

Załącznik

Do uchwały nr XVI/235/2016

Rady Miejskiej we Wrześni

z dnia 30 maja 2016 r.

W rozdziale 4.2. ” Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Września na lata 2014-2020” otrzymuje brzmienie:

Dokument wyznacza cele strategiczne, które umożliwiają wskazanie konkretnych zadań do realizacji do roku 2020. Plan Gospodarki Niskoemisyjnej jest spójny z celem strategicznym:

I ZWIĘKSZENIE POTENCJAŁU ROZWOJOWEGO W OPARCIU O WEWNĘTRZNY KAPITAŁ MIASTA I GMINY WRZEŚNIA

CEL SZCZEGÓŁOWY I.2.:

„Generowanie warunków dla innowacyjności oraz wsparcia rozwoju inteligentnych specjalizacji” osiągnięcie celu przyświecać będą następujące kierunki działań:

- Promowanie działań na rzecz rozwoju sektora OZE przy wykorzystaniu wewnętrznego potencjału gminy.

II INTENSYFIKACJA DZIAŁAŃ NA RZECZ ROZWOJU INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ PRZY ZACHOWANIU WYSOKIEJ JAKOŚCI ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO

CEL SZCZEGÓŁOWY II.1.:

„Modernizacja i rozbudowa infrastruktury komunalnej jako element rozwoju Miasta i Gminy Września” wraz z następującymi kierunkiem działań:

- poprawa dostępności komunikacyjnej i poprawa mobilności przestrzennej przy zachowaniu zasad wdrażania strategii niskoemisyjnej

CEL SZCZEGÓŁOWY II.2.:

„Zachowanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego” osiągnięcie celu przyświecać będą następujące kierunki działań:

- Szereg działań urealnających założony cel powinien koncentrować się wokół termomodernizacji obiektów, wprowadzenia ekologicznych, energooszczędnych 90 urządzeń

grzewczych, jak i odnawialnych źródeł energii (biomasa, układy solarne itp.), modernizacji systemu przesyłowego.

Oprócz wymienionych wyżej działań o charakterze inwestycyjnym niezbędne jest także skoordynowanie działań zmierzających do zwiększenia świadomości ekologicznej mieszkańców. Tylko odpowiednio prowadzona akcja informacyjno – edukacyjna pozwoli na wykształcenie w społeczności lokalnej właściwych postaw gwarantujących efektywność działań podejmowanych przez władze samorządowe.

Kierunki działań:

- poprawa efektywności energetycznej poprzez termomodernizację obiektów,
- promowanie inwestycji proekologicznych, wdrażających i tworzących ekoinnowacje,
- działania zmierzające do zwiększenia OZE w bilansie energetycznym gminy,
- wsparcie i realizacja przedsięwzięć melioracyjnych,
- rekultywacja składowiska odpadów oraz podniesienie świadomości ekologicznej mieszkańców.

Powyższe działania wskazane zarówno dla celu szczegółowego I.2. oraz II.2. są kompatybilne z działaniami zawartymi w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta i Gminy Września.

W rozdziale 4.7 „Plan zrównoważonej mobilności miejskiej” dodano trzy podrozdziały, które otrzymują brzmienie:

4.7.3 Charakterystyka systemów komunikacyjnych na terenie Gminy Września

KOMUNIKACJA PIESZA

Na terenie Gminy Września występuje deptak przy ul. Warszawskiej o łącznej długości 160 m. Brak jest wyznaczonych stref pieszych. Mimo rozwiniętej sieci dróg wojewódzkich i krajowych na terenie Gminy Września nie występują przejścia podziemne i nadziemne. Rejon ulic Kutrzeby, Sądowej, Kościuszki oraz Promienistej są objęte strefą uspokojonego ruchu. Strefę te wyznaczają znaki drogowe. Wśród materiałów, z których zostały zbudowane, należy wymienić kostkę brukową, kostkę polbruk, płytki chodnikowe i masę bitumiczną.

KOMUNIKACJA ROWEROWA

Infrastruktura rowerowa Gminy Września obejmuje drogi dla rowerów oraz ciągi pieszo-rowerowe. Łączna długość dróg rowerowych wynosi 1,4km. Ciągi pieszo-rowerowe na terenie Gminy Września mają długość 30,4 km. W planach jest stworzenie kolejnych 16,3 km ciągów. Opisane elementy infrastruktury rowerowej dopuszczają ruch dwukierunkowy i są wyposażone w stojaki na rowery w ilości 600 sztuk.

Na terenie Gminy Września nie występują wyznaczone pasy ruchu rowerowego czyli części jezdni przeznaczonej do ruchu rowerów w jednym kierunku, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi. Brak jest także kontrapasów i śluz rowerowych.

KOMUNIKACJA ZBIOROWA

Na terenie Gminy Września funkcjonują dwa podsystemy systemu transportu zbiorowego:

1. połączenia autobusowe wykonywane przez PKS w Gnieźnie Sp. z o.o.
2. połączenia kolejowe (Koleje Wielkopolskie i PKP Intercity).

Transport kolejowy

Przez miasto i Gminę Września przebiega międzynarodowa linia kolejowa E-20 Kunowice – Poznań – Warszawa – Terespol. W skład węzła kolejowego wchodzi również pierwszorzędna dwutorowa zelektryfikowana linia Oleśnica-Chojnice, na odcinku Jarocin – Września – Gniezno. Stacja węzła Września posiada I klasę z pełną obsługą pasażersko-towarową. Posiada rozbudowany system bocznic po stronie zachodniej stacji. Na terenie gminy na linii kolejowej E-20 są trzy stacje kolejowe: Września, Gutowo i Otoczna a na linii Jarocin – Gniezno stacje Chwalibogowo, Września i Marzenin.



Rysunek 1. Mapa połączeń kolejowych na terenie województwa wielkopolskiego (źródło: <http://koleje-wielkopolskie.com.pl/mapa-polaczen/>)

Transport autobusowy

Połączenia komunikacją zbiorową autobusową realizowane są przez PKS w Gnieźnie Sp. z o.o. Podmiot realizuje zadania przewozowe na 10 liniach miejskich i podmiejskich. Łączna ich długość wynosi 361 km.

Ze względu na niewielką częstotliwość kursów konieczny jest rozwój infrastruktury komunikacji zbiorowej na terenie Gminy Września.

KOMUNIKACJA SAMOCHODOWA I UKŁAD DROGOWY

Na terenie miasta Września znajduje się łącznie 62,32 km dróg gminnych, a na terenach wiejskich – 139,45 km. Prawie 95% dróg z obszaru miasta (61,0 km) ma charakter dróg twardych z ulepszoną nawierzchnią (z kostki kamiennej, klinkieru, betonu, płyt kamiennie-betonowych, bitumu). Ponadto taki charakter ma 2/3 dróg gminnych na terenach wiejskich. Drogi o nawierzchni gruntowej stanowią zdecydowaną mniejszość w mieście – ich łączna długość to 2,3 km, a na wsiach jest ich w sumie ok. 33 km (1/4 powierzchni wszystkich dróg). Długość dróg powiatowych na terenie gminy Września to 112,4 km, przy czym na obszarze samego miasta zajmują one powierzchnię 4,4 km (dane na dzień 31. 07. 2014 r.). Stan połowy tych dróg należy określić jako zły, 35% bardzo dobry, pozostałych natomiast jako przeciętny. Dziewięćdziesiąt dwa procent dróg posiada nawierzchnię asfaltową, 7% gruntową, a 2% - tłuczniową. Nie występują drogi betonowe ani brukowe. Na obszarze miasta Września drogi powiatowe przebiegają ulicami: Czerniejewską, Szosą Witkowską, Kościuszki i Witkowską.

Przez gminę Września przebiegają również drogi wojewódzkie. Należą do nich:

- droga nr 432 Leszno – Krzywiń – Śrem – Środa Wlkp. – Września,
- droga nr 442 Września – Pyzdry – Gizalki – Kalisz.

Obie drogi posiadają kategorię drogi głównej (G). Na odcinku drogi nr 432 między Środą Wlkp. I Wrześnią występuje ograniczenie w ruchu dla pojazdów powyżej 10 t.

Ponadto występują w gminie dwie drogi krajowe:

- nr 15 (Trzebnica – Krotoszyn – Września – Gniezno – Toruń – Ostróda)
- nr 92 (Nowy Tomyśl Poznań – Września – Słupca – Konin – Łowicz).

Września usytuowana jest przy autostradzie A2, łączącej Berlin z Warszawą.

Wzdłuż ulic w centrum miasta zlokalizowane są strefy płatnego parkowania, które obejmują 276 miejsc parkingowych.

Na terenie Gminy Września funkcjonuje ograniczenie dla ruchu tranzytowego na wiadukcie w ciągu ulicy Paderewskiego (ograniczenie tonażu o 10 ton) oraz w centrum miasta (ograniczenie do 3,5 tony).

OBSZARY WYMAGAJĄCE INTERWENCJI

Transport samochodowy na terenie Gminy Września jest jednym z kluczowych emitorów CO₂. W roku bazowym emisja CO₂ wyniosła 143 110,54 Mg. W roku 2014 wzrosła do 194 438,66 Mg. Aby zatrzymać tak gwałtowną tendencję wzrostową na terenie Gminy Września należy wdrożyć szereg działań zarówno inwestycyjnych jak i nie inwestycyjnych. Szczególnie istotne są inwestycje polegające na rozbudowie dróg rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą (oświetlenie, stojaki na rowery), które pozytywnie wpłyną na komfort i bezpieczeństwo transportu niezmotoryzowanego na terenie gminy. Słabym punktem systemu transportowego Gminy Września jest komunikacja zbiorowa, która charakteryzuje się niską częstotliwością kursów w dni robocze oraz jeszcze niższą częstotliwością kursów w dni wolne od pracy. Rozbudowa systemu komunikacji zbiorowej pozwoliłaby na znaczne obniżenie natężenia ruchu drogowego, a tym samym ograniczyłaby emisję zanieczyszczeń powietrza (w tym CO₂), a także hałasu komunikacyjnego. Zapewnienie mieszkańcom gminy sprawnego systemu komunikacji zbiorowej wraz z budową nowych miejsc parkingowych zachęciłoby mieszkańców do pokonywania części podróży komunikacją zbiorową.

Wraz z poprawą mobilności miejskiej w Gminie Września, obok poprawy stanu środowiska, poprawi się komfort i bezpieczeństwo pokonywanych podróży. Bezpieczeństwo to istotna sprawa, gdyż w roku 2014 w powiecie wrzesińskim odnotowano statystycznie 61,5 wypadków na 100 tys. ludności, 7,83 ofiary śmiertelne na 100 tys. ludności oraz 105,18 rannych na 100 tys. samochodów.

Ograniczenie natężenia ruchu drogowego oraz poprawa stanu technicznego infrastruktury transportowej (monitoring oraz inteligentne zarządzanie ruchem) bezpośrednio wpłyną na poprawę bezpieczeństwa, a tym samym pomogą zredukować liczbę wypadków drogowych.

Tabela 1. Analiza słabych stron systemów transportowych w Gminie Września wraz ze wskazaniem możliwych rozwiązań

Element	Słabe strony	Możliwe rozwiązania
Komunikacja piesza	słabo rozwinięte strefy dla pieszych	rozbudowa ciągów pieszo-rowerowych oraz chodników i deptaków
Komunikacja rowerowa	duże natężenie ruchu samochodowego na drogach	rozbudowa systemu ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą (stojaki na rowery, oświetlenie)
Komunikacja zbiorowa	niska częstotliwość kursów wykonywanych wyłącznie w dni robocze	zakup niskoemisyjnych pojazdów komunikacyjnych oraz zwiększenie dostępności komunikacji zbiorowej
Komunikacja samochodowa	wysoka emisja zanieczyszczeń powietrza oraz wysoka emisja hałasu komunikacyjnego	rozbudowa i modernizacja sieci dróg wraz z rozbudową systemu Park&Ride oraz Park&Ride

Powyżej zostały przedstawione główne obszary problemowe wraz z możliwymi rozwiązaniami. Gmina Września w ramach PGN planuje działanie „Poprawa mobilności miejskiej”, które pozwoli ona stopniową eliminację problemów transportowych Gminy. Szczegółowy zakres działania został przedstawiony w rozdziale *Działania na rzecz gospodarki niskoemisyjnej*.

4.7.4. Cele Planu zrównoważonej mobilności miejskiej

Gmina Września w ramach Planu Gospodarki Niskoemisyjnej zamierza podjąć szereg działań mających na celu nie tylko poprawę efektywności energetycznej ale także rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej. Cele jakie Gmina Września zamierza osiągnąć w tym zakresie zostały przedstawione poniżej.

CEL GŁÓWNY
TWORZENIE PRZYJAZNEGO OTOCZENIA DO EFEKTYWNEGO I BEZPIECZNEGO PORUSZANIA
SIE MIESZKAŃCÓW W GMINIE

Poprawa komfortu i bezpieczeństwa podróży	Poprawa jakości życia mieszkańców oraz stanu środowiska naturalnego	Integracja systemów komunikacji
modernizacja i rozbudowa sieci dróg na terenie gminy	rozbudowa systemu ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą np. stojaki	budowa systemu monitoringu wraz z interaktywnym punktem informacyjnym oraz systemem zarządzania
budowa energooszczędnego oświetlenia ulicznego	rozbudowa ciągów pieszo-rowerowych	rozbudowa parkingów
budowa chodników	zakup niskoemisyjnych pojazdów komunikacyjnych	wykorzystanie systemu ITS w procesie zarządzania ruchem

4.7.5. Kluczowe zagadnienia związane z poprawą mobilności miejskiej na terenie Wrześni

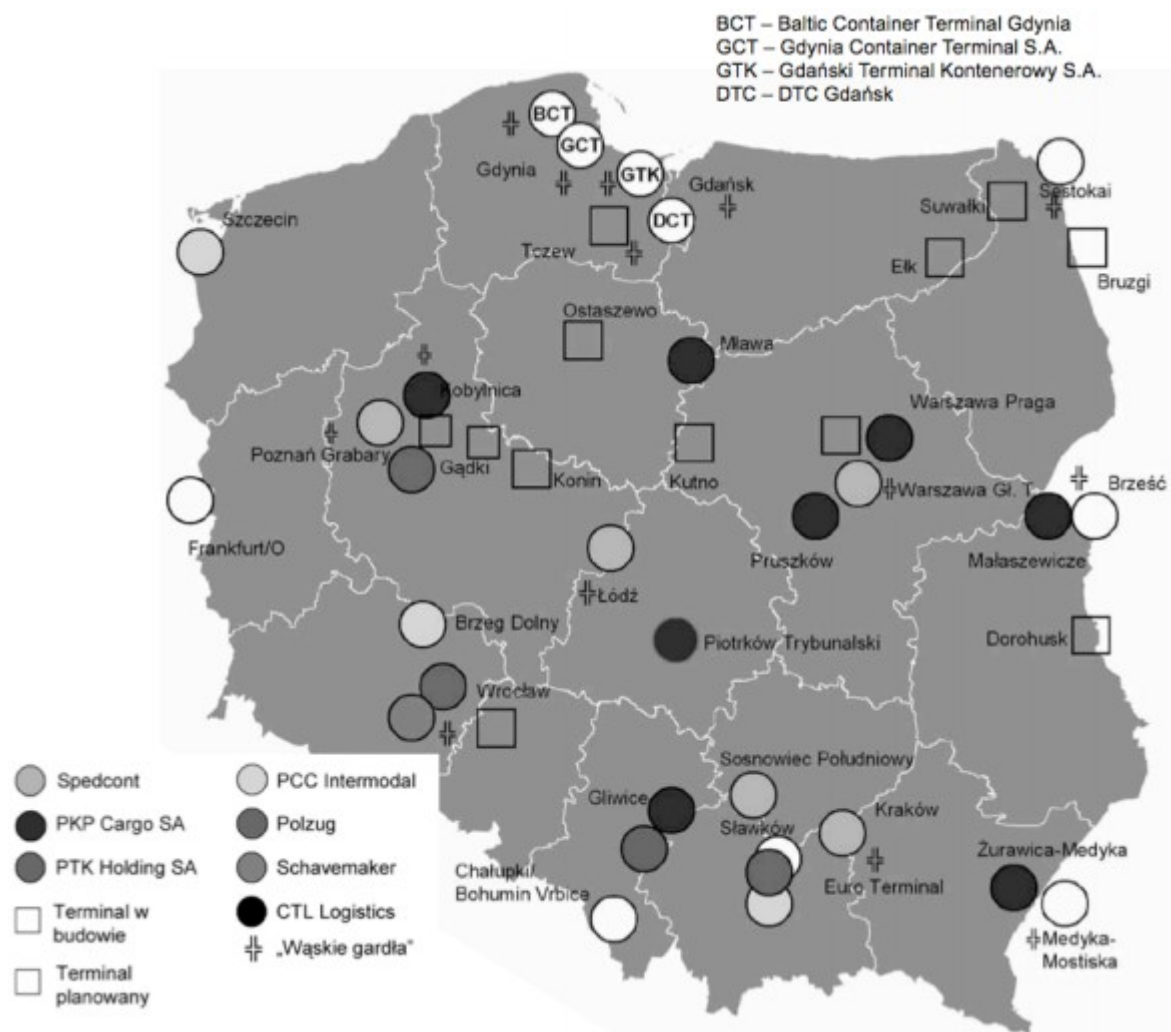
Zarządzanie mobilnością - (Mobility Management – MM) to koncepcja promowania zrównoważonego transportu oraz zarządzania zapotrzebowaniem na korzystanie z samochodów poprzez zmianę postaw i zachowań podróżnych. U podstaw zarządzania mobilnością leżą „miękkie” środki, takie jak informacja i komunikacja, organizacja usług oraz koordynacja działań różnych partnerów. Środki „miękkie” najczęściej mają za zadanie poprawę skuteczności środków „twardych” stosowanych w transporcie miejskim (takich jak wymiana taboru autobusowego, drogi lub ścieżki rowerowe).

Zarządzanie mobilnością nie obejmuje całego spektrum planowania ruchu i transportu. Planowanie transportu staje się częścią zarządzania mobilnością, gdy opiera się na danym obiekcie, czyli obejmuje np. plany podróży do miejsc pracy lub szkół.

Intermodalność - Transport intermodalny polega na łączeniu podczas przewozu różnych gałęzi transportu w tej samej tzw. zintegrowanej jednostce ładunkowej. Ponadto, aby móc mówić o transporcie intermodalnym musi również występować jedna umowa przewozu, a za przebieg dostawy towaru odpowiedzialny musi być jeden wykonawca. Warunkiem funkcjonowania przewozu intermodalnego jest ponadto dyskretyzacja ładunku, co oznacza, że manipulacjom przeładunkowym podlega jedynie cała jednostka ładunkowa.

Emisja CO₂ z ruchu lokalnego na terenie Wrześni była głównie emitowana przez samochody ciężarowe. W 2014 roku emisja ta wyniosła 38343,24 MgCO₂, a liczba samochodów ciężarowych wyniosła 3179 sztuk dlatego też na terenie Wrześni warto zainteresować się transportem intermodalnym.

W województwie Wielkopolskim istnieją terminale intermodalne zlokalizowane w Koninie, Gądkach, Kobylnicy oraz Poznaniu Grabary (http://kodik.wilis.pg.gda.pl/wp-content/uploads/2012/03/Blawat_Kalkowski.pdf) dlatego też Września ze względu na swoją lokalizację posiada bardzo dobre warunki do wdrożenia transportu intermodalnego.



Rysunek 2. Terminale intermodalne w Polsce (źródło: http://kodik.wilis.pg.gda.pl/wp-content/uploads/2012/03/Blawat_Kalkowski.pdf)

Inteligentne Systemy Transportowe (ang. Intelligent Transportation Systems, ITS) to połączenie technologii informacyjnych i komunikacyjnych z infrastrukturą transportową i pojazdami w celu poprawy bezpieczeństwa, zwiększenia efektywności procesów transportowych oraz ochrony środowiska naturalnego. ITS wpływa na poprawę warunków podróżowania w zakresie multimodalnym – zajmując się prywatnymi i publicznymi środkami transportu drogowego, morskiego i lotniczego.

ITS ma za zadanie poprawiać efektywność sieci komunikacyjnej i zapewniać bezpieczeństwo uczestników ruchu. Zastosowanie ITS ma neutralny wpływ na środowisko naturalne. Obniżenie emisji spalin jest priorytetem – dzięki sprawnemu zarządzaniu ruchem zmniejsza się stężenie CO₂ w gęsto zamieszkałych centrach miast. Inteligentne systemy transportowe obejmują m.in. rozwiązania dotyczące sterowania ruchem komunikacji miejskiej, wprowadzenie stref płatnych w centrum miast oraz przestrzegania przepisów ruchu drogowego.

Korzyści płynące z zastosowania Inteligentnych Systemów Transportowych:

- Zwiększenie przepustowości sieci ulic o 20 – 25%,
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (zmniejszenie liczby wypadków 40 – 80%),
- Zmniejszenie czasów podróży i zużycia energii (o 45 – 70%),
- Poprawa stanu środowiska naturalnego (redukcja emisji spalin o 30 – 50%),
- Poprawa komfortu podróżowania i warunków ruchu kierowców oraz pieszych,
- Redukcja kosztów zarządzania taborem drogowym,
- Redukcja kosztów związana z utrzymaniem i renowacją nawierzchni,
- Zwiększenie korzyści ekonomicznych w regionie (poprawa koniunktury gospodarczej).

Promocja pojazdów ekologicznie czystych i energooszczędnych czyli pojazdów o niskim zużyciu paliwa lub wykorzystujące paliwa alternatywne, w tym biopaliwa, gaz ziemny, LPG, wodór oraz różne technologie m.in. systemy napędu elektrycznego lub hybrydowego spalinowo-elektrycznego. Pojazdy te w całym cyklu życia mają bardzo niewielki niekorzystny wpływ na środowisko. Promowanie wprowadzenia ich na terenie Wrześni może przyczynić się do:

- Poprawy efektywności energetycznej transportu na terenie Wrześni – przez redukcję zużycia paliwa,
- Ochrony klimatu – poprzez redukcję emisji CO₂,
- Poprawy jakości powietrza na terenie Wrześni – poprzez redukcję emisji zanieczyszczeń.

Ze względu na duże natężenie ruchu drogowego na terenie Wrześni, promocja pojazdów ekologicznie czystych i energooszczędnych przyczyni się do zmniejszenia emisji CO₂ z tego sektora. Emisja CO₂ z ruchu drogowego w 2005 roku wyniosła 26922,55 MgCO₂, w 2014 było to 35884,27 MgCO₂, a w 2020 prognozuje się emisję równą 43256,59 MgCO₂. Wprowadzenie powyższego działania spowoduje zmniejszenie prognozowanej emisji w 2020 roku.

Logistyka miejska - stanowi narzędzie rozwiązywania problemów funkcjonowania wysoce zurbanizowanych obszarów - mikroregionów, jakimi są aglomeracje miejskie. Logistyka miejska proponuje zastąpienie dotychczasowego, nieskoordynowanego układu potoków przewozów przez zorientowany na klienta (mieszkańca miasta), skoordynowany pomiędzy

przedsiębiorstwami lokalny system logistyczny, który jest szczególnie wrażliwy na potrzeby aglomeracji miejskiej. Logistyka w odniesieniu do aglomeracji wskazuje na konieczność zapewnienia optymalnych powiązań produkcyjno-przestrzennych, z uwzględnieniem kosztów, wydajności i usług świadczonych poszczególnym podmiotom, zakładając ekonomiczny i ekologiczny rozwój regionu. Celem logistyki miejskiej jest zatem połączenie w jedną, sterowalną całość aktywności wszystkich podmiotów gospodarczych działających na terenie Wrześni i zarządzanie tą siecią zdarzeń w sposób zapewniający pożądany poziom jakości życia i gospodarowania w mieście przy minimalnym poziomie kosztów, jednak z uwzględnieniem wymogów ekologii.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach – wzrost liczby środków transportu powoduje zagęszczenie ruchu i wpływa na zwiększenie prawdopodobieństwa występowania wypadków i kolizji drogowych. Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego należy do priorytetowych zadań instytucji zarządzających ruchem i infrastrukturą drogową. Działania w tym zakresie prowadzi się w różnym zakresie. W skali globalnej można tu wyróżnić politykę prowadzoną przez Komisję Europejską, która ukierunkowana jest na całkowitą eliminację występowania ofiar wypadków drogowych. Prowadzone są wielokierunkowe działania począwszy od przepisów w zakresie wyposażenia nowych pojazdów, poprzez ograniczenia w zakresie użytkowania dróg, do budowy nowej infrastruktury drogowej. Poziom działań lokalnych wyznaczany jest na podstawie potrzeb wewnętrznych poszczególnych państw. Na szczególną uwagę zasługują tu programy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego ukierunkowane na konkretne lokalne potrzeby. Do poprawy bezpieczeństwa na drogach wymagane jest zaangażowanie nie tylko instytucji publicznych, które zostały powołane do wykonywania tego typu zadań, ale także np. Policji. Różnorodność podejmowanych działań, m.in. na podstawie analiz statystycznych danych o wypadkach drogowych, pozwala zwiększyć skuteczność założonych celów. Szybki wzrost liczby środków transportu drogowego powinien zmuszać do podejmowania przemyślanych i opartych na analizach decyzji dotyczących organizacji ruchu drogowego na terenie miast, które zapewnią nie tylko bezpieczeństwo, ale także odpowiedni komfort poruszania się po drogach. Zbyt późne lub nieodpowiednie zareagowanie na zwiększające się natężenie ruchu prowadzi w konsekwencji do korkowania się dróg, utknięcia w nich komunikacji miejskiej (autobusów) i co za tym idzie do oburzenia nie tylko kierowców, ale i społeczeństwa. Monitorowanie rozkładu ruchu na drogach i miejsc występowania wypadków drogowych jest zatem jednym z bardziej istotnych działań, które mogą wpływać na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na terenie Wrześni z roku na rok można zaobserwować znaczny wzrost natężenia ruchu drogowego. W roku 2005 dobową liczbą pojazdów wynosiła 21712, w roku 2014 liczba ta wzrosła do 28808 pojazdów na dobę, a w prognozie na rok 2020 można spodziewać się

34382 pojazdów na dobę. Ze względu na tak duże zagęszczenie ruchu bardzo ważne jest aby zainteresować się bezpieczeństwem ruchu drogowego na terenie Wrześni.

Wdrażanie nowych wzorców użytkowania - jednym z ważnych kierunków ogólnej polityki rozwojowej miast powinno być tworzenie warunków dla transportu, tak, aby system transportu miejskiego był wydajny, efektywny, bezpieczny i ekologiczny. Z kolei system transportowy powinien być podstawą kształtowania pożądanej struktury przestrzennej i funkcjonalnej miasta, stwarzając możliwości uczestniczenia w życiu społecznym wszystkim grupom ludności, także tym mniej zamożnym i obciążonym niepełnosprawnością. Wymaga to uwzględnienia wielu czynników z różnych sfer, zarówno na etapie planowania, jak też eksploatacji systemu transportowego.

W oparciu o powyższe kierunki, niezbędne jest także określenie zasad, którymi powinny charakteryzować się inwestycje mające na celu rozwój ruchu rowerowego. Do głównych cech w tym zakresie zaliczyć należy:

- spójność – zapewnienie połączeń pomiędzy poszczególnymi odcinkami dróg i pasów rowerowych, które powinny łączyć zarówno źródła, jak i cele podróży;
- bezpośredniość – tworzenie możliwie najkrótszych połączeń, umożliwiających poruszanie się po mieście w możliwie najszybszy sposób;
- atrakcyjność – infrastruktura rowerowa, dzięki wysokiej jakości i dopasowaniu do otoczenia, musi odpowiadać potrzebom jak największej liczbie użytkowników;
- bezpieczeństwo – infrastruktura rowerowa zapewnia bezpieczeństwo ruchu drogowego dzięki minimalizacji liczby punktów kolizyjnych oraz dobrej widoczności rowerzystów;
- wygoda – infrastruktura rowerowa zapewnia wygodę jazdy rowerem dzięki odpowiedniemu poprowadzeniu trasy, z wykorzystaniem łagodnych zakrętów i pochyleń terenu oraz jak największej równości terenu.

W stosunku do ruchu pieszego, należy zaś wyróżnić następujące zasady, które powinny być podstawą dla zapewnienia dobrych warunków ruchu pieszego:

- jednolitość – tworzenie spójnych i kompleksowych rozwiązań dla ruchu pieszego, w tym komplety przejść w ramach skrzyżowania (przejście dla pieszych z każdej strony skrzyżowania);
- bezpośredniość – zapewnienie możliwie najkrótszej drogi przejścia w celu jak najszybszego pokonywania dystansu;
- dostępność – tworzenie przestrzeni pieszych dostępnych dla wszystkich grup użytkowników, w tym osób niepełnosprawnych;
- bezpieczeństwo – zapewnienie warunków dla bezpiecznego przemieszczania się pieszo;

- komfort użytkowania – tworzenie infrastruktury pieszej umożliwiającej jak najbardziej wygodne z niej korzystanie, w tym dążenie do eliminacji progów, uskoków i dziur w nawierzchni;
- atrakcyjność społeczno-kulturowa – tworzenie przestrzeni pieszych o zróżnicowanych funkcjach, w tym: funkcji rekreacyjnej i wypoczynkowej.

Jako cel ogólny dla rozwoju ruchu rowerowego należy przyjąć zapewnienie odpowiednich warunków do podróży rowerowych na terenie Wrześni i odpowiednich połączeń z innymi gminami powiatu Wrzesińskiego.

Cel główny będzie realizowany poprzez następujące cele szczegółowe:

- Budowa i wytyczanie nowych odcinków dróg i pasów rowerowych;
- Promowanie transportu rowerowego wśród mieszkańców Wrześni;
- Instalacja bezpiecznych stojaków rowerowych z uwzględnieniem najważniejszych źródeł i celów podróży
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego rowerzystów;

Na terenie Wrześni w 2014 roku istniało 4,1 km dróg rowerowych (źródło: GUS).

Jako cel ogólny w odniesieniu do ruchu pieszego należy przyjąć zwiększenie roli i poprawę jakości systemu transportu pieszego, z uwzględnieniem potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych.

Cel główny będzie realizowany poprzez następujące cele szczegółowe:

- Zwiększenie udziału podróżnych pieszych wśród mieszkańców Wrześni;
- Poprawa dostępności architektonicznej miasta dla osób niepełnosprawnych poprzez likwidację barier architektonicznych i utrudnień;
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa pieszych;
- Zwiększenie atrakcyjności ciągów pieszych.

W rozdziale 9. w zadaniu 6.:

dodano kolejne działanie termomodernizacyjne, działanie II otrzymuje brzmienie:

Działanie II	
Nazwa Działania	Kompleksowa termomodernizacja obiektu przy ul. Piastów 16 we Wrześni
Jednostka Odpowiedzialna	Fundacja Polish Tensor Project
Okres realizacji	2016-2018
Efekt ekologiczny - redukcja zużycia energii [MWh]	84,58
Efekt ekologiczny – wzrost wykorzystania energii z OZE [MWh]	25,9
Efekt ekologiczny - redukcja emisji [Mg CO₂]	54,26
Szacowany koszt działania	1 384 224,53
Szacunkowy koszt jednostkowy [zł/Mg CO₂]	25 510,96

Celem projektu jest przeprowadzenie kompleksowej termomodernizacji obiektu o pow. 245 m² i stworzenie w jego miejsce Centrum Budownictwa Pasywnego i Zeroenergetycznego. Obecny parterowy budynek pełni rolę administracyjno-usługową i znajduje się w nim siedziba Fundacji Polish Tensor Project, która jednocześnie będzie odpowiedzialna za realizację zadania. Równoległe do projektu termomodernizacyjnego budynku przeprowadzona zostanie dobudowa jednego piętra. Dobudowa nie jest częścią projektu termomodernizacyjnego i jej koszty pokryte zostaną ze środków własnych beneficjenta. Zwiększenie kubatury budynku wpłynie korzystnie na zmianę współczynnika A/V budynku co dodatkowo poprawi charakterystykę energetyczną części parterowej obiektu. W dolnej części budynku oprócz pomieszczeń administracyjnych znajdują się salki warsztatowe, laboratorium oraz sala konferencyjna. Obiekt będzie spełniać najwyższe europejskie standardy energetyczne dla budynków użyteczności publicznej zgodnie z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE z dnia 19 maja 2010 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków. Będzie to obiekt zeroenergetycznym (ZEB), którego całe roczne zapotrzebowanie na energię będzie rekompensowane przez energię odnawialną wytwarzaną na miejscu. Będzie to obiekt pokazowy zapewniający przebywającym w nim osobom najwyższy komfort klimatyczny. Budynek będzie pełnił rolę obiektu edukacyjno-szkoleniowego służącego do edukacji i promocji idei budownictwa zrównoważonego poprzez prezentowanie zastosowanych w nim technologii. Szkolenia i warsztaty będą opracowane i prowadzone przez partnera merytorycznego projektu

Stowarzyszenie Wielkopolski Dom Pasywny. Uczniowie szkół, osoby indywidualne oraz przedstawiciele samorządów będą mogli poznawać najlepsze europejskie praktyki stosowane w budynkach zeroenergetycznych tu na miejscu. Laboratorium będzie służyć do badań nad innowacyjnymi źródłami energii odnawialnej w tym [m.in](#) nad przetwarzaniem energii cieplnej otoczenia w energię elektryczną za pomocą opatentowanej technologii tzw. tensora.

działanie X otrzymuje brzmienie:

Działanie X	
Nazwa Działania	Wymiana lub modernizacja źródeł ciepła (w tym miejskiej sieci ciepłowniczej)
Jednostka Odpowiedzialna	Mieszkańcy, Administratorzy Budynków, Deweloperzy, Veolia Energia Poznań S.A. Zakład Września
Okres realizacji	2015-2020
Efekt ekologiczny - redukcja zużycia energii [MWh]	-
Efekt ekologiczny - redukcja emisji [Mg CO₂]	6078,45
Szacowany koszt działania	1 600 000,00
Szacunkowy koszt jednostkowy [zł/Mg CO₂]	263,22

Jak wskazano w specyfikacji metod redukcji emisji obok zastosowania odnawialnych źródeł energii podstawową metodą redukcji emisji jest termomodernizacja. Jej elementem, który nadaje się do osobnego wyodrębnienia jest wymiana lokalnych kotłów węglowych wykorzystywanych do ogrzewania i podgrzewania ciepłej wody użytkowej w budynkach mieszkalnych.

Kotły węglowe można zastąpić rozwiązaniami technologicznymi wykorzystującymi:

- paliwa gazowe,
- biomasę.

Wariantami alternatywnymi dla wskazanego w działaniu są:

- pompy ciepła,
- mikroinstalacje kogeneracyjne¹

Na terenie Gminy Września funkcjonuje miejski system ciepłowniczy, który także jest korzystną wobec środowiska alternatywą dla nisko sprawnych, przestarzałych kotłów. Spółka

¹ [proces technologiczny](#) polegający na skojarzonej produkcji [energii cieplnej](#) i [energii elektrycznej](#) w oparciu o wykorzystanie urządzeń małych i średnich mocy; może być stosowana we wszystkich obiektach, w których występuje jednoczesne zapotrzebowanie na energię elektryczną i energię cieplną. Największe korzyści ze stosowania mikrokogeneracji uzyskuje się w obiektach, w których zapotrzebowanie na te dwa typy energii jest mało zmienne bądź stałe. Dlatego też, najczęstszymi użytkownikami układów skojarzonych są zarówno odbiorcy indywidualni, jak również szpitale i ośrodki edukacyjne, centra sportowe, hotele i obiekty użyteczności publicznej.

Veolia Energia Poznań S.A. Zakład Września pełniąc rolę dystrybutora ciepła sieciowego w perspektywie realizacji Planu Gospodarki Niskoemisyjnej zamierza zrealizować następujące inwestycje:

- Budować sieci ciepłej DN200/150 dla terenu potosiłowskiego na ul. Miłosławskiej/Kolejowej – zadanie ma na celu podniesienie efektywności energetycznej systemu ciepłowniczego poprzez ucieplenie terenu po byłym zakładzie TONSIL. Teren przeznaczony na działalność mieszkaniowo-usługową, W celu połączenia terenu z istniejącą miejską siecią ciepłą konieczna jest inwestycja polegająca na położeniu ok 1,2 km nowej sieci ciepłej. Termin zakończenia inwestycji – II kwartał 2016.
- Budowa sieci ciepłej dla budownictwa mieszkaniowego na ul. Culica/Kutrzeby – zadanie ma na celu podniesienie efektywności energetycznej systemu ciepłowniczego poprzez zapewnienie dostawy ciepła i c.w.u. dla obszaru budownictwa developerskiego. Inwestycja polegająca na położeniu 300 mb sieci ciepłej DN150/100 oraz przyłączy do 9 budynków mieszkalnych. Inwestycja etapowana, planowane podłączenie pierwszych budynków w III kwartale 2015 roku. Termin zakończenia całości inwestycji planowany jest na IV kwartał 2020 roku.
- Budowa sieci ciepłej dla budownictwa mieszkaniowego na ul. Słowackiego – zadanie ma na celu podniesienie efektywności energetycznej systemu ciepłowniczego poprzez zapewnienie dostawy ciepła i c.w.u. dla obszaru budownictwa developerskiego. Inwestycja polegająca na położeniu 180 mb sieci ciepłej DN100 oraz przyłączy do 3 budynków mieszkalnych. Inwestycja etapowana, planowane podłączenie pierwszych budynków w III kwartale 2016 roku. Termin zakończenia całości inwestycji planowany jest na IV kwartał 2020 roku.
- Modernizacja instalacji odpylania kotła WR10 nr 1 – inwestycja polegająca na dostosowaniu instalacji odpylania spalin kotła WR10 do nowych norm emisyjnych. Konieczność modernizacji istniejącej instalacji odpylania poprzez zastosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych zapewniających osiągnięcie wymaganych emisji. Termin realizacji – II kwartał 2016 roku.
- Modernizacja kotła WR10 nr 2 na kocioł technologii ścian szczelnych – inwestycja polegająca na wymianie orurowania kotła, rusztu oraz automatyki sterującej. Modernizacja służąca podniesieniu sprawności jednostki wytwórczej oraz poprawy bezpieczeństwa produkcji ciepła w źródle.
- Modernizacja silników układu kogeneracji gazowej, zlokalizowanej na terenie ciepłowni C-18 do spalania biogazu oraz wybudowania rurociągu dostarczającego biogaz z terenu oczyszczalni ścieków. Realizacja zadania umożliwi wykorzystanie wytwarzanego lokalnie biogazu z osadów pościekowych oraz innych substratów roślinnych do produkcji energii elektrycznej i ciepła. Termin zakończenia zadania – II kwartał 2016.

- Modernizacja układu pompowego na ciepłowni C-18 – inwestycja polegająca na wymianie pomp i silników elektrycznych układu pomp sieciowych na ciepłowni C-18 we Wrześni. Zadanie ma na celu podniesienie efektywności energetycznej poprzez mniejsze zużycie energii elektrycznej oraz podniesienie bezpieczeństwa dostawy ciepła do odbiorców. Termin wykonania inwestycji III kwartał 2017.
- Monitoring węzłów cieplnych – inwestycja polegająca na modernizacji węzłów cieplnych i przystosowania ich do zdalnej obsługi (sterowanie i odczyt parametrów). Działania te umożliwią bieżący dostęp do parametrów pracy węzła, ciągły monitoring i szybką reakcję w przypadkach zakłóceń, co w konsekwencji przyczyni się do poprawy efektywności ich pracy. Termin zakończenia inwestycji – III kwartał 2018 roku.

Ponieważ realizacja działania uzależniona jest od zaangażowania kapitału pozostającego w rękach osób prywatnych, rolą wskazanej jednostki organizacyjnej Urzędu Miasta i Gminy jest prowadzenie działań wspierających przeprowadzenie proponowanych inwestycji poprzez:

- działalność edukacyjną i promocyjną,
- wsparcie mieszkańców w przejściu procedury administracyjnej,
- informowanie o aktualnych możliwościach pozyskania dofinansowania na inwestycje.

Korzyści społeczne:

- bezpośredni wpływ na jakość życia mieszkańców (zmniejszenie emisji pyłów),
- zmniejszenie emisji pyłów i emisji CO₂.

działanie XVII otrzymuje brzmienie:

Działanie XVII	
Nazwa Działania	Poprawa mobilności w Gminie Września
Jednostka Odpowiedzialna	Gmina Września
Okres realizacji	2015-2020
Efekt ekologiczny - redukcja zużycia energii [MWh]	25 466,6
Efekt ekologiczny - redukcja emisji [Mg CO₂]	6 368,01
Szacowany koszt działania	25 000 000,00
Szacunkowy koszt jednostkowy [zł/Mg CO₂]	3925,87

Zrównoważona mobilność w miastach, przyczynia się do wyważonego rozwoju wszystkich odpowiednich rodzajów transportu, sprzyjając przy tym przechodzeniu na bardziej zrównoważone systemy.

W ramach Działania realizowane będą przedsięwzięcia z zakresu:

- a) integracji różnych środków transportu oraz obsługi podróżnych:
 - budowa/przebudowa węzłów (centrów) przesiadkowych, systemy Park&Ride (także na potrzeby szybkiej kolei aglomeracyjnej) umiejscowione w racjonalnych

lokalizacjach. W ramach parkingów P&R konieczne jest zapewnienie miejsc parkingowych dla rowerów oraz możliwe jest zapewnienie punktu/punktów ładowania pojazdów elektrycznych. Jako niezbędny i uzupełniający (niedominujący) element projektu, możliwe są przedsięwzięcia z zakresu budowy/przebudowy dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych prowadzących do węzłów przesiadkowych oraz parkingów Park&Ride;

- infrastruktura obsługi osób korzystających z transportu zbiorowego;
 - organizacja i koordynacja rozkładów jazdy, w tym uruchomienie kompleksowej i interaktywnej informacji pasażerskiej;
- b) ścieżek oraz infrastruktury rowerowej – budowa, przebudowa oraz wyznaczenie dróg/tras/ścieżek rowerowych w ramach zintegrowanej sieci w mieście;
- c) organizacji i zarządzania ruchem w mieście:
- rozwiązania z zakresu organizacji ruchu ułatwiające sprawne poruszanie się pojazdów komunikacji zbiorowej (np. budowa tzw. buspasów, czyli wydzielonych pasów ruchu dla autobusów);
 - inwestycje w urządzenia i rozwiązania z zakresu telematycznych systemów zarządzania ruchem;
 - inwestycje i rozwiązania umożliwiające wdrożenie strefy ograniczonej emisji komunikacyjnej.

W ramach zadania planuje się poprawę systemu komunikacji pomiędzy centrum miasta Września, dworcem PKP, dworcem PKS oraz terenami po zakładzie Tonsil. Zadanie obejmować ma m. in.:

- budowę pieszojezdni wraz z ok 90 miejscami parkingowymi w rejonie dworca PKP;
- budowę systemu monitoringu wraz z interaktywnym punktem informacyjnym oraz systemem zarządzania (zliczania pojazdów na parkingu);
- budowę nowych dróg gminnych o nawierzchni bitumicznej o łącznej długości ok 1000 m, które połączą ze sobą centrum miasta z terenami znajdującymi się w bezpośrednim sąsiedztwie dworca PKP oraz dworca PKS;
- budowę miejsc postojowych wzdłuż projektowanych dróg w ilości około 140 sztuk;
- budowę odwodnienia z projektowanych dróg;
- budowę elementów komunikacji rowerowej – stojaki dla rowerów wraz z zadaszeniem;
- budowę chodników o łącznej długości ok 570 m, które przebiegać będą wzdłuż planowanych do budowy dróg;
- budowę ciągów pieszo-rowerowych o łącznej długości ok 1020 m;
- budowę ścieżek rowerowych (z dopuszczeniem ruchu pieszego) o łącznej długości ok 530m;

- budowę energooszczędnego oświetlenia wzdłuż planowanych do budowy dróg i ciągów komunikacyjnych;
- przebudowę nawierzchni ul. Wrzosowej we Wrześni na długości ok 750m;
- budowę mostu oraz dwóch kładek na rzece Wrześnica;
- przebudowę nawierzchni ul. Rzeczej we Wrześni na długości ok 120 m;
- budowę energooszczędnego oświetlenia wzdłuż planowanych do budowy w/w dróg i ciągów komunikacyjnych;
- budowę parkingu na ok. 150 miejsc postojowych wraz z jezdniami manewrowymi, systemem odwodnienia oraz oświetleniem w rejonie ul. Szosa Witkowska we Wrześni;
- zakup pojazdu komunikacyjnego.

Cel główny inwestycji polega na ograniczeniu emisji zanieczyszczeń powietrza generowanej przez transport poprzez stworzenie zrównoważonego systemu komunikacji na terenie Gminy Września.

Cele szczegółowe:

- poprawa dostępności transportowej;
- integracja systemu transportowego;
- poprawa bezpieczeństwa na drogach;
- rozwój infrastruktury dla transportu rowerowego i jego integracja z komunikacją autobusową.

Wdrożenie powyższych działań wpłynie korzystnie na poprawę komfortu i bezpieczeństwa podróży mieszkańców Gminy, pozwoli ograniczyć emisję zanieczyszczeń powietrza i hałasu. Działanie to także pomoże zachęcić mieszkańców do pokonywania podróży rowerem, dzięki sprawnie funkcjonującemu systemowi ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych. Większa liczba miejsc parkingowych w rejonie dworca będzie zachętą do pozostawiania samochodów osobowych i pokonywania dalszej podróży za pomocą transportu zbiorowego. Do tego jednak konieczny jest zakup pojazdów komunikacyjnych, co zwiększy dostępność transportu zbiorowego dla mieszkańców Gminy Września.

Aby stworzyć zintegrowany system transportowy w gminie niezbędne jest wprowadzenie systemu zarządzania i monitoringu (np. tablice informujące o liczbie wolnych miejsc parkingowych pozwolą wyeliminować nadmierne natężenie ruchu w centrum miasta).

Wskaźniki produktu:

- długość zmodernizowanych dróg
- długość nowopowstałych ścieżek rowerowych
- długość nowopowstałych ciągów pieszo-rowerowych
- liczba nowopowstałych miejsc parkingowych

- liczba zakupionych pojazdów komunikacyjnych

Wskaźniki rezultatu bezpośredniego:

- redukcja emisji CO₂ o 6 368,01 Mg
- ograniczenie zużycia energii końcowej o 25 466,6 MWh.

Działanie to jest spójne z założeniami obowiązujących dokumentów strategicznych Gminy Września, które szczegółowo zostały opisane w rozdziale *Podstawy prawne*.

W rozdziale 9. parametry wskazane w tabeli stanowiącej zestawienie działań otrzymują brzmienie:

Zestawienie działań									
Nr	Działanie	Adresat zadania	Okres realizacji		Szacowany koszt	Efekt ekologiczny			Źródła finansowania
			rozpoczęcie	zakończenie		Redukcja emisji [Mg CO ₂]	Redukcja zużycia energii [MWh]	Wzrost energii z OZE [MWh]	
1	Program termomodernizacji obiektów użyteczności publicznej na terenie Gminy Września	Gmina Września	2015	2020	300 000,00 zł	476,09	4858,06	-	RPO
2	Kompleksowa termomodernizacja obiektu przy ul. Piastów 16 we Wrześni	Fundacja Polish Tensor Project	2016	2018	1 384 224,53 zł	54,26	84,58	25,9	RPO, Budżet własny
3	Wdrożenie systemu zielonych zamówień publicznych	Gmina Września	2017	2020	- zł	-	-	-	-
4	Działania edukacyjne związane z ograniczeniem emisji, zwiększeniem efektywności energetycznej, wykorzystaniem OZE oraz promocja gospodarki niskoemisyjnej	Gmina Września	2017	2020	25 000,00 zł	544,51	-	-	Budżet Gminy/ RPO/ NFOŚiGW/ WFOŚiGW
5	Inwentaryzacja oświetlenia ulicznego	Gmina Września	2016	2020	20 000,00 zł	-	-	-	Budżet Gminy

6	Modernizacja oświetlenia ulicznego – systemy inteligentnego sterowania oświetleniem	Gmina Września	2016	2020	32 000,00 zł	313,87	386,54	-	Budżet Gminy/ RPO/ NFOŚiGW/ WFOŚiGW
7	Montaż odnawialnych źródeł energii na obiektach użyteczności publicznej	Gmina Września	2015	2019	1 400 000,00 zł	812	-	1000	Budżet Gminy/ RPO/ NFOŚiGW/ WFOŚiGW
8	Wymiana energochłonnego oświetlenia w obiektach użyteczności publicznej	Gmina Września	2018	2020	80 000,00 zł	132,8	163,55		Budżet Gminy/ RPO/ NFOŚiGW/ WFOŚiGW
9	Termomodernizacja budynków mieszkalnych na terenie Gminy	Mieszkańcy, Administratorzy Budynków, Deweloperzy	2016	2020	10 000 000,00 zł	607,85	-		Środki własne właścicieli/ administratorów budynków, RPO, NFOŚiGW, WFOŚiGW
10	Wymiana lub modernizacja źródeł ciepła (w tym miejskiej sieci ciepłowniczej)	Mieszkańcy, Administratorzy Budynków, Deweloperzy, Veolia Energia Poznań S.A. Zakład Września	2015	2020	1 600 000,00 zł	6078,45	-		Środki własne właścicieli/ administratorów budynków, RPO, NFOŚiGW, WFOŚiGW
11	Rozwój rozproszonych źródeł energii -mikro instalacje	Mieszkańcy, Administratorzy Budynków, Deweloperzy	2016	2020	1 600 000,00 zł	812	-	1000	Budżet Gminy/ RPO/ NFOŚiGW/ WFOŚiGW
12	Rozwój rozproszonych źródeł energii - kolektory słoneczne	Mieszkańcy, Administratorzy Budynków, Deweloperzy	2016	2020	700 000,00 zł	421,1	-	238,72	Budżet Gminy/ RPO/ NFOŚiGW/ WFOŚiGW

13	Rozwój budownictwa pasywnego i energooszczędnego	Mieszkańcy, Administratorzy Budynków, Deweloperzy	2016	2020	1 000 000,00 zł	40,45	-	-	Budżet Gminy/ RPO/ NFOŚiGW/ WFOŚiGW
14	Rozwój rozproszonych źródeł energii - duże instalacje	Przedsiębiorstwa	2016	2020	6 000 000,00 zł	4060	-	5000	Środki własne przedsiębiorstw/ POiŚ/ RPO, NFOŚiGW, WFOŚiGW
15	Rozwój rozproszonych źródeł energii - małe instalacje	Przedsiębiorstwa	2016	2020	1 400 000,00 zł	812	-	1000	Środki własne przedsiębiorstw/RPO, NFOŚiGW, WFOŚiGW
16	Ecodriving	Mieszkańcy	2018	2020	150 000,00 zł	1298,35	-	-	RPO, NFOŚiGW, WFOŚiGW
17	Poprawa mobilności w Gminie Września	Gmina Września	2015	2020	25 000 000,00	6368,01	25466,6	-	Budżet Gminy/ RPO/ NFOŚiGW/ WFOŚiGW
					40 691 224,53 zł	22831,74	30959,33	8264,62	

Rozdział 10. „Planowane rezultaty” otrzymuje brzmienie:

Zgodnie z wyznaczonymi w Pakiecie klimatyczno-energetycznym celami, kraje członkowskie Unii Europejskiej winny ograniczyć emisje CO₂ o 20% do roku 2020. Jest to jednak cel ogólnokrajowy. Poszczególne gminy są analizowane indywidualnie. W przypadku planowania działań zmierzających do poprawy efektywności energetycznej i redukcji emisji CO₂ brana pod uwagę jest specyfika gminy, m.in. takie czynniki jak sektor przemysłowy działający na terenie gminy czy infrastruktura drogowa (np. obecność szlaków tranzytowych).

Na terenie gminy Września największą emisję CO₂ generuje transport. Drugie miejsce stanowią gospodarstwa domowe. Dużą emisję generuje wykorzystanie energii elektrycznej. Wychodząc naprzeciw tym problemom gmina Września przystąpiła do opracowania Planu Gospodarki Niskoemisyjnej, który zawiera działania redukujące emisje zanieczyszczeń powietrza.

Plan działań proponowany w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej powinien być między innymi realny. Wdrożenie powyższych działań pozwoli:

- ograniczyć zużycie energii finalnej o 30 959,33 MWh, co stanowi 7,72%
- zredukować emisję CO₂ o 22 831,74Mg, co stanowi 6,96%
- zwiększyć udział energii ze źródeł odnawialnych o ok. 8 264,62 MWh, co stanowi 7,57%.

W poniższej tabeli przedstawiona została całkowita emisja CO₂ na terenie gminy Września w roku 2005, 2014, prognozę emisji do roku 2020 w dwóch wariantach – pierwszym, który nie zakłada działań mających na celu redukcję emisji CO₂, oraz drugim – niskoemisyjnym.

Tabela 2. Całkowita emisja CO₂ [Mg] w roku 2005, 2014 oraz prognoza na rok 2020 w dwóch wariantach (opracowanie własne).

Planowane rezultaty				
	2005	2014	2020 - prognoza	2020 - prognoza, scenariusz niskoemisyjny
Całkowita emisja CO ₂	328 220,02	497 959,82	574 495,47	551 663,73
Planowana redukcja emisji [Mg]		22 831,74		
Planowana redukcja emisji [%]		6,96%		
Roczna redukcja emisji [Mg]		5 707,94		
Całkowite zużycie energii [MWh]	400 800,63	659 159,59	761 931,10	730 971,77
Planowana redukcja zużycia energii [MWh]		30 959,33		
Planowana redukcja zużycia energii [%]		7,72%		
Roczna redukcja zużycia energii [MWh]		7 739,83		
Udział energii z OZE [MWh]	brak danych	brak danych	brak danych	8 264,62
Udział energii z OZE [%]		2,06%		
Roczna produkcja energii z OZE [MWh]		2 066,16		

Odpowiednio do wprowadzonych zmian uakualnieniu uległa także baza emisji stanowiąca załącznik do planu, otrzymując brzmienie: