określonej wizji i misji gminy Śrem zostały ustanowione następujące 4 cele strategiczne:

- Mieszkać wygodnie i bezpiecznie.
- Mieszkać w uporządkowanym i dobrze zarządzanym środowisku.
- Mieć atrakcyjną pracę na miejscu.
- Rozwijać się i przyjemnie spędzać wolny czas.

Dla realizacji w/w celów przyjęto następujące zestawienie programów i projektów strategicznych:

Cel strategiczny 1: Mieszkać wygodnie i bezpiecznie.

Program „Drogi i komunikacja”.

- 1.1. Stworzenie planu rozwoju sieci drogowej.
- 1.2. Dążenie do poprawy stanu dróg wojewódzkich i powiatowych.
- 1.3. Aktywizacja połączenia kolejowego.

Program „Gospodarka mieszkaniowa”

- 2.1. Wypracowanie spójnej polityki mieszkaniowej Gminy.
- 2.2. Rozwój budownictwa czynszowego (na wynajem).
- 2.3. Poprawa jakości posiadanych gminnych zasobów mieszkaniowych.
- 2.4. Rozwiązanie kwestii zasobów, będących w powiernictwie.
- 2.5. Bardziej stanowcze egzekwowanie kwestii finansowo-porządkowych



w stosunku do osób, korzystających z pomocy społecznej, najemców lokali socjalnych, itp.

Program „Zdrowie i pomoc społeczna”

3.1. Wdrażanie „Strategii integracji i rozwiązywania problemów społecznych w gminie Śrem na lata 2008-2015”.

3.2. Realizacja programów profilaktyki zdrowotnej.

Program „Bezpieczeństwo”

4.1. Poprawa bezpieczeństwa publicznego na terenie Gminy.

4.2. Wzmocnienie systemu ratowniczo-gaśniczego na terenie Gminy.

Cel strategiczny 2: Mieszkać w uporządkowanym i dobrze zarządzanym środowisku

Program „Zagospodarowanie przestrzenne”

1.1. Wojewódzki Plan Zagospodarowania Przestrzennego a Studium Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Śrem.

1.2. Analiza zdolności finansowej Gminy w realizacji zadań nakreślonych w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

1.3. Objęcie terenu całej Gminy zrównoważonym planem zagospodarowania przestrzennego.

1.4. Ożywienie rynku w Śremie i otwarcie miasta na rzekę Wartę.

1.5. Zwiększenie terenów zielonych i poprawa estetyki Gminy.

Program „Ochrona środowiska”

2.1. Ochrona zasobów przyrodniczych (bioróżnorodności).

2.2. Zwiększenie efektywności energetycznej lokalnej gospodarki.

2.3. Ekologizacja procesów projektowania i wykonawstwa.

2.4. Ochrona i racjonalne gospodarowanie zasobami wody.

2.5. Gospodarowanie odpadami, minimalizujące ich składowanie.

2.6. Dokończenie budowy sieci kanalizacji sanitarnej.

Program „Sprawne zarządzanie Gminą”

3.1. Modernizacja budynku Urzędu Miejskiego, poprawa obsługi interesantów.

3.2. Zintegrowanie systemu informatycznego Urzędu i wszystkich jednostek gminnych.

3.3. Opracowanie koncepcji działania Śremskiego Sportu.

Program „Integracja w ramach Metropolii Poznań”

4.1. Aktywne uczestnictwo w pracach Aglomeracji.

4.2. Opracowanie programu „Miejsce gminy Śrem w Metropolii Poznań”.

4.3. Wypracowanie produktu markowego dla gminy Śrem.



Cel strategiczny 3: Mieć atrakcyjną pracę na miejscu

Program „Rozwój gospodarczy”

- 1.1. Uzbieranie terenów pod inwestycje przemysłowe i mieszkaniowe.
- 1.2. Promocja gospodarcza Gminy.

Cel strategiczny 4: Rozwijać się i przyjemnie spędzać wolny czas

Program „Oświata”

- 1.1. Poprawa bazy lokalowej szkół i przedszkoli.
- 1.2. Poprawa bazy sportowej przy placówkach oświatowych.
- 1.3. Informatyzacja placówek oświatowych.
- 1.4. Poprawa bezpieczeństwa w placówkach oświatowych.
- 1.5. Bogata oferta oświatowa i wysoki poziom kształcenia.

Program „Kultura i aktywność społeczna”

- 2.1. Poprawa bazy lokalowej Śremskiego Ośrodka Kultury.
- 2.2. Modernizacja bazy lokalowej i informatyzacja Muzeum.
- 2.3. Modernizacja bazy lokalowej i informatyzacja bibliotek publicznych.
- 2.4. Aktywizacja życia kulturalnego na terenach wiejskich.
- 2.5. Wysoka jakość oferty kulturalnej skierowanej do różnych odbiorców.
- 2.6. Wspieranie inicjatyw oddolnych.

Program „Sport i rekreacja”

- 3.1. Rozwój bazy infrastruktury sportowej.
- 3.2. Rozwój bazy infrastruktury rekreacyjnej.
- 3.3. Wysoka jakość oferty zajęć sportowo-rekreacyjnych.

Cele strategiczne Planu gospodarki niskoemisyjnej dla gminy Śrem bezpośrednio przyczyniają się do realizacji wszystkich celów strategicznych wyznaczonych w Strategii Rozwoju Gminy Śrem na lata 2013 – 2020.

XXII.8.1. Strategia przejścia na gospodarkę niskoemisyjną

Zobowiązanie do redukcji CO₂ wynika z długoterminowej strategii UE „Europa 2020”. Strategia wyznacza cele do osiągnięcia w roku 2020: zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych o 20% w porównaniu z poziomami z 1990 r.; zwiększenie do 20% udziału energii odnawialnej w ogólnym zużyciu energii (Polska 15%); dążenie do zwiększenia efektywności energetycznej o 20%. Na szczycie Rady Europejskiej w październiku 2014 UE podjęła zobowiązanie do redukcji emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. o co najmniej 40% w porównaniu z poziomem z 1990 r., zapewnienia co najmniej 27% udziału energii odnawialnej w energii zużywanej w UE oraz dalszą poprawę efektywności energetycznej, co najmniej o 27%. Cele redukcyjne mają obowiązywać w całej UE, z zachowaniem solidarności i równowagi pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi UE, uwzględniając ich poziom rozwoju gospodarczego.



Cele szczegółowe Gminy zestawiono w rozdziale XXII.2.4. Cele strategiczne i szczegółowe.

Realizacja celów szczegółowych przyczyni się bezpośrednio do realizacji celów w zakresie ochrony powietrza wyznaczonych w obowiązującym POP, czyli przywrócenia naruszonych standardów jakości powietrza oraz zmniejszenia stężeń substancji zanieczyszczających w powietrzu.

Celem w zakresie redukcji emisji zanieczyszczeń do powietrza jest osiągnięcie i utrzymanie poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu zgodnie z art. 85, 86 i 91 ustawy Prawo ochrony środowiska oraz zgodnie z aktualnym Programem ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej.

XXII.8.2. Wdrażanie strategii długoterminowej w sektorach

Strategia długoterminowa przedstawia kierunki realizacji działań w gminie Śrem, realizowanych przez interesariuszy PGN, w perspektywie do roku 2040. Dla każdego z sektorów opisanych w rozdziale „Stan obecny” oraz „Identyfikacja obszarów problemowych” przedstawiono kierunki, które dzięki ścisłemu powiązaniu ze sobą uzupełniają się wzajemnie. Przedmiotowa strategia jest zgodna z założeniami do Narodowego Programu Gospodarki Niskoemisyjnej.

XXII.8.2.1. Energetyka

Do przedmiotowego sektora zakwalifikowano działania związane z efektywną produkcją oraz dystrybucją energii, obejmujące:

- Modernizacja oświetlenia publicznego – całkowita modernizacja systemu oświetlenia ulic, sygnalizacji ulicznej i podświetlenia budynków, z uwzględnieniem ekonomicznie uzasadnionych rozwiązań energooszczędnych.
- Niskoemisyjny rozwój indywidualnych źródeł ciepła w systemach rozproszonych w sektorach,
- Wykorzystanie energii ze źródeł odnawialnych – w różnych formach (szczególnie energia słoneczna, geotermalna, biopaliwa).
- Zastosowanie innych technologii lub rozwiązań przyczyniających się do ograniczenia emisji w sektorze produkcji i dystrybucji energii oraz oświetlenia.
- Zastosowanie w kogeneracji lub trigeneracji niskoemisyjnych źródeł energii.



XXII.8.2.2. Budownictwo

W obrębie tego sektora będą realizowane działania w zakresie podnoszenia efektywności wykorzystania i produkcji energii w budynkach, co przełoży się ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń powietrza, w zakresie:

- Budowa i/lub modernizacja budynków użyteczności publicznej oraz sektora mieszkaniowego i pozostałych z uwzględnieniem wysokich wymogów efektywności energetycznej oraz OZE.
- Stosowanie innych mechanizmów przyczyniających się do ograniczenia emisji w budownictwie.
- Termomodernizacja oraz zastosowanie innych technologii służących poprawie efektywności energetycznej i ograniczaniu emisji w budynkach użyteczności publicznej.
- Termomodernizacja oraz zastosowanie innych technologii służących poprawie efektywności energetycznej i ograniczaniu emisji w budynkach mieszkalnych.
- Termomodernizacja oraz zastosowanie innych technologii służących poprawie efektywności energetycznej i ograniczaniu emisji w pozostałych budynkach (handel, usługi, przemysł i in.).
- Wdrażanie systemów certyfikacji energetycznej i środowiskowej budynków.
- Wsparcie mieszkańców w zakresie poprawy efektywności energetycznej budynków oraz ograniczania niskiej emisji (mechanizmy finansowania, akcje promocyjno-informacyjne).

XXII.8.2.3. Transport

Strategia w przedmiotowym sektorze, odnosi się do przygotowania optymalnych warunków do efektywnego i bezpiecznego przemieszczania osób oraz towarów w gminie i obszarze metropolitalnym, przy spełnieniu wymogu ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska. Działania zmieszczone w tym sektorze przyczyniają się do zwiększenia znaczenia zrównoważonej mobilności mieszkańców – transportu publicznego, prywatnego, rowerowego i komunikacji pieszej służące ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń oraz dotyczą:

- Rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego – zastosowanie niskoemisyjnych pojazdów (niskoemisyjne konwencjonalne, hybrydowe, elektryczne, biopaliwa drugiej i trzeciej generacji oraz inne paliwa alternatywne); zastosowanie energooszczędnych elektrycznych pojazdów szynowych (m.in. z odzyskiem energii).
- Wdrażanie rozwiązań sprzyjających rozwojowi komunikacji rowerowej oraz pieszej.

- Stosowanie rozwiązań ograniczających wtórną emisję pyłów z dróg (m.in. czyszczenie ulic na mokro).
- Rozwój i modernizacja sieci transportu publicznego – transport autobusowy, szynowy, wodny (infrastruktura dla komunikacji zbiorowej, obiekty Park&Ride i Bike&Ride).
- Rozwój sieci połączeń drogowych o układzie obwodnicowo-promienistym z uwzględnieniem multimodalności (w tym drogi rowerowe, drogi i ciągi piesze).
- Rozwój sieci wypożyczalni i infrastruktury dla pojazdów niskoemisyjnych (samochody hybrydowe i elektryczne, rowery).
- Zmniejszanie udziału indywidualnego transportu samochodowego w bilansie transportowym gminy.
- Stworzenie związku komunikacyjnego, obejmującego wszystkie gminy Metropolii Poznań, dla połączeń tramwajowych, kolejowych i autobusowych.
- Wdrażanie rozwiązań organizacyjnych, sterowania ruchem i zarządzania komunikacją zbiorową.
- Wdrażanie niskoemisyjnych rozwiązań logistyki towarów na terenie gminy (np. elektryczne pojazdy dostawcze, centra dystrybucji);
- Wdrażanie stref ograniczonego ruchu, stref ograniczonej emisji, mechanizmów preferencji pojazdów niskoemisyjnych.

XXII.8.2.4. Lasy i tereny zielone

W obrębie tego obszaru zebrane są działania w zakresie zwiększania zdolności pochłaniania dwutlenku węgla z atmosfery oraz wspomagająco w zakresie ograniczania emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń z pozostałych sektorów (szczególnie z transportu):

- Odpowiednie utrzymanie terenów zieleni, (w tym w okresie upałów wykorzystanie zebranej wody deszczowej).
- Przekształcanie terenów rolniczych w tereny zieleni gimnej.
- Rewitalizacja i rewaloryzacja oraz zagospodarowanie terenów zielonych.
- Stworzenie połączeń istniejących terenów zieleni (tzw. zielonych korytarzy) umożliwiających niskoemisyjną komunikację (piesza, rowerowa).
- Tworzenie nowych form zieleni gminnej (m.in. zielone dachy oraz zielone ściany, tzw. parki kieszonkowe - pocet parks).
- Wdrażanie innych rozwiązań pozwalających na zwiększenie zdolności pochłaniania oraz ograniczenie emisji.
- Zwiększanie udziału powierzchni lasów na obszarze gminy.
- Zwiększenie powierzchni terenów zielonych (szczególnie parki, aleje i inne formy zieleni uwzględniające drzewa).



XXII.8.2.5. Przemysł

W tym sektorze realizowana jest strategia Unii Europejskiej w zakresie ograniczania emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń, a także efektywnego wykorzystania zasobów. W głównej mierze realizowane będą działania:

- Realizacja przepisów prawa europejskiego oraz polskiego dotyczących ograniczania emisji i efektywności energetycznej w przemyśle.
- Wdrażanie innych rozwiązań służących ograniczeniu energochłonności oraz emisji GHG oraz innych zanieczyszczeń.
- Wdrażanie nowych oraz innowacyjnych rozwiązań technologicznych ograniczających emisję z zakładów przemysłowych.
- Wykorzystanie nowych rozwiązań logistycznych i organizacyjnych ograniczających emisję z zakładów przemysłowych.
- Zastosowanie rozwiązań ograniczających emisję w zakresie budownictwa przemysłowego.

XXII.8.2.6. Gospodarka odpadami

W ramach tego obszaru realizowane są zadania służące ograniczeniu wytwarzanej ilości odpadów, ilości powstających ścieków oraz ich efektywnego zagospodarowania z uwzględnieniem ograniczenia emisji gazów cieplarnianych:

- Ograniczenie emisji bezpośrednich powstających w procesie oczyszczania ścieków (m. in. rozwiązania technologiczne).
- Ograniczenie emisji w procesie przetwarzania i zagospodarowania odpadów poprzez wdrażanie rozwiązań technologicznych i organizacyjnych (m.in. zagospodarowanie biogazu).
- Ograniczenie emisji w procesie transportu odpadów.
- Ograniczenie ilości powstających ścieków (racjonalne wykorzystanie wody).
- Ograniczenie ilości składowanych odpadów.
- Ograniczenie ilości wytwarzanych odpadów (m. in. efektywne wykorzystanie surowców oraz recykling materiałów).
- Ponowne wykorzystanie odpadów nadających się do odzysku.
- Wdrażanie innych rozwiązań służących ograniczeniu ilości powstających odpadów oraz ograniczeniu emisji w sektorze gospodarki odpadami.

XXII.8.2.7. Edukacja i Dialog Społeczny

W ramach przedmiotowego sektora zebrane są działania wspomagające realizację strategii ograniczania emisji w pozostałych sektorach poprzez:

- Angażowanie społeczeństwa (współpraca z interesariuszami) w procesy planistyczne i decyzyjne w kontekście niskoemisyjnego rozwoju.
- Edukację transportową: ekojazada, kampanie promujące rower i ruch pieszy, „rowerowa szkoła”, a także pomoc w tworzeniu planów mobilności dla firm.
- Jawność wszelkich zadań realizowanych w ramach PGN.
- Kampanie edukacyjne dotyczące energetyki oraz uruchomienie punktu doradczego w tym temacie.
- Kampanie informujące o odpowiedzialności społecznej związanej z wyborem miejsca zamieszkania – szkodliwe efekty suburbanizacji.
- Kampanie promujące segregowanie oraz minimalizowanie generowanych przez mieszkańców odpadów (nieużywanie torb foliowych, opakowania zwrotne).
- Kampanie promujące transport publiczny oraz car-pooling
- Kształcenie w określonych specjalnościach istotnych z punktu widzenia gospodarki niskoemisyjnej (np. technologie OZE, niskoemisyjny transport itp.).
- Prowadzenie działań informacyjnych i edukacyjnych skierowanych do wszystkich grup społecznych w zakresie zasad zrównoważonego rozwoju, ograniczania emisji – aktywne działanie na rzecz zmiany zachowań we wszystkich sektorach PGN.
- Prowadzenie prac badawczo-rozwojowych w zakresie gospodarki niskoemisyjnej.
- Realizacja innych działań w zakresie edukacji i dialogu społecznego służących ograniczaniu emisji.

XXII.8.2.8. Administracja publiczna

W ramach niniejszego sektora realizowane są działania organizacyjne i innowacyjne ograniczające emisję gazów cieplarnianych oraz wspierające realizację działań w innych sektorach:

- Promowanie i edukacja społeczna oraz kampanie informacyjno-reklamowe dotyczące nowoczesnej kultury mobilności, czyli korzystania z niezmotywowanego sposobu przemieszczania się - pieszo, rowerem oraz komunikacją zbiorową
- Realizacja działań innowacyjnych oraz demonstracyjnych.
- Realizacja innych działań administracyjnych służących ograniczaniu emisji na terenie gminy.

- Stosowanie kryteriów zrównoważonego rozwoju w zamówieniach publicznych.
- Tworzenie i realizacja strategii, niskoemisyjne planowanie przestrzenne.
- Tworzenie mechanizmów wsparcia finansowego w zakresie realizacji działań ograniczających emisję.
- Udział w sieciach wymiany doświadczeń i projektach pilotażowych.
- Utworzenie struktur organizacyjnych związanych z niskoemisyjnym rozwojem.
- Wdrażanie rozwiązań organizacyjnych ograniczających emisję w organizacji (np. wsparcie dojazdów do pracy komunikacją publiczną) oraz interesariuszy korzystających z usług administracji (np. e-usługi).
- Współpraca z środowiskiem naukowo-badawczym w zakresie rozwiązań niskoemisyjnych.

XXII.8.3. Strategia w zakresie poprawy jakości powietrza

Realizacja celów wynikających z Programu Ochrony Powietrza ma przyczynić się do osiągnięcia i utrzymania poziomu stężenia pyłu zawieszzonego PM10 na poziomach określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 47 poz. 281). Wartości tych poziomów są następujące:

- pył zawieszony PM10 o okresie uśredniania wyników 24 godziny – $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, przy dopuszczalnej częstości przekroczeń 35 w ciągu roku;
- pył zawieszony PM10 o okresie uśredniania wyników pomiarów rok kalendarzowy – $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Realizacja celów strategicznych przedstawionych w PGN przyczyni się do realizacji celów w zakresie jakości powietrza wynikających z Dyrektywy CAFE (Clean Air for Europe) dotyczących dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń w powietrzu do roku 2020.

Dla realizacji powyższego celu w Programie Ochrony Powietrza zaproponowano działania kierunkowe w sześciu zakresach (Załącznik nr 2 do niniejszego opracowania):

- ograniczania emisji powierzchniowej (niskiej, rozproszonej emisji komunalno – bytowej i technologicznej) – pierwotnej wtórnej w zakresie aerozoli,
- ograniczania emisji liniowej (komunikacyjnej) – pierwotnej i wtórnej,
- ograniczania emisji z istotnych źródeł punktowych – energetyczne spalanie paliw,
- ograniczania emisji z istotnych źródeł punktowych – źródła technologiczne,
- edukacji ekologicznej i reklamy,
- planowania przestrzennego.

Są one zbieżne ze strategią Rozwoju Miasta Poznania do 2030 r. obejmującą następujące wyzwania:

- Poprawa zagospodarowania i wykorzystania przestrzeni gminnej.
- Optymalizacja transportu w gminie oraz aglomeracji poznańskiej.
- Stworzenie funkcjonalnego, zgodnego z wymogami Unii Europejskiej, systemu usług komunalnych.



XXII.9. MONITORING I RAPORTOWANIE

XXII.9.1. System monitorowania i raportowania

Prowadzenie stałego monitoringu jest konieczne dla śledzenia postępów we wdrażaniu PGN i osiąganiu założonych celów w zakresie ograniczenia emisji CO₂ i zużycia energii, a także konieczne dla wprowadzania ewentualnych poprawek. Regularne monitorowanie, a w ślad za nim odpowiednia adaptacja PGN, umożliwiają rozpoczęcie cyklu nieustannego ulepszania PGN.

Jest to zasada „pętli”, stanowiąca element cyklu zarządzania projektem: zaplanuj, wykonaj, sprawdź, zastosuj. Niezwykle ważne jest, aby władze gminy i inni interesariusze byli informowani o osiąganych postępach.

System monitoringu i oceny realizacji PGN wymaga:

- systemu gromadzenia i selekcjonowania informacji;
- systemu analizy zebranych danych i raportowania.

Monitorowanie

Na system monitoringu PGN gminy Śrem składają się następujące działania realizowane przez Jednostkę Koordynującą wdrażanie PGN:

- systematyczne zbieranie danych energetycznych oraz innych danych o aktywności dla poszczególnych sektorów i aktualizacja bazy emisji,
- systematyczne zbieranie danych liczbowych oraz informacji dotyczących realizacji poszczególnych zadań PGN, zgodnie z charakterem zadania (według określonych wskaźników monitorowania zadań),
- uporządkowanie, przetworzenie i analiza danych,
- przygotowanie raportów z realizacji zadań ujętych w PGN – ocena realizacji:
 - analiza porównawcza osiągniętych wyników z założeniami PGN; określenie stopnia wykonania zapisów przyjętego PGN oraz identyfikacja ewentualnych rozbieżności,
 - analiza przyczyn odchyłeń oraz określenie działań korygujących polegających na modyfikacji dotychczasowych oraz ewentualne wprowadzenie nowych instrumentów wsparcia,
- przeprowadzenie zaplanowanych działań korygujących (w razie konieczności – aktualizacja PGN).

Zbieranie danych powinno być realizowane w ramach grup terenowych. Każda jednostka realizująca zadania przewidziane w ramach PGN powinna przekazywać informacje o realizacji swoich zadań do Koordynatora. Za zebranie całości danych oraz ich analizę i sporządzenie raportu odpowiedzialny będzie Koordynator PGN. Informacje dotyczące monitoringu realizacji powinny być przekazywane z częstotliwością minimum raz na rok (w terminach określonych przez Koordynatora).



Raporty

W ramach prowadzonego monitoringu realizacji powinny być sporządzane raporty z realizacji PGN. Raportowanie powinno być realizowane co roku, za każdy poprzedni rok. Zakres raportu powinien obejmować analizę stanu realizacji zadań oraz osiągnięte rezultaty w zakresie redukcji emisji oraz zużycia energii.

Budżet i przewidziane finansowanie działań

Działania przewidziane w PGN będą finansowane zarówno ze środków własnych JST, jak i środków zewnętrznych. Możliwość pozyskania środków z programów krajowych i europejskich jest kluczowym elementem planowania budżetu na zaplanowane działania. We własnym zakresie – konieczne jest uwzględnienie działań w wieloletnich prognozach finansowych oraz w budżecie JST i budżecie jednostek podległych JST, na każdy rok. Przewiduje się pozyskanie również zewnętrznego wsparcia finansowego dla planowanych działań w formie bezzwrotnych dotacji, pożyczek, wykorzystania formuły ESCO i kredytów.

Ponieważ nie można szczegółowo zaplanować w budżecie JST wszystkich wydatków z wyprzedzeniem do roku 2020, stąd też kwoty przewidziane na realizację poszczególnych zadań należy traktować jako szacunkowe zapotrzebowanie na finansowanie, a nieplanowane kwoty do wydatkowania. Kwoty te powinny zostać uwzględnione w Wieloletniej Prognozie Finansowej (zgodnie z wymogami ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych) oraz wymogami NFOŚiGW dla PGN.

W ramach corocznego planowania budżetu JST i budżetu jednostek JST na kolejny rok, wszystkie jednostki wskazane w PGN, jako odpowiedzialne za realizację działań powinny zabezpieczyć w budżecie środki na realizację odpowiedniej części przewidzianych zadań. Pozostałe działania, dla których finansowanie nie zostanie zabezpieczone w budżecie, powinny być brane pod uwagę w ramach pozyskiwania środków z dostępnych funduszy zewnętrznych.

Przewidywane źródła finansowania działań

Dla planowanych działań określono potencjalne źródła finansowania. Możliwe do wykorzystania źródła finansowania (poza budżetem JST), przedstawiono w Załączniku nr 3.



XXII.9.2. Procedura ewaluacji osiągniętych celów oraz wprowadzania zmian w Planie

W dokumencie zaproponowano następującą procedurę, która może posłużyć do przeprowadzenia ewaluacji oraz wprowadzania zmian w PGN. Poniżej przedstawiono jak będzie ona wyglądać:

- wyznaczenie terminów zgłaszania działań i wniosków w zależności od:
 - zmian w WPF;
 - harmonogramu naborów wniosków konkursowych do aktualnie obowiązujących źródeł finansowania;
 - innych zidentyfikowanych potrzeb Gminy.
- utworzenie formularza do zgłaszania działań i wniosków oraz zamieszczenie go w widocznym miejscu w Urzędzie oraz na stronie internetowej Urzędu;
- rozpatrzenie zgłoszonych wniosków, wewnętrzna weryfikacja planów i strategii gminnych oraz podanie do publicznej informacji wykazu przewidywanych zmian w dokumencie;
- wprowadzenie zmian do dokumentu;
- uprawnienie zaktualizowanego PGN na drodze uchwały Rady Miejskiej w Śremie.

Raportowanie umożliwi wewnętrzną kontrolę realizacji PGN i powinno być prowadzone nie rzadziej niż co 2 lata (w zależności od potrzeb gminy może być to okres krótszy). W treści raportu należy zawrzeć analizę stanu realizacji zadań oraz osiągnięte efekty w zakresie redukcji emisji oraz zużycia energii, w tym:

1. Cele strategiczne i szczegółowe – przywołanie celów, aktualny stan realizacji celów.
2. Opis stanu realizacji Planu:
 - a. przydzielone środki,
 - b. realizowane działania,
 - c. napotkane problemy w realizacji działań.
3. Stan realizacji działań – zestawienie aktualnie osiągniętych rezultatów działań określonych na podstawie wskaźników monitorowania.
4. Wyniki inwentaryzacji emisji – podsumowanie aktualnej inwentaryzacji emisji i porównanie jej z inwentaryzacją bazową.
5. Ocena realizacji oraz działania korygujące.

Podstawowym sposobem oceny realizacji PGN jest porównanie wartości mierników (wskaźników) poszczególnych celów dla określonego roku z wartościami docelowymi i oczekiwanym trendem. Należy przy tym mieć na uwadze, że dla osiągnięcia celu nie jest wymagana liniowa redukcja (bądź wzrost) wartości wskaźników (np. o taką samą wielkość co roku). Wskaźniki



mogą wykazywać odchylenia dodatnie lub ujemne od ogólnego obserwowanego trendu, który powinien być w długiej perspektywie czasu stały i zgodny z oczekiwaniami.

Jeżeli zostaną zaobserwowane trendy odwrotne niż oczekiwane jest to sygnał, iż należy uważnie przeanalizować realizację działań oraz zachodzące uwarunkowania zewnętrzne (poza wpływem PGN), które mają wpływ na zaistnienie takiego trendu. Jeżeli to okaże się konieczne należy podjąć działania korygujące.

Ocena realizacji celów wykonywana jest na podstawie danych zebranych dla poszczególnych działań oraz informacji zawartych w bazie emisji (dane energetyczne oraz dane emisyjne). Wyniki realizacji działań należy rozpatrywać w kontekście uwarunkowań, które miały wpływ na ich realizację w okresie objętym monitoringiem. Uwarunkowania zewnętrzne są niezależne od realizującego PGN, natomiast wewnętrzne od niego zależą. Oba rodzaje uwarunkowań mają wpływ na osiągnięte rezultaty działań i stopień realizacji celów. W ramach monitoringu należy analizować wpływ tych czynników na wyniki realizacji PGN.

- Uwarunkowania zewnętrzne, np.:
 - obowiązujące akty prawne (zmiany w prawie),
 - istniejące systemy wsparcia finansowego działań,
 - sytuacja makroekonomiczna,
 - ekstremalne zjawiska pogodowe (np. fale upałów, intensywne mrozy).
- Uwarunkowania wewnętrzne, np.:
 - sytuacja finansowa gminy,
 - dostępne zasoby kadrowe do realizacji działań,
 - możliwości techniczne i organizacyjne realizacji działań.

Wnioski z analizy uwarunkowań powinny zostać zawarte w raporcie. Na ich podstawie należy również podjąć odpowiednie działania korygujące, jeżeli zaistnieje taka konieczność (korekta pojedynczych działań lub aktualizacja całego planu).

Konieczność aktualizacji i zmian w PGN może także wynikać z wznowienia niektórych instrumentów finansowych lub uruchomienia nowych instrumentów finansowania, które pozwolą na rozszerzenie listy działań wpisujących się w długoterminową strategię niskoemisyjną Gminy.

XXII.9.3. Główne wskaźniki monitorowania i ocena realizacji

Główne wskaźniki monitorowania realizacji PGN odnoszą się do realizacji celu głównego i celów szczegółowych. Szczegółowe wskaźniki monitorowania zostały przypisane do poszczególnych działań, w celu umożliwienia skutecznego monitorowania stopnia realizacji PGN.

Realizacja celu strategicznego jest monitorowana poprzez główne wskaźniki monitorowania, odpowiadające poszczególnym celom.

Tabela 33. Główne wskaźniki monitorowania realizacji PGN

CEL	WSKAŹNIK	OCZEKIWANY TREND
Cel szczegółowy 1: ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku	wielkość emisji dwutlenku węgla z obszaru gminy w danym roku (Mg CO ₂ e/rok)	↓ malejący
	stopień redukcji emisji w stosunku do roku bazowego (%)	↑ rosnący
Cel szczegółowy 2: zmniejszenie zużycia energii na jednego mieszkańca do 2020 roku	wielkość zużycia energii na terenie gminy w danym roku (MWh/rok)	↓ malejący
	stopień redukcji zużycia energii stosunku do roku bazowego (%)	↑ rosnący
Cel szczegółowy 3: zwiększenie wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych do 2020 roku	zużycie energii ze źródeł odnawialnych na terenie gminy w danym roku (MWh/rok)	↑ rosnący
	udział zużycia energii ze źródeł odnawialnych w całkowitym zużyciu energii na terenie gminy w danym roku (%)	↑ rosnący

Źródło: Opracowanie własne

XXII.9.4. Szczegółowe wskaźniki monitorowania realizacji zadań

Mierniki realizacji dla poszczególnych działań zostały określone indywidualnie dla każdego działania w Harmonogramie rzeczowo-finansowym – Załącznik 1 do opracowania.

Tabela 34 przedstawia zbiorcze zestawienie wskaźników monitorowania realizacji zadań ujętych w PGN, w podziale na obszary działań. Wskaźniki i wielkości charakterystyczne, przypisane do każdego zadania, służą do monitorowania stopnia ich realizacji oraz osiągnięcia pożądaných efektów ekologicznych.

Tabela 34. Zbiornicze zestawienie wskaźników monitorowania realizacji zadań ujętych w PGN

Obszar	Wskaźnik	Jednostka
ENERGETYKA	Łączna moc zainstalowanych instalacji wiatrowych	kW
	Produkcja energii elektrycznej z instalacji OZE	MW/rok
	Łączna moc zainstalowanych instalacji fotowoltaicznych	kWp
	Produkcja energii elektrycznej z systemów fotowoltaicznych	MW/rok
	Liczba nowych przyłączy do sieci ciepłowniczej	szt.
	Liczba zainstalowanych urządzeń pomiarowych	szt.
	Liczba wymienionych źródeł ciepła	szt.
	Moc wymienionych źródeł ciepła	kW
	Liczba przydzielonych dotacji	szt.
	Ilość wykorzystywanego sprężonego gazu ziemnego	m ³
	Ilość wykorzystywanego skroplonego gazu ziemnego LNG	m ³
	Ilość wykorzystywanej energii elektrycznej	kWh
BUDOWNICTWO	Powierzchnia użytkowa budynków poddanych kompleksowej termomodernizacji	m ²
	Moc zmodernizowanych systemów grzewczych	kW
	Moc zainstalowanych OZE	kW
	Produkcja energii elektrycznej z OZE	kW
TRANSPORT	Długość nowych/zmodernizowanych odcinków dróg	km
	Liczba nowych elementów infrastruktury drogowej	szt.
	Liczba dodatkowych kursów autobusów	szt.
	Liczba nowych przystanków	szt.
	Liczba osób korzystających z rowerów	osoba
	Ilość podpisanych umów przetargowych na realizację inwestycji	szt.
	Ilość pozyskanych dofinansowań	szt.
	Ilość nowych niskoemisyjnych pojazdów	szt.
	Liczba zrealizowanych zamówień publicznych w obszarze transportu	szt.
	Liczba kursów obsługiwanych przez nowy dworzec	szt.
	Liczba kursów obsługiwanych przez nowy przystanek autobusowy	szt.
	Liczba jednostek pływających	szt.
	Liczba samochodów korzystających z parkingów	szt.
Liczba osób korzystających ze szlaku pieszo-rowerowego	osoba	
EDUKACJA i DIALOG SPOŁECZNY	Liczba osób objętych kampaniami edukacyjnymi	osoba
ADMINISTRACJA PUBLICZNA	Liczba zainstalowanych urządzeń pomiarowych	szt.
	Liczba powstałych budynków zeroenergetycznych i plusenergetycznych	szt.
	Liczba budynków powstałych zgodnie z nowymi wymogami	szt.
	Ilość osób korzystająca z systemu e-urząd	osoba
	Ilość wprowadzonych dobrych praktyk	szt.
	Liczba utworzonych stanowisk elektryka	szt.
Liczba zakupionych urządzeń z zakresu zamówień publicznych	szt.	

Źródło: Opracowanie własne

Poziom emisji B(a)P w Gminie	kg	37	36
------------------------------	----	----	----



XXII.9.5. Środki na monitoring i ocenę realizacji Planu

Środki finansowe na przeprowadzenie monitoringu i ocenę realizacji PGN związane są z kosztami utrzymania posady Koordynatora PGN. Inne, dodatkowe środki powinny zostać zabezpieczone na rok, w którym planowane jest przeprowadzenie aktualizacji PGN.

XXII.10. ZAŁĄCZNIK NR 1 HARMONOGRAM RZECZOWO-FINANSOWY

Załącznik zawiera zestawienie działań, ujętych w niniejszym PGN, wraz z kosztami, efektami ekologicznymi i wskaźnikami realizacji (Tabela 35).

Tabela 35. Harmonogram rzeczowo-finansowy

Lp.	Działanie	Beneficjent	Okres realizacji		Stan realizacji	Źródło finansowania	Wskaźniki monitorowania	Szacunkowy koszt realizacji działania [PLN]	Oczekiwane efekty realizacji działania				Perspektywa realizacji celu
			Początek	Koniec					Ograniczenie zużycia energii [MWh/rok]	Ograniczenie emisji [Mg CO ₂ /rok]	Produkcja energii z OZE [MWh/rok]	Koszt efektu ekologicznego [PLN/Mg CO ₂]	
Energetyka								6 700 000,00	6 714,10	3 258,40	767,00	49 898,48	-
1	Instalowanie odnawialnych źródeł energii tj. modułów fotowoltaicznych „PV”	Inwestorzy prywatni	2015	2020	W trakcie realizacji	środki własne Interesariuszy, środki NFOŚiGW (Program Prosument)	1. Łączna moc zainstalowanych instalacji fotowoltaicznych [kWp] 2. Produkcja energii elektrycznej z systemów fotowoltaicznych [MW/rok]	1 500 000,00	-	196,00	241,00	7 653,06	średnio-terminowe
2	Instalowanie odnawialnych źródeł energii tj. elektrowni wiatrowych	Inwestorzy prywatni	2015	2020	W trakcie realizacji	środki własne Interesariuszy, środki NFOŚiGW (Program Prosument)	1. Łączna moc zainstalowanych instalacji wiatrowych [kW] 2. Produkcja energii elektrycznej z instalacji OZE [MW/rok]	1 500 000,00	-	427,00	526,00	3 512,88	średnio-terminowe
3	Podłączenie kolejnych obszarów do miejskiej sieci ciepłowniczej (i potencjalne zintegrowanie z podłączeniem do sieci kanalizacyjnej w celu obniżenia kosztów inwestycji)	Gmina Śrem	2015	2020	W trakcie realizacji	środki własne Gminy, środki POIiŚ (PI. 4.v)	1. Liczba nowych przyłączy do sieci ciepłowniczej [szt.]	3 000 000,00	224,10	78,40	-	38 265,31	średnio-terminowe



4	Monitoring zużycia energii w budynkach użyteczności publicznej	Gmina Śrem	2015	2020	W trakcie realizacji	środki własne Gminy, WRPO 2014+ (Oś 3, działanie 3.2 (PI. 4c) w połączeniu z kompleksową i głęboką termomodernizacją budynków)	1. Liczba zainstalowanych urządzeń pomiarowych [szt.]	100 000,00	3 420,00	817,00	-	122,40	średnio-terminowe
5	Wsparcie w formie dotacji do wymiany przestarzałych pieców indywidualnych mieszkańców na bardziej efektywne	Gmina Śrem	2015	2020	W trakcie realizacji	środki własne osoby fizycznej, budżet Gminy w postaci dotacji celowej	1. Liczba wymienionych źródeł ciepła [szt.] 2. Moc wymienionych źródeł ciepła [kW] 3. Liczba przydzielonych dotacji [szt.]	600 000,00	3 070,00	1 740,00	-	344,83	średnio-terminowe
Budownictwo i gospodarstwa domowe								67 523 390,00	18 395,40	6 015,10	1 254,80	93 228,15	-
6	Termomodernizacja i modernizacja energetyczna budynków	Gmina Śrem , Starostwo Powiatowe w Śremie, Areszt Śledczy w Śremie	2015	2020	W trakcie realizacji	środki własne Gminy, zgodnie ze Strategią ZIT (WRPO 2014+, Oś 3, działanie 3.2, PI. 4c), WRPO 2014+, NFOŚiGW	1. Moc zmodernizowanych systemów grzewczych [kW] 2. Powierzchnia użytkowa budynków poddanych kompleksowej termomodernizacji [m ²]	8 000 000,00	4 340,00	1 040,00	4,80	7 692,31	średnio-terminowe
7	Modernizacja energetyczna zasobów mieszkaniowych Spółdzielni Mieszkaniowej w Śremie, oś. Helenki i oś. Nowa Strzelnica	Spółdzielnia Mieszkaniowa w Śremie	2015	2022	W trakcie realizacji	środki własne Gminy, WRPO 2014+ (działanie 3.2 (PI. 4c)), fundusz remontowy	1. Powierzchnia użytkowa budynków poddanych kompleksowej termomodernizacji [m ²] 2. Moc zmodernizowanych systemów grzewczych [kW] 3. Moc zainstalowanych OZE [kW] 4. Produkcja energii elektrycznej z instalacji OZE [kW] 5. Produkcja ciepła z instalacji OZE [MJ]	57 000 000,00	13 883,00	4 941,00	1 250,00	11 536,13	długo-terminowe
8	Termomodernizacja obiektów Katolickiego Centrum Edukacji i Kultury w Śremie	Parafia p.w. Najświętszego Serca Jezusa w Śremie	2016	2017	przyszła inwestycja	budżet Parafii p.w. Najświętszego Serca Jezusa w Śremie, kredyt	1. Powierzchnia użytkowa budynków poddanych kompleksowej termomodernizacji [m ²] 2. Ilość wymienionej stolarki okiennej i drzwi [szt.]	2 523 390,00	172,40	34,10	-	73 999,71	krótco-terminowe

Transport								18 709 163,50	1 126,00	292,00	0,00	7 756,39	-
9	Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy	Gmina Śrem	2008	2016	W trakcie realizacji	środki własne Gminy, POLiŚ (PI. 4.v), w ramach Strategii ZIT dla MOF Poznania	1. Długość nowych/zmodernizowanych odcinków dróg [km] 2. Liczba nowych elementów infrastruktury drogowej [szt.]	1 109 163,50	553,00	143,00	-	7 756,39	krótko-terminowe
10	Wprowadzenie publicznego transportu rowerowego	Gmina Śrem	2015	2020	W trakcie realizacji	środki własne Gminy, POLiŚ (PI. 4.v), w ramach Strategii ZIT dla MOF Poznania	1. Liczba osób korzystających z rowerów [osoba]	b.d.	382,00	99,00	-	Nie oszacowano	średnio-terminowe
11	Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej	Gmina Śrem	2015	2020	W trakcie realizacji	środki własne Gminy, POLiŚ (PI. 4.v), w ramach Strategii ZIT dla MOF Poznania	1. Ilość podpisanych umów przetargowych na realizację inwestycji [szt.] 2. Ilość pozyskanych dofinansowań [szt.]	b.d.	191,00	50,00	-	Nie oszacowano	średnio-terminowe
12	Budowa kładki pieszo-rowerowej nad kanałem ulgi rzeki Warty wraz ze ścieżką pieszo-rowerową do Zbrudzewa oraz w kierunku Mechlina	Gmina Śrem	2018	2020	przyszła inwestycja	środki własne Gminy, WRPO 2014+	1. Liczba osób korzystających ze szlaku pieszo-rowerowego [osoba]	8 000 000,00	pośrednie	pośrednie	-	Nie oszacowano	średnio-terminowe
13	Modernizacja infrastruktury transportu publicznego	PKS Poznań S.A.	2016	2020	przyszła inwestycja	środki własne Spółki, WRPO 2014+	1. Liczba kursów obsługiwanych przez nowy dworzec [szt.]	4 000 000,00	pośrednie	pośrednie	-	Nie oszacowano	średnio-terminowe
14	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Śremie – etap I	Gmina Śrem	2017	2019	przyszła inwestycja	środki własne Gminy, w ramach Strategii ZIT dla MOF Poznania	1. Liczba kursów obsługiwanych przez nowy przystanek autobusowy [szt.] 2. Liczba samochodów korzystających z parkingów Park & Ride [szt.]	4 000 000,00	pośrednie	pośrednie	-	Nie oszacowano	średnio-terminowe
15	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Śremie	Gmina Śrem	2017	2019	przyszła inwestycja	środki własne Gminy, w ramach Strategii ZIT dla MOF Poznania	1. Liczba jednostek pływających [szt.]	6 600 000,00	pośrednie	pośrednie	-	Nie oszacowano	średnio-terminowe

	– port rzeczny													
16	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Śremie – etap II	Gmina Śrem	2017	2019	przyszła inwestycja	środki własne Gminy, WRPO 2014+	1. Liczba samochodów korzystających z parkingów [szt.]	3 000 000,00	pośrednie	pośrednie	-	Nie oszacowano	średnio-terminowe	
Lasy i tereny zielone								Na obecną chwilę nie przewidziano zadań do realizacji w tym obszarze					-	
Przemysł								Na obecną chwilę nie przewidziano zadań do realizacji w tym obszarze					-	
Gospodarka odpadami								Na obecną chwilę nie przewidziano zadań do realizacji w tym obszarze					-	
Edukacja i dialog społeczny								30 000,00	761,00	278,00	0,00	107,91	-	
17	Realizacja planów edukacyjnych dla szkół z zakresu OZE	Gmina Śrem	2015	2020	W trakcie realizacji	środki własne Gminy	1. Liczba osób objętych kampaniami edukacyjnymi [osoba]	b.d.	pośrednie	pośrednie	-	Nie oszacowano	średnio-terminowe	
18	Uczestnictwo w ogólnościatowych bądź europejskich wydarzeniach związanych z oszczędzaniem energii bądź ochroną klimatu (np. Dni Ziemi, Dzień bez samochodu)	Gmina Śrem	2015	2020	W trakcie realizacji	środki własne Gminy, inwestorzy prywatni	1. Liczba osób objętych kampaniami edukacyjnymi [osoba]	30 000,00	761,00	278,00	-	107,91	średnio-terminowe	
Administracja publiczna								3 187 500,00	1 996,00	668,60	0,00	33 090,55	-	
19	Wprowadzenie systemu zarządzania energią w budynkach użyteczności publicznej i urządzeniach komunalnych (np. wodociągi, oczyszczalnie ścieków)	Gmina Śrem	2015	2020	W trakcie realizacji	środki własne Gminy, WRPO 2014+ (Oś 3, działanie 3.2 (PI. 4c) w połączeniu z kompleksową i głęboką termomodernizacją budynków)	1. Liczba zainstalowanych urządzeń pomiarowych [szt.]	50 000,00	17,00	14,00	-	3 571,43	średnio-terminowe	



20	Wprowadzenie wymogów w zakresie nowego budownictwa na cele użyteczności publicznej (w kierunku budynków zeroenergetycznych lub plusenergetycznych)	Gmina Śrem	2015	2020	W trakcie realizacji	nie dotyczy	1. Liczba powstałych budynków zeroenergetycznych i plusenergetycznych [szt.]	Koszt realizacji działania zostanie uzupełniony na późniejszym etapie	525,00	125,00	-	Nie oszacowano	średnio-terminowe
21	Wprowadzenie wymogów w zakresie nowego budownictwa wielorodzinnego na obszarze gminy	Gmina Śrem	2015	2020	W trakcie realizacji	nie dotyczy	1. Liczba budynków powstałych zgodnie z nowymi wymogami [szt.]	Koszt realizacji działania zostanie uzupełniony na późniejszym etapie	1 050,00	251,00	-	Nie oszacowano	średnio-terminowe
22	Wprowadzenie rozwiązań typu e-urząd, dzięki którym ograniczone zostaną osobiste wizyty w urzędach	Gmina Śrem	2015	2020	W trakcie realizacji	środki własne Gminy	1. Ilość osób korzystająca z systemu e-urząd [osoba]	3 000 000,00	404,00	104,00	-	28 846,15	średnio-terminowe
23	Wyszukiwanie i promocja dobrych praktyk na obszarze gminy	Gmina Śrem	2015	2020	W trakcie realizacji	nie dotyczy	1. Ilość wprowadzonych dobrych praktyk [szt.]	b.d.	pośrednie	pośrednie	-	Nie oszacowano	średnio-terminowe
24	Utworzenie stanowiska energetyka gminnego	Gmina Śrem	2015	2020	W trakcie realizacji	środki własne Gminy	1. Liczba utworzonych stanowisk energetyka [szt.]	20 000,00	pośrednie	pośrednie	-	Nie oszacowano	średnio-terminowe
25	Wprowadzenie zrównoważonych niskoemisyjnych „Zielonych” zamówień publicznych (np. w obszarze urządzeń biurowych, w obszarze transportu publicznego oraz floty pojazdów służbowych gminy)	Gmina Śrem	2015	2020	W trakcie realizacji	nie dotyczy	1. Liczba zakupionych urządzeń z zakresu zamówień publicznych [szt.]	117 500,00	-	174,60	-	672,97	średnio-terminowe



26	Koordinacja planowania przestrzennego	Gmina Śrem	2017	2020	Planowane	nie dotyczy	1. Odsetek mpzp obejmujących swoim zasięgiem obszar gminy w których uwzględniono konieczność rozpatrywania wpływu dokonywanych zmian na realizację celów określonych w PGN [%]	0,00	pośrednie	pośrednie	-	Nie oszacowano	średnio-terminowe		
SUMA								96 150 053,50	28 992,50	10 512,10	2 021,80	184 081,48	-		
							Typ zadań	krótkoterminowe		3 632 553,50	725,40	177,10	0,00	81 756,1	-
								średnioterminowe		35 517 500,00	14 384,10	5 394,00	771,80	90 789,25	-
								długoterminowe		57 000 000,00	13 883,00	4 941,00	1 250,00	11 536,13	-

XXII.11. ZAŁĄCZNIK NR 2 ZESTAWIENIE DZIAŁAŃ NAPRAWCZYCH Z PROGRAMU OCHRONY POWIETRZA DLA STREFY WIELKOPOLSKIEJ

Załącznik zawiera zestaw ujętych w POP działań naprawczych niezbędnych i możliwych do realizacji, mających na celu osiągnięcie redukcji emisji frakcji pyłu zawieszonego PM10 oraz poziomu docelowego benzo(α)pirenu poniżej wartości dopuszczalnych.

Działania naprawcze obejmują lata 2014-2022. Zadania zostały podzielone na pięć grup:

- ograniczające emisję powierzchniową,
- ograniczające emisję punktową,
- ograniczające emisję liniową,
- ciągłe i wspomagające,
- systemowe.

Poniższe zadania mogą być realizowane przez wszystkie powiaty i gminy w strefie wielkopolskiej poprzez:

- Stworzenie i utrzymanie systemu organizacyjnego działań naprawczych;
- Koordynacja realizacji działań naprawczych określonych w POP wykonywanych przez poszczególne jednostki;
- Prowadzenie bazy pozwoleń zawierających informacje o wprowadzaniu gazów i pyłów do powietrza, bazy informacji podlegających zgłoszeniu;
- Udział w spotkaniach koordynatorów programu;
- Dobrowolne prowadzenie działań ograniczających emisję zanieczyszczeń do powietrza z indywidualnych systemów grzewczych, w obszarach nienarażonych na wysokie stężenia pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(α)pirenu.
- Obniżenie emisji w obiektach użyteczności publicznej poprzez modernizację lub likwidację urządzeń na paliwa stałe – tam gdzie istnieją możliwości techniczne;
- Poprawa stanu technicznego dróg istniejących w strefie wielkopolskiej – utwardzenie dróg lub poboczy celem redukcji wtórnego unosu pyłu z drogi, modernizacja dróg.
- Utrzymanie działań ograniczających wtórną emisję pyłu poprzez regularne utrzymanie czystości nawierzchni dróg;
- Modernizacja obiektów energetycznego spalania paliw oraz wdrażanie strategii czystej produkcji;

- Rozbudowa i modernizacja sieci ciepłowniczych zapewniająca podłączenie nowych użytkowników;
- Rozwój sieci gazowych;
- Uwzględnienie w planach zagospodarowania przestrzennego wymogów dotyczących zaopatrywania mieszkań w ciepło z nośników niepowodujących nadmiernej emisji zanieczyszczeń z indywidualnych systemów grzewczych oraz projektowanie linii zabudowy uwzględniając zapewnienie „przewietrzania” miasta ze szczególnym uwzględnieniem terenów o gęstej zabudowie oraz zwiększenie powierzchni terenów zielonych;
- Wzmocnienie kontroli na stacjach diagnostycznych pojazdów;
- Rozwój komunikacji publicznej oraz wdrożenie energooszczędnych i niskoemisyjnych rozwiązań w transporcie publicznym;
- Prowadzenie odpowiedniej polityki parkingowej w centrach miast wymuszającej ograniczenia w korzystaniu z samochodów. Wprowadzenie systemu zniżek w strefach parkowania wyznaczonych w miastach dla samochodów spełniających EURO 6 oraz z napędem hybrydowym i elektrycznym.
- Monitoring budów pod kątem ograniczenia niezorganizowanej emisji pyłu;
- Monitoring pojazdów opuszczających place budów pod kątem ograniczenia zanieczyszczenia dróg, prowadzącego do niezorganizowanej emisji;
- Działania prewencyjne na poziomie wydawania decyzji środowiskowych;
- Uwzględnianie konieczności ograniczania emisji zanieczyszczeń do powietrza;
- Uwzględnianie w zamówieniach publicznych problemów ochrony powietrza, poprzez: odpowiednie przygotowanie specyfikacji zamówień publicznych, które uwzględniać będą potrzeby ochrony powietrza przed zanieczyszczeniem;
- Rozwój systemów ścieżek rowerowych lub komunikacji rowerowej w miastach i gminach;
- Kontrola gospodarstw domowych w zakresie przestrzegania zakazu spalania odpadów;
- Kontrola spalania pozostałości roślinnych z ogrodów na powierzchni ziemi;
- Działania promocyjne i edukacyjne;
- Spójna polityka na szczeblu lokalnym uwzględniająca priorytety poprawy jakości powietrza;
- Kontrola przestrzegania zakazu wypalania łąk, pastwisk, nieużytków, rowów, pasów przydrożnych, szlaków kolejowych oraz trzcinowisk i szuwarów.



XXII.12. ZAŁĄCZNIK NR 3 DOSTĘPNE ZEWNĘTRZNE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA DZIAŁAŃ W ZAKRESIE GOSPODARKI NISKOEMISYJNEJ NA POZIOMIE LOKALNYM

Rozdział przedstawia przykładowe możliwe źródła finansowania działań ujętych w PGN. Precyzyjne określenie konkretnych funduszy, ze względu na ich różnorodność, jest niemożliwe.

XXII.12.1. Fundusze europejskie

XXII.12.1.1. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020

Głównym celem programu jest wsparcie gospodarki efektywnie korzystającej z zasobów i przyjaznej środowisku oraz sprzyjającej spójności terytorialnej i społecznej.

Cele tematyczne:

- Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach.
- Promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem.
- Zachowanie i ochrona środowiska naturalnego oraz wspieranie efektywnego gospodarowania zasobami.
- Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej.
- Promowanie włączenia społecznego i walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją.

Osie priorytetowe:

- **Oś priorytetowa Zmniejszenie emisyjności gospodarki** – realizuje cel tematyczny 4, obejmuje działania w zakresie: przeciwdziałania zmianom klimatu, poprawy jakości powietrza na obszarach, na których odnotowano przekroczenia standardów jakości powietrza, zaopatrzenia w energię, ale także w zakresie promowania ekologicznego transportu uwzględniającego potrzeby społeczeństwa.
- **Oś priorytetowa Ochrona środowiska**, w tym adaptacja do zmian klimatu – realizuje cele tematyczne 5 i 6; działania koncentrują się na rozwoju infrastruktury w zakresie gospodarki wodno-ściekowej i gospodarki odpadami,

zwiększeniu możliwości zapobiegania zagrożeniom naturalnym oraz wzmocnieniu odporności na zagrożenia wynikające z negatywnych zmian klimatu

- **Oś priorytetowa Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego** – realizuje cele tematyczne 4 i 7; dotyczy rozwoju i większego wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego, a także zwiększenia dostępności terytorialnej Polski oraz zmniejszeniu negatywnego wpływu transportu na środowisko.
- **Oś priorytetowa Infrastruktura drogowa dla miast** – realizuje cel tematyczny 7. Realizuje działania ujęte w programie osi priorytetowej III z większym naciskiem na wyprowadzeniu ruchu z miast poprzez system dróg ekspresowych umożliwiającym szybkie przemieszczanie się w obrębie kraju.
- **Oś priorytetowa Rozwój transportu kolejowego w Polsce** realizuje cel tematyczny 7. Obejmuje swym zakresem działania związane z uzupełnianiem luk na głównych magistralach kolejowych w sieci TEN-T (modernizacja, rehabilitacja), w tych objętych umową AGTC, odcinkach łączących ważne ośrodki przemysłowe i gospodarcze i liniach stanowiących elementy połączeń portów morskich z zapleczem gospodarczym w głębi kraju.
- **Oś priorytetowa Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach** realizuje cele tematyczne 4 i 7. w obszarze transportu miejskiego kontynuowane będą działania mające na celu zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach, poprawę płynności ruchu i ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne w miastach i na ich obszarach funkcjonalnych.
- **Oś priorytetowa Poprawa bezpieczeństwa energetycznego** – realizuje cel tematyczny 4 i koncentruje się wokół rozwoju inteligentnej infrastruktury w sektorze elektroenergetyki i gazowym. Przyczyni się to do bardziej optymalnego wykorzystania krajowych zasobów, wprowadzeniu nowych technologii czy zwiększenia udziału OZE.
- **Oś priorytetowa Ochrona dziedzictwa kulturowego i rozwój zasobów kultury** – realizuje cel tematyczny 6. Opiera się na założeniu, że dziedzictwo kulturowe traktowane jest jako szeroko rozumiane zasoby materialne i niematerialne, a zatem ich efektywne wykorzystanie przynosi korzyści zarówno środowiskowe jak i gospodarcze.
- **Oś priorytetowa Wzmocnienie strategicznej infrastruktury ochrony zdrowia** – realizuje cel tematyczny 9. Działania w obrębie tej osi opierają się na założeniu, że rozwój infrastruktury zdrowotnej przyczyni się do przeciwdziałania ubóstwu, a co za tym idzie do rozwoju kraju.

- **Oś priorytetowa Pomoc techniczna** ma za zadanie przyczynić się do osiągnięcia celu dotyczącego sprawnego wykorzystania środków w ramach Programu Operacyjnego.

Alokacje środków

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko jest krajowym programem operacyjnym finansowanym ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Funduszu Spójności (FS).

Alokacja środków Unii Europejskiej na Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko wynosi 4 905,8 mln EURO, w tym 5 006,0 mln EUR z EFRR i 22 507,9 mln EUR z FS.

Tabela 36 Rozkład środków finansowych

Oś priorytetowa	Fundusz	wkład UE (mln EURO)	udział wkładu UE [%]	Cel tematyczny
I	FS	1 828,4	85,00	4
II	FS	3 508,1	85,00	5
III	FS	9 532,4	85,00	7
IV	EFRR	2 970,3	85,00	7
V	FS	5 009,7	85,00	7
VI	FS	2 299,2	85,00	7
VII	EFRR	1000,0	85,00	4
VIII	EFRR	467,3	85,00	6
IX	EFRR	468,3	85,00	9
X	FS	330,0	85,00	n/d

Źródło: Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020

Tabela 37 Podział alokacji w realizacji celu dotyczącego klimatu

Oś priorytetowa	Szacunkowa wysokość środków na cele związane ze zmianą klimatu (mln EURO)	Udział w całości alokacji [%]
I	1 558,4	5,68
II	755,7	2,76
III	552,9	2,02
IV	0	0
V	2 003,9	7,31
VI	919,7	3,35
VII	0	0
VIII	0	0
IX	0	0
X	0	0
Ogółem	5 790,6	21,12

Źródło: Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020

Instytucje zarządzające

Funkcje Instytucji Zarządzającej pełni minister właściwy ds. infrastruktury i rozwoju. Instytucja Zarządzająca pełni równocześnie funkcje Instytucji Certyfikującej. Przewiduje się powierzenie części zadań Instytucjom Pośredniczącym. Nie wyklucza się również powołania Instytucji Wdrażających. Delegowanie zadań będzie miało miejsce jedynie wtedy, gdy będzie prowadzić do poprawy skuteczności i efektywności wdrażania Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

XXII.12.1.2. WIELKOPOLSKI REGIONALNY PROGRAM OPERACYJNY NA LATA 2014-2020

Program ten jest dwufunduszowy: oznacza to, że środki na realizację priorytetów inwestycyjnych pochodzą z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) oraz Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS). Jednakże na poszczególne priorytety przewidziane jest finansowanie z jednego źródła, co usprawnia podział środków. Całkowita wysokość środków przeznaczonych na realizację założeń RPO WL 2014-2020 wyniesie ponad 2,45 mld euro, z czego prawie 72% środków pochodzi z EFRR, a 28% z EFS.

WRPO będzie realizował cele unijnej strategii oraz zapisy ujęte

w Umowie Partnerstwa poprzez wsparcie przedsięwzięć odnoszących się do poszczególnych osi priorytetowych:

- Innowacyjna i konkurencyjna gospodarka;
- Społeczeństwo informacyjne;
- Energia;
- Środowisko;
- Transport;
- Rynek pracy;
- Włączenie społeczne;
- Edukacja;
- Infrastruktura dla kapitału ludzkiego;
- Pomoc techniczna.

W odniesieniu do realizacji działań ujętych w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej, należy wziąć pod uwagę środki finansowe ujęte w RPO. Dla poszczególnych osi określone zostały priorytety inwestycyjne:

- Innowacyjna i konkurencyjna gospodarka
 - Udoskonalenie infrastruktury badań i innowacji i zwiększenie zdolności do osiągnięcia doskonałości w zakresie badań i innowacji oraz wspieranie ośrodków kompetencji, w szczególności tych, które leżą w interesie Europy;
 - Promowanie inwestycji przedsiębiorstw w badania i innowacje, rozwijanie powiązań i synergii między przedsiębiorstwami, ośrodkami badawczo-rozwojowymi i sektorem szkolnictwa wyższego, w szczególności promowanie inwestycji w zakresie rozwoju produktów i usług, transferu technologii, innowacji społecznych, eko innowacji, zastosowań w dziedzinie usług publicznych, tworzenia sieci, pobudzania popytu, klastrów i otwartych innowacji poprzez inteligentną specjalizację, oraz wspieranie badań technologicznych i stosowanych, linii pilotażowych, działań w zakresie wczesnej walidacji produktów, zaawansowanych zdolności produkcyjnych i pierwszej produkcji, w szczególności w dziedzinie kluczowych technologii wspomagających, oraz rozpowszechnianie technologii o ogólnym przeznaczeniu;
 - Promowanie przedsiębiorczości, w szczególności poprzez ułatwianie gospodarczego wykorzystywania nowych pomysłów oraz sprzyjanie tworzeniu nowych firm, w tym również poprzez inkubatory przedsiębiorczości;
 - Opracowywanie i wdrażanie nowych modeli biznesowych dla MŚP, w szczególności w celu umiędzynarodowienia;
 - Wspieranie tworzenia i poszerzania zaawansowanych zdolności



w zakresie rozwoju produktów i usług.

- Społeczeństwo informacyjne
 - Wzmacnianie zastosowań TIK dla e-administracji, e-uczenia się, e-włączenia społecznego, e-kultury i e-zdrowia. Wspieranie efektywności energetycznej i wykorzystywania odnawialnych źródeł energii w budynkach publicznych i sektorze mieszkaniowym.
- Energia
 - Wspieranie tworzenia i dystrybucji energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych, ochrona środowiska i efektywne wykorzystanie zasobów;
 - Wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystywania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych, i sektorze mieszkaniowym;
 - Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich obszarów rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.
- Środowisko
 - Wspieranie inwestycji ukierunkowanych na konkretne rodzaje ryzyka zagrożeń przy jednoczesnym zwiększeniu odporności na klęski i katastrofy i rozwijaniu systemów zarządzania klęskami i katastrofami;
 - Inwestowanie w sektor gospodarki odpadami celem wypełnienia zobowiązań określonych w dorobku prawnym Unii w zakresie środowiska oraz zaspokojenia wykraczających poza te zobowiązania potrzeb inwestycyjnych określonych przez państwa członkowskie;
 - Inwestowanie w sektor gospodarki wodnej celem wypełnienia zobowiązań określonych w dorobku prawnym Unii w zakresie środowiska oraz zaspokojenia wykraczających poza te zobowiązania potrzeb inwestycyjnych, określonych przez państwa członkowskie;
 - Zachowanie, ochrona, promowanie i rozwój dziedzictwa naturalnego i kulturowego;
 - Ochrona i przywrócenie różnorodności biologicznej, ochronę i rekultywację gleby oraz wspieranie usług ekosystemowych, także poprzez program „Natura 2000” i zieloną infrastrukturę.
- Transport
 - Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi;



- Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu.
- Rynek Pracy
 - Dostęp do zatrudnienia dla osób poszukujących pracy i osób biernych zawodowo, w tym długotrwale bezrobotnych oraz oddalonych od rynku pracy, także poprzez lokalne inicjatywy na rzecz zatrudnienia oraz wspieranie mobilności pracowników;
 - Praca na własny rachunek, przedsiębiorczość i tworzenie przedsiębiorstw, w tym innowacyjnych mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw;
 - Równość mężczyzn i kobiet we wszystkich dziedzinach, w tym dostęp do zatrudnienia, rozwój kariery, godzenie życia zawodowego i prywatnego oraz promowanie równości wynagrodzeń za taką samą pracę;
 - Przystosowanie pracowników, przedsiębiorstw i przedsiębiorców do zmian;
 - Aktywne i zdrowe starzenie się.
- Włączenie społeczne
 - Aktywne włączenie, w tym z myślą o promowaniu równych szans oraz aktywnego uczestnictwa i zwiększaniu szans na zatrudnienie;
 - Ułatwianie dostępu do przystępnych cenowo, trwałych oraz wysokiej jakości usług, w tym opieki zdrowotnej i usług socjalnych świadczonych w interesie ogólnym;
 - Wspieranie przedsiębiorczości społecznej i integracji zawodowej w przedsiębiorstwach społecznych oraz ekonomii społecznej i solidarnej w celu ułatwiania dostępu do zatrudnienia.
- Edukacja
 - Ograniczenie i zapobieganie przedwczesnemu kończeniu nauki szkolnej oraz zapewnianie równego dostępu do dobrej jakości wczesnej edukacji elementarnej oraz kształcenia podstawowego, gimnazjalnego i ponadgimnazjalnego, z uwzględnieniem formalnych, nieformalnych i poza formalnych ścieżek kształcenia umożliwiających ponowne podjęcie kształcenia i szkolenia;
 - Wyrównywanie dostępu do uczenia się przez całe życie o charakterze formalnym, nieformalnym i poza formalnym wszystkich grup wiekowych, poszerzanie wiedzy, podnoszenie umiejętności i kompetencji siły roboczej oraz promowanie elastycznych ścieżek kształcenia, w tym poprzez doradztwo zawodowe i potwierdzanie nabytych kompetencji;
 - Lepsze dostosowanie systemów kształcenia i szkolenia do potrzeb

rynku pracy, ułatwianie przechodzenia z etapu kształcenia do etapu zatrudnienia oraz wzmacnianie systemów kształcenia i szkolenia zawodowego i ich jakości, w tym poprzez mechanizmy prognozowania umiejętności, dostosowania programów nauczania oraz tworzenia i rozwoju systemów uczenia się poprzez praktyczną naukę zawodu realizowaną w ścisłej współpracy z pracodawcami.

- Infrastruktura dla kapitału ludzkiego
 - Inwestycje w infrastrukturę zdrowotną i społeczną (...);
 - Wspieranie rewitalizacji fizycznej, gospodarczej i społecznej ubogich społeczności na obszarach miejskich i wiejskich;
 - Inwestowanie w kształcenie, szkolenie oraz szkolenie zawodowe na rzecz zdobywania umiejętności i uczenia się przez całe życie poprzez rozwój infrastruktury edukacyjnej i szkoleniowej;
- Pomoc techniczna

Osie priorytetowe, mogące odnosić się do zapisów PGN, w całości finansowane są z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Podział środków na poszczególne osie, związane z działaniami PGN przedstawia tabela poniżej:

Tabela 38. Alokacja środków na wybrane osie priorytetowe w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014 -2020 [EUR]

Oś priorytetowa	Fundusz	Kategoria regionu	Wsparcie UE	Wkład krajowy	Finansowanie ogółem
Innowacyjna i konkurencyjna gospodarka	EFRR	Mniej rozwinięte regiony	467 900 000	82 570 589	550 470 589
Spółeczeństwo informacyjne	EFRR	Mniej rozwinięte regiony	60 000 000	10 588 236	70 588 236
Energia	EFRR	Mniej rozwinięte regiony	353 475 177	62 377 973	415 853 150
Środowisko	EFRR	Mniej rozwinięte regiony	204 000 000	36 000 000	240 000 000
Transport	EFRR	Mniej rozwinięte regiony	414 000 000	73 058 824	487 058 824
RAZEM	-	-	1 499 375 177	264 595 622	1 763 970 799

Źródło: Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2014 -2020

XXII.12.1.3. Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT) są jednym z instrumentów zapewniających większą efektywność wykorzystania środków Europejskich Funduszy Strukturalnych i Inwestycyjnych poprzez integrację działań w wymiarze terytorialnym.



Zintegrowane Inwestycje Terytorialne będą realizowane przede wszystkim na terenie miast wojewódzkich i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie w ramach regionalnych programów operacyjnych (RPO). Głównym źródłem finansowania Strategii ZIT dla miasta wojewódzkiego i powiązanego z nim obszaru funkcjonalnego są poszczególne RPO (obowiązkowo środki EFRR i EFS).

Działania adresowane do 18 miast wojewódzkich (i powiązanych z nimi funkcjonalnie obszarów) oraz ośrodków regionalnych i subregionalnych w ramach Strategii ZIT:

- modernizacja energetyczna budynków z wymianą wyposażenia na energooszczędne;
- realizacja sieci ciepłowniczych i chłodniczych;
- zrównoważona mobilność miejska/transport miejski;
- wsparcie kolei aglomeracyjnej.

XXII.12.1.4. Program LIFE

Program LIFE to jedyny fundusz obejmujący swym działaniem wyłącznie zagadnienia na rzecz ochrony środowiska. Komisja Europejska podjęła działania zmierzające do dostosowania zakresu finansowania działań uwzględniając obecne potrzeby w zakresie ochrony klimatu. Zaowocowało to ujęciem w perspektywie finansowej 2014-2020 podprogramu LIFE działania na rzecz klimatu.

Ogólne cele w zakresie zmian klimatu, jakie przyświecają stworzeniu podprogramu to:

- przyczynianie się do przejścia na niskoemisyjną/niskowęglową i odporną na zmiany klimatu gospodarkę;
- rozwój, wdrażania oraz egzekwowania polityki i prawodawstwa Unii odnośnie zmian klimatycznych oraz promowanie integracji i włączenie celów klimatycznych do innych unijnych polityk i praktyk tak sektora publicznego jak i prywatnego;
- wspieranie lepszego zarządzania w zakresie klimatu i środowiska na wszystkich poziomach.

Łączny budżet podprogramu wynosi około 864 mln EURO i ma za zadanie wspierać działania na rzecz wdrażania i integracji celów polityki klimatycznej w obszarach priorytetowych:

- łagodzenie zmian klimatycznych;
- adaptacja do zmian klimatycznych;
- zarządzanie i informacja w zakresie klimatu.

Standardowe dofinansowanie projektu LIFE przez Komisję Europejską

wynosi do 60% wartości kosztów kwalifikowanych, a w przypadku projektów przyrodniczych służących gatunkom i siedliskom priorytetowym do 75 %. Dobrą wiadomością dla obecnych i przyszłych beneficjentów podprogramu LIFE jest dokument definiujący zasady finansowego wsparcia przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Najważniejsze postanowienia Programu Priorytetowego „Współfinansowanie programu LIFE” są następujące:

- utrzymanie dotacyjnego wsparcia dla Beneficjentów LIFE nawet do poziomu 35% kosztów kwalifikowanych, czyli uzupełnienie wkładu finansowego Komisji Europejskiej **do 95% kosztów kwalifikowanych projektu**;
- udostępnienie wsparcia pożyczkowego na zapewnienie wymaganego wkładu własnego wnioskodawcy i zachowanie płynności finansowej.

XXII.12.1.5. Program ELENA

ELENA – to skrót od angielskiej nazwy European Local Energy Assistance. Jest to program dysponujący funduszem 15 mln. euro na pomoc techniczną w przygotowaniu projektów z zakresu efektywności energetycznej oraz pozyskiwania energii ze źródeł odnawialnych. Inicjatywa ta w sposób realny przybliży realizację celów Unii Europejskiej odnoszących się do Pakietu klimatycznego „3x20”.

XXII.12.1.6. Norweski Mechanizm Finansowy i Mechanizm Finansowy Europejskiego Obszaru Gospodarczego „Oszczędzanie energii i promowanie odnawialnych źródeł energii”

Celem Programu jest redukcja emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza oraz zwiększenie udziału energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych w ogólnym bilansie zużycia energii.

Do dofinansowania kwalifikują się projekty w ramach rezultatu Programu pn.: „Zmniejszenie produkcji odpadów i emisji zanieczyszczeń do powietrza, wody i ziemi”, polegające na modernizacji lub wymianie istniejących źródeł ciepła wraz z modernizacją procesu spalania lub zastosowaniem innego nośnika energii (np. spalanie gazu, oleju lub biomasy poprzez eliminację spalania węgla).

Obszary wsparcia:

- poprawa efektywności energetycznej w budynkach;
- wzrost świadomości społecznej i edukacja w zakresie efektywności energetycznej (w ramach projektu predefiniowanego);



- zwiększenie produkcji energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych;
- termomodernizacja budynków użyteczności publicznej;
- zastąpienie przestarzałych źródeł ciepła dla budynków użyteczności publicznej o mocy do 5 MW nowoczesnymi, energooszczędnymi i ekologicznymi źródłami ciepła lub energii elektrycznej, w tym: pochodzącymi ze źródeł odnawialnych lub źródłami ciepła i energii elektrycznej wytwarzanych w skojarzeniu;
- modernizacja węzłów cieplnych o łącznej mocy do 3 MW dla budynków użyteczności publicznej.

Dofinansowaniu nie podlegają projekty polegające na budowie nowych źródeł ciepła lub budowie/modernizacji/wymianie źródeł zastępczych bądź awaryjnych, a także projekty polegające na zastosowaniu współspalania węgla z biomasą. Priorytetowo są traktowane projekty dotyczące modernizacji źródeł ciepła o najwyższym wskaźniku redukcji emisji dwutlenku węgla (CO₂). Minimalna wymagana wartość ograniczenia/uniknięcia emisji CO₂/rok dla projektu wynosi 100 000 Mg/rok.

Wnioski dotyczą wyłącznie projektów nierozpoczętych.

Uprawnionymi do składania wniosków są małe, średnie i duże przedsiębiorstwa z wyłączeniem przedsiębiorstw objętych rozporządzeniem Rady (WE) nr 1198/2006 z dnia 27 lipca 2006 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rybackiego oraz przedsiębiorstw objętych rozporządzeniem Rady (WE) nr 1698/2005 z dnia 20 września 2005 r. w sprawie wsparcia rozwoju obszarów wiejskich przez Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW).

Na wsparcie projektów w ramach naboru otwartego zostanie przeznaczona kwota 12 639 873 EUR (53 223 766,56 PLN). Maksymalna kwota dofinansowania wynosi nie więcej niż 5 000 000 EUR (21 053 916,67 PLN), natomiast minimalna kwota dofinansowania wynosi 600 000 EUR (2 526 470,00 PLN).

Intensywność dofinansowania wynosi nie więcej niż 30% wartości kosztów kwalifikowanych. Dokładny poziom dofinansowania jest określany w wyniku oceny projektu dla każdego projektu indywidualnie.

Na chwilę obecną mechanizm norweski jest powstrzymany, ale przewiduje się powrót do naboru wniosków, dla tego informacje o programie zostały zamieszczone w danym dokumencie.

XXII.12.2. Środki krajowe – Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej

XXII.12.2.1. Program priorytetowy BOCIAN rozproszone odnawialne źródła energii

Celem programu jest ograniczenie lub uniknięcie emisji CO₂ poprzez zwiększenie produkcji energii z instalacji wykorzystujących odnawialne źródła energii.

Stopień realizacji celu programu mierzony jest za pomocą wskaźników:

- Produkcja energii elektrycznej - 430 000 MWh/rok;
- Produkcja energii cieplnej – 990 GJ/rok;
- Ograniczenie lub uniknięcie emisji dwutlenku węgla CO₂ - 400 tys. Mg/rok.

Budżet na realizację celów programu wynosi 570 000 tys. zł. Okres realizacji programu 2015-2023.

Dofinansowania dla poszczególnych rodzajów przedsięwzięć wynosi:

- elektrownie wiatrowe – do 30%;
- systemy fotowoltaiczne – do 75%;
- pozyskiwanie energii z wód geotermalnych – do 50%;
- małe elektrownie wodne – do 50%;
- źródła ciepła opalane biomasą – do 30%;
- biogazownie rozumiane, jako obiekty wytwarzania energii elektrycznej lub ciepła z wykorzystaniem biogazu rolniczego oraz instalacji wytwarzania biogazu rolniczego celem wprowadzenia go do sieci gazowej dystrybucyjnej i bezpośredniej – do 75%;
- wytwarzanie energii elektrycznej w wysokosprawnej kogeneracji na biomasę – do 75% kosztów kwalifikowanych przedsięwzięcia;

Forma dofinansowania to pożyczka zwrotna; kwota pożyczki: od 2 do 40 mln zł.

Dla poszczególnych rodzajów przedsięwzięć - wymienionych poniżej, możliwe jest uzyskanie dofinansowania w formie pożyczki do 85 % kosztów kwalifikowanych:

- Budowa, rozbudowa lub przebudowa instalacji odnawialnych źródeł energii o mocach mieszczących się w następujących przedziałach:

	Rodzaj przedsięwzięcia	Moc minimalna	Moc maksymalna
a	elektrownie wiatrowe	>40 kWe	3MWe
b	systemy fotowoltaiczne	>40 kWp	1 MWp
c	pozyskiwanie energii z wód geotermalnych	5 MWt	20 MWt
d	małe elektrownie wodne	300 kWt	5 MW
e	źródła ciepła opalane biomasą	>300 kWt	20 MWt
f	wielkoformatowe kolektory słoneczne wraz z akumulatorem ciepła	(>300 kWt+3MWt)	(2 MWt +20 MWt)
g	biogazownie rozumiane jako obiekty wytwarzania energii elektrycznej lub ciepła z wykorzystaniem biogazu rolniczego	>40 kWe	2 MWe
	instalacje wytwarzania biogazu rolniczego celem wprowadzenia go do sieci gazowej dystrybucyjnej i bezpośredniej		
h	wytwarzanie energii elektrycznej w wysokosprawnej kogeneracji na biomasę	>40 kWe	5 MWe

W ramach programu mogą być realizowane instalacje hybrydowe, przy czym moc każdego rodzaju przedsięwzięcia musi spełnić warunki określone w tabeli powyżej.

W ramach programu mogą być dodatkowo wspierane systemy magazynowania energii towarzyszące inwestycjom OZE.

Nabór wniosków odbywa się w trybie ciągłym. Ogłoszenia naborów z podaniem terminów składania wniosków będą zamieszczone na stronie www.nfosigw.gov.pl.

Skorzystać z Programu mogą przedsiębiorcy w rozumieniu art. 43 Kodeksu cywilnego podejmujący realizację przedsięwzięć z zakresu odnawialnych źródeł energii na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.

XXII.12.2.2. System Zielonych Inwestycji – program priorytetowy LEMUR – Energooszczędne Budynki Użyteczności Publicznej

Celem programu jest uniknięcie emisji CO₂ w związku z projektowaniem i budową nowych energooszczędnych budynków użyteczności publicznej oraz zamieszkania zbiorowego.

Planowana wartość wskaźnika osiągnięcia celu, wynikająca z umów planowanych do zawarcia w latach 2014-2018 wynosi 31 tys. Mg CO₂. Wsparciem finansowym objęte są inwestycje polegające na projektowaniu i budowie lub tylko budowie, nowych budynków użyteczności publicznej i zamieszkania zbiorowego. Finansowanie odbywać się będzie w formie pożyczek zwrotnych i bezzwrotnych. Wpłaty środków dla bezzwrotnych form dofinansowania wynoszą 30 mln zł. Planowane zobowiązania dla zwrotnych form dofinansowania wynoszą 270 mln zł ze środków NFOŚiGW.



Minimalny koszt planowanego przedsięwzięcia musi wynosić minimum 1 mln zł.
Planowana wartość wskaźnika osiągnięcia celu:

- w zakresie zmniejszenia zużycia energii pierwotnej wynosi co najmniej 23 000 MWh/rok (zarówno dla bezzwrotnych i zwrotnych form dofinansowania);
- w zakresie ograniczenia lub uniknięcia emisji dwutlenku węgla co najmniej 4 600 Mg/rok (zarówno dla bezzwrotnych i zwrotnych form dofinansowania).

Budżet na realizację celu programu wynosi do 290 mln zł. Finansowanie odbywać się będzie w formie pożyczek zwrotnych i bezzwrotnych. Wypłaty środków dla bezzwrotnych form dofinansowania wynoszą do 28 mln zł. Planowane zobowiązania dla zwrotnych form dofinansowania wynoszą 262 mln zł ze środków NFOŚiGW.

Poziom dofinansowania kosztów dokumentacji projektowej i jej weryfikacji, w zależności od klasy energooszczędności projektowanego budynku, wynosi:

- dla klasy A: 60%;
- dla klasy B: 40%;
- dla klasy C: 20%.

Pożyczka - na budowę nowych energooszczędnych budynków użyteczności publicznej, w zależności od klasy energooszczędności projektowanego budynku:

- dla klasy A: do 1200 zł za m²;
- dla klasy B i C: do 1000 zł za m²

powierzchni użytkowej pomieszczeń o regulowanej temperaturze.

Nabór wniosków odbywa się w trybie ciągłym. Terminy, sposób składania i rozpatrywania wniosków określone zostaną odpowiednio w ogłoszeniu o naborze lub w regulaminie naboru, które zamieszczane będą na stronie internetowej NFOŚiGW.

Beneficjenci

- Podmioty sektora finansów publicznych, z wyłączeniem państwowych jednostek budżetowych.
- Samorządowe osoby prawne, spółki prawa handlowego.
- Organizacje pozarządowe, w tym fundacje i stowarzyszenia, kościoły.
- Jednostki organizacyjne PGL Lasy Państwowe posiadające osobowość prawną.
- Parki Narodowe.



XXII.12.2.3. Budowa, rozbudowa i przebudowa sieci elektroenergetycznych w celu umożliwienia przyłączenia źródeł wytwórczych energetyki wiatrowej (OZE)

Celem programu jest umożliwienie przyłączenia do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego i wprowadzenia do tej sieci wyprodukowanej energii elektrycznej przez nowe źródła wytwórcze energetyki wiatrowej (OZE).

Celem programu realizowanego w ramach GIS (Green Investment Scheme) jest umożliwienie przyłączenia do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego i wprowadzenia do tej sieci wyprodukowanej energii elektrycznej przez nowe źródła wytwórcze energetyki wiatrowej (OZE).

Objęte programem są przedsięwzięcia dotyczące budowy, rozbudowy lub przebudowy sieci elektroenergetycznej w celu umożliwienia przyłączenia do KSE źródeł wytwórczych wytwarzających energię elektryczną z energetyki wiatrowej (OZE), w tym realizacja następujących zadań:

- zapewnienie przyłączy dla źródeł wytwórczych energetyki wiatrowej (OZE) (transformator, odcinek linii od źródła energii do punktu przyłączeniowego do KSE);
- rozbudowa jednostek rozdzielniczy mocy 110 kV/SN poprzez dodatkowe pola (pola liniowe, pola transformatorowe, pola łączników szyn, pola sprzęgła, pola pomiarowe, pola potrzeb własnych, pola odgromnikowe i inne) z przyłączami, ogólna poprawa systemu nadzoru i sterowania (w tym monitoring);
- rozbudowa sieci 110 kV/SN – linie napowietrzne/kablowe lub zwiększenie przepustowości istniejących linii poprzez zmianę przekrojów przewodów roboczych i dodanie dodatkowego obwodu;
- połączenie między stacjami transformatorowo-rozdzielczymi 110 kV/SN oraz pomiędzy nimi, a siecią przesyłową (220 kV lub 400 kV);
- budowa nowych odcinków sieci napowietrznej i sieci kablowych;
- budowa nowej w pełni wyposażonej stacji transformatorowo-rozdzielczej 110 kV/SN;
- budowa rezerwowych źródeł energii elektrycznej celem ustabilizowania sieci zasilanych okresowo z odnawialnych źródeł energii;
- modernizacja sieci polegająca na zwiększeniu dopuszczalnej temperatury pracy linii przesyłowej, np. poprzez podwyższenie przebiegu linii przesyłowej lub poprzez dodatkową izolację.

Planowane zobowiązania dla bezzwrotnych form dofinansowania programu wynoszą 250 mln zł ze środków pochodzących z transakcji sprzedaży jednostek przyznanej emisji lub innych środków NFOŚiGW.

Z programu mogą skorzystać wytwórcy energii elektrycznej oraz operatorzy sieci i inne podmioty, takie jak inwestorzy farm wiatrowych,

podejmujące realizację przedsięwzięć w zakresie efektywnego przesyłu i dystrybucji energii elektrycznej umożliwiającej przyłączenie podmiotów wytwarzających energię elektryczną z energetyki wiatrowej (OZE) do KSE.

Program wdrażany jest w latach 2010 – 2019, alokacja środków w latach 2010 – 2014 natomiast wydatkowanie środków do 30.09.2016r. Nabór wniosków odbywa się w trybie konkursowym. Ogłoszenia będą zamieszczone na stronie www.nfosigw.gov.pl.

XXII.12.2.4. Prosument – linia dofinansowania z przeznaczeniem na zakup i montaż mikroinstalacji odnawialnych źródeł energii

Celem programu „Wspieranie rozproszonych, odnawialnych źródeł energii Część 2) Prosument - linia dofinansowania z przeznaczeniem na zakup i montaż mikroinstalacji odnawialnych źródeł energii” jest ograniczenie lub uniknięcie emisji CO₂ w wyniku zwiększenia produkcji energii z odnawialnych źródeł, poprzez zakup i montaż małych instalacji lub mikroinstalacji odnawialnych źródeł energii, do produkcji energii elektrycznej lub ciepła dla osób fizycznych oraz wspólnot lub spółdzielni mieszkaniowych.

Dofinansowanie przedsięwzięć obejmuje zakup i montaż nowych instalacji i mikroinstalacji odnawialnych źródeł energii do produkcji energii elektrycznej lub ciepła, dla potrzeb budynków mieszkalnych jednorodzinnych lub wielorodzinnych, w tym dla wymiany istniejących instalacji na bardziej efektywne i przyjazne środowisku.

Beneficjentami programu mogą być osoby fizyczne, spółdzielnie mieszkaniowe, wspólnoty mieszkaniowe oraz jednostki samorządu terytorialnego.

Budżet programu wynosi 800 mln zł na lata 2014-2022 z możliwością zawierania umów pożyczek (kredytu) wraz z dotacją do 2020 r.

Finansowane są instalacje do produkcji energii elektrycznej lub ciepła wykorzystujące:

- źródła ciepła opalane biomasą, pompy ciepła oraz kolektory słoneczne o zainstalowanej mocy cieplnej do 300 kWt,
 - systemy fotowoltaiczne, małe elektrownie wiatrowe, oraz układy mikrokogeneracyjne (w tym mikrobiogazownie) o zainstalowanej mocy elektrycznej do 40 kWe.
 - pompy ciepła - o zainstalowanej mocy cieplnej do 300 kWt;
 - kolektory słoneczne - o zainstalowanej mocy cieplnej do 300 kWt;
 - systemy fotowoltaiczne - o zainstalowanej mocy elektrycznej do 40kWp;
 - małe elektrownie wiatrowe - o zainstalowanej mocy elektrycznej do 40kWe.
- Dopuszcza się zakup i montaż instalacji równolegle wykorzystującej



więcej niż jedno odnawialne źródło energii elektrycznej lub więcej niż jedno odnawialne źródło ciepła w połączeniu ze źródłem (źródłami) energii elektrycznej.

Program jest wdrażany na trzy sposoby:

1. dla jednostek samorządu terytorialnego (jst) lub ich związków lub ich stowarzyszeń oraz spółek prawa handlowego ze 100% udziałem jst;
2. za pośrednictwem banków:

Finansowanie jest udzielane w formie kredytów oraz dotacji

Dotacja:

- do 15% dofinansowania dla instalacji źródeł do produkcji ciepła, a w okresie lat 2014-2016 do 20% dofinansowania;
- do 30% dofinansowania do instalacji źródeł do produkcji energii elektrycznej, a w okresie lat 2014-2016 do 40%;
- w przypadku instalacji wykorzystującej równolegle więcej niż jedno źródło energii elektrycznej lub więcej niż jedno źródło ciepła w połączeniu ze źródłem energii elektrycznej, udział procentowy dofinansowania w formie dotacji ustalany jest jako średnia ważona udziałów procentowych określonych powyżej, odpowiednio do rodzaju instalacji, proporcjonalnie do ich mocy znamionowej;

Pożyczka:

- oprocentowanie stałe kredytu 1% w skali roku;
- wynagrodzenie banku z tytułu realizacji umowy kredytu wraz z dotacją pobierane od beneficjenta w okresie kredytowania, w łącznej wysokości nie przekraczającej rocznie 1% kwoty kredytu pozostałego do spłaty, dopuszcza się, aby w pierwszym roku kredytowania wysokość wynagrodzenia wynosiła nie więcej niż 3%, od kwoty dotacji bank nie pobiera żadnych opłat i prowizji;
- okres finansowania: nie dłuższy niż 15 lat;
- okres karencji: nie dłuższy niż 6 miesięcy;
- pożyczka udzielana jest łącznie z dotacją;
- okres realizacji przedsięwzięcia do 18 miesięcy od daty zawarcia umowy kredytu.

Maksymalna wysokość kosztów kwalifikowanych 100 000 zł - 500 000 zł, w zależności od dysponenta budynku mieszkalnego i przedsięwzięcia.

3. za pośrednictwem WFOŚiGW.

Wnioski są przyjmowane w trybie ciągłym. Beneficjentem końcowym programu są: osoby fizyczne posiadające prawo do dysponowania budynkiem mieszkalnym; wspólnoty mieszkaniowe; spółdzielnie mieszkaniowe; ich związki i stowarzyszenia; spółki prawa handlowego, w których jednostki samorządu terytorialnego posiadają 100% udziałów albo akcji.



Dofinansowanie w formie pożyczki wraz z dotacją łącznie do 100% kosztów kwalifikowanych instalacji wchodzących w skład przedsięwzięcia. Pożyczka nie podlega umorzeniu.

XXII.12.2.5. Efektywne wykorzystanie energii - dopłaty do kredytów na budowę domów energooszczędnych

Można sfinansować koszt budowy albo zakupu domu jednorodzinnego albo zakupu lokalu mieszkalnego w nowym budynku wielorodzinnym wraz z kosztem projektu budowlanego, kosztem wykonania weryfikacji projektu budowlanego i potwierdzenia osiągnięcia standardu energetycznego.

Celem programu jest wspieranie realizacji przedsięwzięć ograniczających emisję CO₂:

- zakup i montaż elementów konstrukcyjnych bryły budynku, w tym materiałów;
- izolacyjnych ścian, stropów, dachów, posadzek, stolarki okiennej i drzwiowej;
- zakup i montaż układów wentylacji mechanicznej z rekuperacją;
- zakup i montaż instalacji ogrzewania;
- zakup i montaż instalacji przygotowania ciepłej wody użytkowej.

Budżet programu wynosi 300 mln zł w postaci bezzwrotnych pożyczek, alokacja środków 100 mln zł – w latach 2013 – 2015, 200 mln zł – w latach 2016 – 2018.

Wysokość dofinansowania zależy od uzyskanego wskaźnika rocznego jednostkowego zapotrzebowania na energię użytkową do ogrzewania i wentylacji (EUco).

Skorzystać z dofinansowania mogą osoby fizyczne posiadające prawomocne pozwolenie na budowę lub prawo do dysponowania nieruchomością, na której budynek będzie stał.

Nabór wniosków odbywa się w trybie ciągłym; wnioski są składane w bankach, które mają umowę z NFOŚiGW; program jest wdrażany w latach 2013-2022, konkursy będą ogłaszane od roku 2013 do 2022 r. włącznie.

XXII.12.2.6. Inwestycje energooszczędne w małych i średnich przedsiębiorstwach

Celem programu jest ograniczenie zużycia energii w wyniku realizacji inwestycji w zakresie efektywności energetycznej i zastosowania odnawialnych źródeł energii w sektorze małych i średnich przedsiębiorstw. Efektem programu będzie zmniejszenie emisji CO₂. Rodzaje inwestycji podlegających dofinansowaniu:

- Inwestycje LEME - realizacja działań inwestycyjnych w zakresie:



- poprawy efektywności energetycznej i/lub zastosowania odnawialnych źródeł energii;
- termomodernizacji budynków i/lub zastosowania odnawialnych źródeł energii, realizowane poprzez zakup materiałów/urządzeń/technologii zamieszczonych na liście LEME.
- Dotyczy przedsięwzięć, których finansowanie w formie kredytu z dotacją nie przekracza 250 000 euro;

Lista LEME jest bazą danych dla materiałów, urządzeń lub technologii zgrupowanych w kategoriach technicznych. Wszystkie pozycje wymienione na liście charakteryzują się wymaganą przez Program Narodowego Funduszu efektywnością energetyczną, co w praktyce oznacza zmniejszonym o minimum 20% zużyciem energii

- Inwestycje Wspomagane – realizacja działań, które nie kwalifikują się jako inwestycje LEME, w zakresie:
 - poprawy efektywności energetycznej i/lub odnawialnych źródeł energii w wyniku, których zostanie osiągnięte min. 20% oszczędności energii;
 - termomodernizacji budynków i/lub odnawialnych źródeł energii w wyniku, których zostanie osiągnięte minimum 30% oszczędności energii.

Dotyczy przedsięwzięć, których finansowanie w firmie kredytu z dotacją nie przekroczy 1 mln EURO.

XXII.12.2.7. Program Ryś – termomodernizacja budynków jednorodzinnych

Celem programu Ryś – jest ograniczenie strat energii, potrzebnej do ogrzewania domów i tym samym ograniczenie szkodliwych emisji poprzez termomodernizację budynków jednorodzinnych. W ramach programu przewidziana jest pomoc finansowa, skierowana do polskich rodzin oraz szeroka edukacja wśród mieszkańców i pracowników gmin, dla tego żeby uświadomić im korzyści, związane z termomodernizacji domów.

Dofinansowanie obejmie prace dociepleniowe, oraz modernizację instalacji wewnętrznych oraz wymianę źródeł ciepła. Możliwe jest uzyskanie finansowania do 100 proc. kosztów kwalifikowanych, przy czym dla każdego przedsięwzięcia określono maksymalne, jednostkowe koszty kwalifikowane, – czyli ile pieniędzy Narodowy Fundusz może na dane działania wypłacić.

Inwestor może indywidualnie decydować o zakresie prac modernizacyjnych. Połączenie najważniejszych działań termoizolacyjnych będzie premiowane wyższą dotacją. Maksymalna wysokość dotacji wyniesie 40% przy kompleksowych inwestycjach, obejmujących ocieplenie ścian i dachu. W przypadku termoizolacji tylko niektórych elementów, a także

zastosowaniu wentylacji mechanicznej z odzyskiem ciepła czy odnawialnych źródeł energii, właściciel budynku dostanie 20 proc. dotacji.

Dotacja pokryje w całości koszty niezbędnej dokumentacji projektowej, a także koszty oceny energetycznej budynku przed realizacją inwestycji i potwierdzenia efektów realizacji przedsięwzięcia. Ocena energetyczna budynku nie wymaga skomplikowanego audytu.

Nabór wniosków do programu Ryś będzie prowadzony w trybie ciągłym. Przewiduje się, że mieszkańcy będą mogli rozpocząć składanie wniosków w I kwartale 2016 roku.

Budżet programu Ryś stanowi 400 mln zł, z czego 120 mln zł w formie bez zwrotowej i 280 mln zł w formie zwrotnej. Program będzie realizowany w latach 2015-2023, z możliwością zawierania umów do końca 2020 roku. Więcej informacji www.nfosigw.gov.pl.

XXII.12.2.8. Poprawa jakości powietrza. Część 2) KAWKA – Likwidacja niskiej emisji wspierająca wzrost efektywności energetycznej i rozwój rozproszonych odnawialnych źródeł energii

Program priorytetowy NFOŚiGW, pt. „Poprawa jakości powietrza. Część 2) KAWKA – Likwidacja niskiej emisji wspierająca wzrost efektywności energetycznej i rozwój rozproszonych odnawialnych źródeł energii” zwany potocznie Programem KAWKA, skierowany jest do Jednostek Samorządu Terytorialnego, które planują realizację lub realizują przedsięwzięcia powodujące ograniczenie niskiej emisji.

W ramach Programu KAWKA realizowane mogą być następujące rodzaje przedsięwzięć mające na celu ograniczenie niskiej emisji:

- likwidacja lokalnych źródeł ciepła tj.: likwidacja lokalnych źródeł ciepła tj.: indywidualnych kotłowni lub palenisk opalanych na paliwa stałe, kotłowni zasilających kilka budynków oraz kotłowni osiedlowych i podłączenie obiektów do miejskiej sieci ciepłowniczej lub ich zastąpienie przez źródło o wyższej niż dotychczas sprawności wytwarzania ciepła (w tym pompy ciepła).
- rozbudowa sieci ciepłowniczej w celu podłączenia istniejących obiektów do centralnego źródła ciepła wraz z podłączeniem obiektu do sieci;
- montaż kolektorów słonecznych celem obniżenia emisji w lokalnym źródle ciepła opalonym paliwem stałym, bądź celem współpracy ze źródłem ciepła zastępującym źródło ciepła opalane paliwem stałym.

Nabór wniosków skierowany jest do podmiotów (potencjalnych Beneficjentów, tj. jednostek samorządu terytorialnego) wskazanych w Programach Ochrony Powietrza, które planują realizację albo realizują przedsięwzięcia związane z ograniczeniem niskiej emisji. Ostatecznymi



odbiorcami korzyści będą podmioty korzystające z dofinansowania, wyłącznie za pośrednictwem Beneficjenta końcowego.

Pomoc realizowana będzie w formie dotacji do 90% kosztów kwalifikowanych przedsięwzięcia, w tym do 45% środków pochodzi z NFOŚiGW. Beneficjent końcowy dla zbilansowania kosztów przedsięwzięcia, może również skorzystać ze wsparcia finansowego w formie pożyczki nieumarzalnej ze środków WFOŚiGW. Łączna wysokość wsparcia finansowego, nie może przekroczyć 90% kosztów kwalifikowanych.

XXII.12.2.9. SOKÓŁ – wdrażenie innowacyjnych technologii środowiskowych

Celem programu jest wdrożenie innowacyjnych technologii środowiskowych służących ograniczeniu oddziaływania zakładów/instalacji/urządzeń na środowisko oraz wykorzystaniu lub produkcji technologii, wpisujących się w jeden z obszarów Krajowych Inteligentnych Specjalizacji (KIS).

Za pomocą programu SOKÓŁ, można pozyskać środki na:

- uchronienie produkcji nowego lub zmodernizowanego wyrobu/technologii,
- wdrożenie nowej albo znacząco udoskonalonej technologii, które służą poprawie efektywności wykorzystania zasobów naturalnych, zmniejszają negatywny wpływ człowieka na środowisko lub wzmacniają odporność gospodarki na presje środowiskowe.

Przedsięwzięcia muszą wpisywać się, w co najmniej jeden z poniższych obszarów Krajowej Inteligentnej Specjalizacji:

- Wysokosprawne, niskoemisyjne i zintegrowane układy wytwarzania, magazynowania, przesyłu i dystrybucji energii;
- Minimalizacja wytwarzania odpadów, w tym niezdatnych do przetworzenia oraz wykorzystanie materiałowe i energetyczne odpadów (recykling i inne metody odzysku);
- Innowacyjne technologie przetwarzania i odzyskiwania wody oraz zmniejszające jej zużycie;

Przedsięwzięcia muszą charakteryzować się innowacyjnością, co najmniej na poziomie krajowym.

Nabór wniosków odbywa się w trybie ciągłym. Program jest skierowany dla przedsiębiorstw.

Finasowanie odbywa się w postaci pożyczki do 85 % kosztów kwalifikowanych. Kwota pożyczki wynosi od 0,50 mln zł do 90 mln zł. Oprocentowania pożyczki odbywa się na warunkach rynkowych, z oprocentowaniem na poziomie stopy referencyjnej ustalonej zgodnie z komunikatem Komisji Europejskiej w sprawie zmiany metody ustalania

stóp referencyjnych i dyskontowych; na warunkach preferencyjnych (stanowi pomoc publiczną) WIBOR 3M, min. 2% w skali roku. Okres finansowania nie może przekroczyć 15 lat.

Prosument - linia dofinansowania z przeznaczeniem na zakup i montaż mikroinstalacji odnawialnych źródeł energii poprzez bank. Wsparciem finansowym objęte jest przedsięwzięcie polegające na zakupie i montażu małych instalacji lub mikroinstalacji OZE do produkcji energii elektrycznej lub ciepła przeznaczone dla budynków mieszkalnych.

Finansowane będą następujące instalacje do produkcji energii elektrycznej lub ciepła:

- źródła ciepła opalane biomasą - o zainstalowanej mocy cieplnej do 300 kWt;
- pompy ciepła - o zainstalowanej mocy cieplnej do 300 kWt;
- kolektory słoneczne - o zainstalowanej mocy cieplnej do 300 kWt;
- systemy fotowoltaiczne - o zainstalowanej mocy elektrycznej do 40kWp;
- małe elektrownie wiatrowe - o zainstalowanej mocy elektrycznej do 40kWe;
- mikrokogeneracja o zainstalowanej mocy elektrycznej do 40 kWe;

Dopuszcza się zakup i montaż instalacji równolegle wykorzystującej więcej niż jedno odnawialne źródło energii elektrycznej lub więcej niż jedno odnawialne źródło ciepła w połączeniu ze źródłem (źródłami) energii elektrycznej.

Nabór wniosków o kredyt wraz z dotacją prowadzony jest przez bank w trybie ciągłym. Wnioski składane są w banku, który zawarł umowę o współpracy z NFOŚiGW. Program jest skierowany dla: osób fizycznych, posiadających prawo do dysponowania budynkiem mieszkalnym, wspólnot mieszkaniowych, spółdzielni mieszkaniowych.

Finansowanie jest udzielane w formie kredytów oraz dotacji.

- Dotacja:
 - do 15% dofinansowania dla instalacji źródeł do produkcji ciepła, a w okresie lat 2014-2016 do 20% dofinansowania;
 - do 30% dofinansowania do instalacji źródeł do produkcji energii elektrycznej, a w okresie lat 2014-2016 do 40%;
 - w przypadku instalacji wykorzystującej równolegle więcej niż jedno źródło energii elektrycznej lub więcej niż jedno źródło ciepła w połączeniu ze źródłem energii elektrycznej, udział procentowy dofinansowania w formie dotacji ustalany jest jako średnia ważona udziałów procentowych określonych powyżej, odpowiednio do rodzaju instalacji, proporcjonalnie do ich mocy znamionowej;
- Pożyczka:
 - oprocentowanie stałe kredytu 1% w skali roku;



- wynagrodzenie banku z tytułu realizacji umowy kredytu wraz z dotacją pobierane od beneficjenta w okresie kredytowania, w łącznej wysokości nie przekraczającej rocznie 1% kwoty kredytu pozostałego do spłaty, dopuszcza się, aby w pierwszym roku kredytowania wysokość wynagrodzenia wynosiła nie więcej niż 3%, od kwoty dotacji bank nie pobiera żadnych opłat i prowizji;
- okres finansowania: nie dłuższy niż 15 lat;
- okres karencji: nie dłuższy niż 6 miesięcy;
- pożyczka udzielana jest łącznie z dotacją;
- okres realizacji przedsięwzięcia do 18 miesięcy od daty zawarcia umowy kredytu.

Maksymalna wysokość kosztów kwalifikowanych 100 000 zł - 500 000 zł, w zależności od dysponenta budynku mieszkalnego i przedsięwzięcia.

XXII.12.2.10. Współfinansowanie opracowania programów ochrony powietrza i planów działań krótkoterminowych

Dzięki programowi można uzyskać finansowanie na taki rodzaj przedsięwzięć

- opracowanie programów ochrony powietrza;
- opracowanie planów działań krótkoterminowych.

Wnioski można zgłaszać w trybie ciągłym Program jest skierowany do województw. Sposób finansowania - dotacja do 50%.

XXII.12.2.11. Dostosowanie do zmian klimatu

Dzięki programowi można sfinansować działania o charakterze prewencyjnym, służące adaptacji do zmian klimatu, zgodnie z założeniami „Strategicznego Planu Adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030”, w szczególności:

- działania infrastrukturalne;
- działania dotyczące opracowania oraz wdrożenia systemu monitoringu zagrożeń i wczesnego ostrzegania przed zagrożeniami, w tym budowa systemów monitoringu i ostrzegania przed nadzwyczajnymi zjawiskami klimatycznymi;
- realizacja przedsięwzięć w zakresie metod i narzędzi do analizowania zagrożeń spowodowanych zmianami klimatu, w tym lokalne i regionalne plany oraz strategie w zakresie działań adaptacyjnych.

Wnioski są przyjmowane w trybie ciągłym.



Beneficjentami programu mogą zostać:

- jednostki samorządu terytorialnego i ich związki;
- samorządowe jednostki budżetowe;
- jednostki naukowe w rozumieniu ustawy z dnia 30 kwietnia 2010 r. o zasadach finansowania nauki;
- spółki prawa handlowego, osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, przedsiębiorstwa państwowe (dofinansowane jedynie w formie pożyczki).

Dotacja do 100% kosztów kwalifikowanych (minimalny koszt przedsięwzięcia – 1 000 000 zł).

Pożyczka do 100% kosztów kwalifikowanych:

- oprocentowanie: stałe 2%, a 1% dla przedsięwzięć realizowanych przez "zielone gminy";
- kwota pożyczki: od 400 000 zł, od 300 000 zł dla przedsięwzięć realizowanych przez "zielone gminy", dla metod i narzędzi do analizy zagrożeń wywołanych zmianami klimatu od 100 000 zł;
- okres finansowania: nie dłuższy niż 20 lat;
- okres karencji: nie dłuższy niż 6 miesięcy.

XXII.12.2.12. Edukacja ekologiczna

Celem programu jest podnoszenie poziomu świadomości ekologicznej i kształtowanie postaw ekologicznych społeczeństwa poprzez promowanie zasad zrównoważonego rozwoju. W ramach programu można sfinansować taki rodzaj przedsięwzięć:

- kompleksowe projekty wykorzystujące media tradycyjne i internet, telewizja, w tym idea placement, radio, prasa, outdoor, itp. oraz elektroniczne tj. internet, aplikacje mobilne;
- warsztaty, konkursy, imprezy edukacyjne;
- konferencje, szkolenia, seminaria, e-learning, profesjonalizacja animatorów edukacji ekologicznej, produkcja interaktywnych pomocy dydaktycznych;
- tworzenie, wyposażenie i doposażenie centrów edukacyjnych.

Sposób składania wniosków: tryb konkursowy – dla wniosków o dotację, co najmniej raz w roku. Tryb ciągły – dla wniosków o pożyczkę.

Beneficjentami programu mogą zostać:

- osoby prawne lub jednostki organizacyjne z osobowością prawną;
- jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej, którym ustawa przyznaje zdolność prawną;
- osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, państwowe lub samorządowe jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej.

XXII.12.2.13. Wsparcie przedsięwzięć niskoemisyjnej gospodarki

Celem programu jest wsparcie przedsięwzięć niskoemisyjnej gospodarki. Za pomocą programu można sfinansować przedsięwzięcia wykazane w Obwieszczeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2012 r. w sprawie szczegółowego wykazu przedsięwzięć służących poprawie efektywności energetycznej (M.P. z 2013 r. poz.15). Wnioski są przyjmowane w trybie ciągłym. Dofinansowanie odbywa się w formie pożyczki, do 75% kosztów kwalifikowanych.

XXII.12.2.14. Wsparcie przedsięwzięć niskoemisyjnej gospodarki

Wsparcie dotyczy przedsięwzięć polegających na realizacji lokalnych ekologicznych inicjatyw obywatelskich (minimum 15 inicjatyw na etapie składania wniosku) w ramach poniższych obszarów tematycznych:

- ochrona ekosystemów;
- przeciwdziałanie zanikaniu owadów zapylających;
- ochrona ex situ zagrożonych gatunków;
- ograniczenie antropopresji wynikającej z rozwoju turystyki;
- odbudowa stanu populacji zagrożonych i cennych gatunków drzew;
- zakładanie, odtworzenie, pielęgnacja zadrzewień i zakrzewień śródpolnych;
- zakładanie, pielęgnacja i zagospodarowanie małych zbiorników wodnych;
- rozwój, odtworzenie i pielęgnacja ogrodów, parków miejskich, zieleńców;
- modernizacja lub wyposażenie ośrodków rehabilitacji dla dzikich zwierząt;
- usuwanie skutków mechanicznego zniszczenia i dewastacji siedlisk;
- renaturyzacja/remediacja obszarów, w tym siedlisk przyrodniczych zdegradowanych minimalizacja emisji do środowiska z budynków/obiektów użyteczności publicznej;
- działalność przeciwpowodziowa.

Nabór wniosków odbywa się w trybie konkursowym. Program jest skierowany do: organizacji pozarządowych, placówek oświatowych, rad sołeckich, rad osiedli, spółdzielni mieszkaniowych.

W ramach programu można pozyskać dotacje 100% kosztów kwalifikowanych.

- maksymalna kwota dotacji: 400 tys. zł;
- minimalna kwota dotacji: 150 tys. zł;
- wniosek musi obejmować minimum 15 lokalnych ekologicznych inicjatyw obywatelskich.



XXII.12.3. Środki krajowe – inne źródła

XXII.12.3.1. Fundusz Remontów i Termomodernizacji BGK – premia termomodernizacyjna

Celem Funduszu Termomodernizacji i Remontów jest pomoc finansowa dla Inwestorów realizujących przedsięwzięcia termomodernizacyjne z udziałem kredytów zaciąganych w bankach komercyjnych; pomoc ta zwana „premią termomodernizacyjną”, stanowi źródło spłaty części zaciągniętego kredytu na realizację przedsięwzięcia lub remontu; premia termomodernizacyjna przysługuje w przypadku realizacji przedsięwzięć termomodernizacyjnych, których celem jest:

- zmniejszenie zużycia energii na potrzeby ogrzewania i podgrzewania wody użytkowej w budynkach mieszkalnych, zbiorowego zamieszkania oraz budynkach stanowiących własność jednostek samorządu terytorialnego, które służą do wykonywania przez nie zadań publicznych;
- zmniejszenie kosztów pozyskania ciepła dostarczanego do w/w budynków - w wyniku wykonania przyłącza technicznego do scentralizowanego źródła ciepła w związku z likwidacją lokalnego źródła ciepła,
- zmniejszenie strat energii pierwotnej w lokalnych sieciach ciepłowniczych oraz zasilających je lokalnych źródłach ciepła;
- całkowita lub częściowa zamiana źródeł energii na źródła odnawialne lub zastosowanie wysokosprawnej kogeneracji – z obowiązkiem uzyskania określonych w ustawie oszczędności w zużyciu energii.

Wartość przyznawanej premii termomodernizacyjnej wynosi 20% wykorzystanego kredytu, nie więcej jednak niż 16% kosztów poniesionych na realizację przedsięwzięcia termomodernizacyjnego i dwukrotność przewidywanych rocznych oszczędności kosztów energii, ustalonych na podstawie audytu energetycznego; zniesiony został wymóg minimalnego wkładu własnego Inwestora (20% kosztów przedsięwzięcia) oraz ograniczenia do 10 lat maksymalnego okresu spłaty kredytu.

O premię termomodernizacyjną mogą się ubiegać właściciele lub zarządcy: budynków mieszkalnych, budynków zbiorowego zamieszkania, budynków użyteczności publicznej stanowiących własność jednostek samorządu terytorialnego i wykorzystywanych przez nie do wykonywania zadań publicznych, lokalnej sieci ciepłowniczej, lokalnego źródła ciepła; premia nie przysługuje jednostkom budżetowym i zakładom budżetowym.

Warunkiem kwalifikacji przedsięwzięcia jest przedstawienie audytu energetycznego i jego pozytywna weryfikacja przez BGK, premia nie przysługuje jednostkom budżetowym i zakładom budżetowym.



XXII.12.3.2. Bank BOŚ – „Kredyt z Klimatem”: Program Modernizacji Kotłów

Można sfinansować modernizację lub wymianę kotłów wodnych lub parowych.

Udzielany ze środków rządowego banku niemieckiego KfW Bankengruppe w ramach Mechanizmu Wspólnych Wdrożeń (Joint Implementation), polegającego na uzyskaniu jednostek redukcji emisji CO₂ poprzez inwestycje przyjazne środowisku.

Maksymalna kwota kredytu – 85% kosztów zadania (maksymalna kwota przyznanego kredytu to 1 000 000 EUR lub jej równowartość w PLN), minimalny okres kredytowania tylko 4 lata, maksymalny okres finansowania - 10 lat.

Z tego typu możliwości mogą skorzystać spółki komunalne.

Warunkiem kwalifikacji przedsięwzięcia jest przedstawienie audytu energetycznego.

XXII.12.3.3. Bank BOŚ – „Kredyt z Klimatem”: Program Efektywności Energetycznej w Budynkach

Można sfinansować termomodernizację budynków mieszkalnych lub obiektów usługowych i przemysłowych, instalacja kolektorów słonecznych, instalacja pomp ciepła, modernizacja systemów grzewczych.

Udzielany ze środków rządowego banku niemieckiego KfW Bankengruppe w ramach Mechanizmu Wspólnych Wdrożeń (Joint Implementation), polegającego na uzyskaniu jednostek redukcji emisji CO₂ poprzez inwestycje przyjazne środowisku.

Maksymalna kwota kredytu – 85% kosztów zadania (maksymalna kwota przyznanego kredytu to 500 000 EUR lub jej równowartość w PLN), minimalny okres kredytowania tylko 4 lata, maksymalny okres finansowania - 10 lat.

Z tego typu możliwości mogą skorzystać jednostki samorządu terytorialnego.

Warunkiem kwalifikacji przedsięwzięcia jest przedstawienie audytu energetycznego.

XXII.12.3.4. System Białych Certyfikatów

System wprowadzony ustawą o efektywności energetycznej z dnia 15 kwietnia 2011 roku; zgodnie z zapisami ustawy min. raz w roku Prezes URE powinien ogłosić konkurs na inwestycje oszczędnościowe, w obszarze końcowego użytkowania energii, kwalifikujące się do wydania białych certyfikatów; o otrzymaniu certyfikatów kwalifikują się zgłoszone

do konkursu inwestycje o największym współczynniku uzyskanych oszczędności; inwestor po otrzymaniu prawa do certyfikatów może sprzedać je na rynku w ten sposób uzyskując finansowanie inwestycji.

W ramach Programu możliwe do finansowania są działania służące poprawie efektywności energetycznej – termomodernizacja, wymiana sprzętu energochłonnego itp.

Wielkość dofinansowania zależy od wielkości inwestycji (osiągnięte efekty oszczędności) oraz od ceny białych certyfikatów na rynku.

Kolejne edycje konkursu ogłasza Prezes URE. Warunkiem udziału w konkursie jest zobowiązanie wykonania audytów energetycznych przed i po inwestycji.

XXII.12.3.5. Finansowanie w formule ESCO

ESCO - „przedsiębiorstwo usług energetycznych”: przedsiębiorstwo świadczące usługi energetyczne lub dostarczające innych środków poprawy efektywności Energetycznej w zakładzie lub w pomieszczeniach użytkownika, biorąc przy tym na siebie pewną część ryzyka finansowego; zapłata za wykonane usługi jest oparta (w całości lub w części) na osiągnięciu poprawy efektywności energetycznej oraz spełnieniu innych uzgodnionych kryteriów efektywności.

ESCO oferują eksperckie usługi w zakresie energetyki na zasadzie finansowania projektów energetycznych przez tzw. stronę trzecią (TPF - Third Party Funding);

Ten typ finansowania ma wiele zalet - umowy z firmą ESCO, oparte o kontrakty wykonawcze, to umowy o efekt energetyczny - z gwarancją uzyskania oszczędności; nie wymaga angażowania własnych środków zaś system energetyczny/grzewczy jest serwisowany przez specjalistyczną firmę.

Formuła ESCO może być realizowana w wielu sektorach: budownictwie, gospodarce komunalnej, przemyśle itp. Firma typu ESCO zobowiązuje się do sfinansowania całego zadania ze środków własnych lub pozyskanych.

Czym charakteryzuje się działalność firmy ESCO?

- ESCO oferuje kompletną usługę energetyczną, w tym badanie możliwości, zaprojektowanie przedsięwzięcia, instalowanie, finansowanie, eksploatację i naprawy oraz monitorowanie energooszczędnych technologii;
- ESCO oferuje kontrakt na podział kwoty zaoszczędzonego rachunku, w którym klient-użytkownik energii płaci za usługę z części rzeczywiście zaoszczędzonego rachunku;
- ESCO istnieje dzięki wynikom ze zrealizowanego przedsięwzięcia, chociaż są różne metody ich określania (wyników);



- ESCO przejmuje największe ryzyko przedsięwzięcia: techniczne, finansowe i eksploatacyjne.

Jak firma ESCO zarabia pieniądze?

Firma ESCO ponosi koszty wdrożenia energooszczędnych przedsięwzięć, które przynoszą oszczędność energii. w zależności od mechanizmów finansowych stosowanych do sfinansowania inwestycji, tj. umowy o podziale oszczędności, spłaty z oszczędności lub dzierżawy, firma ESCO uczestniczy w podziale korzyści z energooszczędnych inwestycji, przejmując wszystkie lub część korzyści w okresie trwania kontraktu;

Jeżeli przepływ pieniędzy do firmy ESCO z oszczędności energii w okresie trwania kontraktu jest większy niż wszystkie poniesione koszty, to firma ESCO zyskuje, jeżeli nie, to ponosi straty.

XXII.12.3.6. Partnerstwo publiczno-prywatne

Partnerstwo publiczno-prywatne (PPP) jest metodą współpracy administracji publicznej z partnerami prywatnymi. Polega ono na przekazaniu podmiotowi prywatnemu realizacji inwestycji o charakterze publicznym.

Przekazanie inwestycji partnerowi prywatnemu wiąże się z budową lub remontem niezbędnej infrastruktury oraz jej utrzymaniem i zarządzaniem na etapie eksploatacji. PPP należy traktować jako narzędzie wspomagające rozwój infrastruktury.

Partnerstwo publiczno-prywatne w Polsce reguluje ustawa z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym. Zgodnie z jej brzmieniem przedmiotem PPP jest wspólna realizacja przedsięwzięcia oparta na podziale zadań i ryzyka pomiędzy podmiotem publicznym i partnerem prywatnym. Zawierając umowę o partnerstwie publiczno-prywatnym partner prywatny zobowiązuje się do realizacji przedsięwzięcia za wynagrodzeniem oraz do poniesienia w całości albo w części wydatków na jego realizację. Podmiot publiczny zobowiązuje się natomiast do współdziałania w osiągnięciu celu tego przedsięwzięcia.

Możliwość skorzystania z dofinansowania z funduszy Unii Europejskiej pozwala na stworzenie tzw. hybrydowych modeli partnerstwa publiczno-prywatnego, które polegają na jednoczesnym wykorzystaniu środków z funduszy i kapitału prywatnego oraz ewentualnie krajowych środków publicznych. Środki funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności stanowią w takim modelu uzupełnienie finansowania prywatnego. Możliwe jest uzyskanie dofinansowania na projekty inwestycyjne z funduszy unijnych w wysokości nawet 85% wartości kosztów kwalifikowanych. Projekty takie łączą w sobie dodatkowe ryzyka, takie jak: ryzyko poziomu dofinansowania, ryzyko zwrotu funduszy unijnych czy też ryzyko trwałości projektu i ryzyko



znaczących zmian w projekcie, wymagających akceptacji przez Komisję Europejską.

PPP wspiera projekty inwestycyjne głównie w sektorach:

- efektywności energetycznej: szczególnie w zakresie projektów oświetlenia ulicznego, termomodernizacji budynków użyteczności publicznej;
- gospodarki odpadami;
- dróg;
- budownictwa: obiekty wykorzystywane na siedziby administracji publicznej lub instytucji kultury.



XXII.13. ZAŁĄCZNIK NR 4 MOŻLIWOŚCI REDUKCJI EMISJI

XXII.13.1. Wykorzystanie energii odnawialnej

Polska, jako członek Unii Europejskiej, została zobowiązana do transpozycji do krajowych przepisów prawnych wymogów Dyrektyw Parlamentu Europejskiego. Jedną z nich jest Dyrektywa 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (OZE). W związku z powyższym została uchwalona ustawa o odnawialnych źródłach energii z dnia 20 lutego 2015 r. (Dz.U. z 2015 r. poz.478). Podstawowym celem wyznaczonym dla Polski jest uzyskanie 15% udziału OZE w bilansie energetycznym do 2020 r.

Na terenie miast i gmin Metropolii Poznańskiej, istnieją warunki do wykorzystania odnawialnych źródeł energii: słonecznej, geotermalnej, wodnej i wiatrowej. Technologie, które mogą być wykorzystane w tym obszarze to w szczególności:

- panele fotowoltaiczne (PV),
- kolektory słoneczne (termiczne),
- instalacje wykorzystujące źródła geotermiczne,
- małe i mikro elektrownie wodne,
- małe i mikro elektrownie wiatrowe.

XXII.13.1.1. Energia słońca

Energia promieniowania słonecznego może być wykorzystywana do:

- podgrzewania cieczy przy wykorzystaniu kolektorów słonecznych,
- produkcji energii elektrycznej za pomocą ogniw fotowoltaicznych (PV),
- produkcji energii elektrycznej i podgrzewania cieczy w systemach hybrydowych fotowoltaiczno-termicznych
- ogrzewania budynków poprzez tzw. pasywne systemy solarne – elementy obudowy budynku służące maksymalizacji zysków ciepła zimą i ich minimalizacji latem.

Rozwiązania te pozwalają na uniknięcie skutków ubocznych dla środowiska, na przykład zubożenia zasobów naturalnych czy nadmiaru szkodliwych emisji.

Takie czynniki, jak położenie geograficzne, pora dnia mogą tworzyć duże ograniczenia w możliwościach wykorzystania energii słonecznej. Na naszej szerokości geograficznej ok. 80% rocznej sumy promieniowania przypada na sezon wiosenno-letni, od początku kwietnia do końca września.

Średnioroczna wartość nasłonecznienia dla terenu, na którym znajduje się Metropolia Poznań na podstawie mapy nasłonecznienia stworzonej przez IMGW wynosi ok. 1000 kWh/m²/rok – jest to maksymalny możliwy do osiągnięcia potencjał teoretyczny przy założeniu bezstratnej przemiany w użyteczne formy energii. Potencjał techniczny uwzględnia sprawność instalacji, która zmienia się w zależności od natężenia promieniowania słonecznego (nasłonecznienia), pory dnia i warunków atmosferycznych oraz różnicy temperatur w stosunku do otoczenia.

Potencjał techniczny produkcji energii dla terenu Metropolii Poznańskiej (wartości średnioroczne) wynosi:

- 350 – 450 kWh/m²/rok – energia cieplna - obliczony uzysk energii w kolektorach słonecznych z jednego metra kwadratowego powierzchni kolektora⁴;
- 950 kWh/m²/rok – energia elektryczna – obliczony przeciętny roczny uzysk energii z modułów fotowoltaicznych z jednego metra kwadratowego powierzchni płaskiej w instalacji o mocy 1kWp⁵.

Na chwilę obecną na rynku dostępne są płaskie oraz próżniowe kolektory słoneczne. Różnica między dwoma typami polega na sprawności kolektorów. Większy uzysk energii w skali roku dają panele próżniowe, jednak w lecie płaskie kolektory dają więcej energii. Im mniejsza różnica temperatur między kolektorem, a otoczeniem, tym większa jego sprawność. Panele próżniowe są mniej podatne na to niekorzystne zjawisko.

Większość kolektorów dostępnych na rynku posiada certyfikat Solar Keymark i świadectwo uzysku energetycznego 525 kWh/m². Oszczędności zostaną uzyskane dzięki obniżeniu kosztów zakupu energii potrzebnej do podgrzewania wody lub ogrzewania budynku.

Bardzo istotną kwestią jest właściwe zaprojektowanie układu zasilanie-magazynowanie, ponieważ w okresie letnim może dochodzić do częstej sytuacji osiągania temperatury stagnacji przez kolektory w przypadku braku zagospodarowania ciepłej wody. Jest to sytuacja wysoce niekorzystna ponieważ wpływa znacząco na skrócenie żywotności instalacji, częstsze serwisowanie i spadek sprawności układu.

Niska sprawność paneli fotowoltaicznych, która waha się od kilku procent (ogniwa z tellorku kadmu) do kilkudziesięciu procent (krzem monokrystaliczny – do 25%) jest największą wadą paneli fotowoltaicznych.

System fotowoltaiczny może być podłączony do istniejącej sieci (system ongrid) energetycznej lub pracować w autonomii zasilając w pełni dany

⁴ Kolektory płaskie i próżniowe, z uwzględnieniem strat cieplnych całego systemu

⁵ przy rzeczywistej sprawności całego układu ok. 80% i przeciętnej sprawności paneli fotowoltaicznych ok. 15%, z uwzględnieniem zacielenia i optymalnego nachylenia paneli



obiekt lub urządzenie (tzw. systemy wyspowe - offgrid). Średnio, koszt samych paneli to ok. 2/3 kosztów całej instalacji (wliczając koszty montażu do pozostałej części kosztów). Warto dodać, że koszty operacyjne stanowią ok. 2-3% kosztu instalacji. Miernikiem oszczędności jest obniżone zużycie energii z sieci, czyli mniejsze rachunki za energię elektryczną oraz możliwość wprowadzenia energii elektrycznej do sieci dystrybucyjnej energii elektrycznej po stałych stawkach za 1 kWh.

Możliwości

Kolektory słoneczne:

Najłatwiej zamontować instalacje układów solarnych na dachach nowobudowanych budynków. Zarówno można je montować na budynkach już istniejących lub konstrukcjach naziemnych. Kolektory słoneczny można wykorzystywać dla przygotowania ciepłej wody użytkowej oraz dla dogrzewania budynków (w ograniczonym zakresie).

Fotowoltaika:

Moduły fotowoltaiczne mogą być wykorzystywane np. do zasilania domków letniskowych, urzędów komunalnych, telekomunikacyjnych, sygnalizacyjnych, oświetlenia, przydomowych elektrowni, lub być zastosowane jako elementy tzw. farm fotowoltaicznych generując zyski w związku ze sprzedażą energii do sieci na zasadach komercyjnych.

Tabela 39. Analiza uzysków energetycznych dla 1kWp instalacji fotowoltaicznej w technologii polikrystalicznej instalowanej w Poznaniu (nachylenie powierzchni 35°, całkowita suma strat systemu – 45%, lokalizacja: 52°24'30" N, 16°56'2" E, przewyższenie: 64 m

Miesiąc	Produkcja energii dzienna średnia [kWh]	Produkcja miesięczna energii średnia [kWh]	Dzienna suma nasłonecznienia średnia [kWh/m ²]	Miesięczna suma nasłonecznienia - średnia [kWh/m ²]
Styczeń	0,86	26,6	1,01	31,3
Luty	1,49	41,7	1,78	49,9
Marzec	2,88	89,3	3,57	111
Kwiecień	4,04	121	5,23	157
Maj	4,11	127	5,48	170
Czerwiec	4,11	123	5,57	167
Lipiec	3,94	122	5,40	167
Sierpień	3,71	115	5,01	155
Wrzesień	3,06	91,8	4,02	121
Październik	2,08	64,5	2,67	81,3
Listopad	1,03	30,8	1,24	37,3
Grudzień	0,70	21,7	0,83	25,7
Rocznie	2,6	81,3	3,49	106
Całkowicie rocznie	-	975	-	1270

Źródło: PVGIS (<http://re.jrc.ec.europa.eu/pvgis/>)

Powyższe dane świadczą o wysokim poziomie zasobów promieniowania słonecznego, gdzie dla 1 kWp można osiągnąć uzysk energetyczny w skali 975 [kWh/rok]. W celu oceny zasobu i potencjału rzeczywistego należy dokonać pomiarów rzeczywistych przy wykorzystaniu stacji pomiarowych wyposażonych w panele fotowoltaiczne, pyranometry i termometry. Stacje pomiarowe powinny być ulokowane w kilku ściśle określonych punktach w obszarze Metropolii Poznańskiej.

Słoneczne systemy ogrzewania pasywnego: są to różne sposoby konwersji fototermicznej - wykorzystanie energii promieniowania słonecznego do pozyskania ciepła poprzez konwekcję, przewodzenie i promieniowanie.

Kolektory słoneczne i PV mogą zarówno być zamontowane i użytkowane na gruncie i na dachach, jak i na ścianach budynków. Możliwość zamontowania kolektorów na dachach budynków pozwala na ergonomiczne wykorzystania powierzchni użytkowych i może być powszechnie stosowanym rozwiązaniem zarówno na terenach miejskich tak i wiejskich.

XXII.13.1.2. Energia geotermalna

Zasobami geotermalnymi nazywane są wody o temperaturze co najmniej 20 °C. Województwa Wielkopolskie i Lubuskie są najbardziej predysponowane do eksploatacji zasobów geotermalnych. Okolice Poznania są bogate w wody geotermalne o temperaturze 20-50 °C, co jest związane ze zbiornikiem dolnej kredy. Z kolei na głębokości ok. 3000 m p.p.m spodziewana temperatura wód utrzymuje się na poziomie 100 – 125 °C. Wydajności poszczególnych ujęć ocenia się jako wysoką – lokalnie do 200 m³/h i mocy cieplnej powyżej 2,5 MW.

Wyróżnia się dwa typy geotermii – głęboką (właściwą) i płytką.

Geotermia głęboka (klasyczna, wysokiej entalpii - GWE)

Takie instalacje służą do ogrzewania większej ilości budynków, nawet miast. Otwory wiercone na głębokości nawet 2500 m. Przy takiej głębokości ciepło odzyskiwane jest w tradycyjnych wymiennikach, bez pomocy pompy ciepła.

Woda geotermalna wykorzystywana jest bezpośrednio – doprowadzana systemem rur, bądź pośrednio – oddając ciepło chłodnej wodzie i pozostając w obiegu zamkniętym. W Polsce wykorzystywana jest w pięciu miastach (Pyrzyce, Mszczonów, Bańska Niżna, Uniejów, Stargard Szczeciński), nie tylko na potrzeby energetyczne, ale również rekreacyjne – baseny termalne.

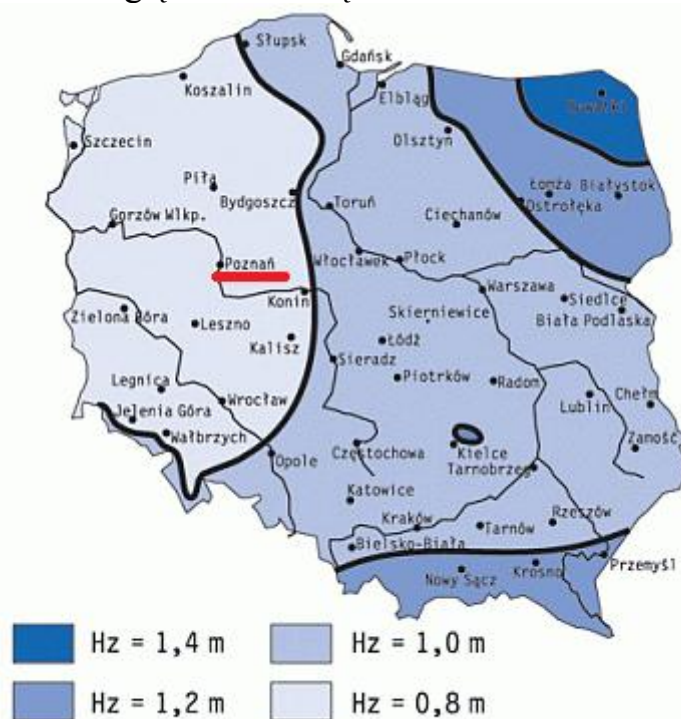
Polska charakteryzuje się zróżnicowanym potencjałem energii geotermalnej. Aby ocenić potencjał głębokiej geotermii, niezbędne jest uzyskanie informacji o temperaturze wody, głębokości, z której woda taka będzie wypompowywana oraz jej składzie chemicznym.

Geotermia płytka (niskiej entalpii - GNE)

Wykorzystuje wody gruntowe i ciepło ziemi do głębokości kilkuset metrów o temperaturze kilkunastu do 20 °C stopni. Do tego typu źródeł należą pompy ciepła, które odbierają energię z gruntu ogrzewanego energią słoneczną. Stosowane są w pojedynczych budynkach mieszkalnych lub biurowych. Instalacje te wspomagają centralne ogrzewanie budynku, wymagają jednak zewnętrznego zasilania (pompa obiegowa).

Pompy ciepła charakteryzowane są wskaźnikiem COP (ang. Coefficient Of Performance). Stosunek ciepła użytkowego do zużycia energii przez sprężarkę wraz z jednoznacznie określonymi urządzeniami pomocniczymi pompy ciepła nazywany jest współczynnikiem wydajności COP. Minimalne wymagane wartości COP dla pomp ciepła (zgodnie z normą PN 14511) określa decyzja 2007/742/WE Komisji Europejskiej, określająca kryteria ekologiczne dotyczące przyznawania wspólnotowego oznakowania

ekologicznego pompom ciepła zasilanym elektrycznie, gazowo lub absorpcyjnym pompom, wynoszą obecnie min. 4,3 dla pomp gruntowych⁶. Zgodnie z Dyrektywą 2009/28/WE minimalna wartość COP dla pomp ciepła zasilanych energią elektryczną musi wynosić co najmniej 2,5 aby energia została uznana za energię odnawialną.



Rysunek 17. Strefy przemarzania gruntów. Mapa głębokości przemarzania.

Źródło: www.agh.edu.pl

Metropolia Poznańska jest położona w strefie przemarzania gruntów dla $H_z=0,8$ m, co oznacza, iż granicą przemarzania gruntów jest 0,8 m poniżej poziomu terenu. Jest to górna granica stosowania dolnego źródła dla pomp ciepła w przypadku zastosowania gruntowej pompy ciepła z wymiennikiem poziomym.

Możliwości

Geotermia płytka, jest technologią, która ma duże możliwości zastosowania na terenie miasta, dla takich nieruchomości jak domy jednorodzinne, osiedla, domy wczasowe, domy opieki społecznej, budynki biurowe, kościoły, zakłady produkcyjne itd.

⁶ Poza pompami gruntowymi, gdzie źródłem ciepła jest ziemia, stosowane są również pompy ciepła powietrzne oraz wodne.



XXII.13.1.3. Energia wiatru

Pozyskiwanie energii z ruchu mas powietrza odbywa się za pomocą siłowni wiatrowych, które przetwarzają energię mechaniczną na elektryczną, która dalej doprowadzana jest do sieci elektroenergetycznej.

Dla określenia potencjału technicznego możliwego do wykorzystania ważne jest określenie częstości występowania prędkości progowych wiatru: minimalnej i maksymalnej. Wyznaczają one zakres prędkości wiatru, w jakim możliwa jest produkcja energii. Wartości prędkości progowych uzależnione są od konstrukcji elektrowni wiatrowych. Z reguły minimalna prędkość progowa – tzw. prędkość startowa, wynosi ok. 3-4 m/s, natomiast prędkość maksymalna – tzw. prędkość wyłączenia - ok. 25 m/s. Dolną granicą opłacalności wykorzystania wiatru do potrzeb energetycznych jest jego średnioroczna prędkość powyżej 5 m/s. Istotne jest również ustalenie stałości kierunku wiejącego wiatru, gdyż częste chwilowe podmuchy o różnych kierunkach są niekorzystne.

Potencjał techniczny energii wiatru na wysokościach powyżej 10 m n.p.t. na obszarze Powiatu Poznańskiego wynosi odpowiednio 700-1000 kWh/m²/rok. Średnioroczna prędkość wiatru zanotowana na stacji meteo Port lotniczy Poznań-Ławica w roku 2013 osiągnęła wartość 12,4 km/h.

Możliwości

Na terenie Metropolii Poznań istnieją bardzo dobre warunki dla rozwoju energetyki wiatrowej. Połączenia dużych prędkości wiatru z równinnym ukształtowaniem terenu oraz obecność wielkich powierzchni rolniczych, daje możliwości budowy dużych farm wiatrowych. Natomiast na obszarach zurbanizowanych zastosowanie może mieć „mała” energetyka wiatrowa, na przykład turbiny wiatrowe z pionowymi osiami obrotu, o mocy kilkuset wat, montowane na dachach budynków.

XXII.13.1.4. Energia biomasy

Biomasa to substancje pochodzenia roślinnego lub zwierzęcego, które ulegają biodegradacji, pochodzące z produktów, odpadów i pozostałości z produkcji rolnej oraz leśnej, a także przemysłu przetwarzającego ich produkty, a także inne części odpadów, które ulegają biodegradacji. Biomasa może być wykorzystywana w formie nieprzetworzonej, lub przetworzonej (biopaliwa płynne, biogaz).

Sposób wytwarzania biopaliw i biomasy oraz jego wpływ na środowisko jest jednym z najważniejszych czynników, jakie należy wziąć pod uwagę

przy planowaniu działań, w zakresie wykorzystania biomasy⁷. Ogólnie rzecz biorąc, biomasa i biopaliwa traktowane są jako odnawialne źródła energii, których wykorzystanie nie wpływa na zawartość CO₂ w atmosferze. W rzeczywistości jest tak jedynie w przypadku, gdy biomasa/biopaliwa są wytwarzane w sposób zrównoważony. Decydując się na uwzględnienie w PGN/SEAP środków związanych z wykorzystaniem biomasy/biopaliw, a także sporządzając inwentaryzację emisji, należy zwrócić uwagę na dwie kwestie:

- Wpływ wytwarzania i wykorzystania biomasy/biopaliw na koncentrację CO₂ w atmosferze:
 - CO₂ tworzy się w efekcie spalania węgla zawartego w materii organicznej, np. w drewnie, bioodpadach lub biopaliwach transportowych. Podczas sporządzania inwentaryzacji emisji CO₂ nie bierze się pod uwagę takich emisji, gdy można założyć, że ilość węgla uwalnianego w procesie spalania jest równa ilości węgla pobranego przez biomasę w trakcie wzrostu (proces fotosyntezy). W takim przypadku standardowy wskaźnik emisji CO₂ dla biomasy/biopaliw wynosi zero. Założenie to jest często uzasadnione w przypadku upraw wykorzystywanych do produkcji biodiesla i bioetanolu, jak również w przypadku drewna pochodzącego z lasów zarządzanych w zrównoważony sposób, co oznacza, że średni przyrost lasu jest równy lub wyższy niż pozyskanie drewna. W sytuacji gdy drewno nie jest pozyskiwane w zrównoważony sposób, wskaźnik emisji CO₂ należy przyjąć wyższy od zera.
- Emisje w całym cyklu życia, bioróżnorodność i inne kwestie związane z równowagą ekologiczną
 - Nawet jeśli biopaliwo/biomasę jako źródło energii cechuje neutralny bilans CO₂, jej wykorzystania nie można uznać za przyjazne środowisku, jeżeli jej produkcja wywiera negatywny wpływ na bioróżnorodność lub wiąże się z wysoką emisją gazów cieplarnianych, jak np. emisja N₂O związana z zastosowaniem nawozów lub emisja CO₂ związana ze zmianą użytkowania terenu. Dlatego też należy sprawdzić, czy wykorzystywana biomasa/biopaliwo spełnia kryteria zrównoważonego rozwoju. W tym celu można wykorzystać kryteria zapisane w Dyrektywie 2009/28/WE w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych. Jedynie biomasa/biopaliwa, które spełniają te kryteria, będą uznawane za odnawialne w kontekście Porozumienia

⁷ Na podstawie Poradnika „Jak opracować plan działań na rzecz zrównoważonej energii (SEAP)?”

Burmistrzów. W przypadku, gdy miasto lub gmina stosuje standardowe wskaźniki emisji i wykorzystuje biopaliwo, które nie spełnia kryteriów zrównoważonego rozwoju, zaleca się zastosowanie dla tego biopaliwa wskaźnika emisji, który jest równy wskaźnikowi odpowiadającego mu paliwa kopalnego. Na przykład, kiedy miasto lub gmina korzysta z biodiesla, który nie jest wytwarzany w sposób zrównoważony, to należy zastosować wskaźnik emisji dla zwykłego diesla. Taka reguła jest wykorzystywana w celu zapobiegania stosowaniu nieprzyjaznych środowisku biopaliw, ale nie znajduje zastosowania w konwencjonalnych standardach szacowania emisji. Jeżeli miasto lub gmina stosuje wskaźniki emisji LCA i wykorzystuje biopaliwo, które nie spełnia kryteriów zrównoważonego rozwoju, zaleca się opracowanie dla niego wskaźnika emisji, który będzie uwzględniał wszystkie emisje powstające w całym cyklu jego życia.

Biomasa (nieprzetworzona)

Biomasa w formie nieprzetworzonej może pochodzić z gospodarki leśnej, użytków zielonych na terenie miasta i parków. Często jest to biomasa odpadowa. Należy zwrócić szczególną uwagę na pozyskiwanie drewna z odpadów budowlanych lub rozbiórki, gdyż może być ono zanieczyszczone impregnatami i powłokami ochronnymi, które mogą zawierać związki chlorowcoorganiczne lub metale ciężkie. Drewno takie nie powinno być spalane jako paliwo.

Możliwości

Ze względu na dużą objętość biomasy w postaci nieprzetworzonej, szeroki przedział wilgotności, niskie ciepło spalania na jednostkę masy i dużą różnorodność technologii produkcji energii biomasa powinna być wykorzystywana lokalnie, w granicach opłacalności ekonomicznej. Poza biomasą odpadową praktykuje się wykorzystanie biomasy z upraw energetycznych, czyli upraw roślin szybko rosnących o znacznym potencjale energetycznym takich jak np. wierzba energetyczna, miskantus olbrzymi.

Obecnie na terenie Metropolii znajdują się między innymi następujące obiekty wykorzystujące energię biomasy (www.eo.org.pl):

- zespół obiektów instalacji odgazowania składowiska i produkcji energii na składowisku odpadów w Gminie Suchy Las – większość energii sprzedawana jest firmie Enea S.A., a część wykorzystywana na potrzeby własne składowiska (produkcja ciepłej wody użytkowej i ogrzewanie pomieszczeń zaplecza techniczno-socjalnego składowiska);



- kotłownia opalana słomą – zlokalizowana na nieruchomości we wsi Otusz (własność Spółdzielni Mieszkaniowej w Niepruszewie), powstała po przebudowie kotłowni opalanej węglem;
- kotły o łącznej mocy 2,8 MW opalane za pomocą trocin i drewna kawałkowego – zainstalowane na terenie Firmy Greenkett Polska Sp. z o.o. pracują głównie dla ogrzewania suszarni oraz na potrzeby grzewcze zakładu, który zajmuje się obróbką mechaniczną drewnianych fryzów parkietowych przerabiając rocznie ok. 12 000 m³ drewna.

XXII.13.1.5. Biogaz

Biogaz to gaz powstający w procesie beztlenowego rozkładu materii organicznej. Najważniejsze źródła pochodzenia biogazu to:

- oczyszczalnie ścieków,
- składowiska odpadów,
- biogazownie rolnicze.

Proces powstawania biogazu w źródłach jest podobny i zachodzi na skutek fermentacji beztlenowej w obecności bakterii metanogennych, które w odpowiednich warunkach zamieniają związki organiczne w biogaz oraz substancje nieorganiczne.

Biogaz rolniczy

Ze względu na dobrze rozwiniętą produkcję roślinną i zwierzęcą obszar Metropolii Poznańskiej posiada duży potencjał do rozwoju biogazowni rolniczych. Stwierdzono, że potencjał ekonomiczny Wielkopolski do produkcji biogazu rolniczego stanowi 13,5 PJ (24% krajowego potencjału). Ponad 62% powierzchni, tylko na terenie Powiatu Poznańskiego zajmują powierzchnie rolne. Hodowla zwierząt i trzody chlewnej stanowi główne źródło dochodów z rolnictwa. (<http://www.wir.org.pl/archiwum/powiaty/poznan/poznan.htm>). Dzięki dużym obszarom rolniczym, powstającą znaczną ilością odpadów roślinnych oraz chodowanymi zwierzętami gospodarczymi istnieje możliwość budowy biogazowni rolniczych.

Możliwości

Na terenie Metropolii Poznańskiej istnieją duże możliwości pozyskania biogazu. W przypadku budowy biogazowni, biogaz generowany będzie głównie z odpadów zielonych oraz odchodów zwierząt. Pozwoli to na



produkcję zarówno energii cieplnej jak i elektrycznej, która zostanie wykorzystana do zaspokojenia potrzeb własnych przedsiębiorstw lub rozdysponowana w inny sposób. Dodatkowo, w celu wytworzenia biogazu mogą zostać wykorzystane odpady komunalne i osady ściekowe pochodzące z oczyszczalni ścieków.

XXII.13.1.6. Energia wód powierzchniowych

Zasoby wodno-energetyczne zależne są od przepływów, określanych na podstawie wieloletnich obserwacji. Przepływy rzek mogą charakteryzować się dużą zmiennością w czasie.

Potencjał techniczny wód powierzchniowych jest znacznie mniejszy od zasobów teoretycznych, gdyż wiąże się z wieloma ograniczeniami i stratami, z których najważniejsze to:

- nierównomierność naturalnych przepływów w czasie,
- sprawność stosowanych urządzeń,
- bezzwrotne pobory wody dla celów nieenergetycznych,
- konieczność zapewnienia minimalnego przepływu wody w korycie rzeki poza elektrownią (nienaruszalnego lub biologicznego).

Sieć rzeczna na terenie obszaru Metropolii Poznańskiej jest dobrze rozwinięta, jednak przez nizinny charakter rzek (za wyjątkiem rzeki Drawy), spadki wód są niewielkie.

Możliwości

Biorąc pod uwagę powyższe oraz wyrównane stany wód i i dużą ilość niewielkich cieków wodnych, należy stwierdzić, iż na terenie Metropolii Poznańskiej istnieje duży potencjał do rozbudowy małych elektrowni wodnych.

W powiecie poznańskim działa mała elektrownia wodna (turbina lewarowa typu TPS 1000 o przepłyku turbiny $Q_{max}=3,0$ m³/s, spadzie $H=2,09$ z generatorem o mocy 45-50 kVA). Usytuowana jest ona w korpusie jazu „Borkowice” zlokalizowanym na Kanale Mosińskim w km 8+820 w gminie Mosina.

XXII.13.1.7. Biopaliwa

Jednym z kierunków energetycznego wykorzystania biomasy jest produkcja biopaliw ciekłych, do których zaliczyć można:



- benzyny silnikowe zawierające powyżej 5% objętościowo biokomponentów lub powyżej 15% objętościowo eterów (bioetanol);
- olej napędowy zawierający powyżej 7% objętościowo biokomponentów;
- bioester, bioetanol, biometanol, dimetyloeter oraz czysty olej roślinny stanowiące samoistne paliwa;
- biogaz i biowodór pozyskiwany z biomasy;
- biopaliwa syntetyczne, czyli syntetyczne węglowodory lub ich mieszanki, wytwarzane z biomasy i stanowiące samoistne paliwa⁸

Zgodnie z dyrektywą 2009/28/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 roku w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych, która zmienia i w następstwie uchyla dyrektywy 2001/77/WE oraz 2003/30/WE, biopaliwa i biopłyny mogą być wykorzystywane na terenie Wspólnoty tylko wtedy, gdy spełniają kryteria zrównoważonego rozwoju:

- Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych dzięki wykorzystaniu biopaliw i biopłynów wynosi co najmniej 35%; począwszy od dnia 1 stycznia 2017 r., ograniczenie emisji gazów cieplarnianych wynikających z wykorzystania biopaliw i biopłynów wynosi co najmniej 50%. Od dnia 1 stycznia 2018 r. ograniczenie emisji gazów cieplarnianych wynosi co najmniej 60% dla biopaliw i biopłynów wytworzonych w instalacjach, które rozpoczęły produkcję w dniu 1 stycznia 2017 r. lub później.
- Biopaliwa i biopłyny nie mogą pochodzić z surowców uzyskanych z terenów o wysokiej wartości bioróżnorodności, czyli terenów, które w styczniu 2008 r. lub później posiadały status:
 - lasów pierwotnych i zalesionych gruntów, gdzie nie istnieją widoczne ślady działalności człowieka, a procesy ekologiczne nie zostały zaburzone;
 - obszarów ochrony przyrody, chyba że przedstawiono dowody, że produkcja surowców nie narusza celów ochrony przyrody;
 - obszary trawiaste o wysokiej bioróżnorodności.
- Biopaliwa i biopłyny nie mogą pochodzić z surowców uzyskanych z terenów zasobnych w węgiel. Zapis ten dotyczy terenów podmokłych, obszarów stale zalesianych oraz obszarów obejmujących więcej niż jeden ha z drzewami i wysokości powyżej 5 metrów i z pokryciem powierzchni przez korony drzew pomiędzy 10% a 30% lub drzewami mogącymi osiągnąć ten pułap,
- Biopaliw i biopłynów nie wytwarza się z surowców pozyskanych z terenów, które były torfowiskami w styczniu 2008 r., chyba że przedstawiono

⁸ Ustawa z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych

dowody, że przy uprawie i zbiorach tych surowców nie stosowano melioracji uprzednio niemeliorowanych gleb;

- Surowce rolne uprawiane we Wspólnocie i wykorzystywane do produkcji biopaliw i biopłynów, są uzyskiwane zgodnie z wymogami i normami określonymi w Rozporządzeniu Rady (WE) nr 73/2009 z dnia 19 stycznia 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dla systemów wsparcia bezpośredniego dla rolników w ramach wspólnej polityki rolnej i ustanawiającego określone systemy wsparcia bezpośredniego dla rolników, a także zgodnie z minimalnymi wymogami dotyczącymi zasad dobrej kultury rolnej zgodnej z ochroną środowiska.

Polskie prawo reguluje wytwarzanie i wykorzystanie biopaliw i biokomponentów poprzez Ustawę z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych. Dokument określa zasady i obowiązki wytwórców biokomponentów i biopaliw w zakresie ich wytwarzania, magazynowania i wprowadzania do obrotu. Biokomponenty wprowadzane do obrotu lub wykorzystywane do produkcji biopaliw muszą uzyskać certyfikat jakości wydany przez upoważnione do tego akredytowane jednostki certyfikujące.

Jednym z głównych celów polityki energetycznej Polski do 2030 roku w obszarze odnawialnych źródeł energii jest zwiększenie udziału biopaliw w rynku paliw transportowych do 2020 roku do poziomu 10%. Zwiększenie obowiązku zapewnienia udziału biokomponentów w ogólnej ilości sprzedawanych paliw i biopaliw ciekłych nakłada na przedsiębiorców Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 lipca 2013 r. w sprawie Narodowych Celów Wskaźnikowych (NCW) na lata 2013-2018, według którego przedsiębiorcy sprzedający, zbywający w innej formie lub zużywający na własne potrzeby paliwa i biopaliwa ciekłe są zobowiązani do stosowania określonej w NCW ilości biokomponentów. W latach 2014–2016 będzie to 7,1% (czyli tyle ile obowiązywało w roku 2013), natomiast w latach 2017 i 2018 odpowiednio 7,8% i 8,5%.

Obecnie na rynku na wybranych stacjach paliw dostępne są biopaliwa. Wykorzystanie zależy od posiadanego przez kierowców typu pojazdu oraz osobistych preferencji. Ponadto biokomponenty w paliwach obecne są w ilości określonej w przywołanym wyżej rozporządzeniu.

Ze względu na swoją uniwersalność i stosunkowo łatwe zastępowanie paliw konwencjonalnych, biopaliwa mogą mieć powszechne zastosowanie na terenie metropolii. Zależy to jednak od konkurencyjności cenowej tych paliw w stosunku do paliw konwencjonalnych.

XXII.13.1.8. Podsumowanie potencjału energii odnawialnej

Na terenie Metropolii Poznańskiej największy potencjał energii odnawialnej możliwej do zagospodarowania wykazuje energia słoneczna, energia wiatrowa oraz geotermia płytka. Znacznym źródłem OZE może być biogaz rolniczy. Energia wód powierzchniowych (ze względu na rzeźbę terenu) ma niewielkie znaczenie jako potencjalne źródło energii na terenie obszaru (oprócz małej energetyki wodnej).

Dostępne na terenie Metropolii źródła energii odnawialnej, można wykorzystać poprzez: kolektory słoneczne, panele fotowoltaiczne, pompy ciepła, małe turbiny wiatrowe oraz biogazownie rolnicze i małe elektrownie wodne. Możliwość rozwoju rozproszonych źródeł energii stwarza warunki rozbudowy inteligentnych sieci na terenie całego obszaru Metropolii Poznańskiej.

W koncepcji energetyki rozproszonej⁹ podmioty inwestują przede wszystkim w źródła wytwarzające energię na własne potrzeby i sprzedaż (jako prosumenci) nadwyżek energii do sieci. Przyjęty w Polsce w połowie ubiegłej dekady model wsparcia zielonej energii w postaci tzw. świadectw pochodzenia (praw majątkowych do wprowadzanej do sieci energii z OZE) powoduje, że nie zawsze energia wyprodukowana jest najpierw zużywana na własne potrzeby, a potem (ew. nadwyżki) na sprzedaż.

Rozpatrywane technologie generacji rozproszonej można podzielić z uwagi na ich dojrzałość techniczną, ekonomiczną oraz rynkową. Do technologii obecnie dostępnych komercyjnie w warunkach polskich (i w określonych uwarunkowaniach lokalnych) można zaliczyć technologie średniej skali, takie jak agregaty/układy kogeneracyjne z silnikami na gaz i na biomasę, małe elektrownie wodne oraz elektrownie wiatrowe i biogazownie o mocy powyżej 1 MW. Wiele technologii mikrogeneracji właśnie teraz dynamicznie wchodzi na rynek i są to: małe elektrownie wiatrowe, mikrobiogazownie oraz systemy fotowoltaiczne.

Otoczenie sprzyjające rozwojowi energetyki rozproszonej, a zwłaszcza mikrogeneracji, tworzą rozwijane obecnie technologie magazynowania energii i koncepcja inteligentnych sieci. Rozwój takich technologii generacji rozproszonej, jak kolektory słoneczne czy małe elektrownie wiatrowe wymaga wykorzystania technologii lokalnego magazynowania energii (ciepła i energii elektrycznej), z których najtańsze obecnie i najbardziej dostępne są technologie magazynowania energii w gorącej wodzie (zasobniki/bojlery indywidualne w domach mieszkalnych), gruntowe magazyny ciepła oraz tzw. osiedlowe, ziemne magazyny ciepła.

Dodatkowy impuls i nowoczesny kierunek rozwoju generacji

⁹ Energetyka rozproszona, Instytut na rzecz Ekorozwoju, Warszawa, 2011

rozproszonej nadaje koncepcja tzw. inteligentnych sieci energetycznych (ISE), w tym mikrosieci. Koncepcja ta, rozwijana dopiero od niedawna w Polsce i promowana m. in. przez Urząd Regulacji Energetyki oraz Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, obejmuje nie tylko zmianę podejścia do samych sieci dystrybucyjnych, ale także systemy generacji rozproszonej oparte na wykorzystaniu OZE i „mikroźródła” wraz z systemami zdecentralizowanego magazynowania energii. Elementy w mikrosieciach współpracują z lokalnymi sieciami i są łączone w węzłach zwyczajowo do sieci niskiego napięcia. ISE umożliwiają dwukierunkową wymianę informacji i energii pomiędzy producentami i użytkownikami, a co za tym idzie, wyższy poziom przejrzystości, który promuje odpowiedzialne i oszczędne korzystanie z energii po stronie użytkowników. ISE, służąc interesom odbiorcy końcowego energii, pozwalają na zwiększenie efektywności lokalnego wykorzystania OZE i zmniejszenie straty energii wytwarzanej w scentralizowanych źródłach oraz tworzą dodatkowy rynek dla generacji rozproszonej.

Ponadto, wykorzystując generowaną energię w miejscu jej wytworzenia, unika się strat energii na przesył, w odróżnieniu od scentralizowanych jednostek wytwórczych.

Technologie generacji rozproszonej charakteryzują się dość dużym zakresem kosztów produkcji energii (zależy on od lokalizacji, jak i od indywidualnej charakterystyki źródła). Jednak już obecnie niektóre z nich są konkurencyjne wobec tradycyjnych, scentralizowanych źródeł. W przyszłości należy oczekiwać, że stosowanie odnawialnych źródeł generacji rozproszonej będzie jeszcze bardziej opłacalne, szczególnie z powodu szybkiego rozwoju technologii. Opłacalność technologii generacji rozproszonej zależy też od kosztów alternatywnych zaopatrzenia w energię, które są różne u różnych odbiorców i rosną u tych, którzy są bardziej oddaleni od centrów zaopatrzenia w energię ze źródeł scentralizowanych.

Główne bariery ograniczające rozwój wykorzystania OZE w Polsce:

- duże koszty inwestycyjne – długi okres zwrotu. W podejmowaniu decyzji o inwestycji w OZE bierze się pod uwagę przede wszystkim zyski finansowe pomijając korzyści środowiskowe czy społeczne;
- długi czas przygotowania inwestycji ze względu na skomplikowane procedury.
- wykluczenie obszarów chronionych, rezerwatów przyrody, parków narodowych i obszarów Natura 2000 z terenów inwestycji w OZE (zwłaszcza wiatrowe i wodne) – wystawianie negatywnych ocen o oddziaływaniu na środowisko;



- niska świadomość społeczna. Brak wiedzy i zakorzenione mity dotyczące wpływu instalacji OZE na środowisko i człowieka;
- brak zrozumienia celu rozwoju odnawialnych źródeł energii;
- brak koordynacji działań władz dla rozwoju OZE w Polsce.

XXII.13.2. Redukcja zużycia energii poprzez zwiększenie efektywności energetycznej

Analiza potencjału¹⁰ uwzględnia możliwości efektywnego wykorzystania energii dla powszechnie stosowanych technologii w następujących obszarach jej użytkowania:

- w oświetleniu pomieszczeń i ulic;
- w ogrzewaniu i przygotowaniu ciepłej wody w budynkach;
- w lokalnych kotłowniach i ciepłowniach systemowych;
- w usługach chłodzenia, gotowania, zmywania itp.;
- w gospodarstwach domowych;
- elektryczne napędy małej i średniej mocy;
- sieci elektryczne i ciepłe.

XXII.13.2.1. Budynki mieszkalne, budynki użyteczności publicznej, małe i średnie przedsiębiorstwa

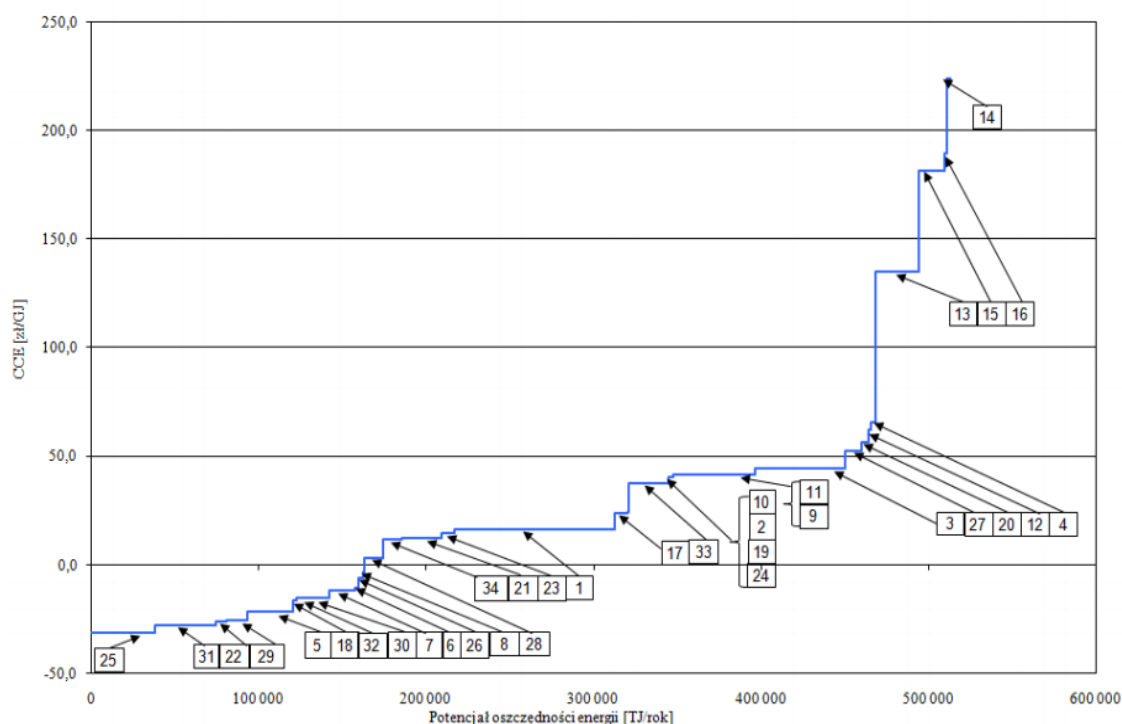
Możliwości ograniczenia zużycia energii w budynkach, to przede wszystkim:

- termomodernizacja przegród zewnętrznych (okna, ściany, stropy itd.),
- montaż automatyki regulacyjnej;
- modernizacja instalacji grzewczej;
- odzysk ciepła z wentylacji;
- modernizacja kotłów grzewczych;
- modernizacja przepływowych podgrzewaczy ciepłej wody użytkowej;
- zastosowanie kolektorów słonecznych i paneli PV;
- modernizacja osiedlowych kotłowni grzewczych.

Efektywność poszczególnych przedsięwzięć jest różna (Rysunek 18, Tabela 40). W skali Polski wyżej wymienione działania charakteryzują się potencjałem oszczędności energii rzędu 513 PJ/rok. Około 1/3 tego potencjału (163,1 PJ/rok) jest opłacalna w warunkach cen paliw i energii z roku 2008.

¹⁰ Opracowanie na podstawie raportu „Potencjał efektywności energetycznej i redukcji emisji w wybranych grupach użytkowania energii. Droga naprzód do realizacji pakietu klimatyczno-energetycznego” (Katowice 2009)

Blisko 90% ma jednostkowe koszty zaoszczędzenia energii (CCE) poniżej 50 zł/GJ.



Rysunek 18. Potencjał oszczędności energii w budynkach w Polsce. Objasnienia oznaczeń w Tabeli 40
Źródło: *Potencjał efektywności energetycznej i redukcji emisji w wybranych grupach użytkowania energii. Droga naprzód do realizacji pakietu klimatyczno-energetycznego*

Tabela 40. Przedsięwzięcia w zakresie oszczędności energii w budynkach - numeracja do powyższego rysunku 19

Lp.	Nazwa przedsięwzięcia	Grupa użytkowników energii
1.	Termomodernizacja przegród zewnętrznych (okna, ściany...)	Budynki mieszkalne jednorodzinne - istniejące
2.	Termomodernizacja przegród zewnętrznych (okna, ściany...)	Budynki mieszkalne jednorodzinne - nowe
3.	Termomodernizacja przegród zewnętrznych (okna, ściany...)	Budynki mieszkalne wielorodzinne - istniejące
4.	Termomodernizacja przegród zewnętrznych (okna, ściany...)	Budynki mieszkalne wielorodzinne - nowe
5.	Montaż automatyki regulacyjnej	Budynki mieszkalne jednorodzinne - istniejące
6.	Montaż automatyki regulacyjnej	Budynki mieszkalne jednorodzinne - nowe
7.	Montaż automatyki regulacyjnej	Budynki mieszkalne wielorodzinne - istniejące

Lp.	Nazwa przedsięwzięcia	Grupa użytkowników energii
8.	Montaż automatyki regulacyjnej	Budynki mieszkalne wielorodzinne - nowe
9.	Modernizacja instalacji c.o.	Budynki mieszkalne jednorodzinne - istniejące
10.	Modernizacja instalacji c.o.	Budynki mieszkalne jednorodzinne - nowe
11.	Modernizacja instalacji c.o.	Budynki mieszkalne wielorodzinne - istniejące
12.	Modernizacja instalacji c.o.	Budynki mieszkalne wielorodzinne - nowe
13.	Odzysk ciepła	Budynki mieszkalne jednorodzinne - istniejące
14.	Odzysk ciepła	Budynki mieszkalne jednorodzinne - nowe
15.	Odzysk ciepła	Budynki mieszkalne wielorodzinne - istniejące
16.	Odzysk ciepła	Budynki mieszkalne wielorodzinne - nowe
17.	Termomodernizacja przegród zewnętrznych (okna, ściany...)	Budynki użyteczności publicznej
18.	Montaż automatyki regulacyjnej	Budynki użyteczności publicznej
19.	Modernizacja instalacji c.o.	Budynki użyteczności publicznej
20.	Odzysk ciepła	Budynki użyteczności publicznej
21.	Termomodernizacja przegród zewnętrznych (okna, ściany...)	Średnie i małe przedsiębiorstwa
22.	Montaż automatyki regulacyjnej	Średnie i małe przedsiębiorstwa
23.	Modernizacja instalacji c.o.	Średnie i małe przedsiębiorstwa
24.	Odzysk ciepła	Średnie i małe przedsiębiorstwa
25.	Modernizacja kotłów grzewczych	Budynki mieszkalne jednorodzinne
26.	Modernizacja przepływowych podgrzewaczy c.w.u.	Budynki mieszkalne jednorodzinne
27.	Montaż kolektorów słonecznych	Budynki mieszkalne jednorodzinne
28.	Montaż kolektorów słonecznych	Budynki mieszkalne wielorodzinne
29.	Modernizacja kotłów grzewczych	Budynki użyteczności publicznej
30.	Modernizacja przepływowych podgrzewaczy c.w.u.	Budynki użyteczności publicznej
31.	Modernizacja kotłów grzewczych	Średnie i małe przedsiębiorstwa
32.	Modernizacja przepływowych podgrzewaczy c.w.u.	Średnie i małe przedsiębiorstwa



XXII.13.2.2. Sprzęt gospodarstwa domowego (AGD) i oświetlenie pomieszczeń

Oszczędność energii wynika tu przede wszystkim ze wzrastającej efektywności energetycznej sprzętu AGD (urządzenia coraz wyższej klasy energetycznej) oraz oświetlenia (światłówki kompaktowe oraz oświetlenie LED).

Szacunkowy potencjał oszczędności energii dla Polski wynosi 9,706 TWh/rok (szacunki z roku 2008 z uwzględnieniem stanu sprzętów w gospodarstwach domowych i stanu na 2020 rok wynikający z wymiany istniejącego, nieekologicznego sprzętu na nowy, energooszczędny, z uwzględnieniem przyrostu związanego ze zwiększonym zużyciem energii elektrycznej przy wzroście nasycenia takim sprzętem jak: zmywarki i płyty kuchenne w gospodarstwach domowych).

Cały potencjał w tej grupie użytkowania energii elektrycznej można uznać za ekonomiczny, bo przedsięwzięcia są opłacalne (ujemne koszty zaoszczędzonej energii i redukcji CO₂ - wartości zaoszczędzonej energii elektrycznej z nawiązką pokrywają koszty inwestycji przedsięwzięć energooszczędnych), a wzrost cen energii elektrycznej prowadzi do zwiększenia jego opłacalności.

Potencjał ten może być wykorzystany zarówno w sektorze mieszkalnym jak i usługowym.

XXII.13.2.3. Układy napędowe

Układy napędowe są powszechnie stosowane w wielu sektorach (np. silniki wind w budynkach, pompy). Potencjał oszczędności energii elektrycznej w układach napędowych dla Polski szacowany jest na 12,4 TWh/rok. Jako główne możliwości należy wskazać:

- wymiana silników elektrycznych ze standardowych na silniki o podwyższonej sprawności w zakresie mocy od 0,75 do 3000 kW,
- wprowadzenie regulacji częstotliwościowej dla napędów w zakresie mocy od 0,75 do 3000 kW
- wymiana pomp odśrodkowych ze standardowych na pompy o podwyższonej sprawności w zakresie mocy od 4 do 130 kW,
- wymiana pomp obiegowych klasy energetycznej C i D na pompy o klasie A w zakresie mocy poniżej 3 kW.

Powyższe działania charakteryzują się przeważnie znaczącą opłacalnością wykorzystania zarówno potencjału zaoszczędzonej energii elektrycznej, jak i redukcji CO₂ (ujemne jednostkowe koszty zaoszczędzonej energii).



XXII.13.2.4. Inne obszary poprawy efektywności

W tej grupie działań w skali kraju można wskazać następujące grupy działań, wraz z szacunkowym potencjałem:

- Modernizacja ciepłych sieci przesyłowych i dystrybucyjnych – 12,49 PJ/rok;
- Modernizacja elektrycznych sieci przesyłowych i dystrybucyjnych – 3068 GWh/rok;
- Modernizacja oświetlenia ulic i placów – 1314 GWh/rok;
- Oświetlenie hal i warsztatów – 248 GWh/rok.

XXII.13.2.5. Łączny potencjał efektywności energetycznej

Podsumowując możliwości poprawy efektywności energetycznej należy wskazać, że w skali kraju (Tabela 41) największe możliwości tkwią w zakresie działań efektywnościowych w budownictwie (termomodernizacje, modernizacja systemów grzewczych, odzysk ciepła, wykorzystanie OZE itp.) – według szacunków jest to 2/3 całkowitego potencjału oszczędności energii. Drugie w kolejności jest wytwarzanie energii elektrycznej, a następnie modernizacja układów napędowych i wymiana sprzętu AGD wraz z oświetleniem.

W zakresie możliwości działań samorządu jest znacząca część całkowitego potencjału efektywności energetycznej, a jako główne obszary działań należy wskazać:

- wykorzystanie możliwości efektywności energetycznej w budynkach publicznych oraz wspieranie działań podnoszących poziom wykorzystania energii w budynkach mieszkalnych oraz usługowych;
- zastępowanie starych, nieefektywnych układów napędowych (silniki elektryczne), efektywnymi w obiektach publicznych oraz spółkach komunalnych oraz wspieranie takich działań w sektorze mieszkaniowym i usługowym;
- wymianę sprzętu AGD i oświetlenia na bardziej efektywne (obiekty własne) oraz wspieranie takich działań w sektorze mieszkaniowym i usługowym;
- modernizację sieci dystrybucji ciepła;
- modernizację oświetlenia ulic i placów.

Tabela 41. Podsumowanie potencjału efektywności energetycznej dla Polski. Źródło: Potencjał efektywności energetycznej i redukcji emisji w wybranych grupach użytkownika energii. Droga naprzód do realizacji pakietu klimatyczno-energetycznego

Obszary poprawy efektywności energetycznej w Polsce	Potencjał [TWh/rok]	Udział w %
Wytwarzanie energii elektrycznej	40,0	18,8
Sprzęt gospodarstwa domowego i oświetlenie mieszkań	9,7	4,6
Budynki mieszkalne i użyteczności publicznej, małe i średnie przedsiębiorstwa	142,5	67,0
Napędy	12,4	5,8
Modernizacja ciepłowniczych sieci przesyłowych i dystrybucyjnych	3,1	1,5
Modernizacja elektrycznych sieci przesyłowych i dystrybucyjnych	3,5	1,6
Oświetlenie ulic i placów	1,3	0,6
Oświetlenie hal i warsztatów	0,3	0,1
Razem	212,8	100,0

XXII.13.3. Redukcja emisji w transporcie

Emisje z transportu cechują się stałą tendencją wzrostową. Jest to jednocześnie sektor, w którym trudno jest uzyskać redukcję emisji środkami technicznymi – wiąże się to przede wszystkim ze stopniowym zmniejszaniem zużycia paliwa przez pojazdy, jednak wprowadzanie nowych rozwiązań technologicznych jest kosztowne. Emisje z transportu stanowią bardzo istotną część emisji gazów cieplarnianych w miastach, co wynika z konieczności poruszania się po terenie miasta, do czego wykorzystywany jest przede wszystkim transport samochodowy.

Metody ograniczania emisji w transporcie można podzielić na dwie główne grupy:

- Metody techniczne.
- Metody nietechniczne.

Metody techniczne

- Zmniejszenie zużycia paliwa przez pojazdy – stopniowe ograniczanie ilości zużywanego paliwa, w przeliczeniu na 100 km (nowsze samochody zużywają mniej paliwa – na skutek redukcji wagi pojazdu, zwiększenia aerodynamiki, zastosowania mniej energochłonnych komponentów, wykorzystania silników o wyższej sprawności spalania). Wymiana pojazdów na zużywające mniej paliwa następuje naturalnie, można jednak

przyspieszyć ten trend stosując odpowiednie zachęty (np. podatkowe) oraz ograniczenia (w ruchu starych pojazdów).

- Zastosowanie paliw niskoemisyjnych – pojazdy mogą być zasilane sprężonym gazem ziemnym (CNG), gazem płynnym (LPG) lub gazem ziemnym w postaci ciekłej (LNG). Paliwa te charakteryzują się mniejszą emisją niż tradycyjne paliwa (benzyna i olej napędowy); CNG jest obecnie stosowane do zasilania flot pojazdów komunikacji publicznej w niektórych miastach – jest to rozwiązanie efektywne, wymaga jednak dużej inwestycji w odpowiednią infrastrukturę i flotę pojazdów. LPG jest powszechnie stosowanym paliwem samochodowym w Polsce. LNG obecnie jest stosowany głównie w ciężkim transporcie drogowy dodatkowo od niedawna LNG wykorzystywany jest również do zasilania jednostek pływających.
- Zastosowanie pojazdów hybrydowych – pojazdy w pełni hybrydowe (bateria podłączona do napędu pojazdu) oraz hybrydowe typu plug-in (zasilane energią elektryczną z sieci) przyczyniają się do ograniczenia emisji, zmniejszając zużycie paliwa konwencjonalnego przez pojazd. Jest to jednak rozwiązanie, które nie jest szczególnie opłacalne ekonomicznie – koszt pojazdów hybrydowych przewyższa potencjalne oszczędności.
- Zastosowanie pojazdów elektrycznych – pojazdy te ograniczają emisję bezpośrednią do zera, jednak istotna w tym przypadku jest emisja pośrednia związana z wyprodukowaniem energii elektrycznej, którą zasilany jest pojazd. Zakładając zużycie energii miejskiego auta elektrycznego na poziomie 15-20 kWh/100 km i wskaźnik emisji energii elektrycznej dla Polski na poziomie 0,8 kg CO₂/kWh otrzymujemy pośrednie emisje CO₂ w zakresie 12-16 kg CO₂/100 km, co jest tylko nieco poniżej poziomu emisji pojazdów zasilanych benzyną i olejem napędowym (w cyklu miejskim: benzyna ok. 21 kg CO₂/100 km, olej napędowy ok. 18 kg CO₂/100 km). Jednak pojazdy elektryczne ze względu na brak bezpośrednich emisji oraz niski poziom hałasu doskonale nadają się jako środek transportu na terenie miast. Pojazdy elektryczne cechują się dość dużym kosztem, znacznie większym niż pojazdy hybrydowe. Kluczową rolę w pojazdach elektrycznych ma koszt akumulatorów.
- Wprowadzenie Inteligentnego Systemu Transportowego – zastosowanie technologii informatycznych, automatycznych, telekomunikacyjnych, pomiarowych oraz określonych technik zarządzania w transporcie przyczyni się do zwiększenia efektywności systemu transportowego i poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu. Zwiększenie przepustowości sieci spowoduje zmniejszenie czasu podróży, a co za tym idzie także i zmniejszenie zużycia energii. Dzięki temu nastąpi redukcja emisji zanieczyszczeń motoryzacyjnych do atmosfery. Dodatkowymi korzyściami z wprowadzenia ITS są aspekty ekonomiczne: ograniczenie wydatków



związanych z utrzymaniem i renowacją nawierzchni oraz modernizacją taboru drogowego.

- Efektywne silniki elektryczne i odzysk energii z procesu hamowania w pojazdach elektrycznych (transport szynowy).
- Wykorzystywanie w silnikach pojazdów filtrów służących ograniczeniu emisji cząstek stałych.

Metody nietechniczne¹¹

Działania prowadzące do zwolnienia tempa wzrostu transportochłonności gospodarki i życia.

Żeby ograniczyć emisję gazów cieplarnianych w transporcie przede wszystkim potrzebna jest racjonalizacja potrzeb podróżowania i transportowania ładunków (ang. *demand management*), a co za tym idzie, oddziaływanie na popyt na usługi transportowe i na sposób jego zaspokajania. Ograniczenie tempa wzrostu ruchu i przewozów, optymalizację długości podróży i podziału zadań przewozowych można uzyskać w wyniku kształtowania właściwej: gospodarki przestrzennej, modelu konsumpcji indywidualnej, polityki motoryzacyjnej i środków fiskalnych. Potrzeby transportowe mogą być ograniczane poprzez wykorzystywanie nowoczesnych technik komunikowania się, czyli rozwój telepracy, telekonferencji, telezakupów, e-administracji, e-opieki zdrowotnej, teleuczenia się itp. Wzrost potrzeb transportowych może być ograniczony przez odpowiednie planowanie zagospodarowania przestrzennego. Należałoby w związku z tym ograniczać rozprzestrzenianie się miast i przeciwdziałać procesom suburbanizacji (ekspansja terytorialna miast); koncentrować funkcje (mieszkanie, praca, usługi) w korytarzach obsługiwanych sprawnym transportem publicznym, lokalizować aktywności biurowe i handlowe w centrach miejskich lub innych miejscach dobrze obsługiwanych przez komunikację zbiorową, dokonywać zmian w przestrzennej organizacji produkcji, magazynowania i dystrybucji itp. Istotne jest też promowanie rozwoju produkcji i produktów lokalnych, co prowadzi do zmniejszenia potrzeb na usługi transportowe, ale także przyczynia się do zachowania/tworzenia miejsc pracy i buduje gospodarkę lokalną.

Działania powodujące zahamowanie wzrostu lub ograniczenie udziału wysoko energochłonnych środków transportu.

Ważnym instrumentem są opłaty za zatłoczenie (tzw. z ang. *congestion charges* lub *road pricing*), z których dochody mogą służyć wspieraniu

¹¹ Za dr Andrzejem Kassenbergiem, w: „Ocena potencjału redukcji emisji gazów cieplarnianych w Polsce do roku 2030” McKinsey&Company

transportu przyjaznego środowisku, jak: szynowy, rowerowy czy pieszy. Do podstawowych instrumentów służących zmianie zachowań komunikacyjnych na zachowania bardziej przyjazne ochronie klimatu można zaliczyć: opłaty związane z zakupem pojazdów (promocja pojazdów o niskiej emisji GHG), ogólne opłaty za korzystanie z infrastruktury, opłaty za użytkowanie pojazdów np. roczne, opłaty za korzystanie z autostrad lub dróg ekspresowych czy ich specyficznych odcinków, takich jak tunele czy mosty, opłaty za zatłoczenie, opłaty za wjazd np. do centrum oraz opłaty parkingowe (przyuliczne i pozauliczne) wykorzystywane w celu zrównoważenia podaży i popytu na przestrzeń uliczną oraz poprawę komunikacji zbiorowej. Ważne jest też kształtowanie tzw. łańcuchów ekomobilności, czyli tworzenie ułatwień służących przyjaznemu dla użytkownika łączeniu podróżowania transportem publicznym z rowerowym i pieszym wewnątrz miast, jak i w powiązaniu z jego otoczeniem. Warto też rozważyć wprowadzanie obligatoryjnych planów obsługi dużych zakładów pracy przez komunikację zbiorową.

Działania mające na celu poprawę efektywności funkcjonowania transportu

Ważne jest wprowadzanie instrumentów służących lepszemu wykorzystywaniu pojazdów, jak: zachęcanie do korzystania z kombinacji środków transportu (multimodalny transport ładunków, system Park and Ride) oraz bardziej intensywnego ich wykorzystywania: zaawansowane rozwiązania logistyczne, wspólne użytkowanie samochodu (*car pooling/lift sharing*); racjonalizacja usług transportu publicznego przez ich dostosowanie do potrzeb zmieniających się w czasie i miejscu, stosowanie różnorodnego taboru (wielkość, ilość, częstotliwość funkcjonowania), tak aby jego pojemność była wykorzystana w pełni, bez pogarszania sprawności i komfortu podróżowania. Inteligentne systemy transportowe w znacznie większym stopniu mogą być wykorzystane do zarządzania mobilnością zwłaszcza w miastach. Wśród wielu możliwych działań związanych z zarządzaniem ruchem za najważniejsze należy uznać: wykorzystanie wydzielonych pasów oraz systemów sterowania w celu realizacji priorytetów dla komunikacji zbiorowej, wydzielanie pasów dla użytkowników systemu car-pool¹², rozwój ulic i ciągów pieszych, podział miasta na sektory o zróżnicowanej dostępności; poprawianie jakości komunikacji zbiorowej przez wydzielanie torowisk tramwajowych oraz pasów ruchu lub ulic tylko dla autobusów; wykorzystywanie telematyki do budowy zintegrowanych systemów zarządzania transportem. Kolejnym wartym uwagi aspektem jest

¹² Car pool - forma wspólnego podróżowania polegająca na udostępnianiu wolnego miejsca we własnym samochodzie lub korzystaniu z wolnego miejsca w samochodzie innej osoby, z jednoczesnym współdzieleniem kosztów podróży.

ułatwienie i skrócenie czasu poszukiwania wolnych miejsc parkingowych. Jest to możliwe poprzez zastosowanie wyświetlaczy wskazujących ilość wolnych miejsc na parkingach. Równie istotne jest rozwijanie sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury przeznaczonej dla rowerzystów.

Działania edukacyjne

W przypadku redukcji emisji zanieczyszczeń generowanych w sektorze transportu, istotną rolę odgrywa edukacja, która promuje zrównoważoną mobilność oraz służy zmianie zachowań społecznych. W ten sposób można próbować wpływać na zachowania użytkowników, tak aby ze zrozumieniem podejmowali właściwe, zrównoważone wybory co do korzystania ze środków transportu. Polityki transportowe mają silny, bezpośredni wpływ na życie ludzi i są często bardzo kontrowersyjne, dlatego obywatele powinni być dobrze poinformowani o przyczynach i uzasadnieniach dokonywanych przez władze wyborów w zakresie rozwoju systemu transportowego. Obok zmiany zachowań niezbędne jest promowanie tzw. eco-driving, czyli zrównoważonego stylu jazdy samochodem (ograniczającego zużycie paliwa).

XXII.13.4. Potencjał redukcji emisji gazów cieplarnianych na Terenie Metropolii Poznańskiej

Na podstawie aktualnej wielkości emisji gazów cieplarnianych, z uwzględnieniem analizy stanu obecnego, analizy możliwości ograniczania emisji poprzez zastosowanie OZE, środków poprawy efektywności energetycznej oraz innych możliwości redukcji emisji wskazane zostały dla Metropolii Poznańskiej główne potencjalne obszary redukcji emisji. W wymienionych obszarach powinny zostać skoncentrowane planowane działania.

XXII.13.4.1. Budynki

- **Budynki publiczne** (w tym komunalne) – ograniczony potencjał w zakresie efektywności energetycznej (znaczny stopień termomodernizacji, wymienione źródła ciepła), ale istnieją możliwości optymalizacji zużycia energii. Wciąż istnieje duży potencjał wykorzystania OZE (kolektory słoneczne i fotowoltaika, w niewielkim stopniu pompy ciepła)
- **Budynki usługowe** (niekomunalne) – znaczny potencjał w zakresie redukcji emisji, poprzez poprawę efektywności energetycznej, zwłaszcza w budynkach powstałych w ubiegłym wieku. Szczególnie efektywne działania to termomodernizacja budynków (kompleksowa, lub częściowa – np. wymiana stolarki okiennej i drzwiowej). Budynki usługowe również

charakteryzują się znacznym potencjałem optymalizacji zużycia energii, a także dużym potencjałem w zakresie wykorzystania OZE.

- **Budynki mieszkalne** (w tym komunalne) – bardzo duży potencjał w zakresie efektywności energetycznej – zwłaszcza termomodernizacja i wymiana źródeł ogrzewania. Mniejszy potencjał mają budynki spółdzielni mieszkaniowych, które są systematycznie modernizowane. Natomiast największy potencjał jest w starej zabudowie w centralnej części miasta, zwłaszcza w zasobie budynków komunalnych oraz w budynkach jednorodzinnych na terenie całego miasta. W zakresie użytkowania energii w budynkach mieszkalnych również istotne znaczenie ma możliwość wymiany sprzętu AGD oraz oświetlenia, a także zmiana zachowań (racjonalne wykorzystanie energii). W grupie budynków mieszkalnych, w starej zabudowie i jednorodzinnych istotny potencjał redukcji emisji tkwi w ograniczeniu stosowania węgla do celów gospodarczo-bytowych. Poza ograniczeniem emisji GHG, działania w zakresie zastąpienia węgla innym, bardziej ekologicznym paliwem przyczyniają się do ograniczenia emisji pyłów i benzo(α)pirenu.

XXII.13.4.2. Instalacje

- **Oświetlenie uliczne** – znaczny potencjał redukcji do osiągnięcia głównie środkami technicznymi poprzez kosztowne wdrożenie oświetlenia wykorzystującego diody LED, a także montażu urządzeń redukujących zużycie energii w okresach mniejszego natężenia ruchu. Istnieją (mniejsze) możliwości redukcji zużycia energii do osiągnięcia metodami organizacyjnymi.
- **Przemysł** – zakłady przemysłowe funkcjonujące na terenie Metropolii są stosunkowo nowoczesne, ale charakteryzują się znacznym potencjałem redukcji emisji – zarówno poprzez działania inwestycyjne w nowe technologie, lub działania termomodernizacyjne jak i poprzez działania organizacyjne (np. wdrażanie standardów zarządzania energią – ISO 50001). Również bardzo istotne jest podejmowanie dobrowolnych działań w zakresie określenia i ograniczania śladu węglowego (*carbon footprint*) przedsiębiorstw i produktów oraz wdrażanie zasad społecznie odpowiedzialnego biznesu (zasady CSR).
- **Dystrybucja ciepła** – potencjał tkwi w redukcji emisji poprzez wzrost kogeneracji latem (np. popularyzacja sieciowej ciepłej wody użytkowej lub użycie ciepła sieciowego do klimatyzacji). W wyniku tego typu działań, ogólny wzrost obciążenia sieci wpłynie na zmniejszenie strat przepływu ciepła. Inne możliwości redukcji obejmują dalszą wymianę sieci ciepłowniczej do standardu preizolowanego oraz modernizację istniejących



węzłów cieplnych. Również działania w zakresie rozwoju sieci (przyłączanie nowych odbiorców) charakteryzują się redukcją emisji, jeżeli zastępowane jest wysokoemisyjne źródło ciepła).

XXII.13.4.3. Transport

- **Transport publiczny** – wciąż istnieje znaczny potencjał redukcji emisji możliwy do uzyskania środkami technicznymi (wymiana starych pojazdów na nowe) oraz nietechnicznymi (np. poprzez szkolenia kierowców, optymalizację tras, zwiększenie atrakcyjności i komfortu podróży transportem publicznym przekładającym się na zwiększenie ilości pasażerów).
- **Transport prywatny** – bardzo duży potencjał ograniczenia emisji, możliwy do uzyskania zarówno środkami technicznymi jak i nietechnicznymi. W przypadku transportu prywatnego najbardziej optymalne kosztowo są działania nietechniczne – ukierunkowane na zmianę wzorców mobilności w mieście (zmianę tzw. *modal split*, czyli udziału poszczególnych środków transportu na terenie miasta).

Potencjał redukcji emisji w sektorze transportu tkwi we wdrażaniu Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) przyczyniających się do upłynnienia ruchu pojazdów w mieście.

XXII.13.4.4. Gospodarka odpadami

Dla ograniczenia redukcji emisji z odpadów znaczny potencjał upatruje się w rozwiązaniach organizacyjnych funkcjonowania systemu gospodarki odpadami w mieście i prowadzeniu akcji informacyjno-edukacyjnych w celu zmiany zachowań konsumentów: propagowanie kupowania trwałych rzeczy, powtórnego wykorzystania przedmiotów i opakowań. Potencjał redukcji emisji w tym sektorze można wskazać także w zakresie zasilania floty pojazdów firmy transportującej odpady na składowisko (SITA) paliwem ekologicznym (np. biogazem z wysypiska).

XXII.13.4.5. Lokalna produkcja energii

Na terenie miasta istnieje znaczący potencjał redukcji emisji związany z wykorzystaniem małych, rozproszonych źródeł energii, głównie opartych o OZE. Główne kierunki rozwoju w tej dziedzinie energetyki to fotowoltaika, kolektory słoneczne i pompy ciepła. Należy jednak podkreślić, że tam gdzie jest to możliwe należy stosować jako podstawowe źródło ciepła miejską sieć ciepłowniczą, opartą na wysokosprawnej kogeneracji. W miejscach, w których ze względów technicznych jak i ekonomicznych podłączenie



do sieci ciepłowniczej nie jest możliwe lub utrudnione, zaleca się rozszerzać i wzmacniać sieci gazowe, by mogły być alternatywą dla indywidualnych źródeł ciepła na paliwa stałe.

XXII.14. ZAŁĄCZNIK NR 5 ZUŻYCIE PALIW I ENERGII W PODZIALE NA SEKTORY

Załącznik przedstawia zużycie paliw i energii w podziale na sektory.

Podmiot, dla którego przeprowadzono inwentaryzację – Gmina Śrem

Rok inwentaryzacji – 2010

Liczba mieszkańców w roku inwentaryzacji – 41 075

Wskaźnik emisji – IPPC

Jednostka raportowania emisji – Mg CO₂e

Podsumowanie inwentaryzacji

Tabela 42. Końcowe zużycie energii

Sektor	Zużycie energii [MWh]															Razem
	Energia elektryczna	Ciepło /chłód	Paliwa kopalne								Odnawialne źródła energii					
			Gaz ziemny	LPG	Olej opalowy	Olej napędowy	Benzyna	Węgiel brun.	Węgiel kam.	Inne paliwa kopalne	Olej roślinny	Biopaliwa	Inna biomasa	Solarna cieplna	Geotermia	
BUDYNKI, WYPOSAŻENIE/URZĄDZENIA I PRZEMYSŁ																
Budynki, wyposażenie/urządzenia komunalne	52 564	0	9 580	0	401	0	0	0	2 137	0	0	0	0	0	0	64 682
Budynki, wyposażenie/urządzenia usługowe (niekomunalne)	62 346	0	8 285	0	3 174	0	0	0	16 901	0	0	0	0	0	90 705	
Budynki mieszkalne	35 714	0	60 885	160	8 586	0	0	0	45 716	0	0	0	0	0	151 060	
Oświetlenie publiczne	2 065	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2 065	
Przemysł	Non-															
	ETS															
	Razem	76 751	0	23 319	0	10 874	0	0	0	13 529	0	0	0	0	124 474	
Suma budynki, wyposażenie/urządzenia i przemysł	229 440	0	102 069	160	23 035	0	0	0	78 282	0	0	0	0	0	432 986	
TRANSPORT																
Pojazdy gminne	0	0	0	0	0	70	0	0	0	0	0	0	0	0	70	
Transport publiczny gminny	0	0	0	0	0	4 110	0	0	0	0	0	0	0	0	4 110	
Transport prywatny i komercyjny	0	0	106	50 941	0	230 691	229 492	0	0	0	0	0	0	0	511 231	
Transport razem	0	0	106	50 941	0	234 871	229 492	0	0	0	0	0	0	0	515 410	
INNE																
Rolnictwo, leśnictwo, rybolówstwo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
RAZEM	229 440	0	102 175	51 101	23 035	234 871	229 492	0	78 282	0	0	0	0	0	948 397	

Tabela 43. Wskaźniki emisji

Zastosowane wskaźniki emisji dla energii i paliw	Energia elektryczna		Ciepło/ chlód	Paliwa kopalne								Odnawialne źródła energii				
	Krajowy	Lokalny		Gaz ziemny	LPG	Olej opalowy	Diesel	Benzyna	Węgiel brunatny	Węgiel kamienny	Inne paliwa kopalne	Biopaliwa	Olej roślinny	Inna biomasa	Solarna cieplna	Geotermia
Mg CO ₂ /MWh	0,8315	-	0,1990	0,2010	0,2248	0,2757	0,2640	0,2470	0,0000	0,3383	0,0000	0	0	0	0	0
Mg CH ₄ /MWh	0,000012	-	0	0,000004	0,000004	0,0000036	0,000011	0,000011	0,000000	0,000004	0,000000	0	0	0	0	0
Mg N ₂ O/MWh	0,000018	-	0	0,000000	0,000000	0,0000002	0,000002	0,000002	0,000000	0,000005	0,000000	0	0	0	0	0
GWP CH ₄	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
GWP N ₂ O	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298

Tabela 44. Emisje z sektorów niezwiązanych z energią

Sektory niezwiązane z energią	Emisja CO ₂ e [Mg]
Gospodarka odpadami	99
Gospodarka wodno-ściekowa	0
Inne	-14 146,8

Tabela 45. Podsumowanie wielkości emisji gazów cieplarnianych

Sektor	Emisje CO ₂ [Mg] / CO _{2e} [Mg]															Razem
	Energia elektryczna	Ciepło/c hłód	Paliwa kopalne								Odnawialne źródła energii					
			Gaz ziemny	LPG	Olej opalowy	Olej napędowy	Benzyna	Węgiel brunatny	Węgiel kamienny	Inne paliwa kopalne	Olej roślinny	Biopaliwa	Inna biomasa	Solarna cieplna	Geotermya	
BUDYNKI, WYPOSAŻENIE/URZĄDZENIA I PRZEMYSŁ																
Budynki, wyposażenie/urządzenia komunalne	44 005	0	1 927	0	112	0	0	0	0	726	0	0	0	0	0	46 770,000
Budynki, wyposażenie/urządzenia usługowe (niekomunalne)	52 194	0	1 667	0	880	0	0	0	0	5 744	0	0	0	0	0	60 485,000
Budynki mieszkalne	29 898	0	12 247	36	2 380	0	0	0	0	15 537	0	0	0	0	0	60 098,000
Oświetlenie publiczne	1 729	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 729,000
Przemysł	Non-ETS															
	ETS															
	Razem	64 253	0	4 690	0	3 015	0	0	0	4 597	0	0	0	0	0	76 555,000
Suma częściowa	192 079	0	20 531	36	6 387	0	0	0	0	26 604	0	0	0	0	0	245 637,000
TRANSPORT																
Pojazdy gminne	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18,000
Transport publiczny gminny	0	0	0	0	0	1 089	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 089,000
Transport prywatny i komercyjny	0	0	21	11 461	0	61 111	56 894	0	0	0	0	0	0	0	0	129 487,000
Suma częściowa	0	0	21	11 461	0	62 218	56 894	0	0	0	0	0	0	0	0	130 594,000
INNE																
Rolnictwo, leśnictwo, rybolówstwo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,000
INNE NIE ZWIĄZANE Z ENERGIA																
Gospodarka odpadami																99,000
Gospodarka wodno-ściekowa																0,000
Inne																-14 147
RAZEM	192 079	0	20 552	11 497	6 387	62 218	56 894	0	0	26 604	0	0	0	0	0	362 183



XXII.15. ZAŁĄCZNIK NR 6 ELEMENTY ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

XXII.15.1. Wstęp. Zakres i cel opracowania

Niniejszy załącznik określa wpływ działań zawartych w Planie gospodarki niskoemisyjnej gminy Śrem, na mobilność mieszkańców gminy zarówno w obszarze miejskim Śremu, jak i w miejskim obszarze funkcjonalnym Poznania. Dokument został przygotowany zgodnie z wymaganiami zawartymi w dokumencie Komisji Europejskiej COM(2013) 913 z dnia 17.12.2013 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”.

Głównym celem działań w zakresie mobilności jest zwiększenie dostępności wszystkich obszarów gminy Śrem, stanowiących równoległe element miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania oraz zapewnienie wysokiej jakości przemieszczania się zgodnymi z zasadami zrównoważonego rozwoju, które obejmuje:

- dojazd do miejskiego obszaru funkcjonalnego,
- przejazd przez ten obszar, jak również
- przemieszczanie się w jego obrębie.

Główny cel działań mobilnościowych jest ściśle powiązany z głównym celem Planu gospodarki niskoemisyjnej gminy Śrem, który zakłada transformację gminy w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, poprzez:

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

Realizacja tych celów pod względem mobilnościowym zakłada:

- preferencję różnorodnych środków transportu zbiorowego w podróżach zewnętrznych oraz pomiędzy najbardziej odległymi miejscowościami gminy,
- preferencję ruchu pieszego i rowerowego wewnątrz gminy, zwłaszcza na obszarze miasta,
- podejmowanie działań do pełnego wykorzystania pojemności używanych środków transportu,
- modernizację układu drogowego tak, aby minimalizować przebiegi pojazdów na terenie gminy,

- modernizację skrzyżowań ułatwiających włączanie się do ruchu z dróg miejskich i gminnych na drogi krajowe i wojewódzką oraz powiatowe o dużym natężeniu ruchu (skrzyżowania z ruchem okrężnym i skrzyżowania skanalizowane),
- wspieranie działań pozostałych interesariuszy umożliwiających tworzenie sieci drogowej, w ramach której możliwe jest rozdzielanie ruchu tranzytowego od lokalnego na terenie gminy, zwłaszcza w zakresie transportu towarowego,
- podejmowanie działań umożliwiających budowę infrastruktury dla potrzeb eksploatacji pojazdów elektrycznych,
- 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,
- zwiększenie wśród mieszkańców poziomu świadomości wpływu poszczególnych środków transportu na środowisko naturalne.

Cel ten jest także zgodny z programem „Drogi i komunikacja” realizowanym w ramach celu strategicznego gminy „Mieszkać wygodnie i bezpiecznie...” określonym w strategii rozwoju gminy¹³.

Dobrze rozwinięty system drogowy nie tylko zwiększa standard życia mieszkańców, ale również podnosi poziom bezpieczeństwa i przyspiesza rozwój gospodarczy regionu. Analiza wykazała, że ponad 60 km dróg gminnych wymaga utwardzenia; osobną kwestią jest konieczność inwestycji na drogach powiatowych i wojewódzkich. Konieczne są także nakłady inwestycyjne na budowę chodników, ścieżek rowerowych i oświetlenia. **Jedną z największych bolączek dla mieszkańców jest brak połączenia kolejowego**, które stanowiłoby alternatywę dla transportu samochodowego i autobusowego.

Zasada zrównoważonego rozwoju w zakresie mobilności ma szczególne znaczenie biorąc pod uwagę równoległe działania Gminy w zakresie rozwoju przemysłu, jak i rolnictwa i turystyki. Pakiet zaproponowanych działań stanowi wyjście do zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców gminy Śrem poprzez podniesienie jakości transportu publicznego i wzrost intermodalności w podróżach zewnętrznych.

Podjęte w Planie działania zakładają równomierny rozwój wszystkich rodzajów transportu, których ostateczny wybór na danym obszarze, determinowany będzie dostępnością infrastruktury drogowej lub torowej o odpowiednich parametrach, rozmieszczeniem generatorów ruchu, średnim czasem i średnią długością podróży, potrzebami transportowymi mieszkańców,

¹³ STRATEGIA ROZWOJU GMINY ŚREM 2013-2020 przyjęta Uchwałą Nr 317/XXXIV/2013 Rady Miejskiej w Śremie z dnia 25 kwietnia 2013 r.



energochłonnością i efektywnością ekonomiczną. Aby osiągnąć jak najlepsze wskaźniki ekonomiczne i jakościowe systemu transportowego gminy, przewiduje się w przyszłości współdziałanie z najszerszymi kręgami 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.

Intermodalność obok integracji, będzie jednym z podstawowych narzędzi pozwalających wykorzystać efekt synergii wszystkich środków transportowych poruszających się na terenie gminy. Dotyczy to przede wszystkim ruchu zewnętrznego w stronę Poznania, a także Kościana, Czempinia, Kórnik, Zaniemyśla, Środy Wielkopolskiej i Gostynia.

Szczególne miejsce w procesie doskonalenia systemu stanowią 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, Urząd Miejski w Śremie może zagwarantować sobie wysoki poziom akceptacji i wsparcia.

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

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



XXII.15.2. Ogólna diagnoza zrównoważonej mobilności na terenie gminy Śrem i określenie obszarów interwencji

XXII.15.2.1. Ogólna charakterystyka gminy Śrem

Gmina Śrem to gmina miejsko-wiejska położona w Województwie Wielkopolskim ok. 40 km na południe od Poznania. Geograficznie gmina jest ulokowana nad rzeką Wartą, w miejscu gdzie rzeka zmienia bieg z kierunku zachodniego na północny, na terenie Niziny Wielkopolsko-Kujawskiej. Miasto usytuowane jest po obu stronach rzeki. Stara średniowieczna część z prawej strony rzeki leży w Kotlinie Śremskiej, nowa część na wysokim lewym brzegu rzeki – na Równinie Kościańskiej. Według danych z 31 grudnia 2015 r. gminę zamieszkiwało 41.427 osób. W skład gminy wchodzi 33 sołectwa - Binkowo, Borgowo, Bodzyniewo, Błociszewo, Dalewo, Dobczyn, Dąbrowa, Gaj, Góra, Grodzewo, Grzymysław, Kadzewo, Kaleje, Krzyżanowo, Kawcze, Luciny, Łęg, Marianowo, Mechlin, Mórka, Nochowo, Niesłabin, Olsza - Bystrzek, Ostrowo, Orkowo, Pełczyn, Pyszaca, Psarskie, Sosnowiec, Szymanowo, Wirginowo, Wyrzeka i Zbrudzewo oraz miasto Śrem, które zamieszkuje 29.666 mieszkańców. Ludność Śremu stanowi aż 71,92 % mieszkańców gminy. Siedziba władz gminnych znajduje się w Śremie, który pełni centrum administracyjne i kulturowe jednostki. Gmina zajmuje obszar o powierzchni 206,19 km², który stanowi 35,83 % powierzchni powiatu śremskiego. Wysoki stopień urbanizacji sprawia jednak, że ludność gminy stanowi aż 67,85 % ludności powiatu śremskiego.

Obok Śremu do największych miejscowości gminy należą Psarskie (1.865), Nochowo (1.473), Zbrudzewo (738), Pyszaca (620) i Mechlin (606), położone w bezpośrednim sąsiedztwie miasta. Gmina charakteryzuje się wysoką koncentracją mieszkańców. W sześciu miejscowościach wzajemnie sąsiadujących ze sobą, zamieszkuje aż 84,78 % wszystkich mieszkańców gminy.

Gmina Śrem graniczy z następującymi gminami:

- od północy z gminą miejsko-wiejską Kórnik (23.817 mieszkańców) w powiecie poznańskim,
- od zachodu z gminą wiejską Brodnica (4.923 mieszkańców) w powiecie śremskim i gminą miejsko-wiejską Czemiń (11.473 mieszkańców) w powiecie kościańskim,
- od południa z gminą miejsko-wiejską Krzywiń (10.027 mieszkańców) w powiecie kościańskim i gminą miejsko-wiejską Dolsk (5.891 mieszkańców) w powiecie śremskim,
- od zachodu z gminą wiejską Zaniemyśl (6.779 mieszkańców) w powiecie średzkim i gminą miejsko-wiejską Książ Wielkopolski (8.592 mieszk.) w powiecie śremskim.



Łącznie na terenie gminy Śrem i sąsiadujących gmin zamieszkuje 112.929 osób. Jak widać z przedstawionych danych, Śrem stanowi główny ośrodek miejski w regionie. Nie mniej rozwój gminy Kórnik powoduje, że Śrem coraz silniej ciąży w stronę Poznania i integruje się z miejskim obszarem funkcjonalnym stolicy województwa.

Do najważniejszych szlaków komunikacyjnych przebiegających przez teren gminy należą przelotowe drogi wojewódzkie nr 432: Leszno – Krzywiń – Śrem - Środa Wielkopolska – Września i nr 434: Kleszczewo (węzeł z drogą ekspresową S5) – Kórnik – Śrem – Kunowo – Gostyń – Rawicz oraz drogi wojewódzkie kończące swój bieg w Śremie nr 310 z Głuchowa i nr 436 z Klęki.

Główną drogę dojazdową do stolicy województwa stanowi droga krajowa 434 na odcinku do Kórnika, a następnie droga ekspresowa S11. Alternatywnym połączeniem w stronę Poznania, są także droga powiatowa 2464P i wojewódzkie 431 do Mosiny i 430 z Mosiny do Poznania. Największe natężenie ruchu występuje na ciągu dróg wojewódzkich 310 i 434 w Śremie, przez które przejeżdża dziennie 14.639 pojazdów, w tym 11.815 samochodów osobowych, 1.479 samochodów dostawczych i 1.126 samochodów ciężarowych¹⁴.

Przez teren gminy przebiega również nieczynna linia kolejowa nr 369 relacji Mieszków – Czempin. Linia o długości 53,5 km łączyła linie kolejową 271 Poznań - Wrocław z linia kolejową 272 Poznań - Kluczbork. W 1995 r. ze względu na nieopłacalność eksploatacji spowodowaną przede wszystkim brakiem zainteresowania podróżnych, w związku z bardzo długim czasem przejazdu (dojazd do Śremu samochodem zajmował o wiele mniej czasu), zawieszono ruch pasażerski na całej długości. W 2005 r. właściciele prywatnej fabryki mebli w Psarskiem wybudowali bocznice przy zakładzie, co spowodowało wznowienie ruchu towarowego na odcinku Czempin – Śrem. Obecnie linią tą prowadzone są przewozy do Odlewni Żeliwa i elektrociepłowni w Śremie z częstotliwością raz na miesiąc. Odcinek Śrem – Mieszków jest nieczynny i nieprzejezdny i w chwili obecnej nie posiada bezpośredniego połączenia z linią 272. W ramach projektu Poznańska Kolej Metropolitalna, planowana jest reaktywacja ruchu pasażerskiego na odcinku Śrem – Czempin i dalej do Poznania. Długość linii kolejowej przypadającej na obszar gminy Śrem to 11,9 km. Na jej terenie zlokalizowano 4 stacje i przystanki kolejowe: Pysząca, Grzymysław, Śrem Odlewnia i Śrem. Wszystkie w chwili obecnej są nieczynne.

Średni czas dojazdu z centrum Śremu do centrum Poznania wynosi od 45 do 70 minut dla podróży realizowanych samochodem osobowym i od 60

¹⁴ Transprojekt Warszawa - Pomiar ruchu na drogach wojewódzkich w 2010 roku



do 88 minut dla połączeń autobusowych. W przypadku reaktywacji połączenia kolejowego na trasie Śrem – Czempin czas przejazdu koleją do Poznania wyniósłby około 65 minut, a więc porównywalnie z połączeniami autobusowymi. Tak długi czas przejazdu może być poważną barierą w zakresie rozwoju kolei na terenie gminy.

Gmina Śrem charakteryzuje się wysokim udziałem mieszkańców w wieku produkcyjnym, który wynosi 63,7 %. Należy podkreślić, że udział osób w wieku przedprodukcyjnym, kształtujący się na poziomie 19,5 %, jest wyższy aniżeli udział osób w wieku poprodukcyjnym (16,8 %). Średnia wieku mieszkańców gminy wynosi 38,6 lat i jest wyższa o blisko 2 lata niż średnia w metropolii. Niepokojącymi trendami jakie pojawiły się w ostatnich latach na terenie gminy jest ujemne saldo migracji i przyrost naturalny poniżej średniej. Powoduje to, że postępujący proces starzenia się społeczeństwa na terenie gminy Śrem będzie przebiegać szybciej niż na obszarach sąsiednich gmin, co będzie miało wpływ na zmniejszanie się ruchliwości mieszkańców.



XXII.15.2.2. Zagospodarowanie przestrzenne

Gmina Śrem jest gminą przemysłowo-rolniczą. Jej całkowita powierzchnia to 205,87 km². Użytki rolne zajmują 71,15 % powierzchni gminy, z czego grunty orne – 11940 ha, sady – 116 ha, łąki trwałe 1210 ha, pastwiska trwałe – 931 ha i grunty rolne zabudowane 250 ha. Grunty leśne zajmują 17,00 % powierzchni gminy. Grunty zabudowane i zurbanizowane stanowią jedynie 7,00 % powierzchni gminy, z czego tereny mieszkaniowe – 306 ha, a tereny przemysłowe – 97 ha. Użytki ekologiczne zajmują 93,4 ha – 0,45 % powierzchni gminy, nieużytki 309 ha – 1,50 %, a tereny różne 143 ha – 0,69 %. Funkcjami wiodącymi gminy są rolnictwo, leśnictwo oraz turystyka i wypoczynek.

Miasto zajmuje powierzchnię 12,38 km². Jest jednym z większych ośrodków przemysłowym w województwie, szczególnie w zakresie produkcji metalowej. Charakterystyczne jest położenie miasta:

- starego, nisko - w tzw. Kotlinie Śremskiej;
- nowego z nowymi terenami zabudowy – na wysoczyźnie.

Różnice wysokości w obrębie miasta wynoszą ponad 30 m, a w gminie ponad 40 m. Najniższą część stanowi terasa zalewowa Warty, od około 60 m n.p.m. do 66 m n.p.m., płaski teren, porozcinany licznymi starorzeczami, miejscami zalesiony, głównie zajęty przez łąki.

Grunty zabudowane i zurbanizowane znajdują się głównie w mieście Śrem. To najbardziej zurbanizowany obszar gminy. Gęstość zaludnienia wynosi tutaj 2.396 osób/km², co jest jednym z wyższych wskaźników w województwie wielkopolskim, porównywalnym z Kościanem, Luboniem i Obornikami. W mieście zlokalizowane są zarówno obszary o zabudowie wielorodzinnej z przeważającą liczbą budynków o 4 kondygnacjach, jak i obszary o zabudowie jednorodzinnej. Miasto zamieszkuje łącznie 29.344 mieszkańców.

Największymi osiedlami na terenie Śremu są:

- osiedle Jeziorany w południowej części miasta nad jeziorem Grzymisławskim,
- osiedle Helenki zlokalizowane w południowo-zachodniej części miasta położone w otulinie Parku Krajobrazowego im. gen. Dezyderego Chłapowskiego.

Średnia gęstość zaludnienia na obszarze całej gminy wynosi 200,07 mieszkańców/km². Jest ona porównywalna z średnią gęstością zaludnienia w Metropolii Poznań i dwukrotnie wyższa niż średnia w Wielkopolsce. Podobną gęstość zaludnienia mają takie gminy miejsko-wiejskie, jak Jarocin, Rawicz, Września, Gostyń i Kępno oraz gminy wiejskie Dopiewo i Rokietnica. Na obszarach wiejskich gminy przeważa zabudowa zagrodowa, a w największych wsiach gminy zabudowa jednorodzinna.

Tereny inwestycyjne gminy zlokalizowane są głównie w Śremie oraz wsiach Zbrudzewo, Nochowo i Psarskie. Na terenie lewobrzeżnego Śremu, w południowo-wschodniej części miasta zlokalizowana jest większość znaczących zakładów przemysłowych, w tym największy zakład Odlewnia Żeliwa „Śrem” S.A., firmy produkcyjne stolarki okiennej i drzwiowej, przedsiębiorstwa transportowe, skład węgla, stacje obsługi samochodów oraz zakłady rzemieślnicze i hurtownie materiałów budowlanych. W tej części miasta zlokalizowane są takie zakłady produkcyjne, jak:

- "GAWROŃSKI" sp. z o. o. w Mechlinie;
- TFP-GRAFIKA sp. z o. o., ATB TRUCK S.A., "DEFOR" S. A., Konstrukcje Stalowe HYŻYK Sp. z o. o. , Odlewnia Żeliwa ŚREM S.A. oraz POLISH ASSEMBLY CENTRE sp. z o. o., Recykl Organizacja Odzysku w Śremie; Pozostałe duże zakłady pracy zlokalizowane są m.in.:
- w Śremie i w Psarskim przy DW 310 (EURAS Sp. z o.o., DUTCH TRADE sp. z o. o., DUTRON Śrem sp. z o. o. i OFLOR sp. z o. o., KOLITA sp. z o. o.);
- w Nochowie w sąsiedztwie drogi 434 przy wylocie na Leszno (REHAU sp. z o. o., „Spójnia” Hodowla i Nasiennictwo Ogrodnicze sp. z o.o.);
- w Zbrudzewie przy DW 434 na Kórnik (Leopol Meble Polska sp. z o. o.).

Ponadto, zakłady usługowe, zatrudniające ponad 50 pracowników, związane z usługami medycznymi i komunalnymi, rozlokowane są w centralnej i północnej części miasta. Wśród nich znajdują się m.in. Wielkopolski Ośrodek Reumatologiczny, Zakład Pielęgnacyjno-Opiekuńczy ZOZ Śrem, Centrum Medyczne "Małgorzata", Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska w Śremie i Śremskie Wodociągi sp. z o. o.

Specyficzną cechą układu przestrzennego jest dalszy rozwój terenów przeznaczonych pod działalność gospodarczą polegający na ich koncentracji w następujących rejonach:

- ulicy Stanisława Staszica (Śremski Park Inwestycyjny – Obszar Zachodni),
- trasy wylotowej na Rawicz (Śremski Park Inwestycyjny – Obszar Wschodni),
- tras wylotowych w kierunku Poznania, Wrześni, Czempinia i Gostynia.

Duże obszary wyznaczone pod działalność gospodarczą znajdują się także we wsiach Zbrudzewo, Psarskie (w rejonie ul. Leśnej i Platanowej), Nochowo (przy drodze w kierunku Leszna) oraz nowo projektowany teren we wsi Pysząca. Ponadto, w Nochowie, Olszy i Niesłabinie zlokalizowano obiekty o charakterze przemysłowym, służące produkcji rolnej i spożywczej lub na rzecz rolnictwa.

Większość dużych zakładów przemysłowych zlokalizowana jest w bezpośrednim sąsiedztwie dróg wojewódzkich, co w znaczny sposób ułatwia ukierunkowanie ruchu samochodów ciężarowych zapewniających zaopatrzenie i odbiór towarów. Są one w miarę dobrze oddzielone od terenów mieszkaniowych z wyjątkiem wsi Psarskie i Nochowo, gdzie na terenach

zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej pojawiły się obiekty produkcyjne i magazynowe, natomiast na terenach przeznaczonych pod działalność gospodarczą – domy mieszkalne.

Rozmieszczenie przestrzenne zakładów przemysłowych powoduje, że w miarę proste jest zarządzanie ruchem samochodów ciężarowych, które zabezpieczają dostawy do największych zakładów przemysłowych. Są one położone w najbliższym sąsiedztwie dróg wylotowych ze Śremu, w tym obwodnicy miasta poprowadzonej wzdłuż drogi wojewódzkiej 434.

Ważnymi generatorami ruchu są przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazja, licea ogólnokształcące i profilowane, szkoły zawodowe, technika oraz szkoły policealne. W 2015 roku w Gminie Śrem było 14 szkół podstawowych, 7 gimnazjów i 4 szkoły średnie. W roku szkolnym 2014/2015 w szkołach podstawowych i gimnazjach uczyło się łącznie 4.354 uczniów, a do przedszkoli uczęszczało 1.179 dzieci. Rozmieszczenie placówek oświatowych na terenie gminy przedstawiono w (Tabela 46).

Tabela 46. Rozmieszczenie placówek oświatowych na terenie gminy

Rodzaj placówki / Miejscowość	Przedszkola	Szkoła podstawowa	Gimnazjum	Szkoły ponadgimnazjalne
Śrem	8	8	4	4
Bodziniowo		1		
Dąbrowa		1	1	
Krzyżanowo		1		
Nochowo		1	1	
Pyszaca		1		
Zbrudzewo		1	1	
Razem	8	14	7	4

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. Są one zlokalizowane głównie w Śremie w centralnej części miasta i na dużych osiedlach mieszkaniowych (Lidl, Biedronka, Bricomarche, Intermarche i E Leclerc).

Część zalesionych terenów gminy Śrem obejmuje Park Krajobrazowy im. gen. D. Chłapowskiego, o całkowitej powierzchni 17323,21 ha, z których 22813,51 ha położonych jest na terytorium gminy. Park obejmuje Równinę Kościańską oraz skrawek Pojezierza Krzywińskiego. Ma on na celu ochronę rzadkiego krajobrazu kulturowego oraz promowanie zrównoważonego rozwoju rolnictwa. Drugą formę ochrony przyrody stanowi na terenie gminy Rogaliński Park Krajobrazowy, który został utworzony w roku 1997, a jego całkowity obszar wynosi 12682,7 ha. Znajduje się on częściowo także w gminach Kórnik,



Brodnica i Mosina. Pełni on funkcje ochrony krajobrazu doliny Warty oraz jej flory i fauny.

Nieduży obszar miasta oraz skoncentrowanie w jego centralnej części podstawowych usług promują w mobilności wewnętrznej miasta ruch rowerowy i miejski transport publiczny. Miejski transport publiczny odgrywa również ważną rolę w połączeniach Śremu z pozostałymi miejscowościami gminy.

XXII.15.2.3. Sieć drogowa

Komunikacja wewnątrz gminy oparta jest na rozbudowanym systemie dróg o łącznej długości 260,54 km, w skład którego wchodzi cztery drogi wojewódzkie 310, 432, 434 i 436 oraz drogi powiatowe i gminne. Drogi wojewódzkie zapewniają miastu połączenia zewnętrzne w kierunku Poznania, Leszna, Gostynia, Kościana, Czempinia, Środy Wielkopolskiej i Książa Wielkopolskiego. Dzięki budowie obwodnicy w ciągu drogi wojewódzkiej 434, udało się skutecznie odseparować ruch lokalny od ruchu tranzytowego na osi północ-południe, głównie w relacji Poznań – Sarnowa, będącej alternatywną drogą w stosunku do zatłoczonej drogi krajowej nr 5. W dalszym ciągu głównym problemem pozostaje nakładanie się ruchu lokalnego i tranzytowego na osi wschód-zachód wzdłuż dróg wojewódzkich 310 i 432, w ciągach ulic Grunwaldzkiej, al. Solidarności, Kilińskiego i Władysława Sikorskiego.

Wg badań WZDW w Poznaniu przeprowadzonymi w 2010 roku, najbardziej obciążonym odcinkiem dróg była ul. Grunwaldzka, będąca ciągiem dróg wojewódzkich 310 i 434. W ciągu doby drogą tą przejeżdża łącznie 14.639 pojazdów¹⁵. Równie obciążonymi ulicami w Śremie jest ul. Kilińskiego od ul. Grunwaldzkiej do wylotu z miasta, gdzie przejeżdża łącznie 11.972 pojazdów na dobę. To także tutaj nakłada się ruch lokalny na ruch tranzytowy w stronę Kościana i Leszna. Kolejnymi mocno obciążonymi odcinkami dróg na terenie gminy Śrem są droga wojewódzka nr 310 na odcinku Grabianowo – Śrem (9.271 pojazdów na dobę) oraz droga wojewódzka nr 432 na odcinku Zbrudzewo-Śrem (10.302 pojazdów na dobę).

Tabela 47. Natężenie ruchu drogowego na terenie gminy Śrem wg badań GDDKiA

Nr drogi	Opis odcinka		Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych							
	Dł. [km]	Nazwa	O	M	SoM	Lsc	Scb p	Sczp	A	C
310	10,2	Grabianowo-Śrem	9271	74	8084	640	185	195	65	28
432	15,1	Jerka-Śrem	5421	43	4299	515	179	298	27	60
432	1,5	Śrem, ul. Kilińskiego	11972	84	9950	838	442	442	180	36
432	2,3	Śrem ul. Grunwaldzka od skrzyż. z DW310 do skrzyż. z DW 434	14639	44	11815	1479	585	541	146	29
432	10,9	Śrem - Zaniemyśl	4615	42	3383	595	212	323	32	28
434	2	Zbrudzewo-Śrem	10302	52	8590	783	361	402	93	21
434	5,3	Obwodnica Śremu	7302	44	5600	606	365	650	15	22
434	11,4	Śrem - Dolsk	7817	47	6113	829	281	430	70	47

¹⁵ Transprojekt Warszawa - Synteza wyników pomiaru ruchu na drogach wojewódzkich w 2010 roku

436	15,9	Pysząca - Książ Wielkopolski	3464	24	2913	281	118	90	31	7
------------	------	------------------------------	------	----	------	-----	-----	----	----	---

Źródło: www.gddkia.pl

O - ogółem; M - motocykle; SoM - samochody osobowe (mikrobusy); Lsc - lekkie samochody ciężarowe; Scbp - samochody ciężarowe bez przyczepy; Sczp - samochody ciężarowe z przyczepą; A - autobusy; C - ciągniki rolnicze

Tabela 48. Struktura dróg na terenie gminy Śrem

Nr Drogi	Przebieg	Długość [Km]	Udział
Drogi Krajowe			
	Brak		
Drogi Wojewódzkie			
310	Głuchowo – Czempin – Śrem,	47,77	18,33%
432	Leszno - Krzywiń - Śrem - Środa Wielkopolska - Września,		
434	Kleszczewo – Kórnik – Śrem – Kunowo – Gostyń - Sarnowa.		
436	Pysząca – Książ Wielkopolski – Nowe Miasto Nad Wartą		
Drogi Powiatowe			
2464	(Świątniki) - granica powiatu - Orkowo - Niesłabin - Zbrudzewo - DW 434	73,27	28,12%
2480	(Czmoń) - granica powiatu - Kaleje - Luciny - DW 432 – Dąbrowa		
3897	(Kościan) – gr. powiatu - Błociszewo - Gaj - Śrem (ul. Chełmońskiego) - DW 310		
4062	Hówiec - Ogieniewo - Brodnica - Ludwikowo - Psarskie - DW 310		
4066	Krzyżanowo – Gaj		
4068	DW 432 - Dalewo - Mórka – Mępin		
4069	DW 310 - Pucółowo - Błociszewo - DW 432 - Wyrzeka – Kadzewo		
4070	Kadzewo - Bodzyniewo - Międzychód - Pinka - DW 434 - Wieszczyczyn - Dobczyn - Jarosławki - Konarskie - DW 436		
4071	Kadzewo – Mórka		
4072	DW 432 - Mechlin - Dąbrowa - granica powiatu śremskiego		
4073	DW 432 - Nochówko - Kadzewo - Mępin - Lubiatówko - Dolsk (ul. Kościańska, ul. Kościelna, Pl. Wyzwolenia, ul. Poczтовая) - DW 434		
4074	DW 436 - Łęg - Bystrzek - Olsza - DW 436		
4075	Nochówko - Pełczyn - Gawrony – Międzychód		
	Drogi Gminne		
	Razem:	260,54	



Na wszystkich analizowanych drogach ruch jest zdominowany przez samochody osobowe, których udział waha się od 78,2 % do 87,2 %. Kolejnymi grupami pojazdów są lekkie samochody ciężarowe (od 6,9 % do 10,8%) oraz duże samochody ciężarowe (od 4,1 % do 9,1 %). Nieco inna struktura ruchu jest notowana na obwodnicy Śremu oraz na drodze Śrem - Zaniemyśl, gdzie udział ruchu dużych samochodów ciężarowych jest wyższy o około 3 punkty procentowe, kosztem udziału samochodów osobowych.

Drogi na terenie miasta, po których dopuszczony jest transport ciężarowy są drogami wojewódzkimi i obejmują następujące odcinki:

- ul. Sikorskiego i Aleje Solidarności w ciągu drogi wojewódzkiej 310,
- ulice Kilińskiego, Grunwaldzką, Staszica i Gostyńska w ciągu drogi wojewódzkiej 432,
- obwodnicę miasta Śrem i wsi Zbrudzewo w ciągu drogi wojewódzkiej 434.

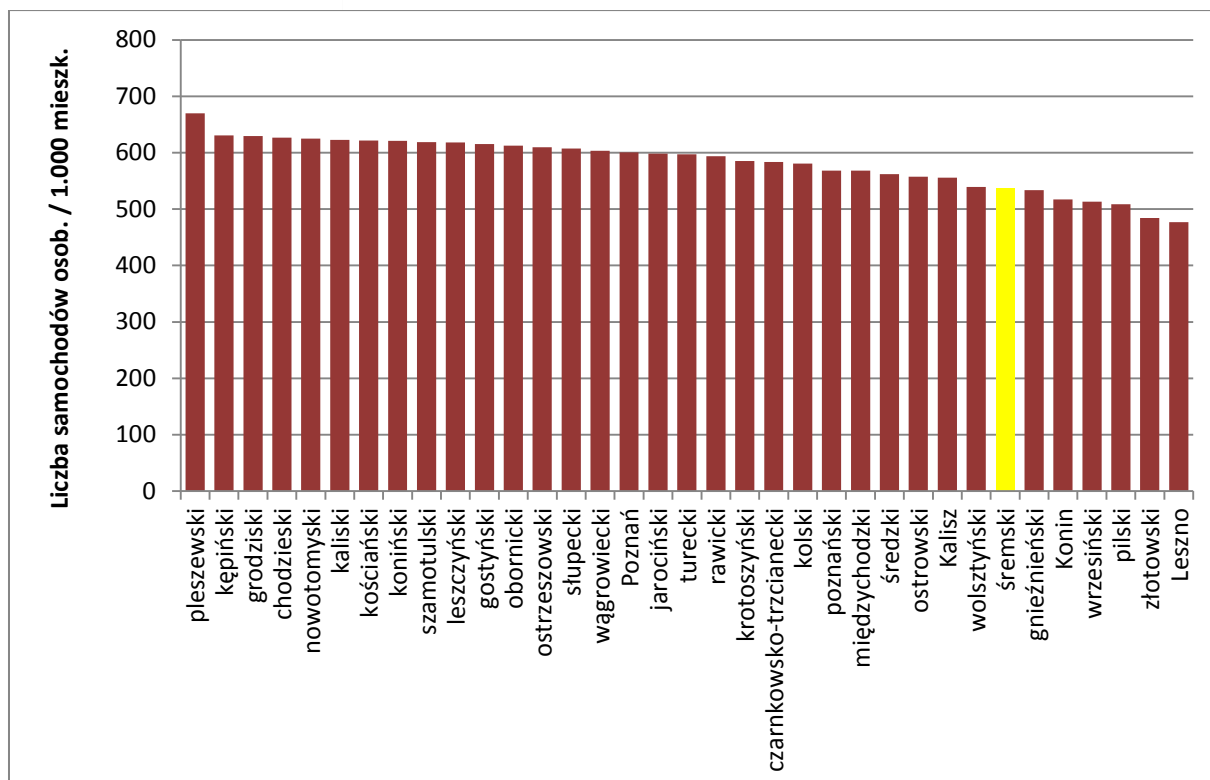
Opis dzisiejszego układu drogowego pokazuje, że najważniejszym obecnie wyzwaniem jest **budowa obwodnicy Śremu na osi wschód-zachód. Oddzielenie ruchu tranzytowego od lokalnego oraz zmiana podziału modalnego podróży**, pozwoli na zmniejszenie liczby samochodów osobowych biorących udział w ruchu. Nie mniej osiągnięcie tego celu możliwe jest jedynie poprzez skoordynowane działanie na różnych szczeblach samorządu i państwa. Modernizacja linii kolejowej 369 Śrem - Czempień jako alternatywnego w stosunku do samochodu środka transportu musi być poprzedzona dokładnymi analizami preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców gminy.

Najważniejszymi zadaniami gminy w zakresie dróg, to dążenie do maksymalnego upłynnienia ruchu na terenie miasta oraz budowa skrzyżowań umożliwiających bezpieczne włączanie się do ruchu z dróg lokalnych. Wraz z rozwojem obszarów mieszkaniowych rozbudowa sieci dróg lokalnych musi być tak realizowana, aby umożliwić objęcie wszystkich nowych obszarów mieszkaniowych transportem publicznym.

XXII.15.2.4. Motoryzacja indywidualna

Wg danych Starostwa Powiatowego w Śremie liczba zarejestrowanych pojazdów silnikowych w powiecie śremskim na koniec 2015 r. wynosiła 44.474 jednostek, w tym 33.916 samochodów osobowych (76,26 %), 4.747 samochodów ciężarowych (10,7 %), 154 autobusy (0,35 %), 5.657 motocykli (12,72 %). Tym samym wskaźnik motoryzacji notowany na terenie powiatu wynosi 558 pojazdów / 1000 mieszkańców. Jest to wskaźnik zbliżony do średniej w metropolii, lecz jeden z niższych spośród powiatów Wielkopolski. Dla porównania średni wskaźnik dla województwa wielkopolskiego wynosi 583 pojazdy / 1.000 mieszkańców. W skali województwa wielkopolskiego, w 2014 roku, powiat śremski, pod względem stopnia motoryzacji zajmował 30 miejsce spośród 35 wszystkich powiatów i miast na prawach powiatu.

Wysoka liczba zarejestrowanych samochodów osobowych na terenie gminy powoduje, że ten środek transportu jest podstawowym środkiem przemieszczania się wykorzystywanym zarówno w podróżach zewnętrznych, jak i wewnętrznych. Nie mniej niższy stopień motoryzacji niż w większości powiatów i miast Wielkopolski powoduje, że obok rozwoju sieci drogowej ważnymi działaniami będzie rozwijanie sieci transportu publicznego, a w granicach miasta i sąsiednich miejscowości także transportu rowerowego.



Rysunek 19. Liczba samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców w województwie wielkopolskim

Źródło: Opracowanie własne

XXII.15.2.5. Sieć parkingowa

Obecnie najpoważniejszym narzędziem zmiany przyzwyczajeń i zachowań komunikacyjnych jest strefa płatnego postoju w centrum miasta. Jej celem jest przede wszystkim ograniczenie czasu parkowania w ścisłym centrum i zapewnienie dostępności odpowiedniej liczby miejsc postojowych poprzez wymuszenie rotacji pojazdów wjeżdżających do strefy centralnej.

Obecnie Strefa Płatnego Parkowania obejmuje ulice zlokalizowane wokół Placu 20 Października, w rejonie Targowiska Miejskiego oraz u zbiegu ulic Grunwaldzkiej, Długiej i Zielonej. Opłaty za postój pobierane są od poniedziałku do piątku, w godzinach od 8.00 do 18.00, a w rejonie targowiska także w soboty od 8.00 do 13.00. Regulamin strefy jest tak pomyślany, aby ułatwić parkowanie w centrum miasta na krótki okres czasu, ułatwiając głównie dojazd na zakupy, co docelowo ma powstrzymać handlowców przed zamykaniem sklepów w ścisłym śródmieściu. Rosnąca progresywnie stawka za parkowanie ma również zachęcić część osób do korzystania z komunikacji miejskiej w przejazdach do centrum. Stawki odpłatności przedstawiono w (Tabela 49).

Tabela 49. Wysokość opłat w strefie płatnego postoj na terenie miasta Śrem

Czas parkowania	Wielkość opłaty	
minimalna opłata za 25 minut	0,50 zł	
za pierwszą godzinę	1,50 zł	
za drugą godzinę	1,70 zł	
za trzecią godzinę	1,90 zł	
za czwartą i każdą następną	1,50 zł	
Oplaty abonamentowe	A Ogólnodostępny	M mieszkańca
Tygodniowy	25,00	-
Miesięczny	90,00 zł	18,00 zł

Łącznie na terenie gminy zlokalizowanych jest 8.296 ogólnodostępnych miejsc parkingowych, z czego 4.803 na wydzielonych placach, 2.962 prostopadłe do osi drogi, 156 równoległe i 375 skośnie. 91% wszystkich miejsc parkingowych zlokalizowana jest w mieście, natomiast pozostałe 9% na terenie gminy¹⁶. Tym samym popyt na jedno miejsce parkingowe wynosi 2,21 samochodu osobowego. Jest to jeden z wyższych wskaźników, podobny jak w Kostrzynie czy w Swarzędzu. Dla porównania średni wskaźnik popytu w powiecie poznańskim wynosi 3,05. Mimo, to na osiedlach mieszkaniowych Śremu występuje deficyt miejsc parkingowych, a ograniczona liczba miejsc parkingowych w Centrum Śremu jest jednym z powodów funkcjonowania strefy ograniczonego parkowania.

Aby zapewnić odpowiednią liczbę miejsc postojowych, zakłada się, że zgodnie z SUKiZP Gminy Śrem¹⁷ każdy inwestor zobowiązany jest do budowy :

- 0,6-0,9 miejsca postojowego na 1 mieszkanie na terenach zabudowy mieszkaniowej o wysokiej intensywności,
- 1 - 1,2 miejsca postojowego na 1 mieszkanie na terenach zabudowy mieszkaniowej o niskiej intensywności,
- 2-3 miejsc postojowych na 10 użytkowników na terenach usług publicznych i komercyjnych,
- 1,5 - 2,5 miejsc postojowych na 10 użytkowników na tereny aktywności gospodarczej.

¹⁶ BIT Poznań Sp. j. - Badanie powiązań funkcjonalno-przestrzennych w zakresie parkingów dla obszaru aglomeracji poznańskiej – Poznań 2015 rok.

¹⁷ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Śrem uchwalone Uchwałą Nr 48/V/07 Rady Miejskiej w Śremie z dnia 8 lutego 2007 r., zmienioną uchwałą Nr 215/XXV/08 Rady Miejskiej w Śremie z dnia 26 czerwca 2008 r., uchwałą Nr 24/V/11 Rady Miejskiej w Śremie z dnia 27 stycznia 2011 r., uchwałą Nr 242/XXV/2012 Rady Miejskiej w Śremie z dnia 21 sierpnia 2012 r., uchwałą Nr 33/V/2015 Rady Miejskiej w Śremie z dnia 26 lutego 2015 r. oraz uchwałą Nr 305/XXXII/2017 z dnia 27 kwietnia 2017 r.



W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Śrem przyjmuje się, że:

- miejsca postojowe dla samochodów powinny być lokalizowane i urządzone w sposób nieuciążliwy, głównie na działce obiektu generującego potrzeby parkowania pojazdów,
- dopuszcza się parkowanie samochodów osobowych na ulicach pod warunkiem wydzielenia pasów postojowych w układzie podstawowym dróg,
- parkowanie na chodnikach będzie się stopniowo ograniczać wyłącznie do miejsc wyznaczonych, z trwałym oddzieleniem powierzchni przeznaczonych dla pojazdów i pieszych,
- na osiedlach mieszkaniowych z deficytem miejsc parkowania należy wprowadzić zarządzanie ich zasobem,
- parkowanie samochodów ciężarowych i autobusów powinno odbywać się w strefach zewnętrznych jednostek urbanistycznych.

XXII.15.2.6. Drogowy transport zbiorowy

Na terenie gminy istnieje sieć transportu publicznego organizowana przez Gminę Śrem. Linie komunikacji miejskiej obsługiwane są przez podmiot zewnętrzny wyłoniony w drodze przetargu. Obecnie operatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie gminy Śrem jest prywatna spółka „TOTEM” ze Śremu.

Sieć komunikacyjna składa się z 18 linii autobusowych obejmujących swym zasięgiem miasto i gminę. Sieć nie obejmuje miejscowości sąsiednich gmin na podstawie porozumień międzygminnych. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r., na liniach obsługiwanych przez Totem wykonywane są 62 kursy dziennie w dzień roboczy, 12 w soboty i 9 w niedzielę. Rocznie, na zakontraktowanych liniach, realizowanych jest 329.137 km. Z usług komunikacji miejskiej korzysta 335.410 pasażerów. W ramach sieci obsługiwanych jest 156 przystanków, z których 105 zlokalizowanych jest na obszarach wiejskich.

Gminny operator eksploatuje łącznie 8 autobusów niskopodłogowych, z których wszystkie są dostępne dla osób niepełnosprawnych. Niemniej z uwagi na fakt niskich stawek za wykonywaną pracę przewozową trzon pojazdów obsługujących sieć gminnego transportu zbiorowego stanowią autobusy stare w wieku powyżej 15 lat, wyposażone w silniki spełniające normę czystości spalin Euro-1. Są to głównie autobusy Mercedes-Benz o 405N i Neoplan. Parametry techniczne poszczególnych linii przedstawiono w (Tabela 50).

Tabela 50. Parametry techniczne linii publicznego transportu zbiorowego na terenie gminy Śrem

Nr linii	Przebieg linii	Liczba kursów			Roczna liczba km	Liczba przewiezionych pasażerów rocznie
		Dzień roboczy	Soboty	Nd i Sw	Wkm	Pasażerowie
Linie miejskie						
1	ul. Farna – ul. Piłsudskiego – ul. Klińskiego – ul. Chłapowskiego – ul. Staszica – ul. Gostyńska – ul. Mickiewicza – ul. Piłsudskiego	7	2	2	15 609,6	44 513
2	ul. Farna – ul. Mickiewicza – ul. Gostyńska – ul. Staszica – ul. Chłapowskiego – ul. Kilińskiego – ul. Piłsudskiego – ul. Farna	8	4	2	21 592,8	45 141

Nr linii	Przebieg linii	Liczba kursów			Roczna liczba km	Liczba przewiezionych pasażerów rocznie
		Dzień roboczy	Soboty	Nd i Sw	Wkm	Pasażerowie
7	ul. Farna – ul. Piłsudskiego – ul. Kilińskiego – ul. Gostyńska – ul. Staszica – ul. Chłapowskiego – ul. Kilińskiego – ul. Sikorskiego – ul. Al. Solidarności – ul. Malczewskiego – ul. Al. Solidarności – ul. Sikorskiego – ul. Kilińskiego – ul. Chłapowskiego – ul. Staszica – ul. Gostyńska – ul. Mickiewicza – ul. Piłsudskiego	3	2	1	17 157,6	44 324
11	ul. Farna – ul. Piłsudskiego – ul. Kilińskiego – ul. Sikorskiego – ul. Al. Solidarności – ul. Kilińskiego – ul. Chłapowskiego – ul. Staszica – ul. Gostyńska – ul. Mickiewicz – ul. Piłsudskiego	4	0	0	8 467,2	21 607
Linie podmiejskie						
3	ul. Piłsudskiego – ul. Mickiewicza – ul. Gostyńska – ul. Rolna – Sosnowiec – Łęg – Bystrzek – Olsza – Chrząstowo – Dobczyn – Chrząstowo – Pyszaca – Borgowo – ul. Gostyńska – ul. Mickiewicza – ul. Piłsudskiego	2	2	1	24 046,8	11 096
4	ul. Piłsudskiego - ul. Mickiewicza - ul. Gostyńska – Pyszaca – Sosnowiec – Łęg – Bystrzek – Olsza – Chrząstowo – Dobczyn – Chrząstowo – ul. Rolna - ul. Gostyńska - ul. Mickiewicza – ul. Piłsudskiego	3	0	1	28 394,4	10 528
5	ul. Piłsudskiego – ul. Kilińskiego – Nochowo – Nochówko – Kadzewo – Bodzyniewo – Wirginowo – Pelczyn – Nochówko – Nochowo – ul. Kilińskiego – ul. Piłsudskiego	3	0	0	14 364,0	7 003
6	ul. Piłsudskiego – Mechlin – Dąbrowa – Mechlin – ul. Piłsudskiego – ul. Kilińskiego – ul.	3	0	0	19 958,4	12 175

Nr linii	Przebieg linii	Liczba kursów			Roczna liczba km	Liczba przewiezionych pasażerów rocznie
		Dzień roboczy	Soboty	Nd i Sw	Wkm	Pasażerowie
	Grunwaldzka – ul. Staszica – ul. Mickiewicza – ul. Piłsudskiego					
8	ul. Piłsudskiego – ul. Kilińskiego – Nochowo – ul. Kilińskiego – ul. Piłsudskiego	2	0	0	4 334,4	7 771
9	ul. Piłsudskiego – ul. Gostyńska – ul. Staszica – ul. Chłapowskiego – ul. Kilińskiego – Al. Solidarności – Psarskie – Al. Solidarności - ul. Kilińskiego – ul. Chłapowskiego – ul. Staszica – ul. Gostyńska – ul. Mickiewicza – ul. Piłsudskiego	1	0	0	5 695,2	11 083
10	ul. Piłsudskiego – ul. Mickiewicz – ul. Gostyńska – ul. Staszica – ul. Chłapowskiego – ul. Kilińskiego – Al. Solidarności – Psarskie – Góra – Góra Huby – Jaszkowo – Góra Huby – Góra – Psarskie – Al. Solidarności – ul. Kilińskiego – ul. Chłapowskiego – ul. Staszica – ul. Gostyńska – ul. Mickiewicza – ul. Gostyńska	6	2	2	48 254,4	51 880
12	ul. Piłsudskiego – ul. Kilińskiego – Nochowo – Wyrzeka – Dalewo – Jeleńczewo – Mórka – Dalewo – Wyrzeka – Nochowo – ul. Kilińskiego – ul. Piłsudskiego	5	0	0	36 968,4	20 892
13	ul. Piłsudskiego – Zbrudzewo – Niesłabin - Orkowo – Niesłabin – Zbrudzewo – ul. Piłsudskiego	2	0	0	12 600,0	4 383
14	ul. Piłsudskiego – ul. Kilińskiego – ul. Sikorskiego – Al. Solidarności – ul. Chełmońskiego – Gaj – Błociszewo – Krzyżanowo – Pucółowo – Manieczki – Szymanowo – Psarskie – ul. Sikorskiego – ul. Piłsudskiego	3	0	0	21 848,4	28 624
15	ul. Piłsudskiego – Luciny – Kaleje	3	0	0	18 446,4	2 681

Nr linii	Przebieg linii	Liczba kursów			Roczna liczba km	Liczba przewiezionych pasażerów rocznie
		Dzień roboczy	Soboty	Nd i Sw	Wkm	Pasażerowie
	– Luciny – ul. Piłsudskiego					
16	ul. Piłsudskiego – ul. Kilińskiego – Nochowo – Nochówko – Wirginowo – Kadzewo – Bodzyniewo – Kadzewo – Mórka – Dalewo – Wyrzeka – Nochowo – ul.Kilińskiego – ul. Piłsudskiego	2	0	0	15 976,8	5 374
17	ul. Piłsudskiego – ul. Mickiewicza – ul. Gostyńska – Grzemysław – Bogowo – Ostrowo – Dzronek – Wieszczyczyn – Rusocin – Feliksowo – Rusocin – Nowieczek – Masłowo – Drzonek – Ostrowo – Borgowo – Grzemysław – ul. Gostyńska – ul. Mickiewicza – ul. Piłsudskiego	2	0	0	8 769,6	3 970
18	ul. Piłsudskiego – ul. Kilińskiego – ul. Sikorskiego – Psarskie – ul. Sikorskiego – ul. Piłsudskiego	3	0	0	6 652,8	2 365
		62	12	9	329 137,2	335 410

Z uwagi na brak linii kolejowej łączącej Śrem z Poznaniem, ważną rolę w przewozach pasażerskich odgrywają połączenia regionalne obsługiwane głównie przez PKS Poznań S.A. (88,7 % kursów). Obok tego przewoźnika linie przebiegające przez Dworzec Autobusowy w Śremie obsługują także autobusy PKS Leszno (9,57 % kursów) i PKS Bytów (1,74 %). Łącznie dworzec ten obsługuje 107 kursów w dzień roboczy oraz po 40 kursów w soboty i niedziele. Najpopularniejszym kierunkiem, obsługiwanym przez autobusy regionalne jest kierunek poznański, prowadzony trzema korytarzami przez Czmoń i Kórnik (część kursów z pominięciem miasta Kórnik), przez Żabno i Mosinę oraz przez Radzewice i Wiórek. Łącznie, w ciągu doby do Poznania odjeżdża 56 kursów w dzień roboczy oraz po 26 kursów w soboty i niedzielę. Innymi ważnymi kierunkami realizowanymi z dworca autobusowego w Śremie są Gostyń i Dolsk (21 par połączeń), Książ Wielkopolski (14 par połączeń), Mosina (12 par połączeń) i Zaniemyśl (8 par połączeń).

Bardzo dużą grupę korzystającą z tej grupy połączeń stanowią osoby pracujące, młodzież ponadgimnazjalna oraz studenci dojeżdżający do Poznania na wyższe uczelnie.

Jako że wszystkie przewozy regionalne w gminie przebiegają przez Dworzec Autobusowy PKS w Śremie, konieczna jest jego modernizacja dla zachowania atrakcyjności tego środka transportu. W obrębie dworca planowane jest utworzenie parkingu „park and ride” (ok. 50 miejsc parkingowych) oraz modernizacja placu manewrowego i peronów autobusowych, tak aby mogły korzystać z niego także autobusy miejskie. Dla zachowania spójności inwestycji zmodernizowany zostanie również budynek dworca. Realizacja ww. inwestycji pozwoli na stworzenie nowoczesnego zintegrowanego węzła przesiadkowego, zwiększającego intermodalność transportu na terenie gminy. Zwiększy to dostępność mieszkańców do komunikacji zbiorowej, będącej głównym środkiem transportu publicznego na terenie gminy. Ponadto, w pobliżu Dworca Autobusowego PKS w Śremie planowana jest budowa dodatkowych parkingów wraz z infrastrukturą towarzyszącą, co niewątpliwie poprawi komfort podróży mieszkańców i zwiększy dostępność do komunikacji zbiorowej.

Linie regionalne w istotny sposób zwiększają potencjał przewozowy komunikacji gminnej z uwagi na dużą liczbę przystanków PKS, zlokalizowanych na terenie gminy oraz większą liczbę kursów na wybranych kierunkach. Zagrożeniem jest funkcjonowanie linii regionalnych po 1 stycznia 2017 r. Po tym okresie, o ile linie obsługiwane przez PKS nie zostaną zakwalifikowane jako linie o charakterze publicznym, PKS straci prawo do ubiegania się o refundację ulg i zwolnień ustawowych. Tym samym pogorszy się ich rentowność, co wpłynie na ograniczenie oferty przewozowej, zwłaszcza w soboty i niedziele oraz w okresach pozaszczytowych.

Poza Poznaniem, ze Śremu autobusami regionalnymi można także dojechać do Ustki, Słupska, Wrocławia, Legnicy, Jeleniej Góry i Kudowy-Zdrój.

Specyficznymi cechami systemu transportu publicznego na terenie gminy Śrem jest:

- pokrycie liniami komunikacyjnymi większości miejscowości, zamieszkiwanych przez 98,9% mieszkańców gminy,
- kumulacja głównych potoków pasażerskich wzdłuż ulic Kilińskiego i Piłsudskiego w Śremie,
- brak powiązania sieci komunikacyjnej z siecią sąsiednich organizatorów takich, jak ZTM Poznań oraz Miasto i Gmina Kórnik,
- niska częstotliwość nie przekraczająca na liniach miejskich 10 kursów na dobę, głównie w ramach szczytu porannego i popołudniowego, z jednym kursem międzyszczytowym i jednym wieczornym, a na liniach gminnych nie więcej niż 5 kursów na dobę,



- przewaga na obszarach wiejskich linii okrężnych, które parami uzupełniają się, co pozwala na zwiększenie oferty przewozowej w mniejszych miejscowościach,
- wysoka wrażliwość systemu na zakłócenia ruchu drogowego powstającego w rejonie Mostu 23 stycznia,
- brak koordynacji rozkładów jazdy komunikacji miejskiej i autobusowej komunikacji regionalnej,
- brak zintegrowanej taryfy obejmującej transport miejski, gminny i regionalny.

XXII.15.2.7. Transport kolejowy

Ten rodzaj transportu publicznego nie odgrywa żadnej roli w obsłudze komunikacyjnej Śremu. Wynika to z całkowitego zamknięcia dla ruchu pasażerskiego, ponad dwadzieścia lat temu, linii kolejowej nr 369 relacji Jarocin – Mieszków – Śrem – Czempień o długości 53,5 km, która łączyła linie kolejową 271 Poznań - Wrocław z linia kolejową 272 Poznań - Kluczbork. Zgodnie z kierunkami zmian w zagospodarowaniu przestrzennym gminy reaktywacja lokalnego transportu kolejowego ma być atrakcyjną alternatywą dla ruchu kołowego. Dlatego przy projektowaniu tej linii bardzo ważnym staje się znalezienie odpowiedniej lokalizacji nowych stacji i przystanków kolejowych, najlepiej przy nowo powstałych dużych osiedlach zabudowy wielo- i jednorodzinnej oraz w sąsiedztwie dużych zakładów przemysłowych. Zgodnie ze studium przyjęto, że na zrewitalizowanej trasie średnia odległość między przystankami kolejowymi powinna wahać się od 3 do 5 km. Ostateczna ich lokalizacja powinna być determinowana także czasem przejazdu na odcinku Śrem – Poznań, który nie może być dłuższy niż połączenia autobusowe.

Na terenie gminy zlokalizowane były 2 stacje kolejowe: Śrem i Grzymysław oraz 2 przystanki kolejowe: Pysząca i Śrem Odlewnia. Zgodnie z „Koncepcją zintegrowanego transportu publicznego w oparciu o linie Poznańskiego Węzła Kolejowego” opracowaną przez warszawską spółkę WYG w ramach projektu „Master Plan dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej”, przewiduje się rewitalizację linii 369 jedynie na odcinku Czempień – Śrem oraz budowę przystanku kolejowego Psarskie.

Ważnym elementem działań mających na celu zmianę zachowań komunikacyjnych jest rewitalizacja linii kolejowej nr 369. Nie mniej rewitalizacja ta musi być połączona z innymi działaniami takimi, jak lokalizacja nowych przystanków kolejowych, skomunikowanie połączeń kolejowych i autobusowych, zintegrowana taryfa przewozowa i zintegrowana informacja pasażerska. Jedynie przy szeroko rozumianej integracji środków publicznego transportu zbiorowego, można osiągnąć korzystną zmianę podziału modalnego na terenie gminy na rzecz transportu intermodalnego.

Biorąc pod uwagę duże natężenie ruchu samochodowego zarówno na osi północ-południe, jak i wschód-zachód, niski udział ruchu rowerowego, niską częstotliwość kursowania autobusów komunikacji miejskiej oraz brak połączeń kolejowych wyliczono, że w roku bazowym 2010 emisja CO₂ generowana przez środki transportu na obszarze gminy Śrem wyniosła 130 594 Mg CO₂e, co stanowiło 36,1% ogółu emisji.

XXII.15.3. Cel główny i cele szczegółowe planu w zakresie mobilności

Główny cel planu gospodarki niskoemisyjnej to:

Transformacja gminy Śrem w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, poprzez ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę efektywności energetycznej, wzrost wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych i poprawę jakości powietrza.

Oznacza to, takie kształtowanie przestrzeni urbanistycznej, która stworzy warunki rozwoju gospodarczego, nie powodując jednocześnie pogorszenia jakości życia na terenie gminy w zakresie czystości powietrza, hałasu, mobilności miejskiej i dostępu do terenów rekreacyjnych i użyteczności publicznej dla każdego mieszkańca bez względu na jego wiek, status społeczny i poziom materialny.

W zakresie mobilności celem głównym planu jest takie kształtowanie sieci drogowej wraz ze wszystkimi elementami infrastruktury oraz sieci publicznego transportu zbiorowego tak, aby osiągnąć zrównoważoną mobilność na obszarze całej gminy, będącym elementem miejskiego obszaru funkcjonalnego miasta Poznania. 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**¹⁸.

Racjonalność wykorzystania podsystemów oznacza dokonywanie takich wyborów przez podróżujących, które nie powodują 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 będą 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.** Realizację wszystkich działań zawartych w planie i związanych ze zrównoważoną mobilnością miejską zawarto w obszarze „Transport”.

¹⁸ Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju – Krajowa Polityka Miejska – dokument roboczy - sierpień 2015r.

W (Tabela 51) pokazano powiązanie poszczególnych projektów realizowanych w obszarach „Transport” z elementami zrównoważonej mobilności miejskiej.

Tabela 51. Powiązanie poszczególnych projektów w obszarze „Transport” z elementami zrównoważonej mobilności miejskiej

Obszar	Tytuł projektu	Elementy zrównoważonej mobilności miejskiej									
		zbiorowy transport pasażerski	transport niemotoryzowany	Intermodalność	bezpieczeństwo ruchu drogowego	transport drogowy	Logistyka miejska	zarządzanie mobilnością	inteligentne systemy transportowe – ITS	wdrażanie nowych wzorców użytkowania	promocja ekologiczne czystych i energooszczędnych pojazdów
Transport	Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy		√		√	√	√				
	Modernizacja infrastruktury transportu publicznego	√		√	√					√	
	Wprowadzenie publicznego transportu rowerowego		√							√	
	Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej	√	√	√	√					√	√
	Budowa kładki pieszo-rowerowej nad kanałem ulgi rzeki Warty wraz ze ścieżką pieszo-rowerową do Zbrudzewa oraz w kierunku Mechlina		√		√					√	√
	Wprowadzenie niskoemisyjnych zamówień publicznych w obszarze transportu publicznego oraz floty pojazdów służbowych gminy	√								√	√
	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Śremie – etap I	√	√	√	√		√			√	
	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Śremie – port rzeczny	√	√							√	√
	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Śremie – etap II	√	√	√			√			√	

XXII.15.4. Działania w zakresie mobilności miejskiej

Wyniki inwentaryzacji bazowej dla roku 2010 w sektorze transport wskazują, że emisja CO₂ na terenie gminy Śrem wynosi 130 594 Mg CO₂e, co stanowiło 36,1 % 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 (Tabela 52) przedstawiono listę zadań związanych bezpośrednio z mobilnością. Systematyczna ich realizacja w okresie 2016-2020 umożliwi ograniczenie zużycia energii i emisji zanieczyszczeń gazowych wynikających między innymi ze zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców i rozwoju technologicznego w branży motoryzacyjnej.

Tabela 52. Zestawienie projektów transportowych w ramach gospodarki niskoemisyjnej realizowanych przez Gminę Śrem.

Lp.	Projekt	Plan ograniczenia zużycia końcowego energii do roku 2020	Plan ograniczenia emisji CO ₂ do roku 2020	Plan przyrostu produkcji energii z OZE do roku 2020
		MWh/rok	Mg/rok	MWh/rok
1	Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy	553	143	-
2	Modernizacja infrastruktury transportu publicznego	764	198	-
3	Wprowadzenie publicznego transportu rowerowego	382	99	-
4	Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej	191	50	-
5	Budowa kładki pieszo-rowerowej nad kanałem ulgi rzeki Warty wraz ze ścieżką pieszo-rowerową do Zbrudzewa oraz w kierunku Mechlina	b.d.	b.d.	-
6	Wprowadzenie niskoemisyjnych zamówień publicznych w obszarze transportu publicznego oraz floty pojazdów służbowych gminy	205	55	-
7	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Śremie – etap I	b.d.	b.d.	-
8	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Śremie – port rzeczny	b.d.	b.d.	-
9	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Śremie – etap II	b.d.	b.d.	-
	Razem:	2 095	869	-



Biorąc pod uwagę przyjętą listę projektów, wyznaczono prognozę efektu ilościowego dla roku 2020 przyjmując kompleksową realizację inwestycji zadeklarowanych przez Gminę. Założono, że realizacja wszystkich projektów transportowych pozwoli na ograniczenie zużycia energii w 2020 roku o 2.095 MWh / rok, a redukcja emisji CO₂ z transportu osiągnie poziom 869 Mg /rok.

XXII.15.4.1. Szczegółowy opis działań w zakresie mobilności

XXII.15.4.1.1. Transport niezmotoryzowany rowerowy i pieszy

Do tej pory udział ruchu rowerowego w podróżach niepieszych zarówno na terenie gminy, jak i miasta był niewielki. Drogi rowerowe w gminie Śrem liczą obecnie 28,5 km. Daje to gęstość dróg rowerowych na poziomie 0,138 km/km². W rzeczywistości, biorąc pod uwagę obszar powierzchni zurbanizowanej, stopień nasycenia infrastruktury rowerowej gminy Śrem jest wyższy niż wynika to ze wskaźnika. W rankingu gmin Wielkopolski pod względem długości dróg rowerowych Śrem zajmuje 9. pozycję na 149 gmin, które posiadają drogi rowerowe. Dla porównania w gminach o podobnej liczbie ludności długość dróg rowerowych wynosi: we Wrześni 4,1 km (0,018 km/km²), Jarocinie 12,6 km (0,063 km/km²) i Krotoszynie 10,1 km (0,039 km/km²).

Istniejące drogi rowerowe zostały tak zaprojektowane, aby stworzyć sieć dojazdową do miasta z miejscowości położonych w promieniu 3 km oraz skanalizować ruch rowerowy w samym mieście łącząc obiekty generujące największy ruch. Obejmują one następujące odcinki dróg wzdłuż następujących ulic: Cmentarnej, Działyńskiego, Glinki, Grottgera, Jasnej, Kolejowej, Krótkiej, Nadbrzeżnej, Promenada, Reja, Szkolnej, Wojciechowskiego, Wiejskiej, Wyspiańskiego, Nowy Rynek, Piłsudskiego, Kilińskiego, Powstańców Wielkopolskich, Gostyńskiej, ks. Jana Kajetańczyka, Zaułka Olgi Boznańskiej, Wojska Polskiego, Wyspiańskiego, Zielonej, Michałowskiego oraz Okrężnej w Nochowie.

Projekty związane z budową nowych dróg rowerowych mają zwiększyć ich gęstość. Rozbudowana sieć oprócz zapewnienia bezpiecznego dojazdu do miejsc pracy i edukacji ma także spełniać funkcję dojazdową do największych atrakcji turystycznych gminy. 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. Szacuje się, że taka inwestycja przyniesie skutek w postaci rezygnacji z codziennego, indywidualnego transportu samochodowego w drodze do i z pracy, przez co najmniej 10 osób w gminie rocznie na korzyść

przemieszczania się za pomocą rowerów. Spowoduje to ograniczenie emisji GHG wynikających ze spalania paliw.

Poza dedykowanym projektem gminy, budowa dróg rowerowych planowana jest także w ramach budowy nowych i modernizacji istniejących dróg gminnych oraz budowy infrastruktury około parkingowej przy zintegrowanych węzłach przesiadkowych. Przy przebudowie, rozbudowie lub budowie układów drogowo-ulicznych będą minimalizowane potencjalne kolizje w miejscach styku ruchu pieszego i rowerowego z innymi użytkownikami dróg. Priorytet dla ruchu pieszego i rowerowego realizowany będzie przez zakładanie wysepek, pasów dla pieszych i rowerzystów, śluz rowerowych w miejscach zakazu przejazdów samochodów, przejść z wzbudzaną lub ostrzegawczą sygnalizacją świetlną w celu zwiększenia ich bezpieczeństwa i komfortu ruchu. Nowe drogi rowerowe będą łączyć zespoły mieszkaniowe Śremu – Helenki i Jeziorany z Centrum oraz głównymi miejscami pracy i nauki. Kolejnym wyzwaniem jest przekształcenie istniejącej drogi wzdłuż skarpy rzeki Warty w bulwar w powiązaniu z zielenią i projektowanym zagospodarowaniem; nadanie bulwarowi indywidualnej formy (nawierzchnia, obiekty małej architektury, oświetlenie, itp.). Jedną z inwestycji w zakresie rozbudowy sieci dróg rowerowych jest budowa kładki pieszo-rowerowej nad kanałem ulgi rzeki Warty wzdłuż istniejącego mostu wraz ze ścieżką pieszo-rowerową do Zbrudzewa oraz w kierunku Mechlina.

Dodatkowym elementem mającym wpływ na zmianę zachowań komunikacyjnych będzie budowa systemu rowerów publicznych, których stacje będą lokalizowane w pobliżu budynków użyteczności publicznej oraz na dużych osiedlach mieszkaniowych. System umożliwi szybkie przemieszczanie się po mieście bez konieczności posiadania własnego roweru. Realizacja tego projektu realizowana będzie wspólnie z inwestorem zewnętrznym i adresowana jest zarówno do mieszkańców gminy, jak i do turystów.

Rozwój ruchu pieszego będzie się skupiał na budowie chodników przy budowie i modernizacji dróg o największym natężeniu ruchu samochodowego oraz prowadzących do największych generatorów ruchu. Istotnym będzie zapewnienie możliwości bezpiecznego przechodzenia pieszych przez jezdnie.

Tytuł projektu	Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej	Wprowadzenie publicznego transportu rowerowego	Budowa kładki pieszo-rowerowej nad kanałem ulgi rzeki Warty wraz ze ścieżką pieszo-rowerową do Zbrudzewa oraz w kierunku Mechlina
Zgodność z celami strategicznymi PGN	<ul style="list-style-type: none"> • ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku. • zmniejszenie zużycia energii do 2020 roku. 		

Opis projektu	<p>W ramach projektu planowane jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> • stworzenie w gminie Śrem stref, gdzie bezwzględny priorytet w ruchu będzie miał ruch pieszy i rowerowy; • wprowadzenie odpowiednich zapisów w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego odnośnie np. układu zabudowy i prowadzenia obsługi transportowej danego obszaru z uwzględnieniem ruchu rowerowego, • promowanie ekologicznego myślenia wśród mieszkańców; 	<p>Na terenie gminy powstanie sieć wypożyczalni rowerów miejskich, umożliwiających swobodne przemieszczanie się mieszkańców miasta rowerem bez konieczności posiadania własnego jednośladu. Działanie będzie zachęcać do korzystania z rowerów osoby wykonujące podróże okazjonalne. Stworzenie systemu rowerów publicznych pozwoli na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych oraz wpłynie korzystnie na bilans wydatków po stronie mieszkańców. Realizacja tej inwestycji przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności gminy oraz zmniejszenia ilości samochodów poruszających się na jej terenie.</p>	<p>W ramach zadania planowana jest budowa nowo projektowanego szlaku pieszo-rowerowego łączącego Śrem ze Zbrudzewem oraz wzdłuż ul. Średzkiej do ronda na skrzyżowaniu DW432 z DW434, z uwzględnieniem:</p> <ul style="list-style-type: none"> • budowy kładki pieszo-rowerowej nad kanałem ulgi rzeki Warty, wzdłuż istniejącego mostu, • budowy ścieżki pieszo-rowerowej do Zbrudzewa oraz w kierunku Mechlina, • budowy oświetlenia, • prowadzenia działań promocyjno-informacyjnych
Koszt projektu	<p>Zadanie na wczesnym etapie koncepcyjnym nie posiada wystarczającego zakresu danych umożliwiających oszacowanie kosztów zadania.</p>	<p>Zadanie na wczesnym etapie koncepcyjnym nie posiada wystarczającego zakresu danych umożliwiających oszacowanie kosztów zadania.</p>	<p>8 000 000 PLN</p>
Efekt ekologiczny projektu:	<p>50 Mg CO₂</p>	<p>99 Mg CO₂</p>	<p>Nie oszacowano</p>
Podmiot odpowiedzialny za realizację	<p>Gmina Śrem</p>	<p>Gmina Śrem</p>	<p>Gmina Śrem</p>



XXII.15.4.1.2. Publiczny transport zbiorowy

Wzmocnienie systemu miejskiego i gminnego publicznego transportu zbiorowego, ma zachęcać mieszkańców do pozostawienia samochodu w domu i dojazdu do pracy, szkoły czy na uczelnię środkami transportu publicznego. Bardzo ważnym czynnikiem, który ma przyczynić się do zwiększenia liczby przewożonych pasażerów, jest jej ściśle powiązanie z autobusowymi połączeniami regionalnymi, a w kolejnym etapie z koleją (w przypadku reaktywacji linii kolejowej nr 369) oraz wprowadzenie zintegrowanej taryfy. Do działań realizowanych na terenie gminy, które mają wpłynąć na zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego należy zaliczyć:

- budowę parkingu typu Park & Ride oraz Bike & Ride przy ul. Stary Rynek w Śremie, poprzez m.in. rozbudowę parkingów istniejących, budowę przystanku autobusowego komunikacji miejskiej i międzymiastowej, przebudowę dróg, budowę ścieżki rowerowej,
- zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów miejskich i gminnych oraz w miarę możliwości wprowadzenie taktowanego rozkładu jazdy,
- lepsze skomunikowanie linii miejskich i gminnych z autobusowymi liniami regionalnymi,
- optymalizację rozkładów jazdy pod kątem skrócenia czasu przejazdu do głównych generatorów ruchu,
- przyspieszenie komunikacji miejskiej poprzez budowę bus-pasów i śluz w miejscach największego zatłoczenia motoryzacyjnego na terenie Śremu,
- modernizację Dworca Autobusowego PKS wraz z parkingiem „Park and Ride” na ok. 50 samochodów w rejonie ulic Ludwika Zamenhofa i ul. Modrzewskiego,
- budowa parkingu dla samochodów osobowych oraz parkingu dla rowerów wraz z infrastrukturą towarzyszącą przy ul. Ludwika Zamenhofa w okolicy Dworca Autobusowego PKS,
- wprowadzenie do eksploatacji, w ramach kontraktowania usług, nowszych autobusów, wyposażonych w silniki spełniające bardziej rygorystyczne normy emisji spalin oraz hałasu lub napędzanych paliwami alternatywnymi,
- w ramach prowadzonych przetargów, wprowadzenie wymagań wyposażenia autobusów w elektroniczne systemy informacji pasażerskiej, sieć wi-fi i systemy monitoringu, pozwalające podnieść dotychczasowe standardy podróży w oczach pasażerów,
- poprawę dostępności do sieci publicznego transportu zbiorowego poprzez lokalizację nowych przystanków w pobliżu nowo zabudowywanych obszarów mieszkaniowych,



- podniesienie standardów bezpieczeństwa transportu publicznego poprzez budowę zatok przystankowych w ciągach dróg o największym natężeniu ruchu i budowę nowoczesnego oświetlenia przystanków,
- zwiększanie standardów oczekiwania na autobusy, poprzez budowę nowych wiat przystankowych,
- budowę basenu portowego i przystani dla kajaków oraz małych łodzi motorowych w Śremie na prawym brzegu Warty w km 291+800.

Tytuł projektu	Modernizacja infrastruktury transportu publicznego	Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszo, rowerowego i komunikacji publicznej	Budowa kładki pieszo-rowerowej nad kanałem ulgi rzeki Warty wraz ze ścieżką pieszo-rowerową do Zbrudzewa oraz w kierunku Mechlina	Wprowadzenie niskoemisyjnych zamówień publicznych w obszarze transportu publicznego oraz floty pojazdów służbowych gminy	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Śremie – etap I	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Śremie – port rzeczny	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Śremie – etap II
Zgodność z celem strategicznym PGN	<ul style="list-style-type: none"> ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku zmniejszenie zużycia energii do 2020 roku. 	<ul style="list-style-type: none"> ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku zmniejszenie zużycia energii do 2020 roku. 	<ul style="list-style-type: none"> ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku zmniejszenie zużycia energii do 2020 roku. 	<ul style="list-style-type: none"> ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku. zmniejszenie zużycia energii do 2020 roku. zwiększenie udziału energii ze źródeł odnawialnych ⁽¹⁾ 	<ul style="list-style-type: none"> ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku. zmniejszenie zużycia energii do 2020 roku. 	<ul style="list-style-type: none"> ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku. zmniejszenie zużycia energii do 2020 roku. 	<ul style="list-style-type: none"> ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku. zmniejszenie zużycia energii do 2020 roku.
Opis projektu	<p>Zadanie to ma na celu zwiększenie atrakcyjności podróży komunikacją zbiorową poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych z parkingami P&R, 	<p>W ramach projektu planowane jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> stworzenie w gminie Śrem stref, gdzie bezwzględny priorytet w ruchu będzie miał transport publiczny oraz ruch pieszy i rowerowy; wprowadzenie odpowiednich zapisów w 	<p>W ramach zadania planowana jest budowa nowo projektowanego szlaku pieszo-rowerowego łączącego Śrem ze Zbrudzewem oraz wzdłuż ul. Średzkiej do ronda na skrzyżowaniu DW432 z DW434, z uwzględnieniem:</p> <ul style="list-style-type: none"> budowy kładki pieszo-rowerowej nad kanałem ulgi 	<p>Realizacja tego zadania:</p> <ul style="list-style-type: none"> przyczyni się do wdrożenia w zamówieniach publicznych rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów dot. innych niż cena kryteriów oceny ofert. <p>Obszar transportu publicznego oraz pojazdów służbowych</p>	<p>W ramach zadania planowana jest budowa parkingu typu Park & Ride przy ul. Stary Rynek w Śremie (rozbudowa istniejących parkingów, budowa przystanku autobusowego komunikacji miejskiej i</p>	<p>Realizacja przedsięwzięcia zakłada wykonanie basenu portowego i przystani dla kajaków oraz małych łodzi motorowych w Śremie na prawym brzegu Warty w km 291+800.</p> <ul style="list-style-type: none"> Projekt ma na celu zapewnienie alternatywnego transportu do Poznania. 	<p>W ramach zadania planowana jest budowa parkingów przy ul. Ludwika Zamenhofs w okolicy Dworca Autobusowego PKS (budowa parkingu dla samochodów osobowych, parkingu dla rowerów, ciągu komunikacyjnego, oświetlenia, małej architektury, monitoringu).</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji zbiorowej. • 	<p>miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego odnośnie np. układu zabudowy i prowadzenia obsługi transportowej danego obszaru z uwzględnieniem publicznego transportu zbiorowego,</p> <ul style="list-style-type: none"> • promowanie ekologicznego myślenia wśród mieszkańców. 	<p>rzeki Warty, wzdłuż istniejącego mostu,</p> <ul style="list-style-type: none"> • budowy ścieżki pieszo-rowerowej do Zbrudzewa oraz w kierunku Mechlina, • budowy oświetlenia, • prowadzenia działań promocyjno-informacyjnych. 	<p>na terenie gminy to jedno z głównych źródeł emisji zanieczyszczeń do powietrza, a jego unowocześnienie i usprawnienie pod kątem środowiska naturalnego przyniesie pozytywne efekty.</p>	<p>międzygminowej, przebudowa dróg dojazdowych, budowa oświetlenia ulicznego, budowa ścieżki rowerowej). Rozwój infrastruktury transportu publicznego przyczyni się do wzrostu liczby osób korzystającej z komunikacji zbiorowej, liczba podróży samochodem ulegnie zmniejszeniu, a tym samym przyczyni się to do redukcji emisji zanieczyszczeń motoryzacyjnych do atmosfery.</p>		<p>Rozwój infrastruktury transportu publicznego przyczyni się do wzrostu liczby osób korzystającej z komunikacji zbiorowej. Wpływnie to na ograniczenie liczby podróży samochodem, a tym samym przyczyni się do redukcji emisji zanieczyszczeń motoryzacyjnych do atmosfery.</p>
Koszt projektu	nie oszacowano	nie oszacowano	8 000 000 PLN	nie oszacowano	4 000 000 PLN	6 600 000 PLN	3 000 000 PLN
Efekt ekologiczny projektu:	198 Mg CO₂	50 Mg CO₂	Nie oszacowano	55 Mg CO₂	nie oszacowano	nie oszacowano	nie oszacowano
Podmiot odpowiedzialny za realizację	PKS Poznań S.A.	Gmina Śrem	Gmina Śrem	Gmina Śrem	Gmina Śrem	Gmina Śrem	Gmina Śrem

XXII.15.4.1.3. 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 głównych i głównych ruchu przyspieszonego.

Modernizacja sieci drogowej ma także umożliwić poprawienie warunków dojazdu samochodom ciężarowym, których zadaniem jest zaopatrzenie zakładów pracy i dużych placówek handlowych na terenie gminy (rozdział XXII.15.4.1.7. Logistyka miejska). Równie ważnym celem modernizacji poszczególnych ciągów komunikacyjnych jest lepsze przystosowanie ich pod kątem potrzeb publicznego transportu zbiorowego poprzez wzmocnienie nawierzchni, budowę zatok autobusowych i nowych platform przystankowych pozwalających w pełni wykorzystać zalety taboru niskopodłogowego (rozdział XXII.15.4.1.2. Publiczny transport zbiorowy).

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 skrzyżowań o ruchu okrężnym i skrzyżowań skanalizowanych oraz nowego oświetlenia ulicznego.

Tytuł projektu	Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy
Zgodność z celem strategicznym PGN	<ul style="list-style-type: none"> ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku zmniejszenie zużycia energii do 2020 roku.
Opis projektu	<p>W ramach zadania planowane są inwestycje dotyczące przebudowy ciągów komunikacyjnych, remonty ulic, budowa dodatkowych pasów ruchu, bus pasy oraz rozbudowa rond.</p> <p>Zadanie obejmuje realizację następujących inwestycji:</p> <ul style="list-style-type: none"> budowa drogi w Ostrowie - poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego – wykonanie 100 metrów drogi o nawierzchni z masy bitumicznej oraz 200 metrów rowu odwadniającego; budowa ul. Franciszkańskiej i Zielińskiego w Śremie - poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego – wykonanie drogi o nawierzchni z kostki brukowej o długości 630 metrów; przebudowa ul. Nowowiejskiego w Śremie - Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego - wykonanie nawierzchni z kostki brukowej na odcinku 480 metrów oraz parkingu wzdłuż drogi o powierzchni ok. 1200 m²; budowa, przebudowa i rozbudowa dróg gminnych na obszarach wiejskich – nie planuje się realizacji inwestycji drogowych o długości powyżej 1 km. <p>W efekcie budowy nowych odcinków drogowych poprawi się płynność, przejezdność i bezpieczeństwo w ruchu komunikacyjnym. Z uwagi na lepszą jakość nawierzchni zmniejszy się czas przejazdu oraz przestojów, a tym samym redukcji ulegnie liczba zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery.</p>
Koszt projektu	1,1 mln PLN
Efekt ekologiczny	143 Mg CO₂e/rok
Podmiot odpowie-	Gmina Śrem

**działny za
realizację**

XXII.15.4.1.4. Wzrost intermodalności

Z uwagi na brak połączeń kolejowych ten obszar mobilności będzie realizowany odmiennie niż w przypadku gmin Metropolii Poznań, posiadających dostęp do kolei. We wstępnym etapie intermodalność podróży będzie realizowana poprzez poprawę dostępności do dworca autobusowego w Śremie i budowę w jego bezpośrednim sąsiedztwie parkingu „Park&Ride”. Ponadto Gmina Śrem w ramach działań Metropolii Poznań zamierza rozwijać, jako alternatywę do transportu drogowego, podsystem transportu wodnego wzdłuż rzeki Warty. Realizację tego zadania przewiduje się w ramach przedsięwzięcia pn. „Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Śremie – port rzeczny”. Budowa nowoczesnego portu rzeczno realizowana ma być w ramach projektu „P1. Poznańska Kolej Metropolitalna (PKM). Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w MOF Poznania”. Projekt ten dopuszcza także ubieganie się o środki unijne na budowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych położonych przy wodnych liniach komunikacyjnych.

Tytuł projektu	Modernizacja infrastruktury transportu publicznego	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Śremie – etap I	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego o wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Śremie – port rzeczny	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Śremie – etap II
Zgodność z celem strategicznym PGN	<ul style="list-style-type: none"> ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku zmniejszenie zużycia energii do 2020 roku. 	<ul style="list-style-type: none"> ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku zmniejszenie zużycia energii do 2020 roku. 	<ul style="list-style-type: none"> ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku zmniejszenie zużycia energii do 2020 roku. 	<ul style="list-style-type: none"> ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku. zmniejszenie zużycia energii do 2020 roku.
Opis projektu	Zadanie to ma na celu zwiększenie atrakcyjności podróży komunikacją	W ramach zadania planowana jest budowa parkingu typu Park & Ride i Bike & Ride przy ul. Stary Rynek w Śremie (rozbudowa istniejących	Realizacja przedsięwzięcia zakłada wykonanie basenu portowego i przystani dla	W ramach zadania planowana jest budowa parkingów przy ul. Ludwika Zamenhofa w okolicy Dworca

	zbiorową poprzez: <ul style="list-style-type: none"> • tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych z parkingami P&R, • zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji zbiorowej, 	parkingów, budowa przystanku autobusowego komunikacji miejskiej i międzymiastowej, przebudowa dróg dojazdowych, budowa oświetlenia ulicznego, budowa ścieżki rowerowej). Rozwój infrastruktury transportu publicznego przyczyni się do wzrostu liczby osób korzystającej z komunikacji zbiorowej, liczba podróży samochodem ulegnie zmniejszeniu, a tym samym przyczyni się to do redukcji emisji zanieczyszczeń motoryzacyjnych do atmosfery.	kajaków oraz małych łodzi motorowych w Śremie na prawym brzegu Warty w km 291+800. Projekt ma na celu zapewnienie alternatywnego transportu do Poznania.	Autobusowego PKS (budowa parkingu dla samochodów osobowych, parkingu dla rowerów, ciągu komunikacyjnego, oświetlenia, małej architektury, monitoringu). Rozwój infrastruktury transportu publicznego przyczyni się do wzrostu liczby osób korzystającej z komunikacji zbiorowej. Wpłyne to na ograniczenie liczby podróży samochodem, a tym samym przyczyni się do redukcji emisji zanieczyszczeń motoryzacyjnych do atmosfery.
Koszt projektu	nie oszacowano	4 000 000 PLN	6 600 000 PLN	3 000 000 PLN
Efekt ekologiczny projektu:	198 Mg CO ₂	nie oszacowano	nie oszacowano	nie oszacowano
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gmina Śrem	Gmina Śrem	Gmina Śrem	Gmina Śrem

XXII.15.4.1.5. Wdrażanie nowych wzorców zachowań komunikacyjnych

Zmianę zachowań komunikacyjnych zamierza się osiągnąć także poprzez prowadzenie działań „miękkich”. Działania te realizowane będą w dwóch płaszczyznach:

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

Ponadto konsekwentna realizacja wszystkich uprzednio wymienionych projektów powinna zaowocować zmianą podziału modalnego podróży. Wpłyne na to:

- podniesienie standardów miejskiego i gminnego transportu publicznego, w tym przede wszystkim zwiększenie częstotliwości jego funkcjonowania;
- rozwój sieci rowerowej, która w większości zostanie doprowadzona do węzłów przesiadkowych, szkół i dużych generatorów ruchu zlokalizowanych w mieście;
- budowa nowoczesnych węzłów przesiadkowych z parkingami „park and ride” oraz „bike and ride” przy dworcu autobusowym;
- promocja transportu publicznego na terenie gminy poprzez stworzenie zintegrowanej internetowej platformy informacji pasażerskiej zrealizowanej w ramach projektu „Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej”
- w horyzoncie długookresowym, rewitalizacja linii kolejowej 369, prowadzona przez PKP PLK w ramach WRPO i uruchomienie Poznańskiej Kolei Metropolitalnej przez Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego wraz z zainteresowanymi powiatami i gminami.

Tytuł projektu	Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej
Zgodność z celem strategicznym PGN	<ul style="list-style-type: none"> • ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku • zmniejszenie zużycia energii do 2020 roku.
Opis projektu	<p>W ramach projektu planowane jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> • stworzenie w gminie Śrem stref, gdzie bezwzględny priorytet w ruchu będzie miał transport publiczny oraz ruch piesz i rowerowy; • wprowadzenie odpowiednich zapisów w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego odnośnie np. układu zabudowy i prowadzenia obsługi transportowej danego obszaru z uwzględnieniem publicznego transportu zbiorowego, • promowanie ekologicznego myślenia wśród mieszkańców;
Koszt projektu	nie oszacowano
Efekt ekologiczny projektu:	50 Mg CO₂
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gmina Śrem

XXII.15.4.1.6. Zarządzanie mobilnością

Zarządzanie mobilnością jako proces, wymagać będzie opracowania szerokiego spektrum wskaźników diagnozujących stan systemu transportowego na terenie całego miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania, jak i indywidualnie na obszarze gminy Śrem. Zaproponowane przez Stowarzyszenie Metropolia Poznań 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. Postępy dokonywane w realizacji celu głównego i celów szczegółowych planu oraz zgodność z poziomami docelowymi należy oceniać regularnie w oparciu o wybrane wskaźniki. Planuje się podjęcie odpowiednich działań, w ramach całej aglomeracji, aby zapewnić dostęp do istotnych danych i statystyk związanych z mobilnością, dostępnych dla każdej gminy wchodzącej w skład Metropolii Poznań, zarówno w wymiarze aglomeracyjnym, jak i gminnym.

XXII.15.4.1.7. Logistyka miejska

Atutem gminy Śrem jest fakt rozmieszczenia dużych zakładów przemysłowych w bezpośrednim sąsiedztwie obwodnicy miasta u zbiegu dróg wojewódzkich 432, 434 i 436. Tym samym ruch dużych samochodów ciężarowych został skupiony na drogach głównych. Rodzi to jedynie problemy z odpowiednim zaprojektowaniem skrzyżowań tych dróg z drogami gminnymi stanowiącymi dojazd do tych zakładów. Innym problemem związanym z logistyką miejską jest przede wszystkim organizacja zaopatrzenie wielkopowierzchniowych placówek handlowych, zlokalizowanych w centrum i w obszarze dużych osiedli mieszkaniowych Śremu. Na najbardziej zatłoczonych odcinkach sieci drogowej, z dużym udziałem ruchu ciężarowego, budowane będą dodatkowe ciągi pieszo-rowerowe odseparowane od ruchu samochodowego. Dlatego wiele projektów przypisanych ruchu rowerowemu można przypisać także logistyce miejskiej.

XXII.15.4.1.8. Inteligentne systemy transportowe

Z uwagi na fakt dużego rozdrobnienia sieci drogowej wśród zarządców dróg różnych szczebli, w chwili obecnej nie przewiduje się wprowadzania tego typu systemów na terenie gminy Śrem. Poza zakresem działania gminy jest także wprowadzenie tablic zmiennej treści, informujących kierowców o zakłóceniach



ruchu na drogach publicznych i proponowanie alternatywnych dróg przejazdu. Pojedynczymi elementami ITS realizowanymi na terenie gminy będą m.in.:

- elektroniczne tablice o zajętości miejsca na parkingach „park and ride”, instalowane w ramach projektu budowy zintegrowanych węzłów przesiadkowych;
- elektroniczne tablice informacji pasażerskiej instalowane w głównych węzłach przesiadkowych na terenie miasta.

XXII.15.4.2. Proces wdrażania elementów zrównoważonej mobilności miejskiej

Tabela 53. Harmonogram działań i określenie liczby interesariuszy.

L.p.	Tytuł projektu	Podmiot realizujący	Data realizacji	Środki finansowe	Wartość projektu
1.	Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy	Gmina Śrem	2008-2016	Budżet Gminy Środki zewnętrzne	1 109 163,50 PLN
2.	Modernizacja infrastruktury transportu publicznego	PKS Poznań S.A.	2015-2020	Budżet PKS Poznań S.A. Środki zewnętrzne	b.d.
3.	Wprowadzenie publicznego transportu rowerowego	Gmina Śrem	2015-2020	Budżet Gminy Środki zewnętrzne	b.d.
4.	Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej	Gmina Śrem	2015-2020	Budżet Gminy Środki zewnętrzne	b.d.
5.	Budowa kładki pieszo-rowerowej nad kanałem ulgi rzeki Warty wraz ze ścieżką pieszo-rowerową do Zbrudzewa oraz w kierunku Mechlina	Gmina Śrem	2018-2020	Budżet Gminy Środki zewnętrzne	8 000 000 PLN
6.	Wprowadzenie niskoemisyjnych zamówień publicznych w obszarze transportu publicznego oraz floty pojazdów służbowych gminy	Gmina Śrem	2015-2020	Budżet Gminy Środki zewnętrzne	b.d.
7.	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Śremie – etap I	Gmina Śrem	2017-2019	Budżet Gminy Środki zewnętrzne	4 000 000 PLN
8.	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Śremie – port rzeczny	Gmina Śrem	2017-2019	Budżet Gminy Środki zewnętrzne	6 600 000 PLN
9.	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Śremie – etap II	Gmina Śrem	2017-2019	Budżet Gminy Środki zewnętrzne	3 000 000 PLN

XXII.15.4.3. Zgodność działań związanych z mobilnością miejską zawartych w Planie gospodarki niskoemisyjnej gminy Śrem z działaniami zawartymi w strategii kraju, województwa, aglomeracji i gminy

Tabela 54. Zgodność działań określonych w suplemencie ze Strategią Rozwoju Województwa Wielkopolskiego WIELKOPOLSKA 2020¹⁹

	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Działania	Tytuł projektu
1.	1. Poprawa dostępności i spójności komunikacyjnej regionu	1.1. Zwiększenie spójności sieci drogowej	<ul style="list-style-type: none"> • Modernizacja podstawowej sieci drogowej, budowa nowych odcinków tworzących i organizujących system oraz scalających i wiążących go z systemami zewnętrznymi. • Wzmocnienie lokalnej sieci dróg 	Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy
			<ul style="list-style-type: none"> • Budowa spójnego systemu dróg rowerowych i infrastruktury im towarzyszącej. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wprowadzenie publicznego transportu rowerowego • Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszo- i rowerowego i komunikacji publicznej • Budowa kładki pieszo-rowerowej nad kanałem ulgi rzeki Warty wraz ze ścieżką pieszo-rowerową do Zbrudzewa oraz w kierunku Mechlina
		1.2. Wzrost różnorodności oraz upowszechnianie efektywnych form transportu	<ul style="list-style-type: none"> • Wsparcie rozwoju transportu multimodalnego. 	Modernizacja infrastruktury transportu publicznego.
			<ul style="list-style-type: none"> • Rozwój systemów zarządzania transportem publicznym. 	Modernizacja infrastruktury transportu publicznego.
			<ul style="list-style-type: none"> • Promocja innowacyjnych i ekologicznych paliw, a także promowanie ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów drogowych. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wprowadzenie niskoemisyjnych zamówień publicznych w obszarze transportu publicznego oraz floty pojazdów służbowych gminy
		1.5. Rozwój	<ul style="list-style-type: none"> • Promocja transportu 	Modernizacja

¹⁹ WIELKOPOLSKA 2020 - Zaktualizowana Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 roku - Załącznik do Uchwały NR XXIX/559/12 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 17 grudnia 2012 roku

		transportu zbiorowego	<p>zbiorowego w miastach przez tworzenie ułatwień dla transportu zbiorowego (wydzielanie odrębnych pasów ruchu, budowa parkingów „park and ride”, „park and bike” itp.).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rozwój i promocja kolei metropolitalnej - zwiększenie częstotliwości i skrócenie czasu przejazdów, rozbudowa sieci przystanków i punktów przesiadkowych. 	infrastruktury transportu publicznego.
			<ul style="list-style-type: none"> • Promocja ekologicznych form transportu zbiorowego. 	Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej
2.	Poprawa stanu środowiska	2.5. Ograniczanie emisji substancji do atmosfery	<ul style="list-style-type: none"> • Promocja niskoemisyjnych form transportu. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wprowadzenie niskoemisyjnych zamówień publicznych w obszarze transportu publicznego oraz floty pojazdów służbowych gminy
3.	Zwiększanie konkurencyjności metropolii poznańskiej i innych ośrodków wzrostu w województwie	4.1. Rozwój metropolii poznańskiej	<ul style="list-style-type: none"> • Zwiększenie powiązań komunikacyjnych stolicy regionu z otoczeniem, wraz z modernizacją poznańskiego węzła komunikacyjnego, w tym poprawa stanu komunikacji zbiorowej. 	Modernizacja infrastruktury transportu publicznego.
4.	Zwiększenie spójności województwa	5.2. Rozwój obszarów wiejskich	<ul style="list-style-type: none"> • Zapewnienie efektywnej infrastruktury transportowej i poprawa transportu zbiorowego. 	

Tabela 55. Zgodność działań określonych w załączniku z Długookresową Strategią Rozwoju Kraju „Trzecia fala nowoczesności”²⁰

	Cel	Kierunki interwencji	Działania	Tytuł projektu
1.	8. Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych	<ul style="list-style-type: none"> Stworzenie warunków sprzyjających tworzeniu pozarolniczych miejsc pracy na wsi i zwiększaniu mobilności zawodowej na linii obszary wiejskie - miasta 	<ul style="list-style-type: none"> 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 Usprawnić połączenia komunikacyjne pomiędzy obszarami wiejskimi, szczególnie tymi o funkcjach typowo rolniczych, z najbliższymi ośrodkami miejskimi. 	<ul style="list-style-type: none"> Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy Modernizacja infrastruktury transportu publicznego. Wprowadzenie niskoemisyjnych zamówień publicznych w obszarze transportu publicznego oraz floty pojazdów służbowych gminy Budowa kładki pieszo-rowerowej nad kanałem ulgi rzeki Warty wraz ze ścieżką pieszo-rowerową do Zbrudzewa oraz w kierunku Mechlina
2.	9. Zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego	9.4. Udrożnienie obszarów miejskich i metropolitarnych	<ul style="list-style-type: none"> Podjęcie działań na rzecz upłynnienia ruchu transportu miejskiego, zapewnienie dogodnych przesiadek, lepsza koordynacja środków transportu zbiorowego, integracja systemów taryfowych, podniesienie jakości oferty transportu publicznego. 	<ul style="list-style-type: none"> Modernizacja infrastruktury transportu publicznego Wprowadzenie niskoemisyjnych zamówień publicznych w obszarze transportu publicznego oraz floty pojazdów służbowych gminy Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej)

²⁰ Uchwała Rady Ministrów Nr 16 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. „Trzecia Fala Nowoczesności”

Tabela 56. Zgodność działań określonych w załączniku ze Strategią Rozwoju Transportu do 2020 roku²¹

	Cel strategiczny	Cel szczegółowy	Kierunki interwencji	Projekty PGN
1.	Stworzenie zintegrowanego systemu transportowego	stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej,	<ul style="list-style-type: none"> • rozwijanie – przy współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego – dróg lokalnych i ich połączeń z siecią dróg krajowych i wojewódzkich; • rozwój infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego; 	Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy
			<ul style="list-style-type: none"> • modernizacja infrastruktury dworców i przystanków kolejowych; • w obszarach funkcjonalnych miast – rewitalizacja i rozbudowa linii kolejowych; • podejmowanie działań zmierzających do lepszej integracji transportu szynowego i kołowego. • zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania osób wewnątrz gminy i ułatwienie przemieszczania do i z obszarów zewnętrznych; 	Modernizacja infrastruktury transportu publicznego
			<ul style="list-style-type: none"> • zapewnienie równowagi pomiędzy zdolnością transportu do służenia rozwojowi ekonomicznemu, a poszanowaniem środowiska naturalnego i poprawą jakości życia w przyszłości. 	Modernizacja infrastruktury transportu publicznego
		poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem	Model organizacji i zarządzania tym systemem będzie opierał się na: ścisłej współpracy organów administracji rządowej i	Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej

²¹ Uchwała Rady Ministrów Nr 6 z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)

		transportowym,	samorządowej, zarządców infrastruktury oraz przewoźników w zapewnieniu efektywnych i bezpiecznych przewozów transportowych, oddziaływaniu na popyt na usługi transportowe oraz wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań technologicznych	
		bezpieczeństwo i niezawodność	Kierunki interwencji będą koncentrować się na m.in. bezpiecznych pojazdach,.	Wprowadzenie niskoemisyjnych zamówień publicznych w obszarze transportu publicznego oraz floty pojazdów służbowych gminy
		ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko,	Rozwój transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) oparty będzie na: <ul style="list-style-type: none"> wspieraniu rozwiązań organizacji transportu najmniej zanieczyszczających środowisko; odpowiednim zarządzaniu popytem na ruch transportowy; wdrażaniu innowacyjnych systemów zarządzania ruchem transportowym w poszczególnych gałęziach przyczyniających się do zmniejszenia presji środowiskowych generowanych przez transport; 	<ul style="list-style-type: none"> Wprowadzenie niskoemisyjnych zamówień publicznych w obszarze transportu publicznego oraz floty pojazdów służbowych gminy Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszo, rowerowego i komunikacji publicznej Budowa kładki pieszo-rowerowej nad kanałem ulgi rzeki Warty wraz ze ścieżką pieszo-rowerową do Zbrudzewa oraz w kierunku Mechlina
			<ul style="list-style-type: none"> 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. 	<ul style="list-style-type: none"> Wprowadzenie niskoemisyjnych zamówień publicznych w obszarze transportu publicznego oraz floty pojazdów służbowych gminy

Tabela 57. Zgodność działań określonych w załączniku ze Strategią Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej Metropolia Poznań 2020²²

Oś	Program	Działania	Projekty PGN
2. Infrastruktura i organizacja transportu	2.1 Metropolitalny wielofunkcyjny węzeł transportowy	2.1.3. Rozwój sieci dróg kolejowych i kołowych w powiązaniach krajowych i regionalnych dla wzmocnienia funkcji intermodalnych i dostępności do metropolitalnego węzła transportowego.	Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy
	2.2 Kolej metropolitalna	2.2.3. Integracja kolei metropolitalnej z lokalnymi systemami transportu zbiorowego. 2.2.4. Modernizacja i budowa nowych stacji, przystanków i węzłów przesiadkowych wraz tworzeniem nowoczesnych systemów parkingowych i postojowych (Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride).	<ul style="list-style-type: none"> • Modernizacja infrastruktury transportu publicznego • Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą – etap I • Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą – etap II
	2.3 Zintegrowany transport publiczny	2.3.2. Dostosowanie sieci połączeń transportu zbiorowego do potrzeb przewozowych mieszkańców. Integracja ofert przewozowych poszczególnych operatorów transportu publicznego w celu osiągnięcia rozwiniętej i przejrzystej siatki połączeń, objęcie transportem autobusowym lub mikrobusowym nowych, urbanizujących się terenów w ramach metropolii, synchronizacja rozkładów jazdy	Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej

²² CBM Poznań - STRATEGIA ROZWOJU AGLOMERACJI POZNAŃSKIEJ – Metropolia Poznań 2020

		2.4 Infrastruktura i ruch rowerowy	2.4.2. Stworzenie systemu „Bike&Ride”.	Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej
			2.4.4. Budowa spójnego systemu dróg rowerowych i infrastruktury towarzyszącej.	<ul style="list-style-type: none"> • Wprowadzenie publicznego transportu rowerowego • Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej • Budowa kładki pieszo-rowerowej nad kanałem ulgi rzeki Warty wraz ze ścieżką pieszo-rowerową do Zbrudzewa oraz w kierunku Mechlina

XXII.15.5. Działania wynikające z programu ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej

Na podstawie wyników oceny poziomów substancji w powietrzu oraz wyników klasyfikacji stref województwa wielkopolskiego określonych przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu, opracowano „Program ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej” (uchwała XXXIX/769/13 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 23 grudnia 2013 r.), z którego wynika konieczność redukcji emisji zanieczyszczeń pyłu zawieszonego PM10 i B(a)P. Termin realizacji Programu ustalono na rok 2022 r. Na występowanie przekroczeń poziomów dopuszczalnych pyłu zawieszonego na terenie strefy wielkopolskiej duży wpływ ma „niska emisja”. Program ochrony powietrza jest dokumentem określającym działania, których realizacja ma doprowadzić do osiągnięcia wartości dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń w sektorze transportu należy przeprowadzić następujące działania:

- w zakresie emisji liniowej (komunikacyjnej) poprawa stanu technicznego dróg istniejących w strefie wielkopolskiej poprzez ich utwardzenie lub utwardzenie poboczy w celu redukcji wtórnego unosu pyłu z drogi;
- wzmocnienie kontroli na stacjach diagnostycznych pojazdów;
- rozwój komunikacji publicznej oraz wdrożenie energooszczędnych i niskoemisyjnych rozwiązań w transporcie publicznym;
- prowadzenie odpowiedniej polityki parkingowej w centrum Śremu wymuszającej ograniczenia w korzystaniu z samochodów. Wprowadzenie systemu zniżek w strefach parkowania wyznaczonych w miastach dla samochodów spełniających EURO 6 oraz z napędem hybrydowym i elektrycznym;
- rozwój systemów ścieżek rowerowych lub komunikacji rowerowej na terenie gminy;
- działania promocyjne i edukacyjne (ulotki, imprezy, akcje szkolne, audycje);

Plan działań krótkoterminowych określa zadania, w celu zmniejszenia ryzyka wystąpienia przekroczeń poziomów dopuszczalnych i alarmowych pyłu zawieszonego PM10. Do listy działań krótkoterminowych zaliczamy:

- przeniesienie uciążliwego natężenia ruchu samochodowego na odcinki alternatywne, wyznaczone przez zarządzających drogami na danym obszarze wraz z montażem tablic informacyjnych o objazdach;
- możliwość darmowego korzystania z komunikacji zbiorowej;
- zwiększenie intensywności czyszczenia ulic na mokro;



- bezwzględny zakaz wjazdu samochodów ciężarowych o ładowności powyżej 3,5 tony na wyznaczone ulice miasta;
- czasowe pobieranie zwiększonej opłaty za parkowanie (wielokrotność normalnej stawki) w centrum miasta.

XXII.16. SPIS TABEL

Tabela 1 Dokumenty strategiczne na poziomie Unii Europejskiej	14
Tabela 2. Dokumenty strategiczne na poziomie krajowym	16
Tabela 3. Dokumenty strategiczne na poziomie regionalnym i lokalnym	18
Tabela 4 Cele szczegółowe.....	21
Tabela 5. Liczba ludności gminy i miasta Śrem w latach 2010-2015 w podziale na płeć	26
Tabela 6. Ludność gminy Śrem w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym w latach 2010-2015.....	27
Tabela 7. Liczba bezrobotnych w latach 2010-2015	27
Tabela 8. Liczba przedsiębiorstw działających na terenie gminy Śrem i powiatu śremskiego w latach 2010-2015 w podziale na liczbę zatrudnianych pracowników	28
Tabela 9. Nowo zarejestrowane oraz wyrejestrowane podmioty gospodarcze w gminie Śrem, powiecie śremskim oraz województwie wielkopolskim w latach 2011-2013	29
Tabela 10. Podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane w rejestrze REGON według sekcji PKD 2007 w gminie Śrem w latach 2011-2015.....	30
Tabela 11. Zasoby mieszkaniowe.....	31
Tabela 12. Wyposażenie techniczno-sanitarne (mieszkania) gminy Śrem.....	31
Tabela 13. Oświetlenie komunalne.....	33
Tabela 14. Klasyfikacja stref w województwie wielkopolskim z uwzględnieniem kryteriów określonych w celu ochrony zdrowia	36
Tabela 15. Poziomy informowania i poziomy alarmowe dla pyłów	38
Tabela 16. Dopuszczalne poziomy zanieczyszczeń	38
Tabela 17. Wykaz dróg powiatowych	40
Tabela 18. Ulice powiatowe w mieście Śrem.....	42
Tabela 19. Sieć drogowa gminy Śrem.....	42
Tabela 20. Zestawienie zbiorcze danych o rodzajach i ilości odebranych odpadów komunalnych w latach 2010-2014	44
Tabela 21. Ilość i rodzaje odpadów komunalnych zebranych na terenie gminy Śrem	44
Tabela 22. Analiza SWOT – uwarunkowania realizacji celu redukcji emisji gazów cieplarnianych w Poznaniu	45
Tabela 23. Przyjęty podział źródeł emisji na sektory, podsektory i kategorie	60
Tabela 24. Zestawienie potencjałów globalnego ocieplenia (GWP) poszczególnych GHG...63	63
Tabela 25. Wskaźniki emisji CO ₂ odnoszące się do końcowego zużycia paliw i energii	63
Tabela 26. Wielkość emisji CO ₂ w gminie Śrem w 2010 roku wg podsektorów.....	68
Tabela 27. Wielkość emisji CO ₂ w gminie Śrem w 2010 roku wg źródeł energii	70
Tabela 28. Wielkość emisji CO ₂ w gminie Śrem w 2013 roku wg podsektorów.....	72
Tabela 29. Wielkość emisji CO ₂ w gminie Śrem w 2013 roku wg nośników energii	74
Tabela 30. Tendencje zmian w wielkości emisji w gminie Śrem w latach 2010 i 2013 wg sektorów	76
Tabela 31. Tendencje zmian w wielkości emisji w gminie Śrem w latach 2010 i 2013 wg nośników energii	78
Tabela 32. Podsumowanie efektów realizacji zadań.....	111
Tabela 33. Główne wskaźniki monitorowania realizacji PGN	127

Tabela 34. Zbiornicze zestawienie wskaźników monitorowania realizacji zadań ujętych w PGN	128
Tabela 35. Harmonogram rzeczowo-finansowy	131
Tabela 36 Rozkład środków finansowych	141
Tabela 37 Podział alokacji w realizacji celu dotyczącego klimatu	142
Tabela 38. Alokacja środków na wybrane osie priorytetowe w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014 -2020 [EUR]	146
Tabela 39. Analiza uzysków energetycznych dla 1kWp instalacji fotowoltaicznej w technologii polikrystalicznej instalowanej w Poznaniu (nachylenie powierzchni 35°, całkowita suma strat systemu – 45%, lokalizacja: 52°24'30" N, 16°56'2" E, przewyższenie: 64 m.....	172
Tabela 40. Przedsięwzięcia w zakresie oszczędności energii w budynkach - numeracja do powyższego rysunku 19	185
Tabela 41. Podsumowanie potencjału efektywności energetycznej dla Polski. Źródło: Potencjał efektywności energetycznej i redukcji emisji w wybranych grupach użytkownika energii. Droga naprzód do realizacji pakietu klimatyczno-energetycznego	189
Tabela 42. Końcowe zużycie energii	197
Tabela 43. Wskaźniki emisji	198
Tabela 44. Emisje z sektorów niezwiązanych z energią	198
Tabela 45. Podsumowanie wielkości emisji gazów cieplarnianych	199
Tabela 46. Rozmieszczenie placówek oświatowych na terenie gminy	208
Tabela 47. Natężenie ruchu drogowego na terenie gminy Śrem wg badań GDDKiA	210
Tabela 48. Struktura dróg na terenie gminy Śrem	211
Tabela 49. Wysokość opłat w strefie płatnego postoju na terenie miasta Śrem	215
Tabela 50. Parametry techniczne linii publicznego transportu zbiorowego na terenie gminy Śrem	217
Tabela 51. Powiązanie poszczególnych projektów w obszarze „Transport” oraz „Energetyka” z elementami zrównoważonej mobilności miejskiej	225
Tabela 52. Zestawienie projektów transportowych w ramach gospodarki niskoemisyjnej realizowanych przez Gminę Śrem.	226
Tabela 53. Harmonogram działań i określenie liczby interesariuszy.	240
Tabela 54. Zgodność działań określonych w suplemencie ze Strategią Rozwoju Województwa Wielkopolskiego WIELKOPOLSKA 2020	241
Tabela 55. Zgodność działań określonych w załączniku z Długookresową Strategią Rozwoju Kraju „Trzecia fala nowoczesności”	243
Tabela 56. Zgodność działań określonych w załączniku ze Strategią Rozwoju Transportu do 2020 roku	244
Tabela 57. Zgodność działań określonych w załączniku ze Strategią Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej Metropolia Poznań 2020.....	246



XXII.17. SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. Lokalizacja miasta i gminy Śrem na tle powiatu śremskiego	23
Rysunek 2. Gmina Śrem	24
Rysunek 3. Procentowy udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w gminie Śrem, powiecie śremskim oraz województwie wielkopolskim w latach 2010-2015	28
Rysunek 4. Zużycie wody na 1 mieszkańca w gminie Śrem, powiecie śremskim oraz województwie wielkopolskim w latach 2008-2015.....	32
Rysunek 5. Mapa sieci dróg w powiecie śremskim	39
Rysunek 6. Sieć dróg w gminie Śrem	40
Rysunek 7. Wielkość emisji CO ₂ z terenu gminy Śrem w 2010 roku wg sektorów	69
Rysunek 8. Procentowy udział sektorów w całkowitej emisji CO ₂ z terenu gminy Śrem w 2010	69
Rysunek 9. Wielkość emisji CO ₂ z terenu gminy Śrem w 2010 roku wg źródeł energii	71
Rysunek 10. Procentowy udział źródeł energii w całkowitej emisji CO ₂ z terenu gminy Śrem w 2010 roku.....	71
Rysunek 11. Wielkość emisji CO ₂ z terenu gminy Śrem w 2013 roku wg sektorów	73
Rysunek 12. Procentowy udział sektorów w całkowitej emisji CO ₂ z terenu gminy Śrem w 2013 roku.....	73
Rysunek 13. Wielkość emisji CO ₂ z terenu gminy Śrem w 2013 roku wg źródeł energii	75
Rysunek 14. Procentowy udział źródeł energii w całkowitej emisji CO ₂ z terenu gminy Śrem w 2013 roku.....	75
Rysunek 15. Inwentaryzacja emisji GHG w gminie Śrem w latach 2010 i 2013 wg sektorów	76
Rysunek 16. Inwentaryzacja emisji GHG w latach 2010 i 2013 w gminie Śrem wg nośników energii	77
Rysunek 17. Strefy przemarzania gruntów. Mapa głębokości przemarzania.	174
Rysunek 18. Potencjał oszczędności energii w budynkach w Polsce. Objasnienia oznaczeń w Tabela 40.....	185
Rysunek 19. Liczba samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców w województwie wielkopolskim	214

Przewodnicząca Rady

Katarzyna Sarnowska

Uzasadnienie

UCHWAŁY NR 452/XLVI/2018
RADY MIEJSKIEJ W ŚREMIE

z dnia 28 czerwca 2018 r.

w sprawie "Planu gospodarki niskoemisyjnej gminy Śrem"

Podstawą opracowania Planu jest uchwała Nr 378/XXXVII/2013 Rady Miejskiej w Śremie z dnia 19 września 2013 roku w sprawie wyrażenia woli przystąpienia do opracowania i wdrażania Planu gospodarki niskoemisyjnej, który jest realizowany w ramach Priorytetu IX Infrastruktura energetyczna przyjazna środowisku i efektywność energetyczna – Działanie 9.3 Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej (KONKURS nr 2/POIiŚ/9.3/2013) i współfinansowany ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013.

Plan gospodarki niskoemisyjnej to dokument, którego celem jest określenie wizji rozwoju gminy w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, pozwalającej osiągnąć korzyści środowiskowe, społeczne i ekonomiczne. Kluczowym elementem Planu jest wyznaczenie celów strategicznych i szczegółowych, realizujących określoną wizję gminy w zakresie zwiększenia efektywności energetycznej, zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych oraz wdrożenia nowych technologii zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju.

Dnia 31 grudnia 2014 roku, pomiędzy Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej a Stowarzyszeniem Metropolia Poznań, została podpisana umowa o dofinansowanie Projektu „Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Metropolii Poznań” (znak umowy: POIS.09.03.00-402.13), w ramach działania Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej priorytetu IX Infrastruktura energetyczna przyjazna środowisku i efektywność energetyczna Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 - 2013.

Opracowany Plan gospodarki niskoemisyjnej jest niezbędnym dokumentem, umożliwiającym ubieganie się o przyznanie środków pomocowych z budżetu Unii Europejskiej w perspektywie finansowej na lata 2014-2020. Dokument otwiera drogę do finansowania inwestycji obejmujących między innymi termomodernizację budynków publicznych i mieszkalnych, modernizację źródeł ciepła, instalację odnawialnych źródeł energii, zwiększenie efektywności energetycznej.

Plan gospodarki niskoemisyjnej gminy Śrem został przyjęty do realizacji uchwałą Nr 155/XVI/2015 Rady Miejskiej w Śremie z dnia

17 grudnia 2015 r. w sprawie Planu gospodarki niskoemisyjnej dla gminy Śrem.

Po zaopiniowaniu Planu przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz przez Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Poznaniu, konieczne było dokonanie korekt w ww. dokumencie oraz przyjęcie do realizacji zaktualizowanego Planu uchwałą Nr 196/XIX/2016 Rady Miejskiej w Śremie z dnia 24 marca 2016 r. w sprawie Planu gospodarki niskoemisyjnej gminy Śrem. Uchwałą Nr 214/XXII/2016 Rady Miejskiej w Śremie z dnia 9 czerwca 2016 r. zmieniającą uchwałę w sprawie Planu gospodarki niskoemisyjnej gminy Śrem dodano do Planu Załącznik nr 6 Elementy zrównoważonej mobilności miejskiej.

Ze względu na konieczność zmiany Planu, m.in. poprzez uwzględnienie kolejnych inwestycji z zakresu mobilności miejskiej, planowanych do realizacji przez gminę Śrem w najbliższych latach, uchwałami Nr 252/XXVII/2016 Rady Miejskiej w Śremie z dnia 27 października 2016 r. oraz Nr 330/XXXIV/2017 z dnia 29 czerwca 2017 r. w sprawie Planu gospodarki niskoemisyjnej gminy Śrem, przyjęto do realizacji kolejne wersje Planu.

Mając na uwadze charakter zmian dokonywanych w Planie, polegających na:

1) uwzględnieniu w harmonogramie rzeczowo-finansowym, dotyczącym zadań planowanych do realizacji w zakresie gospodarki niskoemisyjnej, przedsięwzięcia pn. „Budowa kładki pieszo-rowerowej nad kanałem ulgi rzeki Warty wraz ze ścieżką pieszo-rowerową do Zbrudzewa oraz w kierunku Mechlina” (zmiana ta wynika z planowanego złożenia w ramach WRPO 2014+ wniosku o dofinansowanie ww. inwestycji);

2) przerehabilitowaniu treści Planu i jego załączników w celu zapewnienia spójności całego dokumentu;

proponuje się ich wprowadzenie poprzez nadanie nowego brzmienia całemu dokumentowi.

W związku z powyższym podjęcie niniejszej uchwały jest zasadne.

Przewodnicząca Rady

Katarzyna Sarnowska