

UCHWAŁA NR XXII/133/2020
RADY MIEJSKIEJ W WARCIE
z dnia 22 października 2020 roku

**zmieniająca uchwałę w sprawie zasad sprzedaży lokali mieszkalnych stanowiących własność
Gminy Warta na rzecz najemców oraz warunków udzielania bonifikat od ceny zakupu**

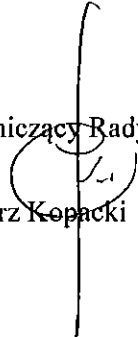
Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 9 lit. a i art. 40 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r. poz. 713, zm. poz. 1378) oraz art. 13, art. 24, art. 68 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r. poz. 65, zm. poz. 284, 471, 782) uchwała się co następuje:

§ 1. W Uchwale Nr VII/37/2019 Rady Miejskiej w Warcie z dnia 29 marca 2019 roku w sprawie ustalenia zasad sprzedaży lokali mieszkalnych stanowiących własność Gminy Warta na rzecz najemców oraz warunków udzielania bonifikat od ceny zakupu (Dz. U. Województwa Łódzkiego z dnia 10 maja 2019 r. poz. 2794) dokonuje się zmiany i po § 5 dodaje się § 5a w brzmieniu:

„§ 5a. Wyraża się zgodę na udzielenie przez Burmistrza Warty bonifikaty przy jednoczesnym wykupie i zapłacie ceny jednorazowo przez wszystkich najemców pozostałych lokali mieszkalnych w danym budynku, w wysokości 60% przy sprzedaży lokali mieszkalnych, w blokach przy ul. Garbarskiej, ul. Kościuszki i ul. Popioły.”

§ 2. Wykonanie Uchwały powierza się Burmistrzowi Warty.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Łódzkiego.

Przewodniczący Rady

Grzegorz Kopacki

UCHWAŁA NR XXII/134/2020
RADY MIEJSKIEJ W WARCIE
z dnia 22 października 2020 roku

w sprawie: **wprowadzenia Regulaminu utrzymania czystości i porządku na terenie Gminy Warta**

Na podstawie art. 4 ust. 1 i 2, art. 5 ust. 1 pkt. 3 i 5 ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (t.j. Dz.U. z 2020 r. poz. 1439) oraz art. 18 ust. 2 pkt. 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2020 r. poz. 713), po zasięgnięciu opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sieradzu, Rada Miejska w Warcie uchwala, co następuje:

§ 1. Wprowadza się Regulamin utrzymania czystości i porządku na terenie Gminy Warta, który stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Warty.

§ 3. Traci moc uchwała nr XLI/225/17 Rady Gminy i Miasta w Warcie z dnia 29 marca 2017 roku w sprawie uchwalenia regulaminu utrzymania czystości i porządku na terenie Gminy i Miasta Warta.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Łódzkiego z mocą obowiązywania od dnia 1 stycznia 2021 r.

Przewodniczący Rady

Grzegorz Kopacki

REGULAMIN UTRZYMANIA CZYSTOŚCI I PORZĄDKU NA TERENIE GMINY WARTA



Spis rzeczy:

1. Rozdział I – Postanowienia ogólne;
2. Rozdział II – Wymagania w zakresie utrzymania czystości i porządku w na terenie nieruchomości położonych na terenie Gminy Warta;
3. Rozdział III - Rodzaje i minimalna pojemność pojemników przeznaczonych do zbierania odpadów komunalnych na terenie nieruchomości oraz drogach publicznych. Warunki rozmieszczania tych pojemników oraz ich utrzymania w odpowiednim stanie sanitarnym, porządkowym i technicznym;
4. Rozdział IV – Częstotliwość i sposób pozbywania się odpadów komunalnych i nieczystości ciekłych z terenu nieruchomości oraz z terenów przeznaczonych do użytku publicznego;
5. Rozdział V – Inne wymagania wynikające z wojewódzkiego planu gospodarki odpadami;
6. Rozdział VI – Obowiązki osób utrzymujących zwierzęta domowe, mające na celu ochronę przed zagrożeniem lub uciążliwością dla ludzi oraz przed zanieczyszczeniem terenów przeznaczonych do wspólnego użytku;
7. Rozdział VII – Wymagania w zakresie utrzymywania zwierząt gospodarskich na terenach wyłączonych z produkcji rolniczej, w tym także zakazu ich utrzymywania na określonych obszarach lub w poszczególnych nieruchomościach;
8. Rozdział VIII – Obszary podlegające obowiązkowej deratyzacji i terminy jej przeprowadzania.

Rozdział I

Postanowienia ogólne

§ 1. 1. Regulamin utrzymania czystości i porządku, dalej zwany „Regulaminem”, określa zasady utrzymania czystości i porządku na terenie Gminy Warta, zgodnie z wymogami ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach.

2. Ilekroć w Regulaminie mowa jest o ustawie, rozumie się przez to ustawę z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach.

Rozdział II

Wymagania w zakresie utrzymania czystości i porządku w na terenie nieruchomości położonych na terenie Gminy Warta

§ 2. 1. Właściciele nieruchomości prowadzą selektywną zbiórkę powstających na terenie nieruchomości odpadów komunalnych poprzez selektywne gromadzenie odpadów komunalnych „u źródła” na terenie swoich nieruchomości do czasu ich odbioru przez obsługującego gminę przedsiębiorcę.

2. „U źródła” właściciele nieruchomości prowadzą selektywną zbiórkę:

- 1) szkła;
- 2) bioodpadów;
- 3) papieru;
- 4) metali, tworzyw sztucznych, odpadów opakowań wielomateriałowych – łącznie zbieranych.

3. Selektywnie zebrane odpady komunalne, takie jak: zużyte baterie i akumulatory, odpady niebezpieczne, przeterminowane leki i chemikalia, zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny, meble i inne odpady wielkogabarytowe, odpady budowlane i rozbiórkowe, zużyte opony, szkło, papier, metale, tworzywa sztuczne, opakowania wielomateriałowe, bioodpady, odpady tekstyliów i odzieży oraz odpady niekwalifikujące się do odpadów medycznych powstałe w gospodarstwach domowych w wyniku przyjmowania produktów leczniczych w formie iniekcji i prowadzenia monitoringu poziomu substancji we krwi, w szczególności igły i strzykawki – właściciele nieruchomości mogą przekazywać do gminnego Punktu Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych przy ul. Garncarskiej 18 w Warcie, dalej jako PSZOK.

§ 3. 1. Właściciele nieruchomości zobowiązani są do uprzątnięcia błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń z chodników położonych wzdłuż nieruchomości w miarę możliwości na bieżąco, w celu zapobieżenia ich gromadzeniu się w sposób utrudniający korzystanie

z tych części.

§ 4. 1. Mycie pojazdów samochodowych poza myjniami może odbywać się jedynie, kiedy prowadzone jest w miejscach nieprzeznaczonych do użytku publicznego o utwardzonym, szczelnym podłożu, a powstające ścieki nie są odprowadzane do gleby.

2. Naprawy pojazdów samochodowych poza warsztatami naprawczymi związane z ich bieżącą eksploatacją, mogą być prowadzone w obrębie nieruchomości, wyłącznie pod warunkiem że nie spowodują zanieczyszczenia środowiska a zużyte części i materiały eksploatacyjne będą gromadzone w pojemnikach do tego przeznaczonych i nie będą stwarzały uciążliwości dla właścicieli sąsiednich nieruchomości.

Rozdział III

Rodzaje i minimalna pojemność pojemników przeznaczonych do zbierania odpadów komunalnych na terenie nieruchomości oraz drogach publicznych.

Warunki rozmieszczania tych pojemników oraz ich utrzymania w odpowiednim stanie sanitarnym, porządkowym i technicznym

§ 5. 1. Określa się następujące średnie ilości stałych odpadów komunalnych wytwarzanych w ciągu tygodnia:

- 1) 30 litrów - na każdą osobę dla nieruchomości zamieszkałych;
- 2) 3 litry - na każdą z osób pracujących/uczęszczających do szkół, przedszkoli, żłobków;
- 3) 5 litrów - na każdą z osób zatrudnioną poza handlem i usługami;
- 4) 10 litrów - na każdą z osób zatrudnioną w handlu i usługach;
- 5) 20 litrów - na każdą osobę dla nieruchomości, na której odpady komunalne zbierane są w sposób selektywny;
- 6) 20 litrów - na jedno łóżko/miejsce w szpitalach, internatach, hotelach, obiektach użyteczności publicznej;
- 7) 30 litrów - na nieruchomości, na których znajdują się domki letniskowe, lub inne nieruchomości wykorzystywane na cele rekreacyjno-wypoczynkowe, wykorzystywane jedynie przez część roku;
- 8) 10 litrów - dla lokali gastronomicznych na jedno miejsce konsumpcyjne (dotyczy to także miejsc w tzw. ogródkach zlokalizowanych na zewnątrz lokalu);
- 9) 120 litrów - dla ulicznych punktów szybkiej konsumpcji, np. smażalnie, ogródki piwne itp.

2. Dla nieruchomości, na których odpady komunalne zbierane i odbierane są w sposób selektywny ustala się pojemniki/worki przeznaczone do zbierania odpadów komunalnych o min. pojemności 120 l, z zastrzeżeniem ust. 4 i ust. 5.

3. Dla odpadów biodegradowalnych ustala się pojemniki o min. pojemności 120 l.

4. Dla odpadów metali, tworzyw sztucznych, odpadów opakowań wielomateriałowych ustala się pojemniki/worki o min. pojemności 120 l.

5. Dopuszcza się kompostowanie bioodpadów stanowiących odpady komunalne w kompostownikach przydomowych na terenie nieruchomości zabudowanych budynkami mieszkalnymi jednorodzinnymi. Właściciele korzystający z kompostowników przydomowych zwolnieni są z obowiązku posiadania pojemnika na te odpady.

6. Przyjmuje się następujące kolory oznaczenia pojemników/worków dla poszczególnych frakcji odpadów:

- 1) żółty – z przeznaczeniem na metale, tworzywa sztuczne oraz opakowania wielomateriałowe;
- 2) brązowy – z przeznaczeniem na bioodpady;
- 3) zielony – z przeznaczeniem na szkło opakowaniowe mieszane (białe + kolorowe);
- 4) niebieski – z przeznaczeniem na papier;
- 5) czarny (co najmniej czarna kłapa) – z przeznaczeniem na odpady komunalne niesegregowane (zmieszane).

7. Wymagana pojemność i ilość pojemników na nieruchomości odpowiadać musi iloczynowi liczby mieszkańców i średniej ilości wytwarzanych odpadów określonej w §5 ust. 1, przy uwzględnieniu częstotliwości odbioru określonej w §7 ust. 1.

8. Na drogach publicznych ustala się usytuowanie koszy na odpady o minimalnej pojemności 20 litrów.

§ 6. 1. Pojemniki do zbiórki odpadów należy umieścić na terenie nieruchomości, której służą. Właściciel nieruchomości utrzymuje pojemniki w odpowiednim stanie sanitarnym, porządkowym i technicznym poprzez ich mycie oraz prowadzenie bieżących konserwacji i napraw.

2. Właściciel nieruchomości utrzymuje w odpowiednim stanie sanitarnym i porządkowym miejsca gromadzenia odpadów.

3. Zarządca drogi, wykonując obowiązki wynikające z art. 5 ust. 4 ustawy zapewnia w pasie drogi, niezbędną do utrzymania czystości i porządku ilość koszy ulicznych oraz ich opróżnianie z częstotliwością niedopuszczającą do przepełnienia koszy, jednak nie rzadziej niż 1 raz w miesiącu. Kosze uliczne należy ustawić przy głównych ciągach ulicznych, a w szczególności przy oznakowanych przejściach dla pieszych oraz w miejscach o dużym natężeniu ruchu pieszego.

4. Zabrania się wrzucania do koszy ulicznych odpadów pochodzących z nieruchomości zamieszkałych oraz nieruchomości niezamieszkałych.

Rozdział IV

Częstotliwość i sposób pozbywania się odpadów komunalnych i nieczystości ciekłych z terenu nieruchomości oraz z terenów przeznaczonych do użytku publicznego

§ 7. 1. Ustala się następującą częstotliwość odbioru zmieszanych odpadów komunalnych:

- 1) dla zabudowy jednorodzinnej:
 - a) 1 raz na 4 tygodnie – w przypadku odpadów zmieszanych i bioodpadów z tym że w okresie od 1 kwietnia do 31 października nie rzadziej niż 1 raz na 2 tygodnie,
 - b) 1 raz na 4 tygodnie – w przypadku odpadów segregowanych;
- 2) dla zabudowy wielolokalowej:
 - a) 1 raz na 1 tydzień w przypadku odpadów zmieszanych i bioodpadów,
 - b) 1 raz na 2 tygodnie – w przypadku odpadów segregowanych;
- 3) dla zabudowy niezamieszkałej – 1 raz na 4 tygodnie;
- 4) dla nieruchomości, na których znajdują się domki letniskowe lub innych nieruchomościach wykorzystywanych na cele rekreacyjno-wypoczynkowe, wykorzystywane jedynie przez część roku – 1 raz na 4 tygodnie.

2. Odpady komunalne, w tym również zebrane selektywnie, należy gromadzić w przeznaczonych do tego celu pojemnikach/workach, zgodnie z zapisami § 5 Regulaminu. Właściciel nieruchomości jest obowiązany wystawić pojemniki celem ich opróżnienia w miejsce dostępne dla wyłonionego w przeprowadzonym przez gminę przetargu przedsiębiorcy odbierającego odpady, zgodnie z harmonogramem odbioru odpadów.

3. Szczegółowy sposób gromadzenia odpadów komunalnych na terenie nieruchomości oraz sposób i częstotliwość pozbywania się odpadów komunalnych z terenu nieruchomości i terenów przeznaczonych do użytku publicznego określa uchwała w sprawie szczegółowego sposobu i zakresu świadczenia usług w zakresie odbierania odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości.

§ 8. Nieczystości płynne gromadzone w zbiornikach bezodpływowych muszą być usuwane z terenu nieruchomości z częstotliwością odpowiednią dla ilości powstałych nieczystości i pojemności posiadanego zbiornika. Wyliczenia ilości powstałych nieczystości płynnych dla danej nieruchomości, dokonuje się w oparciu o normy zużycia wody przypadające na jednego mieszkańca na dobę wynikające z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 14 stycznia 2002 r. w sprawie określenia przeciętnych norm zużycia wody (Dz.U. z 2002 r., Nr 8 poz.70).

Rozdział V

Inne wymagania wynikające z wojewódzkiego planu gospodarki odpadami

§ 9. 1. W oparciu o wojewódzki plan gospodarki odpadami właściciele nieruchomości powinni podejmować działania zgodne z celami wojewódzkiego planu gospodarki odpadami w zakresie:

- 1) zapobieganie powstawaniu odpadów;
- 2) zmniejszenia ilości odpadów przeznaczonych na unieszkodliwienie;
- 3) zwiększenia udziału odpadów w procesach odzysku, w tym recyklingu takich odpadów jak metale, tworzywa sztuczne, papier, tektura, szkło;
- 4) wyeliminowania praktyk nielegalnego składowania odpadów komunalnych poza pojemnikami, w tym porzucania ich w przydrożnych rowach, lasach, terenach niezabudowanych, nad brzegami cieków wodnych i tym podobnych miejscach.

2. W celu ograniczenia masy odpadów komunalnych ulegających biodegradacji przekazanych do składowania dopuszcza się ich kompostowanie przez właścicieli nieruchomości we własnym zakresie i na własne potrzeby.

Rozdział VI

Obowiązki osób utrzymujących zwierzęta domowe, mające na celu ochronę przed zagrożeniem lub uciążliwością dla ludzi oraz przed zanieczyszczeniem terenów przeznaczonych do wspólnego użytku

§ 10. 1. Do obowiązków osób utrzymujących (właścicieli, opiekunów) zwierzęta domowe, należy sprawowanie opieki nad tymi zwierzętami, w taki sposób, aby zwierzęta te nie stanowiły zagrożenia dla otoczenia oraz nie zanieczyszczały terenów przeznaczonych do użytku publicznego.

2. W miejscach publicznych zwierzęta domowe mogą przebywać wyłącznie pod nadzorem osoby, która jest zdolna do sprawowania kontroli nad zachowaniem się zwierzęcia, z uwzględnieniem następujących zasad oraz z uwzględnieniem zasad zawartych w Regulaminach dotyczących tych miejsc:

- 1) psy należy wyprowadzać na smyczy, a psy należące do ras uznawanych za agresywne oraz ich mieszańce, a także psy, które zachowują się agresywnie w stosunku do ludzi i innych zwierząt dodatkowo w kagańcu, chyba że, ze względu na rasę, wiek, stan zdrowia, cechy anatomiczne zwierzęcia byłoby to nieuzasadnione;
- 2) zwolnienie psa ze smyczy dozwolone jest wyłącznie w miejscach mało uczęszczanych przez ludzi (drogi polne, tereny niezamieszkane, itp.) tylko wówczas,

gdy pies ma założony kaganiec, chyba że, ze względu na rasę, wiek, stan zdrowia, cechy anatomiczne zwierzęcia byłoby to nieuzasadnione, a osoba z którą przebywa w tym miejscu ma możliwość sprawowania nad nim bezpośredniej kontroli, oznaczającej właściwą reakcję psa na komendę opiekuna w każdej sytuacji.

Rozdział VII

Wymagania w zakresie utrzymywania zwierząt gospodarskich na terenach wyłączonych z produkcji rolniczej, w tym także zakazu ich utrzymywania na określonych obszarach lub w poszczególnych nieruchomościach

§ 11. 1. Wprowadza się zakaz utrzymywania zwierząt gospodarskich:

- 1) w zabudowie wielorodzinnej;
- 2) w zabudowie jednorodzinnej zlokalizowanej na terenach miejskich;
- 3) na terenach przeznaczonych do użytku publicznego.

2. Osoby utrzymujące zwierzęta gospodarskie zobowiązane są do:

- 1) gromadzenia i usuwania nieczystości powstających podczas chowu lub hodowli zwierząt gospodarskich;
- 2) przeciwdziałania zanieczyszczeniu terenu nieruchomości, wód powierzchniowych i podziemnych nieczystościami powstającymi podczas chowu lub hodowli zwierząt gospodarskich
- 3) zapewnienia zwierzętom gospodarskim odpowiednich pomieszczeń gospodarskich.

Rozdział VIII

Obszary podlegające obowiązkowej deratyzacji i terminy jej przeprowadzania

§ 12. 1. W celu zapobiegania powstawaniu chorób zakaźnych przenoszonych na ludzi zwierzęta przez szczury i myszy w przypadku ich występowania zobowiązuje się właściciele nieruchomości do przeprowadzania deratyzacji.

2. Właściciele nieruchomości przeprowadzają deratyzację miejsc oraz pomieszczeń nieruchomości, w szczególności takich, jak: węzły ciepłownicze i przyłącza, korytarze, pomieszczenia piwniczne, zsypy i komory zsypanowe, osłony śmietnikowe, pomieszczenia produkcyjne i magazyny.

3. Do zwalczania szczurów i myszy należy używać preparatów (trutek) ogólnodostępnych, zatwierdzonych przez Ministerstwo Zdrowia, o wysokiej skuteczności i relatywnie małej toksyczności dla środowiska naturalnego.

4. Trutkę należy wykładać dwukrotnie w ciągu roku: I termin – marzec - kwiecień, II termin wrzesień – październik, w ilości i według instrukcji stosowania danego preparatu.

5. Szczegółowe terminy przeprowadzania obowiązkowej akcji deratyzacji obejmującej

zasięgiem teren całej Gminy Warta określa Burmistrz Warty w uzgodnieniu z Państwowym Powiatowym Inspektorem Sanitarnym w Sieradzu i podaje do publicznej wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty.

PRZEWODNICZĄCY RADY
Grzegorz Kopacki

UCHWAŁA NR XXII/135/2020
RADY MIEJSKIEJ W WARCIE
z dnia 22 października 2020 roku

w sprawie: zmiany uchwały w sprawie szczegółowego sposobu i zakresu świadczenia usług w zakresie odbierania odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości i zagospodarowania tych odpadów, w zamian za uiszczoną przez właściciela nieruchomości opłatę za gospodarowanie odpadami komunalnymi w szczególności częstotliwość odbierania odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości i sposób świadczenia usług przez punkty selektywnego zbierania odpadów komunalnych.

Na podstawie art.18 ust.2 pkt.15, art.40 ust.1 i art.41 ust.1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tj. Dz. U. z 2020 r. poz. 713) oraz art. 6r ust. 3, 3b i 3d ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (tj. Dz. U. z 2020 r. poz. 1439) Rada Miejska w Warcie uchwala co następuje:

§ 1. Zmienia się uchwałę nr XLI/226/17 z dnia 29.03.2017 r. w sprawie szczegółowego sposobu i zakresu świadczenia usług w zakresie odbierania odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości i zagospodarowania tych odpadów, w zamian za uiszczoną przez właściciela nieruchomości opłatę za gospodarowanie odpadami komunalnymi w szczególności częstotliwość odbierania odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości i sposób świadczenia usług przez punkty selektywnego zbierania odpadów komunalnych w ten sposób, że załącznik do uchwały otrzymuję brzmienie zgodne z załącznikiem do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Warty.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Łódzkiego z mocą obowiązującą od dnia 1 stycznia 2021 roku.

Przewodniczący Rady

Grzegorz Kopacki

Częstotliwość odbioru odpadów komunalnych na terenie Gminy Warta, przy uwzględnieniu:

- sposobu gromadzenia wg. grup odpadów;
- rodzaju zabudowy

Lp.	Grupa odpadów	Rodzaje odpadów	Rodzaj zabudowy			
			Zabudowa jednorodzinna	Zabudowa wielolokalowa	Działki letniskowe i rekreacyjne	Zabudowa niezamieszkała
1	Zmieszane odpady komunalne	Pozostałości po segregacji	1 raz na 4 tygodnie Od 1.04 do 31.10 1 raz na 2 tygodnie	1 raz na tydzień	1 raz na 4 tygodnie	1 raz na 4 tygodnie
2	Odpady suche	Papier	1 raz na 4 tygodnie	1 raz na 2 tygodnie	1 raz na 4 tygodnie	1 raz na 4 tygodnie
		Tworzywa sztuczne				
		Opakowania wielomateriałowe				
		Metal				
3	Odpady ulegające biodegradacji	Bioodpady	1 raz na 4 tygodnie Od 1.04 do 31.10 1 raz na 2 tygodnie	1 raz na tydzień	1 raz na 4 tygodnie	1 raz na 4 tygodnie
4	Szkło	Mieszane	1 raz na 4 tygodnie	1 raz na 2 tygodnie	1 raz na 4 tygodnie	1 raz na 4 tygodnie
5	Odpady problematyczne	Zużyte baterie i akumulatory	przez cały rok dostarczane samodzielnie do Punktu Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych			
		Zużyty sprzęt elektroniczny i elektryczny	przez cały rok dostarczane samodzielnie do Punktu Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych			
		Przeterminowane leki, igły, strzykawki	przez cały rok dostarczane samodzielnie do Punktu Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych			
		Chemikalia	przez cały rok dostarczane samodzielnie do Punktu Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych			
		Odpady wielkogabarytowe	przez cały rok dostarczane samodzielnie do Punktu Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych			
		Odpady budowlano-rozbiórkowe	przez cały rok dostarczane samodzielnie do Punktu Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych			
		Zużyte opony	przez cały rok dostarczane samodzielnie do Punktu Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych			

PRZEWODNICZĄCY RADY
Grzegorz Kopacki

UCHWAŁA NR XXII/139/2020
RADY MIEJSKIEJ W WARCIE
z dnia 22 października 2020 roku

w sprawie: zmian w budżecie gminy na rok 2020

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 4, ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. z 2020 roku poz. 713) oraz art. 211, 212 i 214 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych (t.j. Dz. U. z 2019 roku poz. 869, poz. 1622, poz. 1649, poz. 2020, z 2020 roku poz. 284, poz. 374, poz. 568, poz. 695, poz. 1175) Rada Miejska w Warcie uchwala, co następuje:

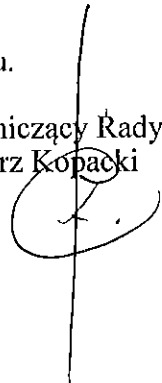
§ 1. W uchwale Nr XIV/92/2019 Rady Miejskiej w Warcie z dnia 18 grudnia 2019 roku w sprawie uchwalenia budżetu na rok 2020 wprowadza się następujące zmiany:

1. Dokonuje się zmian w dochodach budżetu, zgodnie z załącznikiem nr 1 do niniejszej uchwały.
2. Dokonuje się zmian w wydatkach budżetu, zgodnie z załącznikiem nr 2 do niniejszej uchwały.
3. Dokonuje się zmian w wydatkach majątkowych w podziale na realizowane zadania inwestycyjne, zgodnie z załącznikiem nr 3 do niniejszej uchwały.
4. Dokonuje się zmian w przychodach budżetu. Załącznik nr 6 po zmianach otrzymuje brzmienie zgodnie z załącznikiem nr 4 do niniejszej uchwały.
5. Ustala się deficyt budżetu w wysokości 747.080,54 zł, który zostanie pokryty przychodami pochodzącymi z planowanego do zaciągnięcia kredytu - 638.604,88 zł , wolnych środków – 26 490,15 zł i niewykorzystanych środków pieniężnych – 81.985,51 zł.
6. Załącznik nr 7 dotyczący środków finansowych na wydatki realizowane w ramach funduszu sołeckiego na rok 2020 po zmianach otrzymuje brzmienie zgodnie z załącznikiem nr 5 do niniejszej uchwały.
7. Załącznik nr 8 dotyczący dotacji z budżetu Gminy dla podmiotów należących i nienależących do sektora finansów publicznych po zmianach otrzymuje brzmienie zgodnie z załącznikiem nr 6 do niniejszej uchwały.
8. Wprowadza się do budżetu dochody w wysokości 541.103,00 zł, pochodzące ze środków Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych i ustala wydatki nimi finansowane w wysokości 541.103,00 zł zgodnie z załącznikiem nr 1 i 2 do niniejszej uchwały.
9. Dodaje się załącznik nr 11 „Dochody i wydatki związane z realizacją zadań dofinansowanych ze środków Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych” zgodnie z załącznikiem nr 7 do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Warty.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia i podlega ogłoszeniu.

Przewodniczący Rady
Grzegorz Kopacki



Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr XXII/139/2020 Rady Miejskiej w Warcie z dnia 22 października 2020 roku

w złotych

Rodzaj zadania:

Poroz. z AR

Dział	Rozdział	§	Nazwa	Plan przed zmianą	Zmniejszenie	Zwiększenie	Plan po zmianach (5+6+7)
1	2	3	4	5	6	7	8
bieżące							
bieżące razem:				26 000,00	0,00	0,00	26 000,00
w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3				0,00	0,00	0,00	0,00

Rodzaj zadania:

Własne

Dział	Rozdział	§	Nazwa	Plan przed zmianą	Zmniejszenie	Zwiększenie	Plan po zmianach (5+6+7)
1	2	3	4	5	6	7	8
bieżące							
758			Różne rozliczenia	22 848 832,00	0,00	385 259,66	23 234 091,66
	75801		Część oświatowa subwencji ogólnej dla jednostek samorządu terytorialnego	11 081 116,00	0,00	17 516,00	11 098 632,00
		2920	Subwencje ogólne z budżetu państwa	11 081 116,00	0,00	17 516,00	11 098 632,00
	75814		Różne rozliczenia finansowe	351 308,00	0,00	367 743,66	719 051,66
		0940	Wpływy z rozliczeń/zwrotów z lat ubiegłych	332 308,00	0,00	221 979,67	554 287,67
		2030	Dotacje celowe otrzymane z budżetu państwa na realizację własnych zadań bieżących gmin (związków gmin, związków powiatowo-gminnych)	0,00	0,00	145 763,99	145 763,99
801			Oświata i wychowanie	883 157,00	0,00	1 359,00	884 516,00
	80101		Szkoły podstawowe	27 280,00	0,00	1 359,00	28 639,00
		0950	Wpływy z tytułu kar i odszkodowań wynikających z umów	0,00	0,00	1 359,00	1 359,00
852			Pomoc społeczna	866 328,00	0,00	20 300,00	886 628,00
	85202		Domy pomocy społecznej	50 000,00	0,00	20 000,00	70 000,00
		0830	Wpływy z usług	50 000,00	0,00	20 000,00	70 000,00
	85228		Usługi opiekuńcze i specjalistyczne usługi opiekuńcze	500,00	0,00	300,00	800,00
		0830	Wpływy z usług	500,00	0,00	300,00	800,00
900			Gospodarka komunalna i ochrona środowiska	2 806 811,00	-163 790,00	217 673,00	2 860 694,00
	90011		Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	0,00	0,00	217 673,00	217 673,00
		2460	Środki otrzymane od pozostałych jednostek zaliczanych do sektora finansów publicznych na realizację zadań bieżących jednostek zaliczanych do sektora finansów publicznych	0,00	0,00	217 673,00	217 673,00

	90095		Pozostała działalność	163 790,00	-163 790,00	0,00	0,00
		2460	Środki otrzymane od pozostałych jednostek zaliczanych do sektora finansów publicznych na realizację zadań bieżących jednostek zaliczanych do sektora finansów publicznych	163 790,00	-163 790,00	0,00	0,00
bieżące razem:				40 979 126,54	-163 790,00	624 591,66	41 439 928,20
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	453 412,94	0,00	0,00	453 412,94
majątkowe							
630			Turystyka	791 379,74	-293,85	0,00	791 085,89
	63003		Zadania w zakresie upowszechniania turystyki	791 379,74	-293,85	0,00	791 085,89
		6257	Dotacje celowe w ramach programów finansowych z udziałem środków europejskich oraz środków, o których mowa w art. 5 ust. 3 pkt 5 lit. a i b ustawy, lub płatności w ramach budżetu środków europejskich, realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego	791 379,74	-293,85	0,00	791 085,89
758			Różne rozliczenia	936 415,05	0,00	582 543,22	1 518 958,27
	75814		Różne rozliczenia finansowe	936 415,05	0,00	41 440,22	977 855,27
		6330	Dotacje celowe otrzymane z budżetu państwa na realizację inwestycji i zakupów inwestycyjnych własnych gmin (związków gmin, związków powiatowo-gminnych)	0,00	0,00	41 440,22	41 440,22
	75816		Wpływy do rozliczenia	0,00	0,00	541 103,00	541 103,00
		6290	Środki na dofinansowanie własnych inwestycji gmin, powiatów (związków gmin, związków powiatowo-gminnych, związków powiatów), samorządów województw, pozyskane z innych źródeł	0,00	0,00	541 103,00	541 103,00
majątkowe razem:				6 188 610,14	-293,85	582 543,22	6 770 859,51
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	3 331 943,09	-293,85	0,00	3 331 649,24

Rodzaj zadania:

Zlecone

Dział	Rozdział	§	Nazwa	Plan przed zmianą	Zmniejszenie	Zwiększenie	Plan po zmianach (5+6+7)
1	2	3	4	5	6	7	8
bieżące							
bieżące razem:				17 391 492,87	0,00	0,00	17 391 492,87
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00	0,00	0,00	0,00

Ogółem:				64 585 229,55	-164 083,85	1 207 134,88	65 628 280,58
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	3 785 356,03	-293,85	0,00	3 785 062,18

(* kol 2 do wykorzystania fakultatywnego)

PRZEWODNICZĄCY RĄDY
Grzegorz Kopacki

Załącznik Nr 2 do Uchwały Nr XXII/139/2020 Rady Miejskiej w Warcie z dnia 22 października 2020 roku

Rodzaj zadania: Poroz. z AR

Dział	Rozdział	§ / grupa	Nazwa	Plan	Z tego:														
					Wydatki bieżące	wydatki jednostek budżetowych	z tego:		dotacje na zadania bieżące	świadczenia na rzecz osób fizycznych;	wydatki na programy finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	wydatki z tytułu poręczeń i gwarancji	obsługa długu	Wydatki majątkowe	inwestycje i zakupy inwestycyjne	z tego:			
							wynagrodzenia i składki od nich naliczane	wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań;								w tym:	na programy finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3.	zakup i objęcie akcji i udziałów	Wnieście wkładów do spółek prawa handlowego
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
Wydatki razem:				przed zmianą	30 000,00	30 000,00	30 000,00	0,00	30 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
				zmniejszenie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
				zwiększenie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
				po zmianach	30 000,00	30 000,00	30 000,00	0,00	30 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Rodzaj zadania: Własne

Dział	Rozdział	§ / grupa	Nazwa	Plan	Z tego:													
					Wydatki bieżące	z tego:			dotacje na zadania bieżące	świadczenia na rzecz osób fizycznych;	wydatki na programy finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	wyплаты z tytułu poręczeń i gwarancji	obsługa długu	Wydatki majątkowe	Inwestycje i zakupy inwestycyjne	z tego:		
						wydatki jednostek budżetowych	wynagrodzenia i składki od nich naliczane	wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań;								w tym:	na programy finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	zakup i objęcie akcji i udziałów
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
600			Transport i łączność	przed zmianą	4 528 888,12	878 873,13	878 873,13	0,00	878 873,13	0,00	0,00	0,00	0,00	3 651 014,99	3 651 014,99	87 518,13	0,00	0,00
				zmniejszenie	-79 862,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-79 862,00	-79 862,00	0,00	0,00	0,00	
				zwiększenie	187 204,21	187 204,21	187 204,21	0,00	187 204,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
				po zmianach	4 637 230,33	1 066 077,34	1 066 077,34	0,00	1 066 077,34	0,00	0,00	0,00	3 571 152,99	3 571 152,99	87 519,13	0,00	0,00	
60018		Drogi publiczne gminne	przed zmianą	3 569 866,12	866 873,13	866 873,13	0,00	866 873,13	0,00	0,00	0,00	0,00	2 732 992,99	2 732 992,99	87 519,13	0,00	0,00	
			zmniejszenie	-79 862,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-79 862,00	-79 862,00	0,00	0,00	0,00	
			zwiększenie	187 204,21	187 204,21	187 204,21	0,00	187 204,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
			po zmianach	3 707 208,33	1 054 077,34	1 054 077,34	0,00	1 054 077,34	0,00	0,00	0,00	2 653 130,99	2 653 130,99	87 519,13	0,00	0,00		
700		Gospodarka mieszkaniowa	przed zmianą	380 761,84	170 761,84	170 761,84	0,00	170 761,84	0,00	0,00	0,00	0,00	220 000,00	220 000,00	0,00	0,00	0,00	
			zmniejszenie	-155 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-155 000,00	-155 000,00	0,00	0,00	0,00		
			zwiększenie	80 000,00	40 000,00	40 000,00	0,00	40 000,00	0,00	0,00	0,00	40 000,00	40 000,00	0,00	0,00	0,00		
			po zmianach	315 761,84	210 761,84	210 761,84	0,00	210 761,84	0,00	0,00	0,00	105 000,00	105 000,00	0,00	0,00	0,00		
70005		Gospodarka gruntami i nieruchomościami	przed zmianą	380 761,84	170 761,84	170 761,84	0,00	170 761,84	0,00	0,00	0,00	0,00	220 000,00	220 000,00	0,00	0,00	0,00	
			zmniejszenie	-155 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-155 000,00	-155 000,00	0,00	0,00	0,00		
			zwiększenie	80 000,00	40 000,00	40 000,00	0,00	40 000,00	0,00	0,00	0,00	40 000,00	40 000,00	0,00	0,00	0,00		
			po zmianach	315 761,84	210 761,84	210 761,84	0,00	210 761,84	0,00	0,00	0,00	105 000,00	105 000,00	0,00	0,00	0,00		
710		Działalność usługowa	przed zmianą	285 000,00	285 000,00	284 700,00	65 000,00	219 700,00	0,00	300,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			zmniejszenie	-90 000,00	-90 000,00	-90 000,00	0,00	-90 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			zwiększenie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			po zmianach	195 000,00	195 000,00	194 700,00	65 000,00	129 700,00	0,00	300,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
71004		Plany zagospodarowania przestrzennego	przed zmianą	230 000,00	230 000,00	229 700,00	85 000,00	164 700,00	0,00	300,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			zmniejszenie	-90 000,00	-90 000,00	-90 000,00	0,00	-90 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			zwiększenie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			po zmianach	140 000,00	140 000,00	139 700,00	85 000,00	74 700,00	0,00	300,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
750		Administracja publiczna	przed zmianą	5 340 273,86	5 340 273,86	5 074 027,86	3 839 945,00	1 234 082,86	3 613,00	262 633,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			zmniejszenie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			zwiększenie	39 000,00	39 000,00	39 000,00	0,00	39 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			po zmianach	5 379 273,86	5 379 273,86	5 113 027,86	3 839 945,00	1 273 082,86	3 613,00	262 633,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	

Rodzaj zadania: Własne

Dział	Rozdział	§ / grupa	Nazwa	Plan	Z tego:															
					Wydatki bieżące	z tego:			dotacje na zadania bieżące	świadczenia na rzecz osób fizycznych;	wydatki na programy finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	wypłaty z tytułu poręczeń i gwarancji	obsługa długu	Wydatki majątkowe	Inwestycje i zakupy inwestycyjne	z tego:				
						wydatki jednostek budżetowych	wynagrodzenia i składki od nich naliczane	wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań;								w tym:	na programy finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3,	zakup i objęcie akcji i udziałów	Wnieście wkładów do spółek prawa handlowego	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19		
75023			Urzędy gmin (miast i miast na prawach powiatu)	przed zmianą	4 511 206,33	4 511 206,33	4 503 706,33	3 669 211,00	834 495,33	0,00	7 500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
				zmniejszenie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
				zwiększenie	38 000,00	38 000,00	39 000,00	0,00	38 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
				po zmianach	4 550 206,33	4 550 206,33	4 542 706,33	3 669 211,00	873 495,33	0,00	7 500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
754		Bezpieczeństwo publiczne i ochrona przeciwpożarowa	przed zmianą	2 034 256,45	549 233,32	499 233,32	152 050,00	347 183,32	0,00	50 000,00	0,00	0,00	0,00	1 485 023,13	1 485 023,13	1 318 610,00	0,00	0,00		
			zmniejszenie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			zwiększenie	41 000,00	23 000,00	23 000,00	23 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18 000,00	18 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			po zmianach	2 075 256,45	572 233,32	522 233,32	175 050,00	347 183,32	0,00	50 000,00	0,00	0,00	0,00	1 503 023,13	1 503 023,13	1 318 610,00	0,00	0,00	0,00	
75412		Ochotnicze straż pożarne	przed zmianą	1 817 805,45	447 882,32	397 882,32	152 050,00	245 832,32	0,00	50 000,00	0,00	0,00	0,00	1 370 023,13	1 370 023,13	1 318 610,00	0,00	0,00		
			zmniejszenie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			zwiększenie	41 000,00	23 000,00	23 000,00	23 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18 000,00	18 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			po zmianach	1 858 805,45	470 882,32	420 882,32	175 050,00	245 832,32	0,00	50 000,00	0,00	0,00	0,00	1 388 023,13	1 388 023,13	1 318 610,00	0,00	0,00	0,00	
801		Oświata i wychowanie	przed zmianą	19 881 578,37	19 741 863,86	18 813 040,46	16 105 240,93	2 707 798,53	100 000,00	663 843,00	164 980,40	0,00	0,00	139 714,51	139 714,51	91 814,51	0,00	0,00		
			zmniejszenie	-12 520,00	-12 520,00	-7 050,00	-7 050,00	0,00	0,00	-5 470,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			zwiększenie	155 278,00	155 278,00	85 278,00	12 520,00	72 758,00	70 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			po zmianach	20 024 336,37	19 884 621,86	18 891 268,46	16 110 710,93	2 780 557,53	170 000,00	658 373,00	164 980,40	0,00	0,00	139 714,51	139 714,51	91 814,51	0,00	0,00	0,00	
80101		Szkoły podstawowe	przed zmianą	14 804 846,46	14 685 231,95	13 988 804,55	12 283 761,83	1 705 042,72	0,00	511 447,00	164 980,40	0,00	0,00	139 714,51	139 714,51	91 814,51	0,00	0,00		
			zmniejszenie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			zwiększenie	58 798,00	58 798,00	58 798,00	0,00	58 798,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			po zmianach	14 863 744,46	14 724 029,95	14 047 602,55	12 283 761,83	1 763 840,72	0,00	511 447,00	164 980,40	0,00	0,00	139 714,51	139 714,51	91 814,51	0,00	0,00	0,00	
80104		Przedszkola	przed zmianą	1 860 824,17	1 860 824,17	1 811 004,17	1 572 256,40	238 747,77	0,00	49 820,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
			zmniejszenie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			zwiększenie	13 960,00	13 960,00	13 960,00	0,00	13 960,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			po zmianach	1 874 784,17	1 874 784,17	1 824 964,17	1 572 256,40	252 707,77	0,00	49 820,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
80149		Realizacja zadań wymagających stosowania specjalnej organizacji nauki i metod pracy dla dzieci w przedszkolach, oddziałach przedszkolnych w szkołach podstawowych i innych formach wychowania przedszkolnego	przed zmianą	145 474,47	145 474,47	135 648,47	120 428,47	15 220,00	0,00	8 826,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
			zmniejszenie	-5 411,00	-5 411,00	-3 000,00	-3 000,00	0,00	0,00	-2 411,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			zwiększenie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			po zmianach	140 063,47	140 063,47	132 648,47	117 428,47	15 220,00	0,00	7 415,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
80150		Realizacja zadań wymagających stosowania specjalnej organizacji nauki i metod pracy dla dzieci i młodzieży w szkołach podstawowych	przed zmianą	389 304,23	389 304,23	371 366,23	326 831,23	44 538,00	0,00	17 935,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
			zmniejszenie	-7 109,00	-7 109,00	-4 050,00	-4 050,00	0,00	0,00	-3 059,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			zwiększenie	12 520,00	12 520,00	12 520,00	12 520,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			po zmianach	394 715,23	394 715,23	379 839,23	335 301,23	44 538,00	0,00	14 876,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
80185		Pozostała działalność	przed zmianą	263 201,16	263 201,16	137 187,16	600,00	136 587,16	100 000,00	26 014,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
			zmniejszenie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			zwiększenie	70 000,00	70 000,00	0,00	0,00	0,00	70 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			po zmianach	333 201,16	333 201,16	137 187,16	600,00	136 587,16	170 000,00	26 014,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
855		Rodzina	przed zmianą	505 880,19	505 880,19	265 333,19	84 725,90	180 607,29	0,00	0,00	240 547,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
			zmniejszenie	-26 888,26	-26 888,26	0,00	0,00	0,00	0,00	-26 888,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			zwiększenie	70 504,20	70 504,20	0,00	0,00	0,00	0,00	70 504,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			po zmianach	549 496,13	549 496,13	265 333,19	84 725,90	180 607,29	0,00	0,00	284 162,94	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
85505		Tworzenie i funkcjonowanie żłobków	przed zmianą	303 323,84	303 323,84	62 776,84	32 335,80	30 441,04	0,00	0,00	240 547,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
			zmniejszenie	-26 888,26	-26 888,26	0,00	0,00	0,00	0,00	-26 888,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			zwiększenie	70 504,20	70 504,20	0,00	0,00	0,00	0,00	70 504,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			po zmianach	346 939,78	346 939,78	62 776,84	32 335,80	30 441,04	0,00	0,00	284 162,94	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	

Rodzaj zadania: Własne

Dział	Rozdział	§ / grupa	Nazwa	Plan	Z tego:															
					Wydatki bieżące	z tego:		z tego:						Wydatki majątkowe	z tego:					
						wydatki jednostek budżetowych:	wynagrodzenia i składki od nich naliczane	wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań,	dotacje na zadania bieżące	świadczenia na rzecz osób fizycznych;	wydatki na programy finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	wypłaty z tytułu poręczeń i gwarancji	obsługa długu		inwestycje i zakupy inwestycyjne	w tym: na programy finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3,	zakup i objęcie akcji i udziałów	Wnieście wkładów do spółek prawa handlowego		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19		
900			Gospodarka komunalna i ochrona środowiska	przed zmianą	6 835 989,83	6 174 042,73	5 306 365,73	80 874,00	5 225 521,73	867 647,00	0,00	0,00	0,00	0,00	661 827,10	661 827,10	0,00	0,00	0,00	
				zmniejszenie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
				zwiększenie	161 655,00	144 155,00	144 155,00	0,00	144 155,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17 500,00	17 500,00	0,00	0,00	0,00
				po zmianach	6 997 624,83	6 318 197,73	5 450 550,73	80 874,00	5 366 676,73	867 647,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	679 427,10	679 427,10	0,00	0,00	0,00
90001			Gospodarka ściekowa i ochrona wód	przed zmianą	655 520,00	605 520,00	605 520,00	0,00	605 520,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50 000,00	50 000,00	0,00	0,00	0,00		
				zmniejszenie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
				zwiększenie	62 000,00	60 000,00	60 000,00	0,00	60 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 000,00	2 000,00	0,00	0,00	0,00
				po zmianach	717 520,00	665 520,00	665 520,00	0,00	665 520,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	52 000,00	52 000,00	0,00	0,00	0,00
90015			Oświetlenie ulic, placów i dróg	przed zmianą	918 222,19	682 045,09	682 045,09	0,00	682 045,09	0,00	0,00	0,00	0,00	236 177,10	236 177,10	0,00	0,00	0,00		
				zmniejszenie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
				zwiększenie	99 655,00	84 155,00	84 155,00	0,00	84 155,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15 500,00	15 500,00	0,00	0,00	0,00
				po zmianach	1 017 877,19	766 200,09	766 200,09	0,00	766 200,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	251 677,10	251 677,10	0,00	0,00	0,00
921			Kultura i ochrona dziedzictwa narodowego	przed zmianą	1 501 897,84	1 358 893,10	363 117,10	25 000,00	338 117,10	895 876,00	0,00	0,00	0,00	142 904,74	142 904,74	0,00	0,00	0,00		
				zmniejszenie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
				zwiększenie	95 000,00	35 000,00	5 000,00	0,00	5 000,00	30 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	60 000,00	60 000,00	0,00	0,00	0,00
				po zmianach	1 596 897,84	1 393 893,10	368 117,10	25 000,00	343 117,10	1 025 876,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	202 904,74	202 904,74	0,00	0,00	0,00
92120			Ochrona zabytków i opieka nad zabytkami	przed zmianą	60 000,00	60 000,00	0,00	0,00	0,00	60 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
				zmniejszenie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
				zwiększenie	30 000,00	30 000,00	0,00	0,00	0,00	30 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
				po zmianach	90 000,00	90 000,00	0,00	0,00	0,00	90 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
92195			Pozostała działalność	przed zmianą	204 313,82	143 513,82	143 513,82	0,00	143 513,82	0,00	0,00	0,00	0,00	60 800,00	60 800,00	0,00	0,00	0,00		
				zmniejszenie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
				zwiększenie	65 000,00	5 000,00	5 000,00	0,00	5 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	60 000,00	60 000,00	0,00	0,00	0,00
				po zmianach	269 313,82	148 513,82	148 513,82	0,00	148 513,82	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	120 800,00	120 800,00	0,00	0,00	0,00
926			Kultura fizyczna	przed zmianą	1 615 938,84	491 922,67	256 922,67	68 864,00	188 058,67	235 000,00	0,00	0,00	0,00	1 124 016,17	1 124 016,17	0,00	0,00	0,00		
				zmniejszenie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
				zwiększenie	76 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76 000,00	76 000,00	0,00	0,00	0,00
				po zmianach	1 691 938,84	491 922,67	256 922,67	68 864,00	188 058,67	235 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 200 016,17	1 200 016,17	0,00	0,00	0,00
92695			Pozostała działalność	przed zmianą	1 147 399,82	88 383,65	88 383,65	0,00	88 383,65	0,00	0,00	0,00	0,00	1 059 016,17	1 059 016,17	0,00	0,00	0,00		
				zmniejszenie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
				zwiększenie	76 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76 000,00	76 000,00	0,00	0,00	0,00
				po zmianach	1 223 399,82	88 383,65	88 383,65	0,00	88 383,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 135 016,17	1 135 016,17	0,00	0,00	0,00
Wydatki razem:				przed zmianą	48 412 497,10	40 345 210,02	35 166 183,97	21 587 532,19	13 578 651,78	2 301 136,00	2 074 362,65	405 527,40	398 000,00	8 067 287,08	8 067 287,08	1 957 888,54	0,00	0,00		
				zmniejszenie	-364 270,26	-129 408,26	-97 050,00	-7 050,00	-90 000,00	0,00	-5 470,00	-25 888,26	0,00	0,00	-234 862,00	-234 862,00	0,00	0,00	0,00	
				zwiększenie	905 641,41	694 141,41	523 637,21	35 520,00	488 117,21	100 000,00	0,00	70 504,20	0,00	0,00	211 500,00	211 500,00	0,00	0,00	0,00	
				po zmianach	48 953 868,25	40 909 943,17	35 592 771,16	21 616 002,19	13 976 768,99	2 401 136,00	2 068 892,65	449 143,34	0,00	398 000,00	8 043 925,08	8 043 925,08	1 957 888,54	0,00	0,00	

Rodzaj zadania: Zlecone

Dział	Rozdział	§ / grupa	Nazwa	Plan	Z tego:													
					Wydatki bieżące	wydatki jednostek budżetowych	z tego:		dotacje na zadania bieżące	świadczenia na rzecz osób fizycznych;	wydatki na programy finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	wypłaty z tytułu poręczeń i gwarancji	obsługa długu	Wydatki majątkowe	inwestycje i zakupy inwestycyjne	z tego:		
							wynagrodzenia i składki od nich naliczane	wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań;								w tym:	na programy finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3,	zakup i objęcie akcji i udziałów
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19

Rodzaj zadania: Zlecone

Dział	Rozdział	§ / grupa	Nazwa	Plan	Z tego:															
					Wydatki bieżące	z tego:					Wydatki majątkowe	z tego:								
						wydatki jednostek budżetowych	wynagrodzenia i składki od nich naliczane	wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań;	dotacje na zadania bieżące	świadczenia na rzecz osób fizycznych;		wydatki na programy finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	wypłaty z tytułu poręczeń i gwarancji	obsługa długu	inwestycje i zakupy inwestycyjne	w tym: na programy finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3,	zakup i objęcie akcji i udziałów	Wnieście wkładów do spółek prawa handlowego		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19		
Wydatki razem:			przed zmianą	17 391 492,87	17 391 492,87	1 506 230,14	519 929,27	986 300,87	0,00	15 885 262,73	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			zmniejszenie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			zwiększenie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			po zmianach	17 391 492,87	17 391 492,87	1 506 230,14	519 929,27	986 300,87	0,00	15 885 262,73	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

PRZEWODNISKI RADY

Grzegorz Kopacki

Załącznik Nr 3 do Uchwały Nr XXII/139/2020 Rady Miejskiej w Warcie z dnia 22 października 2020 roku

Dział	Rozdział	Paragraf	Treść	Przed zmianą	Zmiana	Po zmianie
600			Transport i łączność	3 651 014,99	- 79 862,00	3 571 152,99
	60016		Drogi publiczne gminne	2 732 992,99	- 79 862,00	2 653 130,99
		6050	Wydatki inwestycyjne jednostek budżetowych	2 642 127,67	- 79 862,00	2 562 265,67
			Przebudowa drogi w miejscowości Duszniki - Piaski	36 162,00	- 36 162,00	0,00
			Przebudowa ul. Ogrodowej i części ul. Południowej w Rossoszycy	5 000,00	- 5 000,00	0,00
			Przebudowa ul. Powstania Listopadowego w Warcie - chodniki	120 000,00	11 300,00	131 300,00
			Przebudowa ul. Sadowej w Warcie	20 000,00	- 20 000,00	0,00
			Przebudowa ulic: Andrychiewicza, Cwendrycha, Kaleniewicz i Szukalskiego w Warcie	30 000,00	- 30 000,00	0,00
700			Gospodarka mieszkaniowa	220 000,00	- 115 000,00	105 000,00
	70005		Gospodarka gruntami i nieruchomościami	220 000,00	- 115 000,00	105 000,00
		6050	Wydatki inwestycyjne jednostek budżetowych	215 000,00	- 155 000,00	60 000,00
			Przebudowa byłego ośrodka zdrowia w Cielcach na mieszkania	200 000,00	- 200 000,00	0,00
			Rozbiórka starego magazynu cukru w Cielcach	0,00	45 000,00	45 000,00
		6060	Wydatki na zakupy inwestycyjne jednostek budżetowych	5 000,00	40 000,00	45 000,00
			Zakup działki rekreacyjnej w miejscowości Lasek	5 000,00	- 5 000,00	0,00
			Zakup i montaż toalety publicznej na terenie targowiska miejskiego przy ul. Kaliskiej w Warcie	0,00	45 000,00	45 000,00
754			Bezpieczeństwo publiczne i ochrona przeciwpożarowa	1 485 023,13	18 000,00	1 503 023,13
	75412		Ochotnicze straże pożarne	1 370 023,13	18 000,00	1 388 023,13
		6050	Wydatki inwestycyjne jednostek budżetowych	0,00	18 000,00	18 000,00
			Remont strażnicy OSP Jeziorsko	0,00	18 000,00	18 000,00
900			Gospodarka komunalna i ochrona środowiska	661 927,10	17 500,00	679 427,10
	90001		Gospodarka ściekowa i ochrona wód	50 000,00	2 000,00	52 000,00
		6050	Wydatki inwestycyjne jednostek budżetowych	50 000,00	2 000,00	52 000,00
			Wykonanie przyłączy kanalizacyjnych do nieruchomości gminnych	50 000,00	2 000,00	52 000,00
	90015		Oświetlenie ulic, placów i dróg	236 177,10	15 500,00	251 677,10
		6050	Wydatki inwestycyjne jednostek budżetowych	236 177,10	15 500,00	251 677,10

			Budowa oświetlenia ulicznego przy ul. Krótkiej w Rossoszycy	65 000,00	- 65 000,00	0,00
			Budowa oświetlenia ulicznego przy ul. Ogrodowej , Sadowej ,Krótkiej i Witolda Pileckiego w Rossoszycy	0,00	90 000,00	90 000,00
			Budowa oświetlenia ulicznego przy ul. Ogrodowej w Rossoszycy	25 000,00	- 25 000,00	0,00
			Dobudowa oświetlenia ulicznego w miejscowości Rozdzały	60 000,00	15 500,00	75 500,00
921			Kultura i ochrona dziedzictwa narodowego	142 904,74	60 000,00	202 904,74
	92195		Pozostała działalność	60 800,00	60 000,00	120 800,00
		6050	Wydatki inwestycyjne jednostek budżetowych	49 000,00	60 000,00	109 000,00
			Wykonanie Murala na scianie budynku przy Pasażu Lubienieckiego	0,00	60 000,00	60 000,00
926			Kultura fizyczna	1 124 016,17	76 000,00	1 200 016,17
	92695		Pozostała działalność	1 059 016,17	76 000,00	1 135 016,17
		6050	Wydatki inwestycyjne jednostek budżetowych	1 059 016,17	76 000,00	1 135 016,17
			Budowa i wyposażenie placu zabaw w miejscowości Kawęczynek	10 734,85	3 000,00	13 734,85
			Budowa infrastruktury rekreacyjno-sportowej w Warcie	57 044,00	73 000,00	130 044,00
Razem				8 067 287,08	- 23 362,00	8 043 925,08

PRZEWODNICZĄCY RADY

Grzegorz Kłopacki

Załącznik nr 4
do Uchwały Nr XXII/139/2020
Rady Miejskiej w Warcie
z dnia 22 października 2020 roku

Przychody i rozchody budżetu w 2020r.

w złotych

Lp.	Treść	Klasyfikacja §	Kwota
1	2	3	4
Przychody ogółem:			2 258 475,66
1	Przychody jednostek samorządu terytorialnego z niewykorzystanych środków pieniężnych na rachunku bieżącym budżetu, wynikających z rozliczenia dochodów i wydatków nimi finansowanych związanych ze szczególnymi zasadami wykonywania budżetu określonymi w odrębnych ustawach	905	42 562,39
2	Przychody jednostek samorządu terytorialnego z wynikających z rozliczenia środków określonych w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy i dotacji na realizację programu, projektu lub zadania finansowanego z udziałem tych środków	906	39 423,12
3	Wolne środki, o których mowa w art. 217 ust.2 pkt 6 ustawy	950	26 490,15
4	Przychody z zaciągniętych pożyczek i kredytów na rynku krajowym	952	2 150 000,00
Rozchody ogółem:			1 511 395,12
1	Spląty otrzymanych krajowych pożyczek i kredytów	992	1 511 395,12

PRZEWODNICZĄCY RADY

Grzegorz Kopacki

Załącznik nr 5
Do Uchwały Nr XXII/139/2020
Rady Miejskiej w Warcie
z dnia 22 października 2020 roku

Środki finansowe na wydatki realizowane w ramach funduszu sołeckiego na rok 2020

[illegible]

19	Lasek	10 992,39	5 000,00									15 992,39
20	Lipiny	10 283,62										10 283,62
21	Małków	21 192,85										21 192,85
22	Maszew	13 333,51										13 333,51
23	Miedze- Grabinka	15 327,67										15 327,67
24	Miedźno	7 000,00									8 523,18	15 523,18
25	Mikołajewice	2 506,55									12 000,00	14 506,55
26	Mogilno	15 718,68										15 718,68
27	Ostrów Warcki					13 177,10						13 177,10
28	Piotrowice	11 534,85										11 534,85
29	Proboszczowice				20 840,94							20 840,94
30	Raczków								18 064,75			18 064,75
31	Raszelki	7 339,35							2 000,00	2 000,00		11 339,35
32	Rossoszyca	9 560,51				14 000,00			6 000,00			29 560,51
33	Rożdżały	2 131,28				20 000,00						22 131,28
34	Socha	8 696,21							8 000,00			16 696,21
35	Tadów Dolny	9 540,69										9 540,69
36	Tadów Górny	10 917,78							1 360,00			12 277,78
37	Tomisławice	5 000,00							8 138,00			13 138,00
38	Ustków	5 000,00				3 000,00			10 416,67			18 416,67
39	Witów	11 261,15										11 261,15
40	Włyn	8 744,09			6 000,00			6 000,00		1 700,00		22 444,09
41	Wola Miłkowska	11 529,02			2 000,00							13 529,02
42	Wola Zadąbrowska Nowa								2 300,00		9 860,47	12 160,47
43	Wola Zadąbrowska Stara	10 643,84							500,00			11 143,84
44	Zadąbrowie- Rudunek							12 286,09	500,00			12 786,09
45	Zadąbrowie- Wiatraczyska		12 246,99						500,00			12 746,99
46	Zagajew	500,00				2 500,00			12 796,88			15 796,88
47	Zaspy Kolonia	12 238,68										12 238,68
48	Zielecin	7 000,00			6 568,12							13 568,12

Ogółem:	337 373,84	17 246,99	-	57 720,81	85 070,41	4 000,00	43 994,01	148 468,59	6 700,00	47 118,50	747 693,15
w tym wydatki majątkowe:											
1 Augustynów					10 518,22						10 518,22
2 Cielce								1 000,00			1 000,00
3 Jakubice								20 000,00			20 000,00
4 Góra				12 004,07							12 004,07
5 Kawęczynek										10 734,85	10 734,85
6 Klonówek							11 104,74				11 104,74
7 Ostrów Warcki					13 177,10						13 177,10
8 Proboszczowice				20 840,94							20 840,94
9 Rossoszycza					14 000,00						14 000,00
10 Rozdzały					20 000,00						20 000,00
11 Tomisławice								8 138,00			8 138,00
12 Ustków					3 000,00			616,67			3 616,67
13 Włyń							6 000,00				6 000,00
14 Wola Zadąbrowska Nowa								300,00			300,00
15 Wola Zadąbrowska Stara								500,00			500,00
16 Zadąbrowie-Rudunek							12 286,09	500,00			12 786,09
17 Zadąbrowie-Wiatraczyska								500,00			500,00
18 Zielećcin				6 568,12							6 568,12
razem wydatki majątkowe:	-	-	-	39 413,13	60 695,32	-	29 390,83	31 554,67	-	10 734,85	171 788,80

PRZEWODNIKZACY RADY
Grzegorz Kopacki

Załącznik nr 6
Do Uchwały Nr XXII/139/2020
Rady Miejskiej w Warcie
z dnia 22 października 2020 roku

Dotacje z budżetu Gminy dla podmiotów należących i nienależących do sektora finansów publicznych

Dział	Rozdział	Treść	Ogółem dotacje	Kwota dotacji		
				/w zł/		
				podmiotowej	przedmiotowej	celowej
1	2	3	4	5	6	7
<i>Jednostki sektora finansów publicznych</i>						
750	75095	Wpłata na rzecz Związku Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej	3.613,00	3.613,00		
758	75809	Pomoc finansowa Powiatowi Sieradzkiemu na realizację zadania „Remont chodnika w miejscowości Cielce”	90.000,00			90.000,00
758	75809	Pomoc finansowa Powiatowi Sieradzkiemu na przebudowę chodnika przy ulicy Kościuszki w Warcie na odcinku od ulicy Górnej do ulicy Zachodniej”	55.000,00			55.000,00
801	80195	Koszty pobytu dzieci uczęszczających do przedszkola poza terenem naszej gminy	170.000,00			170.000,00

900	90017	ZGKiM w Warcie	1.212.647,00		867.647,00	345.000,00
921	92109	Warckie Centrum Kultury	441.435,00	441.435,00		
921	92116	WCK – biblioteka	382.441,00	382.441,00		
Razem:			2.355.136,00	827.489,00	867.647,00	660.000,00
<i>Jednostki niezaliczane do sektora finansów publicznych</i>						
630	63003	Podmioty realizujące zadania własne gminy na podstawie przepisów o działalności pożytku publicznego i wolontariacie	4.000,00			4.000,00
754	75412	Dotacja celowa na prace budowlano-wykończeniowe dla OSP Zielęcin	6.568,12			6.568,12
754	75412	Dotacja celowa na remont i rozbudowę pomieszczeń garażowych i socjalnych dla OSP Proboszczowice	32.840,94			32.840,94
754	75412	Dotacja celowa na remont budynku OSP Góra	12.004,07			12.004,07
851	85154	Zadania z Programu Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych i Narkomanii	95.000,00			95.000,00
921	92105	Podmioty realizujące zadania własne gminy na podstawie przepisów o działalności pożytku publicznego i wolontariacie	7.000,00			7.000,00
921	92118	Podmioty realizujące zadania własne gminy na podstawie przepisów o działalności pożytku publicznego i wolontariacie	105.000,00			105.000,00
921	92120	Zadania z zakresu ochrony zabytków i opieki nad zabytkami	90.000,00			90.000,00
926	92605	Podmioty realizujące zadania własne gminy na podstawie przepisów	13.000,00			13.000,00

		o działalności pożytku publicznego i wolontariacie				
926	92605	Zadania z zakresu wspierania rozwoju sportu	222.000,00			222.000,00
Razem:			587.413,13	0,00	0,00	587.413,13

PRZEWODNICZĄCY RADY

Grzegorz Kopacki

Załącznik nr 7
Do Uchwały Nr XXII/139/2020
Rady Miejskiej w Warcie
z dnia 22 października 2020 roku

Dochody i wydatki związane z realizacją zadań dofinansowanych ze środków Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych

Dział	Rozdział	Paragraf	Dochody	Wartość
758			Różne rozliczenia	541 103,00
	75816		Wpływy do rozliczenia	541 103,00
		6290	Środki na dofinansowanie własnych inwestycji gmin, powiatów (związków gmin, związków powiatowo – gminnych, związków powiatów), samorządów województw, pozyskanych z innych źródeł	541 103,00
			Razem	541 103,00
Dział	Rozdział	Paragraf	Wydatki	Wartość
600			Transport i łączność	541 103,00
	60016		Drogi publiczne gminne	541 103,00
		6050	Wydatki inwestycyjne jednostek budżetowych – „Przebudowa ciągu ulic Długiej, Popioły oraz Północnej w m. Warta”	541 103,00
			Razem	541 103,00

PRZEWODNICZĄCY RADY
Grzegorz Kopacki

UCHWAŁA NR XXII/138/2020
RADY MIEJSKIEJ W WARCIE
z dnia 22 października 2020 roku

**w sprawie udzielenia pomocy rzeczowej i finansowej Województwu Łódzkiemu w zakresie
remontu chodnika przy ulicy Łódzkiej w Warcie oraz budowy chodnika przy ulicy
Warckiej w Rossoszycy**

Na podstawie art. 10 ust. 2 i art. 18 ust. 2 lit. „i” ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r. poz. 713) oraz art. 220 ust. 1 i ust. 2. ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych (tekst jedn. Dz. U. z 2019 r. poz. 869, 1649 z 2020 r. poz. 284, 374, 568, 695) Rada Miejska w Warcie uchwala co następuje.

§1.1. Udziela się pomocy rzeczowej Województwu Łódzkiemu w formie dokumentacji techniczno-kosztorysowej budowy chodnika przy ul. Warckiej w Rossoszycy.

2.Udziela się pomocy finansowej Województwu Łódzkiemu w formie dotacji celowej w wysokości do 50% wartości inwestycji z przeznaczeniem na remont chodnika przy ul. Łódzkiej w Warcie oraz do 50% wartości inwestycji budowy chodnika przy ul. Warckiej w Rossoszycy.

§ 2.Szczegółowe warunki udzielenia pomocy rzeczowej i finansowej określone zostaną w umowie pomiędzy Województwem Łódzkim a Gminą Warta. Do zawarcia umowy upoważnia się Burmistrza Warty.

§ 3.Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Warty.

§ 4Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady

Grzegorz Kopacki

UCHWAŁA NR XXII/137/2020
RADY MIEJSKIEJ W WARCIE
z dnia 22 października 2020 r.

w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Elektromobilności na terenie Gminy Warta.

Na podstawie art. 6, art. 7 ust. 1 pkt 1 i pkt 4 oraz art. 18 ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j: Dz. U. z 2020 r, poz. 713,1378) Rada Miejska w Warcie uchwala, co następuje:

§ 1. Uchwala się i przyjmuje do realizacji „Strategię rozwoju elektromobilności na terenie Gminy Warta” stanowiącą załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Warty

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady

Grzegorz Kopacki

Załącznik do Uchwały Nr XXII/137/2020

Rady Miejskiej w Warcie

z dnia 22 października 2020 roku



GMINA WARTA

STRATEGIA ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI NA TERENIE GMINY WARTA



Narodowy Fundusz
Ochrony Środowiska
i Gospodarki Wodnej

Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Gminy Warta została sfinansowana ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w ramach programu GEPARD II – transport niskoemisyjny Część 2) Strategia rozwoju elektromobilności

Spis treści

1. Wstęp.....	5
1.1. Cel i zakres opracowania	5
1.2. Źródła prawa.....	6
1.3. Cele rozwojowe i strategię jednostki samorządu terytorialnego	7
1.4. Charakterystyka jednostki samorządu terytorialnego	10
1.5. Wnioski wynikające z charakterystyki jednostki samorządu terytorialnego	33
2. Stan jakości powietrza	36
2.1. Metodologia obliczania wskaźników zanieczyszczeń.....	36
2.2. Czynniki wpływające na emisję zanieczyszczeń.....	43
2.3. Obecny stan jakości powietrza – podsumowanie inwentaryzacji	52
2.4. Planowany efekt ekologiczny związany z wdrażaniem strategii rozwoju elektromobilności.....	56
2.5. Monitoring jakości powietrza	58
3. Stan obecny systemu komunikacyjnego w jednostce samorządu terytorialnego.....	59
3.1. Struktura organizacyjna.....	59
3.2. Transport publiczny i komunalny oraz transport prywatny	60
3.2.1. Pojazdy o napędzie spalinowym	63
3.2.2. Pojazdy napędzane gazem ziemnym lub innymi biopaliwami	64
3.2.3. Pojazdy o napędzie elektrycznym.....	65
3.2.4. Ogólnodostępna publiczna infrastruktura ładowania	65
3.3. Parametry ilościowe i jakościowe istniejącego systemu transportu	65
3.4. Istniejący system zarządzania	70
3.5. Opis niedoborów jakościowych i ilościowych taboru i infrastruktury w stosunku do stanu pożądanego.....	70
3.6. Zakres inwestycji niezbędnych do niwelowania niedoborów jakościowych i ilościowych systemu, w tym inwestycji odtworzeniowych	71
4. Opis istniejącego systemu energetycznego w jednostce samorządu terytorialnego	73
4.1. Ocena bezpieczeństwa energetycznego jednostka samorządu terytorialnego.....	73
4.2. Wariantowa prognoza zapotrzebowania na energię elektryczną, gaz lub inne paliwa alternatywne w okresie do 2025 w oparciu o program rozwoju gminy	76
5. Strategia rozwoju elektromobilności w jednostce samorządu terytorialnego	79
5.1. Podsumowanie i diagnoza stanu obecnego	79
5.1.1. Zidentyfikowane problemy oraz potrzeby sektora komunikacyjnego	79
5.2. Screening dokumentów strategicznych powiązanych ze strategią elektromobilności	82
5.3. Priorytety rozwojowe (cele strategiczne oraz operacyjne)	89

5.3.1. Adekwatności zaproponowanych działań do problemów oraz potrzeb	105
6. Plan wdrożenia elektromobilności w jednostce terytorialnego	107
6.1. Zestawienie i harmonogram niezbędnych działań, w tym instytucjonalnych i administracyjnych, w celu wdrożenia strategii rozwoju elektromobilności	107
6.1.1. Zakres i metodyka analizy wybranej strategii rozwoju elektromobilności, w tym rodzaj napędu pojazdów (elektryczne, wodorowe, gazowe, paliwa alternatywne) oraz zastąpienie pojazdów spalinowych	107
6.1.2. Opis i charakterystyka wybranej technologii ładowania i doboru optymalnych pojazdów z uwzględnieniem pojemności baterii i możliwości przewozowych.....	110
6.1.3. Lokalizacja i wybór linii autobusowych transportu publicznego i punktów ładowania	111
6.1.4. Dostosowanie zarówno taboru jak i rozmieszczenia linii autobusowych do potrzeb mieszkańców, w tym osób niepełnosprawnych.....	112
6.1.5. Lokalizacja stacji i punktów ładowania pozostałych pojazdów, w tym komunalnych	112
6.1.6. Harmonogram niezbędnych inwestycji w celu wdrożenia wybranej strategii rozwoju elektromobilności.....	114
6.1.7. Struktura i schemat organizacyjny wdrażania wybranej strategii.....	115
6.1.8. Analiza SWOT	117
6.2. Udział mieszkańców w konsultacji wybranej strategii rozwoju elektromobilności ..	118
6.3. Planowane działania informacyjno-promocyjne wybranej strategii	123
6.4. Źródła finansowania	125
6.5. Analiza oddziaływania na środowisko, z uwzględnieniem potrzeb dotyczących łagodzenia zmian klimatu oraz odporności na klęski żywiołowe.....	126
6.6. Monitoring wdrażania Strategii	128

1. Wstęp

1.1. Cel i zakres opracowania

Czysty transport stanowi jeden z kluczowych tematów rozwoju w gminach. Rządy wielu państw prowadzą od lat działania mające zachęcać obywateli do nabywania pojazdów napędzanych prądem i innymi ekologicznymi paliwami. Polska w 2017 roku podjęła działania zmierzające do stworzenia warunków dla rozwoju elektromobilności oraz paliw alternatywnych (prąd, gaz skroplony/sprężony) w sektorze transportowym, dlatego też 11 stycznia 2018 roku została uchwalona ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. 2019 poz. 1124 z późn. zm.). Nowe regulacje mają stymulować rozwój transportu nisko- i zeroemisyjnego oraz zastosowanie paliw ekologicznych. W szeregu przepisów ustawa wskazuje na polskie samorządy jako jednego z ważniejszych uczestników procesu zmian w zakresie wykorzystania energii w transporcie.

Przyjęta strategia i realizacja jej założeń pozwolą obok usprawnienia ruchu na terenie gminy na ograniczenie niskiej emisji i poziomu hałasu generowanego przez sektor transportowy.

Celem bezpośrednim strategii jest rozwój elektromobilności na terenie gminy Warta.

Cele operacyjne:

- Stworzenie warunków dla rozwoju elektromobilności w gminie.
- Ograniczenie ilości pojazdów napędzanych paliwami konwencjonalnymi wykorzystywanych w gminie.
- Promocja alternatywnych środków transportu opartych na napędzie elektrycznym (samochody, rowery, hulajnogi, inne).
- Stworzenie sieci transportowej przyjaznej dla pojazdów elektrycznych w gminie i jej bezpośrednim otoczeniu m.in. poprzez tworzenie połączeń z najważniejszymi miastami dla mieszkańców gminy tj. Łodzią, Sieradzem, Kaliszem.
- Wsparcie mieszkańców w zakresie wykorzystania odnawialnych źródeł energii w gospodarstwach domowych i obiektach publicznych.
- Włączenie społeczeństwa gminy w prace na rzecz rozwoju elektromobilności.
- Stymulowanie popytu na rzecz elektrycznych środków transportu.
- Stworzenie warunków do tworzenia lokalnych firm wspierających pojazdy i infrastrukturę dla rozwoju elektromobilności.
- Tworzenie ponadlokalnych produktów turystycznych opartych o elektromobilność.
- Zakup taboru opartego o napęd elektryczny (busy, samochody).
- Planowanie infrastruktury dla przechowywania i ładowania pojazdów elektrycznych (wiaty, ładowarki, mała architektura miejska itp.).
- Wsparcie dla systemów smart city.
- Wsparcie zdalnych modeli pracy i nauki.

Cele pośrednie:

- Podniesienie świadomości ekologicznej wśród mieszkańców gminy.
- Promowanie inicjatyw ochrony przyrody i ograniczania degradacji środowiska przyrodniczego oraz ochrony różnorodności biologicznej poprzez wykorzystanie elektromobilności.
- Promowanie odnawialnych źródeł energii (m.in. w celu zasilania pojazdów elektrycznych).
- Stwarzanie warunków do rozwoju nowych pomysłów na turystykę w regionie (wykorzystanie silników elektrycznych w łodziach motorowych na Zbiorniku Jezioro, budowa szlaku rowerowego wzdłuż rzeki Warty).
- Zwiększenie zaangażowania dzieci i młodzieży dla kreowania rozwoju innowacyjnych technologii opartych na elektromobilności.
- Wspieranie powiązań korporacyjnych pomiędzy firmami zaangażowanymi w rynek elektromobilności w Gminie.

Strategia będzie miała wpływ na redukcję zanieczyszczenia powietrza, emisji gazów cieplarnianych i pyłów. Strategia ma zwiększyć ilość pojazdów elektrycznych w Gminie oraz uatrakcyjnić i ułatwić poruszanie się komunikacją publiczną. Ma również promować współdzielenie się pojazdami oraz zwiększyć ruch rowerowy i innymi elektrycznymi środkami transportu. W ten sposób ograniczony zostanie ruch pojazdami tradycyjnymi napędzanymi silnikami spalinowymi. Realizacja Strategii ma prowadzić do zmniejszenia się sumarycznego ruchu pojazdów spalinowych na drogach.

Zakres Strategii obejmuje w szczególności:

- charakterystykę jednostki terytorialnej;
- ocenę aktualnego stanu środowiska wraz z identyfikacją obszarów problemowych;
- ocenę oraz identyfikację źródeł emiterów zanieczyszczeń powietrza;
- ocenę aktualnego systemu komunikacyjnego;
- ocenę aktualnego systemu energetycznego;
- wskazanie rozwiązań strategicznych;
- opis rozwiązań Smart City;
- plan wdrożenia Strategii z uwzględnieniem jego monitorowania.

1.2. Źródła prawa

Rozwój elektromobilności w Polsce usankcjonowany został w momencie przyjęcia Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE. Jej celem jest rozwój i wsparcie zastosowania paliw alternatywnych w transporcie. Dyrektywa jest odpowiedzią na coraz szybciej rozwijający się rynek paliw alternatywnych. Jednym z paliw alternatywnych w rozumieniu dyrektywy jest energia elektryczna. Zgodnie z przepisami unijnymi państwa członkowskie UE są zobowiązane do rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych m.in. punktów ładowania pojazdów elektrycznych,

czy infrastruktury do tankowania gazu ziemnego. Przyczyniło się to do powstania *Planu rozwoju elektromobilności w Polsce oraz Krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych*, które są dokumentami strategicznymi przyjętymi przez Radę Ministrów. Na podstawie przyjętych strategii, uchwalono ustawę o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. (Dz. U. z 07.02.2018 r., poz. 317), która wprowadza również zobowiązania dla samorządów terytorialnych. Wszystkie instrumenty jakie zostały zaprojektowane w nowej ustawie zmierzają do upowszechnienia zarówno w transporcie publicznym jak i prywatnym pojazdów napędzanych elektrycznie.

Przy tworzeniu Strategii wzięto również pod uwagę szereg dokumentów programowych obowiązujących na terenie gminy i kraju. Są to m.in.:

- PLAN ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI W POLSCE „ENERGIA DLA PRZYSZŁOŚCI”
- STRATEGIA ROZWOJU GMINY I MIASTA WARTA¹ NA LATA 2012 - 2020
- PLAN GOSPODARKI NISKOEMISYJNEJ GMINY I MIASTA WARTA
- PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA GMINY I MIASTA WARTA
- PROGRAM OCHRONY POWIETRZA DLA STREFY W WOJEWÓDZTWIE ŁÓDZKIM W CELU OSIĄGNIĘCIA POZIOMU DOPUSZCZALNEGO PYŁU ZAWIESZONEGO I POZIOMU DOCELOWEGO BENZO(A)PIRENU ZAWARTEGO W PYLE ZAWIESZONYM PM10 ORAZ PLAN DZIAŁAŃ KRÓTKOTERMINOWYCH; STREFA ŁÓDZKA

1.3. Cele rozwojowe i strategie jednostki samorządu terytorialnego

Jednym z najważniejszych lokalnych dokumentów strategicznych, na którym opiera się przedmiotowa Strategia Elektromobilności jest Strategia Rozwoju Gminy Warta na lata 2012 – 2020. Strategia została przyjęta uchwałą Rady Gminy i Miasta w Warcie nr XXV/124/12 z dnia 12 września 2012 roku. Strategia rozwoju Gminy Warta na lata 2012-2020 jest kluczowym dokumentem planistycznym, który poprzez swoją zawartość, a także sposób dochodzenia do ujętych w nim rozwiązań systematyzuje wiedzę o Gminie, wyznacza długofalowe kierunki jej rozwoju oraz wskazuje działania, których realizacja przyczyni się do rozwoju priorytetowych dla Gminy obszarów.

W strategii określono wizję Gminy i Miasta Warta jako: „Warta – centrum turystyki opartej o zasoby wody, natury i kultury”. Określono również misję rozwoju: „Wykorzystanie potencjału zbiornika Jezioro i dorzecza Warty dla rozwoju turystyki bliskiej naturze oraz poprawy jakości życia mieszkańców”. Celem wyznaczenia misji i wizji jest określenie optymalnego kierunku rozwoju Gminy w przyszłości oraz wyznaczenie ram dla działań realizowanych w strategii.

¹ W 2018 roku zmieniła się nazwa jednostki samorządu terytorialnego z Gminy i Miasta Warta na Gminę Warta. Dlatego też w cytowanych dokumentach i niektórych nazwach dokumentów używana jest stara nazwa: Gmina i Miasto Warta.

Decydującą rolę w tworzeniu nowych, stałych miejsc pracy na obszarze gminy Warta będą nadal odgrywać małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP). Są one bowiem czynnikiem stabilności społecznej i rozwoju gospodarczego. Podstawowym czynnikiem wzrostu konkurencyjności gospodarki w gminie jest poprawa kondycji mikro oraz małych i średnich przedsiębiorstw, głównie pod kątem innowacyjności. Niezwykle ważnym elementem rozwoju gminy jest pozyskanie nowych inwestycji. Za tym musi iść skuteczna promocja gminy, która jest realizowana poprzez stałą działalność m.in. targi Sun and Air Cooperation. Szczególnie trudną sytuacją może się okazać spowolnienie gospodarcze wywołane pandemią COVID – 19.

Wdrożenie innowacji pozwala uzyskać korzystną pozycję na rynku oraz determinuje dalszy rozwój przedsiębiorstwa, jednak najczęściej barierą dla inwestycji jest ograniczony dostęp do zewnętrznych źródeł finansowania, ze względu na niską zdolność kredytową, a banki komercyjne nie są skłonne wspierać firmy na wczesnym etapie rozwoju. Dlatego też Urząd Miasta oraz lokalne organizacje m.in. Lokalna Grupa Działania „Przymierze Jeziorsko” powinny stworzyć system informujący o możliwościach dotacji ze strony funduszy strukturalnych dla lokalnych przedsiębiorstw oraz mieszkańców chcących założyć własną działalność gospodarczą.

Poprawę konkurencyjności rolnictwa można osiągnąć poprzez modernizację gospodarstw, ukierunkowanie produkcji na rynek, aktywowanie inwestycji prorozwojowych oraz rozwój wszelkich form kooperacji między producentami. Efektem wzrostu konkurencyjności będzie zwiększenie dochodowości.

Rozwój przedsiębiorstw, rolnictwa jest jednak ściśle uzależniony od rozwoju infrastruktury technicznej. Słabo rozwinięta infrastruktura techniczna na wsi i w mieście stanowi jedną z najpoważniejszych barier wielofunkcyjnego rozwoju obszaru. Niedostateczny stopień jej rozwoju nie tylko obniża standard życia i gospodarowania, lecz także decyduje o słabej atrakcyjności obszarów dla potencjalnych inwestorów.

Pomimo notowanej w ostatnich latach tendencji wzrostu rozwoju gminy, potrzeby w tym zakresie są nadal bardzo duże. Niezbędne będzie zatem dalsze wspieranie poprawy infrastruktury technicznej na obszarze gminy, w tym inwestycji infrastrukturalnych bezpośrednio związanych z przedsiębiorczością. Widoczne są braki w infrastrukturze drogowej (zarówno na terenie wiejskim jak i w samym mieście). To samo tyczy się infrastruktury wodno-kanalizacyjnej. Zahamowanie zmian spowoduje marginalizację pewnych części gminy. Rozwój działalności gospodarczej będzie niemożliwy. Realizacja strategii ma doprowadzić do zmniejszenia się dysproporcji w możliwościach rozwoju poszczególnych terenów gminy.

W polityki władz realizowane będzie wsparcie na rzecz mieszkańców obszarów wiejskich i miejskich ukierunkowane na rozwój przedsiębiorczości, podnoszenie zdolności do zatrudnienia, zwiększenie mobilności zawodowej i przestrzennej, wyrównywanie szans w dostępie do edukacji i rynku pracy, podniesienie poziomu wykształcenia mieszkańców obszaru, a zwłaszcza pozarolniczych umiejętności zawodowych oraz zwiększenie dostępu do podstawowych usług publicznych i społecznych. Stymulowanie podnoszenia i aktualizacji umiejętności zawodowych przez pracowników, zwłaszcza osób starszych i o niskich kwalifikacjach, jest kluczowe dla utrzymania atrakcyjności pracowników dla pracodawcy i utrzymanie ich aktywności na regionalnym rynku pracy.

Dostęp do edukacji i umożliwienie korzystania z usług edukacyjnych są podstawowymi czynnikami określającymi przebieg ścieżki edukacyjnej, a w rezultacie sytuację jednostek na rynku pracy. W ramach celu operacyjnego realizowane będą działania obejmujące wsparcie kierowane do osób i placówek realizujących proces kształcenia, mające na celu stworzenie równych szans w dostępie do edukacji, rozszerzenie oferty dydaktycznej o elementy rozwojowe wykraczające poza standardowe programy nauczania, a także upowszechnienie kształcenia ustawicznego osób dorosłych, w szczególności osób odchodzących od rolnictwa. Kolejne lata rozwoju technik informacyjnych, dlatego szkoły muszą zostać wyposażone w nowoczesne formy edukacji uwzględniające techniki informacyjne. Jak pokazuje przykład roku 2020 (stan pandemii) jest to konieczne do funkcjonowania szkolnictwa.

Upowszechnienie edukacji przedszkolnej, a co za tym idzie, wyrównanie szans edukacyjnych dzieci na początkowym etapie edukacji wymaga systemowego wdrożenia elastycznych form edukacji przedszkolnej, szczególnie na obszarach, gdzie edukacja przedszkolna jest upowszechniona w niewystarczającym zakresie. Zapewnienie równego dostępu do edukacji wszystkim mieszkańcom będzie miało znaczenie priorytetowe dla rozwoju zasobów ludzkich w gminie.

Naczelnym motywem podejmowanych działań powinno być niedopuszczenie do międzypokoleniowej transmisji negatywnych tendencji społecznych, tj. przejmowaniu przez młodzież z terenów gminy wartości i postaw właściwych syndromowi „wyuczonej bezradności” oraz dążenie wszelkimi sposobami do podniesienia poziomu jej wykształcenia. Należy zaznaczyć, iż tak pojęte przesłanki stanowią w istocie realizację szerszego celu, jakim jest wzrost poziomu i jakości życia oraz inwestycje w kapitał ludzki, niezbędny w tworzeniu warunków dla wielofunkcyjnego rozwoju gminy.

Ochrona środowiska, w tym w szczególności zasobów wodnych ma kluczowe znaczenie dla zachowania możliwości prowadzenia produkcji rolniczej oraz dla poprawy jakości życia na obszarze gminy. Ekstensywne metody produkcji stosowane przez większość gospodarstw indywidualnych warunkują zachowanie wielu gatunków roślin i zwierząt oraz specyficznych siedlisk, które stały się rzadkie lub przestały istnieć w krajach o intensywnym rolnictwie. Dobry stan rolniczej przestrzeni produkcyjnej oraz wysokie walory przyrodnicze znacznej części gminy stanowią istotny zasób gospodarczy i mogą być źródłem przewagi konkurencyjnej na rynku wewnętrznym UE.

W ramach celów rozwoju gminy wspierane są przede wszystkim przedsięwzięcia infrastrukturalne w zakresie gospodarki wodno-ściekowej, gospodarki odpadami komunalnymi, ochrony przyrody, ochrony przeciwpowodziowej oraz nadzwyczajnych zagrożeń środowiska. Wspierane są również działania w zakresie ochrony powietrza, w szczególności na obszarach przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń oraz działania dostosowujące małe i średnie przedsiębiorstwa do wymogów ochrony środowiska. Na terenie gminy Warta wdrażany jest Plan Gospodarki Niskoemisyjnej.

Szczególnie ważne staje się podwyższenie efektywności energetycznej obiektów publicznych na terenie gminy oraz pomoc w realizacji programów efektywności w obiektach prywatnych.

Aby zachować ład przestrzenny na terenie miasta Warta konieczne staje się kontynuowanie działań rewitalizacyjnych prowadzonych w ostatnich latach.

Strategia Rozwoju Elektromobilności dla gminy Warta wpłynie na realizację celów rozwojowych jednostki i przyczyni się do niwelacji negatywnych zjawisk w wielu aspektach. Wpływ ten opisano w rozdziale 5.2.

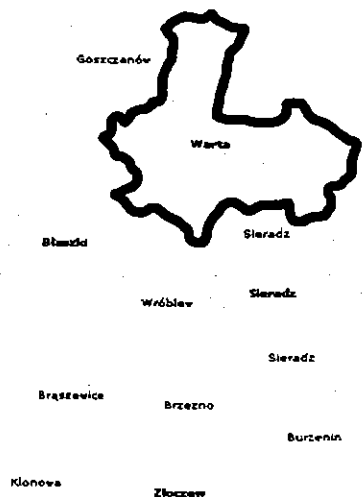
1.4. Charakterystyka jednostki samorządu terytorialnego

Gmina Warta jest jednostką administracyjną o statusie gminy miejsko-wiejskiej. Należy do powiatu sieradzkiego zlokalizowanego w zachodniej części Województwa Łódzkiego. Gmina Warta zajmuje powierzchnię 25 434 ha, co stanowi ok. 16,9% powierzchni powiatu oraz ok. 1,39% powierzchni województwa.

Mapa: Mapa województwa łódzkiego z wyszczególnionym powiatem sieradzkim



Mapa: Gmina Warta w powiecie sieradzkim



Gmina miejsko-wiejska Warta zlokalizowana jest w północnej części powiatu. Przez Gminę przepływa rzeka Warta – trzecia co do długości rzeka w Polsce, która wchodzi w skład dorzecza rzeki Odry. Granica północna gminy stanowi jednocześnie granicę województwa łódzkiego i wielkopolskiego.

Gmina graniczy z 9 gminami:

- od zachodu z gminą Gószczanów,
- od południowego zachodu z gminą Błaszki,
- od południowego zachodu z gminami Wróblew i Sieradz,
- od południowego wschodu z gminą Zduńska Wola (powiat zduńskowski),
- od wschodu z gminą Szadek (powiat zduńskowski),
- od północnego wschodu z gminami Zadim i Pęczniew (powiat poddębicki),
- od północy z gminą Dobra (powiat turecki, województwo wielkopolskie).

Gmina Warta zajmuje powierzchnię 25434 ha, co stanowi ok. 16,9% powierzchni powiatu oraz około 1,39% powierzchni województwa. Obszar Gminy podzielony jest na 48 sołectw, w ramach których utworzono 62 miejscowości oraz miasto – Warta².

² Raport o stanie Gminy Warta za rok 2018

Tabela: Wykaz sołectw Gminy Warta

I.p.	sołectwo	powierzchnia
1	Augustynów	137,0300
2	Bartochów	664,9000
3	Cielce	712,4500
4	Czartki	268,7200
5	Duszniki	310,9800
6	Dzierżazna	488,6800
7	Gać Warcka	296,4000
8	Glinno	1351,390
9	Głaniszew	381,9000
10	Góra	193,3500
11	Grzybki	314,4100
12	Jakubice	593,1737
13	Jeziersko	311,8500
14	Kamionacz	1744,572
15	Kawęczyniek	181,6300
16	Klonówek	298,7700
17	Krąków	373,8300
18	Lasek	251,3440
19	Lipiny	251,3870
20	Łabędzie	529,1200
21	Małków	828,7400
22	Maszew	485,2700
23	Miedze-Grabinka	345,4300
24	Miedźno	1147,110
25	Mikołajewice	471,9500
26	Mogilno	416,2620
27	Ostrów Warcki	522,3700
28	Piotrowice	262,7100
29	Proboszczowice	280,0200
30	Raczków	414,8200
31	Raszki	1128,210
32	Rossoszyca	1342,290
33	Rozdąły	963,2372
34	Socha	550,6000
35	Tądów Dolny	667,0500
36	Tądów Górny	287,1600

37	Tomisławice	404,5800
38	Ustków	570,4100
39	Witów	230,1900
40	Włyn	894,1860
41	Wola Miłkowska	473,4700
42	Wola Zadąbrowska Nowa	215,0183
43	Wola Zadąbrowska Stara	188,6520
44	Zadąbrowie Rudunek	297,7100
45	Zadąbrowie Wiatraczyska	177,1400
46	Zagajew	395,6500
47	Zaspy Kolonia	370,1200
48	Zielęcin	320,0600
	RAZEM	24 306,3020

Źródło: Raport o stanie Gminy Warta za rok 2018

Populacja gminy (stan na 31.12.2018r.) wyniosła 12 737 mieszkańców, a gęstość zaludnienia 50 osób na 1 km².

Według podziału fizyczno-geograficznego J. Kondrackiego Gmina i Miasto Warta leży na granicy dwóch mezoregionów geograficznych należących do makroregionu Niziny Południowowielkopolskiej (318.1-2) w podprovincji Nizin Środkowopolskich (318).

Część środkowa gminy leży w obrębie Kotliny Sieradzkiej (318.18), wschodnia w obrębie Wysoczyzny Łaskiej (318.19), południowo-zachodnia w obrębie Wysoczyzny Złoczewskiej (318.22). Zachodni fragment gminy położony jest także w granicach Wysoczyzny Tureckiej (318.17). Ważnym elementem położenia jest dolina rzeki Warty – rozcinająca gminę na część zachodnią i wschodnią³.

Mapa. Podział na krainy fizjograficzne wg J. Kondrackiego



Teren Gminy i Miasta stanowi rozległą, lekko falistą równinę morenową, z zachowanymi ostałcowymi piaszczystymi i piaszczysto - żwirowymi wzgórzami morenowymi. Powierzchnia terenu zbudowana jest głównie z czwartorzędowych tworów zlodowacenia środkowopolskiego o zmiennej miąższości. W części spągowej występują piaski polodowcowe i żwiry, niżej zaś zalegają pokłady glin zwałowych. Wyspowo występują osady żwirowo piaszczyste moren czołowych lodowca stadiu warciańskiego. Równinę morenową przecina dolina rzeki Warty oraz jej dopływy. W dnach dolin i obniżeniach zalegają współczesne utwory holocenne.

Miasto Warta nie posiada wyodrębnionych administracyjnie osiedli i dzielnic. Wyróżnia się tu strefę centralną („Stare Miasto”) i resztę obszaru – tereny peryferyjne, zabudowane w większości domami jednorodzinnymi. Życie mieszkańców Miasta skupia się głównie w strefie centralnej. Tereny peryferyjne to w większości pola uprawne o małym zagęszczeniu domów mieszkalnych i braku infrastruktury technicznej. Część centralna stanowi strefę problemową ze względu na starą tkankę architektoniczno- przestrzenną i dysfunkcję/brak infrastruktury technicznej i kulturalno- rekreacyjnej.

W Warcie w strukturze funkcjonalno-przestrzennej bardzo wyraźnie wyróżnić można⁴:

- strefę centralną położoną wewnątrz obszaru ochrony konserwatorskiej układu historycznego miasta,
- strefę urbanizacji,
- strefę systemu ekologicznego, w tym strefę ochrony krajobrazu dolinnego rzeki Warty i pozostałe elementy strefy ochrony rolniczej przestrzeni produkcyjnej.

³ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy i Miasta Warta

⁴ Program rewitalizacji Gminy i Miasta Warty na lata 2017 - 2022

Strefa centralna jest najstarszą częścią miasta Warty. Jest to strefa ścisłej ochrony konserwatorskiej układu historycznego miasta, w której współistnieją dwie podstawowe funkcje: mieszkaniowa i usługowa. Jest to także obszar lokalizacji funkcji miastotwórczych i przesądza o miejskim i jednocześnie zabytkowym charakterze Warty. Znajdują się tam siedziby administracji samorządowej, organizacji kulturalnych, społecznych i religijnych czy przystanek komunikacji autobusowej. Strefa centralna wpływa na kreację zachowań społecznych, jest bowiem miejscem spotkań miejscowej ludności. W strefie centralnej są położone obszary: zabudowy mieszkaniowo-usługowej, zabudowy usług komercyjnych, zabudowy usług publicznych, zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, zieleni urządzonej oraz usług publicznych z zielenią towarzyszącą.

Strefa urbanizacji stanowi zespół terenów położonych na zewnątrz strefy centralnej, zaspokajających potrzeby mieszkańców w zakresie mieszkalnictwa, działalności usługowej, produkcyjnej i składowo-magazynowej. Strefa ta decyduje o możliwościach rozwoju miasta i w sposób wyraźny wpływa na jakość życia mieszkańców. Strefa obejmuje zarówno tereny obecnie zainwestowane dotychczasowymi funkcjami jak i stanowi o kierunkach w rozwoju przestrzennym miasta. W strefie urbanizacji znajdują się tereny: zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zabudowy mieszkaniowo-usługowej, zabudowy usług publicznych, zabudowy usługowej o charakterze komercyjnym, zabudowy produkcyjnej, produkcyjno-usługowej i magazynowo-składowej, tereny sportowo-rekreacyjne i obsługi turystyki, tereny obsługi komunikacji, cmentarzy wyznaniowych i obsługi technicznej Miasta – ujęcia wody.

Strefa systemu ekologicznego obejmuje dolinę rzeki Warty, dolinę poboczną w północno-zachodniej części Miasta i tereny rolne. Strefa w części jest objęta specjalną ochroną NATURA 2000. W skład strefy wchodzi: tereny zielone, tereny rolne, tereny pracowniczych ogrodów działkowych i tereny technicznej obsługi miasta – istniejącej oczyszczalni ścieków.

W strukturze funkcjonalno-przestrzennej Gminy Warta, na podstawie analizy uwarunkowań, wyróżniają się następujące główne strefy zagospodarowania przestrzennego:

- strefa wschodnia położona na wschód od doliny Warty, w części objęta specjalną ochroną NATURA 2000, z wysokim udziałem kompleksów leśnych i dwiema wiodącymi funkcjami: rolniczą i rekreacyjną,
- strefa środkowa obejmująca dolinę rzeki Warty wraz ze zbiornikiem Jezioro, w przewadze objęta specjalną ochroną NATURA 2000, w której dominującą funkcją jest rolnictwo i gospodarka wodna,
- strefa zachodnia obejmująca obszary położone na zachód od części środkowej, z dominującymi funkcjami: rolnictwem i gospodarką żywnościową z możliwością rozwoju odnawialnych źródeł energii. W strefie nie występują obszary objęte specjalną ochroną NATURA 2000.

WALORY PRZYRODNICZO-TURYSTYCZNE

Obszar gminy posiada średnio urozmaiconą rzeźbę terenu określaną jako płaskorówninną oraz niskofalistą i niskopagórkową. Przeważającą część Gminy jest położona na rozległych terenach równinnych. Miasto Warta położone jest zaś na obszarze pagórkowatym. Na południe i na zachód od miasta rozciąga się strefa wzgórz i pagórków, które w odległości kilku kilometrów na południowy zachód osiągają 189 m n. p. m. i stromo opadają ku dolinie Warty, dalej ku zachodowi wysokość pagórków dochodzi do 173 m n. p. m.

Lasy w gminie miejsko-wiejskiej Warta zajmują 5003,76 ha, co stanowi około 19,67% jej powierzchni. Rosną głównie w jej wschodniej części, na słabych piaszczystych glebach. Są one mało zróżnicowane. Występują tu głównie siedliska boru świeżego i suchego z sosną jako gatunkiem dominującym. Część obszarów leśnych w gminie Warta ma status lasów chronionych. Kompleks leśny w rejonie Rossoszy, Miedźno wchodzi w skład systemu ESOCH (Ekologiczny System Obszarów Chronionych), którego fragmentem jest Nadwarciański Obszar Chronionego Krajobrazu obejmujący południowo-wschodni kraniec Gminy. W miejscowości Rafałówka funkcjonuje prewentionum dla dzieci zagrożonych gruźlicą. W kompleksie leśnym stwierdzono wyjątkowy klimat dla leczenia dzieci. Ośrodek Rehabilitacyjno-Leczniczy w Rafałowce, w ramach którego funkcjonuje Oddział Rehabilitacyjny dla Dzieci, w trybie hospitalizacji zajmuje się kompleksową rehabilitacją dzieci w pełnym zakresie:

- chorób i urazów narządu ruchu, takich jak: złamania i urazy kończyn, skoliozy, wady postawy, osteochondroza dziecięca, choroby reumatyczne, choroby mięśni, jatowe martwice kości, wady wrodzone i nabyte

- schorzeń neurologicznych, takich jak: uszkodzenia i choroby nerwów obwodowych, mózgowie porażenia dziecięce, zespół Downa, przepukliny oponowo-rdzeniowe, encefalopatie, opóźnienia psychonuchowe

Teren gminy Warta charakteryzuje się dużymi walorami przyrodniczymi i widokowymi z uwagi na jego urozmaicenie. W procesie rozwoju obszaru wyodrębniło się kilka wyraźnych makrostruktur funkcjonalno-przestrzennych, charakteryzujących się właściwymi dla nich tylko cechami⁵:

- zbiornik retencyjny „Jezioro” (fragment) wraz z rezerwatem ornitologicznym na obszarze wód i nieużytków tzw. cofki, będącym ostoją ponad 200 gatunków ptaków;
- Obszar Natura 2000 „Zbiornik Jezioro”;
- pradolina rzeki Warty osiągająca na obszarze gminy szerokość 4 km;
- Nadwarciański Obszar Chronionego Krajobrazu (fragment), w którego skład wchodzi kompleksy leśne o charakterze naturalnym;
- obszary monostruktur rolniczych o najlepszych pod względem właściwości fizykochemicznych glebach, zlokalizowane na zachodnim tarasie nadzalewowym rzeki Warty oraz we wschodniej części gminy na gruntach wsi Rossoszyca, Rożdżały, Lipiny, Miedze, Grabinka, Mogilno;

⁵ Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy i Miasta Warta

- tereny zagrożenia powodziowego oraz występowania inwersji termicznych w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki Warty;
- obszary najwyższej ochrony wód podziemnych (ONO) w północnej części gminy.

Różne formy ochrony przyrody mają na celu eksponowanie wyjątkowych cech gminy i miasta Warta, a zwłaszcza ochronę unikatowego krajobrazu. Gmina i miasto Warta są bardzo atrakcyjne pod względem krajobrazowym. Największy wpływ na ten stan ma południkowy odcinek doliny Warty, sięgający do miasta zbiornik Jeziorsko oraz duże kompleksy leśne wokół Rossoszycy we wschodniej części gminy. Do najważniejszych form ochrony przyrody należy w gminie Warta zaliczyć:

Rezerwat Przyrody „Jeziorsko” utworzony został na podstawie Rozporządzenia Ministra Ochrony Środowiska Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 23.12.1998 r. (Dz. U. nr 166 poz.1219). Obejmuje on część akwenu wodnego zbiornika Jeziorsko wraz z przyległymi terenami. W granicach Gminy zajmuje on 1300,98 ha gruntów, natomiast na terenie miasta Warta – 58,96 ha. Pozostałe 990,67 ha położone jest w granicach administracyjnych gminy Pęczniew. Zadaniem rezerwatu jest ochrona płytkiej, cofkowej części zbiornika zaporowego „Jeziorsko” wraz z ostojami wielu ptaków wodnych i wodno- błotnych. Liczebność ptaków lęgowych, skład gatunkowy oraz niezwykle bogata awifauna przelotna pozwalają zaliczyć rezerwat Jeziorsko do ostoi ptaków o znaczeniu europejskim. Do chwili obecnej stwierdzono występowanie ok. 250 gatunków ptaków, w tym 150 lęgowych. Gnieźdzą się tu bardzo rzadkie, ginące gatunki ptaków, często w bardzo dużych ilościach. Dla niektórych gatunków Jeziorsko to jedno z nielicznych stanowisk lęgowych w głębi kraju. Łącznie w latach istnienia zbiornika zaobserwowano ponad 230 gatunków ptaków. Najliczniejsze gatunki lęgowe Jeziorska to mewa śmieszka, kormoran czarny, rybitwa zwyczajna, czajka, zausznik i rydzyk, ale spotkać tu można również czapłę purpurową, czapłę białą, orła bielika, błotniaka łąkowego. Zanotowano tu także obecność ibisa kasztanowatego, warzęchy, czapli nadobnej, szablodzioba, kormorana małego, mewy orlicy, gęsi egipskiej, kazarki i sterniczki.

Na terenie gminy planuje się utworzenie dwóch kolejnych rezerwatów przyrody: „Rossoszycza” – rezerwat o charakterze leśnym oraz „Dąbrowa” (częściowo w granicach gminy) – także o charakterze leśnym⁶.

Nadwarciański Obszar Chronionego Krajobrazu – obejmuje łącznie 27.430 ha, w tym w granicach gminy Warta znajduje się 8.886 ha. Stanowi to 35,14 % powierzchni gminy i 32,4 % powierzchni OCHK.

Obszar Natura 2000 - „Zbiornik Jeziorsko”, kod obszaru PLB 100002, jest to obszar specjalnej ochrony ptaków (Dyrektywa Ptasia). W granicach obszaru położony jest Rezerwat przyrody „Jeziorsko”. Obszar Natura 2000 „Zbiornik Jeziorsko” obejmuje powierzchnię 10186,1 ha, w jego zakres wchodzi zbiornik zaporowy o powierzchni sięgającej do 4200 ha i głębokości do 2,5 m (wody zajmują 31% powierzchni ostoi) wraz z otaczającymi go terenami. Zbiornik położony jest pomiędzy

miejscościami Skępczniew i Warta na długości 16 km w pradolinie rzeki Warty, a jego szerokość osiąga do 3,5 km. „W okresie „bezwodnym” odsłania się błotniste dno zbiornika z szeregiem płytkich rozlewisk. Dno zbiornika zachowało charakter naturalnej doliny zalewowej na podłożu mineralnym; przy niskich stanach wód wynurza się równina z licznymi, wypełnionymi wodą zagłębieniami terenu. W południowym krańcu ostoi, na terenie praktycznie nie zalewanym rozwinęły się łożowiska, turzycowiska i szuwarowiska. Brzegi zbiornika to naturalne krawędzie doliny oraz zapory boczne i cofkowe. Zbiornik ma duże znaczenie dla ptaków migrujących. Na terenie ostoi występuje 25 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej oraz 11 innych, cennych i zagrożonych gatunków (nie wymienione w Dyrektywie). Jest to ważna ostoja lęgowych i migrujących ptaków wodno-błotnych.”¹¹ Wśród występujących to gatunków ptaków należy wymienić: czapłę białą, oharę, rybitwę białowąsą, kormorana czarnego, gęś zbożową oraz cyraneczkę.

Ochroną prawną objęte są też 34 pomniki przyrody, a w tym:

- 3 dęby szypułkowe, 2 jesiony wyniosłe, 2 sosny czarne w miejscowości Kamionacz;
- klon jawor i 8 dębów szypułkowych w Małkowie;
- lipa drobnolistna i 5 dębów szypułkowych w Mikołajewicach;
- dąb szypułkowy w Rossoszycy;
- dąb szypułkowy w miejscowości Rożdżały;
- wiąz szypułkowy i 2 dęby szypułkowe w Ustkowie;
- 3 wiazy – formy płaczące, 2 dęby szypułkowe, 2 lipy drobnolistne w mieście Warta.

Z innych ciekawych przyrodniczo i krajobrazowo form należy wymienić także użytki ekologiczne: „Mazur” – odcinek rzeki o tej samej nazwie oraz „Kamionacz I” i „Kamionacz II” – bagna śródlądne, „Raszelki”, bagno w Leśnictwie Rożdżały.

TURYSTYCZNA OFERTA GMINY

Największe walory turystyczne Gminy to:

- zbiornik retencyjny Jeziorsko wraz z rezerwatem ornitologicznym w południowej jego części będący ostoją ponad 200 gatunków ptaków,
- pradolina rzeki Warta sięgająca na obszarze Gminy szerokość 4 km,
- Nadwarciański Obszar Chronionego Krajobrazu.

Walory te sprawiają, że gmina Warta jest bardzo dobrym miejscem do wypoczynku z racji obecności wody, pięknych krajobrazów i bogactwa naturalnego. Mimo tak dużego potencjału do rozwoju turystyki, jest on ciągle w dużej mierze niewykorzystany.

Gmina Warta to także miejsce, w którym można podziwiać wiele zabytków. Dodatkowo jest to obszar o bogatej historii i zadbanym środowisku przyrodniczym. Najważniejszym i najbardziej znanym walorem jest Zbiornik Jeziorsko, czyli retencyjny zbiornik położony na rzece Warcie. Jest on największym akwenem wodnym w regionie łódzkim.

Zbiornik położony jest na pograniczu powiatów poddębickiego, sieradzkiego oraz tureckiego (województwo wielkopolskie). Jego powierzchnia stanowi 42,3 km² i obejmuje 202,8 mln m³ wody.

⁶ Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy i Miasta Warta

Zbiornik został utworzony w 1986 roku przez spiętrzenie środkowego biegu Warty 12- sto metrową zaporą betonową, w celu regulacji przepływów rzeki i nawadniania terenów rolnych. Oprócz tego spełnia on funkcję energetyczną, a tereny w okolo, jak i sam akwen spełniają funkcję rekreacyjną. Zbiornik Jezioro przyciąga zwolenników biernego wypoczynku nad wodą, amatorów sportów wodnych, myśliwych i wędkarzy (południowa strona - bogata w ryby, północna - idealna dla żeglarzy i motorowodniaków dzięki sprzyjającemu płaskiemu ukształtowaniu terenu i silnym wiatrom). Płaskie ukształtowanie terenu w pobliżu zalewu sprzyja silnym wiatrom, wykorzystywanym chętnie przez żeglarzy. Klub Turystyki Wodnej Warta organizuje corocznie Regaty o Błękitną Wstęgę Zalewu Jezioro oraz spływy kajakowe. Od 2014 roku organizowane są one we współpracy z Urzędem Gminy i Miasta w Warcie. Przy okazji Regat promowana jest marka regionalna „JEZIORSKO – zacumuj na dłużej – WODA, KULTURA, NATURA”. Regaty na Zbiorniku odbywają się od 22 lat. Po drugiej stronie wody aż do Rossoszycy rozciągają się rozległe lasy, niezwykle urodzajne w borowiki i podgrzybki – jest to raj dla grzybiarzy i miłośników leśnych wędrowek⁷.

Przez gminę przebiegają następujące szlaki turystyczne⁸:

- **szlaki piesze:**
 - im. Władysława Reymonta (zielony) od Tubądzina przez Gołuchy, na wysokości tysej Góry skręca do Maikowa do drogi krajowej Nr 83 i dalej przez Duszniki do rynku w Warcie,
 - wałk nad Wartą (niebieski) od Muzeum w Warcie, starą drogą do mostu na rzece Warcie, dalej drogą wojewódzką Nr 710, przez tereny rolne wg rysunku studium do wsi Dzierżazna, drogą powiatową do Glinna do drogi Jadwiczna- Pierzchnia Góra w kierunku Kamionacza i dalej w kierunku Biskupic (gm. Sieradz),
 - im. Kazimierza Deczyńskiego (żółty) od Muzeum w Warcie odcinkiem po szlaku niebieskim do Dzierżazna do Glinna i w kierunku Starej Wsi (gm. Pęczniew),
 - im. Powstańców 1863 r. (czerwony) z Warty przez wieś Augustynów, Cielce do Popręznik (gm. Goszczanów).
- **szlaki rowerowe:**
 - „Łódzka Magistrala Rowerowa” będąca jednocześnie międzynarodowym szlakiem rowerowym wschód-Zachód (czerwony) – z Głaniszewa do Warty i dalej do Pierzchniej Góry, Józefów, Wiktorów, Lasek, Rożdżały i dalej w kierunku Galewic,
 - Nadwarciański Szlak Rowerowy (niebieski) od Warty drogą krajową do Jeziora i granicy Gminy,
 - Sieradzka „eSka” (żółty) od Tubądzina do Warty przez Gołuchy.

Nazwa szlaku rowerowego Sieradzka eSka związana jest z kształtem litery „S”. Na jej trasie dostrzec można piękno krajobrazu i walory kulturowe. Na trasie szlaku istnieje infrastruktura turystyczna w postaci: wiat, ławek, stołów, koszy na śmieci. Na trasie znajdują się także sklepy spożywcze, bary, restauracje, a także gospodarstwa agroturystyczne, w których można zatrzymać się na nocleg. Szlak

rowerowy Sieradzka eSka przebiega przez teren powiatu sieradzkiego, w tym przez teren gminy Warta.

Rysunek: Przebieg szlaku rowerowego „Sieradzka eSka”



Źródło: Strategia Rozwoju Powiatu Sieradzkiego na lata 2016 - 2023

- szlak konny im. H. Dobrzańskiego „Hubala”
- szlak bursztynowy - biegnący po wschodniej stronie doliny rzeki Warty od Kamionaczka przez Kamionacz, Wtyń, Dzierżazna, Glinno i dalej w kierunku Starej Wsi (gm. Pęczniew). Na odcinku Gminy Warta na szlak bursztynowy składają się projektowany szlak samochodowy, szlak rowerowy i szlak romański samochodowy.

⁷ Program rewitalizacji Gminy i Miasta Warta na lata 2017 - 2022

⁸ Strategia Rozwoju Gminy i Miasta Warta na lata 2012 -2020

Gmina realizuje także program turystycznego zagospodarowania rzeki Warty oraz Zbiornik Jezioro. W ramach tego programu projektowany jest szlak kajakowy korytem rzeki Warty przez zbiornik Jezioro⁹.

Warta, licząca 808 km to trzecia pod względem długości rzeka Polski. Najbardziej atrakcyjnym odcinkiem szlaku kajakowego Warty, można nieprzerwanie dostać się od Częstochowy do Uniejowa, gdzie na zakończenie spływu można skorzystać z kąpeli w leczniczych solankach termalnych. Szlak wodny Warty wiedzie przez malownicze tereny Parków Krajobrazowych: Orlich Gniazd, Załęczański, Międzyrzecz Warty i Widawki, oraz rezerwat ornitologiczny Jezioro, który chroni ostaje ptaków wodno-błotnych.

Całość zasobów kulturowych gminy i miasta Warty wraz z istniejącymi oznakowanymi i projektowanymi szlakami turystycznymi stanowi element wojewódzkiego produktu turystycznego województwa łódzkiego. W ramach realizacji programu turystycznego zagospodarowania rzeki Warty oraz zbiornika „Jezioro” wybudowano przystań jachtową w Ostrowie Warckim i przystań kajakową w Warcie¹⁰.

BAZA TURYSTYCZNA

Na terenie Gminy Warta rozciąga się na przestrzeni 17 km Zbiornik Jezioro wzdłuż pradoliny Warty i osiąga szerokość 3 km. W jego południowej części znajduje się rezerwat ornitologiczny, w którym występuje ok. 200 gatunków ptaków. Natomiast północna część Zbiornika przeznaczona jest na potrzeby rekreacji, sportu, turystyki i rekreacji. Jest to raj dla żeglarzy, motorowodniaków jak również wędkarzy i plażowiczów. Dlatego w tej części, w miejscowości Ostrów Warcki, został wybudowany port jachtowy „Jezioro” z mariną, polem carawaningowym i namiotowym oraz miejscem do plażowania. Od początku istnienia port cieszy się coraz większym zainteresowaniem nie tylko ze strony społeczności lokalnej, ale przede wszystkim turystów z regionu jak i całej Polski, a także z zagranicy.¹¹

Baza turystyczna Gminy i Miasta Warty obejmuje:

- Port jachtowy Jezioro w Ostrowie Warckim w skład, którego wchodzi:
 - marina na 54 jachty;
 - pole namiotowe i carawaningowe wraz z zapleczem sanitarnym;
 - dwa wyciągi nart wodnych (200m. i 800 m.);
 - miejsce do plażowania;
 - boisko do plażowej piłki siatkowej i stoły do tenisa stołowego;
 - siłownia zewnętrzna;
 - parking.

⁹ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy i Miasta Warta

¹⁰ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy i Miasta Warta

¹¹ <http://jezioro.gimwarta.pl>

• Centrum Szkoleniowo Wystawiennicze i Turystyki Wodnej w Ostrowie Warckim - budowę ukończono w 2019 roku. Nowy obiekt będzie pełnić funkcję szkoleniową, wystawienniczą, oraz nadzoru przystani - kapitanat portu. Przebudowane zostały drogi dojazdowe, ciągi piesze, powstały miejsca parkingowe. Zakupiono wyposażenie i sprzęt m.in.: scenę mobilną, oświetlenie i nagłośnienie, urządzenia multimedialne oraz sprzęt wodny – deski SUP i windsurfingowe. Realizacja inwestycji wzbogaciła ofertę turystyczną o 4 produkty w skali województwa łódzkiego: Centrum „stand up paddle”, „Fitness nad wodą”, Konferencje i szkolenia oraz baza windsurfingu.

Baza turystyczna powiększy się o obiekty znajdujące się w trakcie budowy tj. Wieża widokowa w Proboszczowicach, wieża widokowa w Glinie¹².

Gmina ciągle podejmuje działania, których celem jest przyciągnięcie większej ilości turystów, propagowanie aktywnego spędzania czasu, integrację społeczeństwa, a także ukazanie bogactwa i różnorodności przyrody, tradycji i kultury regionu.

EDUKACJA PRZYRODNICZA

Elementy edukacji przyrodniczej pojawiają się w Gminie i Mieście Warta już na etapie przedszkolnym, gdzie realizowany jest np. program „Czyste powietrze wokół nas”. Także w szkołach dzieciom i młodzieży przekazywane są informacje na temat ochrony środowiska przyrodniczego oraz różnego rodzaju zagrożeń. Realizowane są szkolne i międzyszkolne konkursy wiedzy przyrodniczej, konkursy o odnawialnych źródłach energii. Uczniowie mają również możliwość uczęszczania na koła przyrodnicze oraz biologiczne.

W ramach edukacji ekologicznej skierowanej również ku dorosłym mieszkańcom Gminy i Miasta Warta, ale również turystom, Warta zrealizowała projekt pn. „Ścieżka edukacji ekologicznej „Warta”, który polegał na wykonaniu ciągu pieszego o charakterze turystyczno- edukacyjnym wraz z elementami towarzyszącymi w postaci tablic informacyjnych prezentujących wiedzę z zakresu obszaru NATURA 2000 i krajobrazu chronionego. Dodatkowym elementem przedsięwzięcia była budowa parkingu pozwalającego odwiedzającym i turystom na pozostawienie, w sposób nie zagrażający elementom przyrody, pojazdu na obszarze chronionego krajobrazu i Natura 2000¹³.

ZABYTKI

Stadium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy i Miasta Warta, określa cele i kierunki polityki przestrzennej gminy także w obszarze dziedzictwa kulturowego oraz ochrony zabytków. W dokumencie omówiono uwarunkowania konserwatorskie, wynikające z dotychczasowych planów miejscowych, w tym:

- strefę ochrony konserwatorskiej dla miasta Warty;
- listę obiektów objętych obowiązkiem ochrony konserwatorskiej na terenie gminy;

¹² Raport o stanie Gminy Warta za rok 2018

¹³ Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy i Miasta Warta

- orientacyjną strefę ochrony archeologicznej.

W studium wyszczególniono obiekty i obszary objęte ochroną konserwatorską. Na tej podstawie zaproponowano następujące strefy ochrony konserwatorskiej¹⁴:

- A – pełnej ochrony historycznej struktury przestrzennej:
 - historyczny układ urbanistyczny miasta Warty,
 - zespoły dworskie w Cielcach, Mikołajewicach, Ustkowie, Rozdzałach, Małkowie;
- B – ograniczonej ochrony konserwatorskiej:
 - cmentarze w Warcie, Glinie, Górze, Jeziorsku, Kamionaczu, Rossoszycy,
 - układ ruralistyczny wsi Małków i Duszniki;
- C – zachowanych elementów zabytkowych:
 - wybrane elementy układu przestrzennego miasta Warty poza obszarem strefy „A”;
- E – ochrony widokowej:
 - obszar wschodniej ekspozycji sylwetki zabytkowego zespołu miasta Warty od strony rzeki oraz kierunki otwarcie widokowych z ulic na pozytywne dominanty architektoniczne;
- K – ochrony krajobrazu:
 - krajobraz doliny rzeki Warty,
 - strefy krawędziowej ciągu wzgórz morenowych rejonu Małkowa i Dusznik,
 - obszary widokowe nad zbiornikiem Jeziorsko,
 - obszary krajobrazu wsi z zachowanymi elementami historycznych układów przestrzennych w Jakubicach, Bartochowie, Dusznikach, Małkowie, Gołuchach, Łabędziach i Cielcach;
- W – ochrony archeologicznej w granicach miejsc koncentracji stanowisk archeologicznych.

Na terenie gminy znajdują się zabytki wpisane do rejestru, w tym zabytki architektury murowanej i drewnianej, zabytkowe parki. Na dzień 31 marca 2014 na obszarze Gminy i Miasta należały do nich¹⁵:

w Gminie Warta

- Cielce
 - dwór, pocz. XIX, nr rej.: 777 z 15.11.1969 oraz 308 z 28.08.1982
- Góra
 - kościół par. p.w. Wniebowzięcia MB, nr rej.: 316 z 4.02.1984
- Kamionacz
 - kościół par. p.w. św. Marcina, drewn., 1845, nr rej.: 815 z 28.12.1967
 - dzwonnica, drewn., nr rej.: 816 z 28.12.1967
 - park, nr rej.: 292 z 8.02.1979

- Kraków
 - dwór, 1 poł. XIX, nr rej.: 780/A z 28.11.1969
 - spichlerz, 1 poł. XIX, nr rej.: 1630/A z 11.08.1974
- Małków
 - zespół pałacowy, 1 poł. XIX:
 - pałac, nr rej.: 826 z 28.12.1967
 - pawilon ogrodowy, nr rej.: 827 z 28.12.1967
 - park, nr rej.: 34/P-VIII-2 z 8.11.1948 oraz 828 z 28.12.1967
- Mikołajewice
 - zespół dworski, XVIII/XIX: dwór, nr rej.: 1088/A z 1970 z 21.05.1982, park, nr rej.: 293 z 8.02.1979
- Rossoszycy
 - kościół par. p.w. św. Wawrzyńca, drewn., 1783, nr rej.: 839 z 28.12.1967
- Rozdźały
 - zespół pałacowy, XIX/XX: pałac, nr rej.: 390/A z 11.05.1992 oraz park, nr rej.: 375 z 31.12.1990
- Ustków
 - zespół dworski, XIX, 1956: dwór, nr rej.: 784/4 z 1.12.1969 oraz 385/A z 12.08.1991,
 - spichrz, nr rej.: 784/4 z 1.12.1969
 - park, nr rej.: 291 z 8.02.1979
- Zakrzew
 - dwór, 1855, XIX, XX, nr rej.: 1722/A z 23.04.1975
 - spichrz, 1860, nr rej.: 1723/A z 23.04.1975

Miasto Warta

- kościół par. p.w. św. Mikołaja, XIV-XX, nr rej.: 497-IV-38 z 1949 oraz 295 z 28.12.1967
- zespół klasztorny bernardynów, XVIII: kościół p.w. Narodzenia MB, nr rej.: 858 z 28.12.1967, klasztor, nr rej.: 859 z 28.12.1967 oraz dzwonnica, nr rej.: 860 z 28.12.1967
- zespół klasztorny bernardynów, XV, XVII-XVIII: kościół p.w. Wniebowzięcia MB, nr rej.: 855 z 28.12.1967, klasztor, nr rej.: 856 z 28.12.1967 oraz kaplica cmentarna (przy kościele), nr rej.: 857 z 28.12.1967 r.
- kaplica cmentarna, 1 poł. XIX, nr rej.: 861 z 18.12.1967
- ratusz, 1842, nr rej.: 296 z 18.12.1967
- jatki, ob. kino „Lutnia”, 1 poł. XIX, XX, nr rej.: 862 z 18.12.1967
- park, nr rej.: 294 z 8.02.1979
- dom, ul. Kaszyńskiego 1, 1840-45, nr rej.: 284 z 2.01.1978
- dom, ul. Kaszyńskiego 9, drewn., poł. XIX, nr rej.: 865 z 28.12.1967
- dom, Rynek 24, poł. XIX, nr rej.: 864 z 28.12.1967
- dworek, ul. Sieradzka 2, 1 poł. XIX, nr rej.: 863 z 28.12.1967
- kamienica, ul. 20 Stycznia 26, nr rej.: 356 z 5.01.1988

¹⁴ Program opieki nad zabytkami dla Gminy i Miasta Warta na lata 2017 - 2020

¹⁵ Program Rewitalizacji Gminy i Miasta Warta 2017 - 2022

Wiele obiektów dworskich nabytych przez nowych właścicieli jest poddawana zabiegom remontowym i konserwatorskim (Ustków). W otoczeniu wielu obiektów pałacowych i dworskich znajdują się zabytkowe parki (Rożdżały, Małków, Cielce).

Według zapisów w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy*, gmina jest bardzo bogata w stanowiska archeologiczne, z których kilka zostało wpisanych do rejestru zabytków. Wykaz znajduje się w Gminnej Ewidencji Zabytków Archeologicznych. W dokumencie tym określone są i naniesione na mapę zaakceptowane przez WUOZ w Łodzi, Delegaturę w Sieradzu strefy ochrony archeologicznej. Stref tych zgodnie z zapisami w *Programie opieki nad zabytkami dla Gminy i Miasta Warta na lata 2017 – 2020* jest 27. W 2016 r. wykaz został uzupełniony o 4 nowo zarejestrowane stanowiska, których liczba łączna sięgnęła 389.

STAN LUDNOŚCI

Zgodnie z danymi GUS, liczba ludności faktycznie zamieszkałej na obszarze gminy Warta wynosi 12 737 osób (ostatnie dostępne dane statystyczne, stan na dzień 31.XII. 2018 r.). Zarejestrowano więcej kobiet niż mężczyzn, różnica wyniosła 309 osób. Miasto Wartę zamieszkiwały 3 263 osoby, liczba osób zamieszkujących miasto Wartę na przestrzeni badanych lat zmniejszyła się o 103 osoby.

Tabela: Ludność faktycznie zamieszkała na obszarze Gminy Warta

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Gmina ogółem	12996	12974	12961	12893	12880	12897	12844	12784	12737
mężczyźni	6344	6341	6315	6307	6285	6301	6263	6225	6214
kobiety	6652	6633	6646	6586	6595	6596	6581	6559	6523
Miasto Warta	3366	3374	3354	3337	3339	3326	3303	3258	3263

Źródło: GUS (Bank Danych Lokalnych)

W latach poddanych analizie (2010 – 2018) liczba ludności w gminie Warta zmniejszyła się, spadek wyniósł 259 osób. Na zmianę liczby mieszkańców wpływ mają wysokość przyrostu naturalnego (czyli różnicy między liczbą urodzeń i zgonów) oraz saldo migracji (a więc różnicy między napływem na dany teren i odpływem z niego).

W analizowanych latach 2010 – 2018 przyrost naturalny podawany wg wskaźnika na 1000 ludności był ujemny. Najwyższy ujemny wskaźnik przyrostu naturalnego na poziomie, – 5,58 odnotowano w roku 2010.

Tabela: Ruch naturalny ludności

Na 1000 ludności:	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
urodzenia żywe	9,33	11,41	9,59	10,78	9,63	8,79	8,55	8,66	8,54
zgony	14,91	13,57	12,45	16,13	12,19	10,58	11,97	13,66	12,62
przyrost naturalny	-5,58	-2,16	-2,86	-5,35	-2,56	-1,79	-3,42	-4,99	-4,08

Źródło: GUS (Bank Danych Lokalnych)

Migracje ludności są bardzo istotnym czynnikiem wpływającym na liczbę i strukturę ludności danego regionu. „Migracjami (lub wędrówkami) ludności nazywamy całokształt przemieszczeń prowadzących do stałej lub okresowej zmiany miejsca zamieszkania osób. Migracje uważa się za najważniejszy

przejaw przestrzennej mobilności ludności”.¹⁶ Wartość salda migracji wewnętrznych w analizowanych latach kształtowała się różnie od wartości ujemnych – 39 w roku 2013 do wartości dodatnich + 24 w roku 2015. Wartość salda migracji zagranicznych w analizowanym okresie kształtował się na poziomie od - 5 w roku 2014 do + 4 w roku 2017 i 2018. Wskazane poniżej wartości opisujące ruch migracyjny pokazują, że w ciągu ostatnich lat więcej ludzi opuszczało gminę niż decydowało się na osiedlenie w niej. Oznacza to, że warunki zamieszkania w gminie Warta raczej nie należą do atrakcyjnych i mieszkańcy wybierają inne miejsca do zamieszkania. Zauważalny jest dodatni bilans migracji w latach 2015 i 2016, a dodatnie wartości obu badanych wskaźników w roku 2018 mogą świadczyć o pewnych pozytywnych zmianach w spostrzeganiu gminy Warta.

Tabela: Saldo migracji

Saldo migracji na pobyt stały	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Saldo migracji gminnych wewnętrznych	-35	7	6	-39	5	24	20	-8	10
saldo migracji zagranicznych	0	-1	-3	-1	-5	0	0	4	4

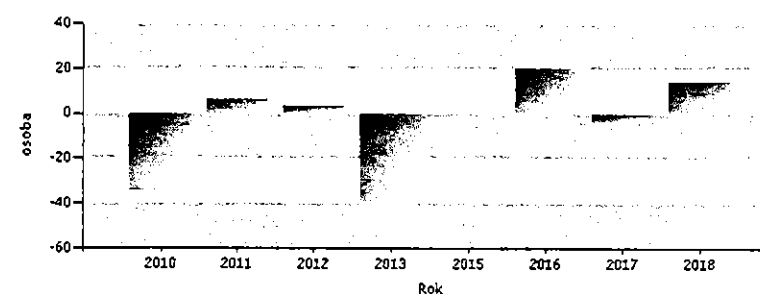
Źródło: GUS (Bank Danych Lokalnych)

LUDNOŚĆ, MIGRACJE WEWNĘTRZNE I ZAGRANICZNE

MIGRACJE NA POBYT STAŁY GMINNE WG PŁCI MIGRANTÓW, W RUCHU WEWNĘTRZNYM I ZAGRANICZNYM

SALDO MIGRACJI OGÓŁEM, OGÓŁEM

Warta (Gmina miejsko-wiejska)



Źródło: GUS (Bank Danych Lokalnych)

W strukturze wieku ludności można wyróżnić trzy podstawowe kategorie, które są istotne z punktu widzenia rynku pracy i zasobów siły roboczej:

- ludność w wieku przedprodukcyjnym tj. w wieku od 0 do 17 lat,
- ludność w wieku produkcyjnym, w tym: kobiety od 18 do 59 lat, a mężczyźni od 15 do 64 lat,

¹⁶ Definicja zaczerpnięta z „Materiałów dydaktycznych Zakładu Demografii i Gerontologii Społecznej UŁ” www.demografia.uni.lodz.pl

- ludność w wieku poprodukcyjnym, w tym: kobiety od 60 lat i więcej, a mężczyźni od 65 lat i więcej.

Tabela: Ludność w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym

W % ogółem ludność w wieku:	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
przedprodukcyjnym	19,3	19,2	18,8	18,4	17,9	17,7	17,4	17,2	17,3
produkcyjnym	61,0	60,8	60,8	61,3	61,4	61,1	61,0	61,0	60,5
poprodukcyjnym	19,7	20,0	20,4	20,4	20,7	21,2	21,6	21,8	22,2

Źródło: GUS (Bank Danych Lokalnych)

W gminie dominuje ludność w wieku produkcyjnym obejmując 60,5% społeczeństwa, niekorzystnym zjawiskiem jest zauważalny na przestrzeni badanych lat coraz większy odsetek osób w wieku poprodukcyjnym (22,2 %) niż przedprodukcyjnym (17,3%) – dane z roku 2018 - co jest jednak typowym zjawiskiem w skali województwa i kraju.

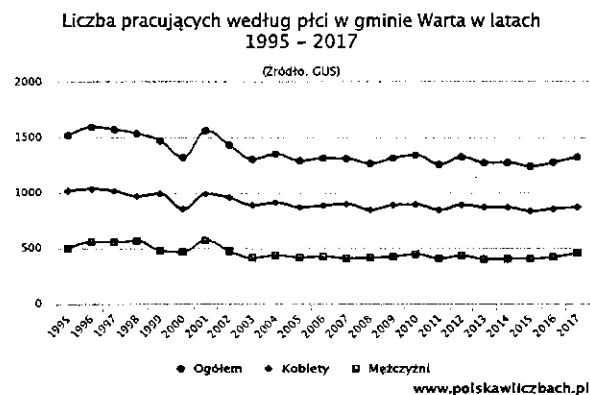
RYNEK PRACY

Tabela: Pracujący z terenu Gminy Warta

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ogółem	1341	1254	1323	1270	1270	1238	1274	1323	1227
mężczyźni	446	409	432	401	403	404	420	454	383
kobiety	895	845	891	869	867	834	854	869	844

Źródło: GUS (Bank Danych Lokalnych)

W 2018 roku liczba osób pracujących z obszaru gminy Warta wynosiła 1 227 osób, w tym 383 mężczyzn i 844 kobiety. Na przestrzeni 9 badanych lat liczba pracujących zmniejszyła się o 144 osoby. Wśród osób aktywnych zawodowo dominują kobiety. Aktywność zawodowa kobiet w gminie Warta jest wyższa niż mężczyzn i jest to tendencja niezmienna od 1995 roku co przedstawia poniższy wykres.



Współczynnik pracujących na 1000 mieszkańców w badanych okresach kształtował się na poziomie od 96 osób do 103 osób, w roku 2010 i 2017 gdzie osiągnął najwyższe poziomy.

Tabela: Współczynnik pracujących na 1000 ludności

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ogółem	103	97	102	99	99	96	99	103	96

Źródło: GUS (Bank Danych Lokalnych)

Według informacji zawartych na portalu www.polskawliczbach.pl wskaźnik ten opracowywany jest bez uwzględniania osób pracujących w jednostkach budżetowych działających w zakresie obrony narodowej i bezpieczeństwa publicznego, osób pracujących w gospodarstwach indywidualnych w rolnictwie, duchownych oraz pracujących w organizacjach, fundacjach i związkach; bez podmiotów gospodarczych o liczbie pracujących do 9 osób, wg faktycznego miejsca pracy i rodzaju działalności. W 2018 roku wskaźnik - współczynnik pracujących na 1000 ludności w gminie Warta wynosił 96 osób.

W 2018 roku w gminie Warta zarejestrowanych było 354 osób bezrobotnych, przewagę stanowiły kobiety. W porównaniu do roku 2010 liczba bezrobotnych ogółem w roku 2018 zmniejszyła się o 424 osoby.

Tabela: Bezrobotni zarejestrowani z terenu Gminy Warta

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ogółem	778	800	782	846	755	648	529	361	354
mężczyźni	396	398	421	467	413	344	255	181	172
kobiety	382	402	361	379	342	304	274	180	182

Źródło: GUS (Bank Danych Lokalnych)

Najwyższy udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym odnotowano w roku 2013, i od tamtego czasu odsetek ten maleje. W roku 2018 udział ten wyniósł 4,6%.

Tabela: Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w %

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ogółem	9,8	10,1	9,9	10,7	9,5	8,2	6,8	4,6	4,6
mężczyźni	9,3	9,4	10,0	11,0	9,8	8,1	6,1	4,4	4,2
kobiety	10,4	11,0	9,8	10,4	9,3	8,3	7,5	4,9	5,1

Źródło: GUS (Bank Danych Lokalnych)

GOSPODARKA

Sekcja A – Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo, rybactwo

Sekcja B- Górnictwo i wydobywanie

Sekcja C - Przetwórstwo przemysłowe

Sekcja D - Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną

Sekcja E - Dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją

Sekcja F - Budownictwo

Sekcja G - Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych

Sekcja H - Transport i gospodarka magazynowa

Sekcja I - Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi

Sekcja J - Informacja i komunikacja

Sekcja K - Działalność finansowa i ubezpieczeniowa

Sekcja L - Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości

Sekcja M - Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna

Sekcja N - Działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca

Sekcja P - Edukacja

Sekcja Q - Opieka zdrowotna i pomoc społeczna

Sekcja R - Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją

Sekcje S, T, U - Pozostała działalność usługowa

Tabela: Jednostki wpisane do rejestru Regon wg sekcji PKD 2007

Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru Regon		Wartości w latach					
		2013	2014	2015	2016	2017	2018
1.	Sekcja A	45	38	33	34	34	32
2.	Sekcja B	4	4	4	3	3	3
3.	Sekcja C	75	81	88	81	79	79
4.	Sekcja D	0	0	0	0	0	0
5.	Sekcja E	2	2	2	2	2	2
6.	Sekcja F	99	100	98	106	116	128
7.	Sekcja G	217	203	206	210	208	210
8.	Sekcja H	45	45	48	49	56	54
9.	Sekcja I	13	13	16	16	16	13
10.	Sekcja J	11	10	12	9	8	11
11.	Sekcja K	19	20	19	15	16	17
12.	Sekcja L	8	8	9	11	12	12
13.	Sekcja M	36	35	38	44	44	48
14.	Sekcja N	22	19	19	18	15	16
15.	Sekcja O	26	26	27	27	27	26
16.	Sekcja P	35	35	35	35	28	25
17.	Sekcja Q	58	56	57	60	66	78

18.	Sekcja R	17	18	20	20	21	18
19	Sekcje S, T, U	68	72	75	79	80	79
Ogółem		800	785	806	819	831	851

Źródło: GUS (Bank Danych Lokalnych)

Od 2014 roku systematycznie rośnie liczba podmiotów gospodarczych w gminie Warta. W 2018 roku zarejestrowano 851 podmiotów gospodarczych, jest to najlepszy wynik na przestrzeni badanych lat. W ciągu 6 analizowanych lat przybyło 51 nowych podmiotów gospodarczych – co oznacza wzrost o około 6 % w stosunku do 2013 roku.

Najliczniejszy udział w całkowitym zestawieniu podmiotów gospodarczych w 2018 roku mają podmioty z:

- Sekcji G - Handel hurtowy i detaliczny – 210 podmiotów (24,67 % ogółu),
- Sekcji F - Budownictwo – 128 podmiotów (15,04 % ogółu),
- Sekcja C - Przetwórstwo przemysłowe – 79 podmiotów (9,28 % ogółu)
- Sekcji H - Transport i gospodarka magazynowa - 54 podmioty (6,34 % ogółu)

Na uwagę zasługuje również fakt, iż w Gminie Warta nie zarejestrowano żadnego podmiotu działającego w Sekcji D - Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną,

Z punktu widzenia opracowanej Strategii Elektromobilności jest to nisza, którą należy w przyszłości zagospodarować. Gmina ma doskonałe warunki do budowy farm fotowoltaicznych (nawet tych małych).

Tabela: Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru Regon (wg sektorów własnościowych)

Podmioty wg sektorów własnościowych		Wartości w latach					
		2014	2015	2016	2017	2018	2019
1.	podmioty gospodarki narodowej ogółem	785	806	819	831	851	890
2.	sektor publiczny - ogółem	35	35	35	30	28	27
3.	sektor publiczny - państwowe i samorządowe jednostki prawa budżetowego	32	32	32	27	25	24
4.	sektor prywatny - ogółem	750	771	783	800	822	862
5.	sektor prywatny - osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą	585	596	605	621	653	693

6.	sektor prywatny - spółki handlowe	26	30	30	31	27	25
7.	sektor prywatny - spółki handlowe z udziałem kapitału zagranicznego	4	4	4	3	3	2
8.	sektor prywatny - spółdzielnie	6	6	6	6	5	5
9.	sektor prywatny - stowarzyszenia i organizacje społeczne	67	72	72	72	63	66

Źródło: GUS (Bank Danych Lokalnych)

Na terenie gminy Warta brak jest dużych, wiodących przedsiębiorstw produkcyjnych, dominują małe podmioty gospodarcze, raczej o rodzinnym charakterze. W 2019 roku zarejestrowanych było 890 podmiotów gospodarczych, w tym osoby fizyczne prowadzące działalność – 862 osoby.

Większość przedsiębiorstw działających na terenie gminy Warta zajmuje się sprzedażą detaliczną i hurtową, naprawą pojazdów samochodowych, włączając motocykle. Branża budownicza to druga po handlu dominująca branża na obszarze gminy. Znaczącą pozycję zajmują również przetwórstwo przemysłowe, występują również branże, związane z transportem i gospodarką magazynową, a także rolnictwem, leśnictwem, łowiectwem, rybactwem i przetwórstwem przemysłowym. Na terenie gminy nie odnotowano podmiotów zajmujących się wytwarzaniem i zaopatrywaniem w energię elektryczną, natomiast 13 podmiotów w 2018 roku zajmowało się działalnością związaną z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi. Spośród wszystkich podmiotów gospodarczych prowadzących działalność na terenie gminy, najwięcej zatrudniało od 1 do 9 osób. Na koniec 2019 roku było 859 takich jednostek. Drugą pod względem liczebności grupę stanowiły podmioty zatrudniające od 10 do 49 osób. Na koniec 2019 roku było 29 takich podmiotów. Kolejną grupę stanowiły podmioty zatrudniające od 50 do 249 pracowników. Na koniec 2019 roku na terenie gminy funkcjonowały 2 takie podmioty.

Należy liczyć się ze spadkiem liczby firm w roku 2020 ze względu na kryzys gospodarczy spowodowany epidemią wirusa COVID-19.

ROLNICTWO

Gmina Warta to głównie gmina o charakterze rolniczym. Warunki przyrodnicze dla produkcji rolnej są korzystne. Większość użytków rolnych ma równinno – płaską rzeźbę terenu. W Gminie występują korzystne warunki klimatyczne, natomiast mniej korzystne są warunki wilgotnościowe. Dominują gleby dobre i średnie (III – IV klasy bonitacyjnej) stanowiące ok. 63,5 % wszystkich gleb w Gminie.

Najlepsze gleby i warunki dla rolnictwa ma zachodnia część Gminy. Najwięcej gleb dobrej jakości posiadają wsie: Piotrowice, Kawęczynek, Lipiny, Ustków, Wola Zadąbrowska Stara i Nowa Wieś i Maszew (80,1 – 61,3%). Gleby średniej jakości dominują w miejscowościach: Łąbedzie, Nobela, Bartochów, Duszniki, Gołuchy, Gołuchy i Raczków (od 85,4 – 70,0%). Na wschód od rzeki Warty dominują gleby słabe, piaszczyste. Najwięcej gleb słabej jakości występuje w następujących

miejscowościach: Pierzchnia Góra, Józefów - Wiktorów, Dzierżana, Ostrów Warcki, Chorążka, Proboszczowice i Miedźno (od 100 - 90,8%).

Struktura użytkowania gruntów w gminie w 2010 roku

Rodzaj	Liczba gospodarstw rolnych	Powierzchnia (ha)
grunty ogółem	1 994	14 830,97
użytki rolne ogółem	1 990	13 175,06
użytki rolne w dobrej kulturze	1 855	13 053,72
pod zasiewami	1 749	10 792,00
grunty ugorowane łącznie z nawozami zielonymi	70	66,40
uprawy trwałe	99	54,37
sady ogółem	94	50
ogrody przydomowe	183	29,68
łąki trwałe	1 131	1 919,02
pastwiska trwałe	194	192,25
pozostałe użytki rolne	250	121,34
las i grunty leśne	608	869,43
pozostałe grunty	1 677	786,48

Źródło: Strategia Rozwoju Gminy i Miasta Warta na lata 2012 - 2020

Jak wskazuje powyższa tabela największą powierzchnię w gminie zajmują grunty przeznaczone pod zasiew. Drugą pozycję pod względem wielkości powierzchni zajmują łąki trwałe. Najmniejszą powierzchnię użytków rolnych zajmują sady oraz ogrody przydomowe.

W gminie Warta obserwuje się rozdrobnienie gospodarstw. Najliczniej występują gospodarstwa mieszczące się w grupie obszarowej 1 – 5 ha. 10,31 % zajmują gospodarstwa o areale powyżej 15 ha. Głównym kierunkiem rozwoju rolnictwa jest produkcja roślinna i uprawa ziemniaków. Wśród upraw dominują zboża: pszenica i żyto. Obok upraw rolniczych rozwija się produkcja zwierzęca, która opiera się głównie na hodowli trzody chlewnej oraz bydła.

EDUKACJA I WYCHOWANIE –

Tabela: Liczba dzieci w placówkach wychowania przedszkolnego

Lata	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Przedszkola bez specjalnych (osoba)	116	109	138	149	125	146	150	194	188
Oddziały przedszkolne przy szkołach podstawowych	122	141	141	161	135	139	164	183	199

(osoba)									
---------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Źródło: GUS (Bank Danych Lokalnych)

Ilość dzieci na przestrzeni analizowanych lat, w placówkach przedszkolnych oraz w oddziałach przedszkolnych przy szkołach podstawowych wzrasta w stosunku do roku 2010.

Tabela: Szkoły podstawowe oraz gimnazja

Lata	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
szkoły podstawowe ogółem - uczniowie	787	775	754	741	776	826	762	869	996
gimnazja ogółem - uczniowie	528	501	462	424	392	393	375	256	106

Źródło: GUS (Bank Danych Lokalnych)

Od 1 września 2017 wprowadzono w życie nową reformę oświaty, która ustanawia powrót 8 letniej szkoły podstawowej oraz likwidację gimnazjów. Do 2016 roku na terenie Gminy Warta funkcjonowało 3 placówek gimnazjalnych. Na obszarze gminy aktualnie działa 8 szkół podstawowych.

Liczba uczniów w szkołach podstawowych w 2018 roku wynosiła 996, natomiast liczba uczniów z gimnazjów wynosiła 106. Ogólna liczba uczniów uczęszczających do szkół podstawowych na terenie gminy wzrosła o 209. Liczba uczniów gimnazjalnych z każdym rokiem spada, jest to związane ze zmianami w systemie szkolnictwa (odchodzenie od gimnazjów).

1.5. Wnioski wynikające z charakterystyki jednostki samorządu terytorialnego

Gmina Warta to głównie gmina o charakterze rolniczym z niewielkimi zakładami produkcyjnymi. Na obszarach wiejskich dominuje rolnictwo, zaś w mieście Warta największe znaczenie mają usługi, głównie handel. Wśród podmiotów gospodarczych na obszarze gminy dominuje sektor prywatny. Najpopularniejszym obszarem działalności jest handel hurtowy i detaliczny oraz naprawa samochodów i motocykli. Stanowi on blisko 25% ogółu działalności w gminie Warta. Ponad 15% przedsiębiorców działa w obszarze budownictwa, 9% w obszarze przetwórstwa przemysłowego, w transporcie i gospodarce magazynowej 6,34 %.

Na rozwój przedsiębiorczości w istotny sposób miało dotychczas wpływ brak dużych i silnych podmiotów gospodarczych. Należy przypuszczać, że na terenie gminy nadal będą dominować małe przedsiębiorstwa działające w sferze produkcyjnej i usługowej. Nowym i prężnie działającym zakładem przemysłowym jest obecnie zakład przemysłowy branży chemicznej zajmujący się produkcją i dystrybucją produktów lakierniczych pod marką Wisto zlokalizowany przy ul. Kaliskiej w Warcie. Gmina zaprasza inwestorów do inwestowania tworzenia małych firm, opartych na lokalnej

produkcji i związanych z przetwórstwem tradycyjnych płodów rolnych oraz nowych produktów oferowanych na rynek lokalny z myślą o przybyszach z zewnątrz. Wychodząc z ofertą dla inwestorów miejscowych i zewnętrznych do zadań gminy należy udostępnianie wolnych terenów i obiektów dla podejmowania inicjatyw gospodarczych. Gmina jest przygotowana i takimi ofertami już obecnie dysponuje¹⁷.

Rok 2020 może całkowicie zmienić panujące tendencje. Po pierwsze należy się liczyć ze zwiększeniem liczby osób bezrobotnych oraz spadkiem ilości firm nie tylko na terenie Gminy Warta, ale również w całym województwie łódzkim. Kryzys związany z wirusem COVID-19 będzie odczuwalny w Gminie przez kilka lat. To również niezwykle ważny czas dla rozwoju całkowicie nowych, innowacyjnych firm.

W granicach gminy występują obszary o istotnych walorach przyrodniczych i krajobrazowych stanowiących o możliwościach rozwoju funkcji turystycznych i wypoczynkowych:

- fragment doliny Warty stanowiącej korytarz ekologiczny o znaczeniu krajowym,
- fragment obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków PLB 100002 „Zbiornik Jeziorsko”, zajmujący 17,6 % obszaru gminy,
- fragment Nadwarciańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu,
- fragment ornitologicznego rezerwatu przyrody „Jeziorsko”

Obszary te wymagają jednocześnie ochrony i racjonalnego korzystania z zasobów przyrodniczych. Gmina ciągle podejmuje działania, których celem jest przyciągnięcie większej ilości turystów, propagowanie aktywnego spędzania czasu, integrację społeczeństwa, a także ukazanie bogactwa i różnorodności przyrody, tradycji i kultury regionu.

Podobnie, jak w większości gmin kraju, także w gminie Warta występują potrzeby związane z rozwojem infrastruktury drogowej. Choć stan dróg gminnych odbiega od oczekiwań mieszkańców, znacznie większy problem z punktu widzenia władz gminy stanowią przebiegające przez ten obszar drogi powiatowe, których utrzymanie nie leży w gestii władz gminy. Bardzo istotnym aspektem biorąc pod uwagę infrastrukturę transportową jest budowa obwodnicy miasta oraz zapewnienie dróg dojazdowych do zbiornika Jeziorsko i rzeki Warty. Władze powinny monitorować rozwój sytuacji w tym zakresie i podejmować odpowiednie działania lobbingowe.

Trudno przeceniać rolę jakości infrastruktury drogowej w przyciąganiu inwestorów i turystów oraz tworzeniu warunków życia mieszkańców. W związku z tym istotne jest zwrócenie szczególnej uwagi na zrównoważony rozwój infrastruktury drogowej, obejmujący zarówno obszary turystycznie atrakcyjne jak również pozostałe obszary gminy.

Zniwelować należy również braki w obszarze infrastruktury okółoturystycznej tak, aby gmina była przygotowana na przyjęcie i obsługę ruchu turystycznego spodziewanego w kolejnych latach. W tym zakresie zwiększona powinna zostać liczba parkingów, głównie na terenie miasta i w okolicach występowania atrakcji turystycznych¹⁸.

¹⁷ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy i Miasta Warta

¹⁸ Strategia Rozwoju Gminy i Miasta Warta na lata 2012 - 2020

Struktura ludności gminy Warta sygnalizuje występowanie negatywnych tendencji związanych z procesem starzenia się społeczeństwa. Niepokojący jest nie tyle systematyczny wzrost ilościowy starszej populacji, co spadek udziału najmłodszych grup wiekowych w strukturze demograficznej, co przełoży się w efekcie na deficyt „rąk do pracy”, a to może mieć poważne skutki dla rozwoju gospodarczego.

Do głównych problemów gminy zaliczyć można

- niewystarczająca sieć połączeń drogowych;
- peryferyjne położenie względem głównych ośrodków miejskich – głównie Łodzi;
- zły stan dróg lokalnych;
- słabe zagospodarowanie centrów miejscowości (są to głównie ulicówki bez wykształconego centrum miejscowości);
- brak podstawowej infrastruktury służącej mieszkańcom (główny problem to brak rozwiniętej gospodarki wodno – ściekowej);
- występowanie niebezpieczeństw dla środowiska i ludzi (w gminie występuje zjawisko suszy, ale okresowo pojawiać się może powódź lub podtopienia w strefach przyległych do rzeki Warta);
- brak podstawowej infrastruktury dla rozwoju (położenie przy strefach NATURA 2000 powoduje, iż rozwój stref przemysłowych, inwestycyjnych jest niemożliwy);
- brak firm o potencjale innowacyjnym (głównie spowodowane brakiem kapitału);
- niskie kwalifikacje ludności;
- brak rozwiniętych e-usług publicznych;
- rozdrobnienie gospodarstw rolnych;
- wyludnianie się terenu gminy;
- patologie społeczne z przewagą alkoholizmu;

Choć na etapie przygotowywania Strategii nie zdiagnozowano problemu bezrobocia, to może się ono pojawić w związku z pandemią COVID 19. Sytuacja społeczno – gospodarcza gminy powinna być na bieżąco monitorowana.

2. Stan jakości powietrza

2.1. Metodologia obliczania wskaźników zanieczyszczeń

Gmina opracowała Plan Gospodarki Niskoemisyjnej. Jest to najważniejszy dokument określający stan powietrza na terenie gminy. Metodologia obliczeń jest więc spójna z tą zawartą w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej, który został pozytywnie zaopiniowany przez Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Prawidłowo prowadzona gospodarka energetyczna na różnych szczeblach administracyjnych np. gminy, nie może bazować na wykorzystaniu jednego źródła energii, konieczne jest zróżnicowanie dostępnych form energii i metod ich przetwarzania. Powoduje to wzrost konkurencyjności poszczególnych nośników energii na rynku paliwowo- energetycznym, a w konsekwencji wzrost ich jakości jako paliw i zwiększenie jakości usług energetycznych, tzn. ich wytwarzania, przesyłania i dystrybucji. Dywersyfikacja źródeł energii poprzez wykorzystanie energii odnawialnej umożliwia wejście na rynek energetyczny małej energetyki rozproszonej. Zgodnie z wymogami Prawa energetycznego na szczeblu gminnym, powinny być zbilansowane potrzeby energetyczne gminy i istniejące możliwości zaopatrzenia w ciepło i elektryczność. Gmina Warta jest gminą miejsko-wiejską, nie posiada scentralizowanych systemów ogrzewania. Budynki są zaopatrywane w ciepło indywidualnie. W gminie i mieście nie ma i nie przewiduje się realizacji centralnego systemu ciepłowniczego.

Na terenie gminy ciepło do ogrzewania obiektów, przygotowania posiłków, c.w.u. i do celów przemysłowych pozyskiwane jest z następujących nośników energetycznych:

- węgla i pochodnych,
- gazu ziemnego GZ – 35,
- oleju opałowego,
- energii elektrycznej.

Na terenie gminy największa liczba osób mieszka w budownictwie indywidualnym. Dominująca jest zabudowa jednorodzinna z udziałem zabudowy zagrodowej. Wiek budynków nie przekracza 20 – 40 lat, a jedynie w zabudowie zagrodowej występują starsze budynki. Przeprowadzona ankietyzacja wskazała na stosowanie węgla i jego pochodnych do ogrzewania mieszkań.

Celem rozdziału jest zbilansowanie potrzeb energetycznych gminy Warta oraz wskazanie możliwości racjonalizacji zużycia paliw kopalnych w aspekcie zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska naturalnego.

Przeprowadzone badania dotyczyły:

- zużycia poszczególnych paliw,
- obliczenia powierzchni ogrzewanej i zużycia energii na podstawie pomiarów w szkołach oraz w wybranych budynkach mieszkalnych,
- wyliczenia wskaźnika zużycia energii w GJ/m², GJ/m³,
- obliczenia emisji pochodzącej ze spalania paliw.

Dane do obliczeń uzyskano z właściwych instytucji i badań własnych. Bilans energii w Gminie i Mieście Warta wykonano przyjmując podane niżej założenia. Do ogrzania 1m² powierzchni mieszkalnej (badania własne) potrzebne jest 0,7 GJ energii. Odpowiadająca tym potrzebom energetycznym moc cieplna wynosi 0,1 kW, czyli 1 kW zainstalowanej mocy odpowiada produkcji energii cieplnej 7 GJ. Przyjmując, że 1 t węgla posiada wartość opałową 21 GJ, można nią ogrzać 30 m² powierzchni. Zatem w obliczeniach można przyjąć, że do ogrzania 1 mieszkania (przeciętna powierzchnia 60 m²) w gminie jest zużywane 2,5 t węgla.

Emisję ze spalania paliw obliczono na podstawie jednostkowych wskaźników emisji gazów do atmosfery pochodzących ze spalania różnego rodzaju paliw, podanych w tabeli poniżej¹⁹.

Tabela: Jednostkowe wskaźniki emisji gazów do atmosfery pochodzące ze spalania różnego rodzaju paliw.

paliwo	wartość opałowa MJ/jedn. nat	emisja w g/GJ			
		CO ₂	SO ₂	NO _x	CO
Węgiel kam.	21 MJ/kg	90 240	750	150	120
Koks	22 MJ/kg	11 080	750	150	120
Drewno	15 MJ/kg	0	0	200	150
Słoma	14 MJ/kg	0	0	200	150
Olej opałowy	43 MJ/kg	77 360	195	180	15
Gaz ziemny	34 MJ/Nm ³	55 840	15	100	19

Dodatkowo wykorzystano metodologię obliczania wskaźników zanieczyszczeń z transportu. Wielkości emisji zanieczyszczeń do powietrza pochodzących z pojazdów samochodowych zostały wyliczone na podstawie danych zawartych w raporcie końcowym „Opracowanie metodyki i oszacowanie kosztów zewnętrznych emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego ze środków transportu drogowego na poziomie kraju” autorstwa Centrum Badań i Edukacji Statystycznej GUS z 2018 r.

Do szacowania emisji zanieczyszczeń do powietrza pochodzących z pojazdów samochodowych wykorzystano bazy danych oraz oprogramowanie COPERT IV, które służy do obliczania emisji zanieczyszczeń powietrza i gazów cieplarnianych z transportu drogowego w Europie. Projekt COPERT powstał w celu przedstawienia oficjalnego wykazu emisji zanieczyszczeń powietrza pochodzącego z transportu w krajach członkowskich UE. Metodologia jest zgodna z wytycznymi Międzynarodowego Zespołu ds. Zmian Klimatu (IPCC).

W ilościach pyłów PM_{2.5} i PM₁₀ uwzględniona została emisja związana ze ścieraniem klocków hamulcowych oraz opon.

W ramach obliczania emisji zastosowano następującą klasyfikację pojazdów zgodną z UNECE (Europejska Komisja Gospodarcza):

- samochody osobowe,
- samochody dostawcze (lekkie samochody ciężarowe o masie do 3,5 t),
- samochody ciężarowe (powyżej 3,5 t do 12 t),
- autobusy miejskie,
- autokary,
- motocykle i motorowery.

Podział pojazdów został również podzielony ze względu na rodzaj paliwa:

- benzyna,
- olej napędowy – silnik typu diesel,
- LPG.

Zgodnie z raportem końcowym „Opracowanie metodyki i oszacowanie kosztów zewnętrznych emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego ze środków transportu drogowego na poziomie kraju” struktura pojazdów samochodowych według rodzajów stosowanego paliwa została podzielona w następujących proporcjach:

Tabela. Struktura pojazdów samochodowych według rodzajów stosowanego paliwa [%]
[„Opracowanie metodyki i oszacowanie kosztów zewnętrznych emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego ze środków transportu drogowego na poziomie kraju” Centrum Badań i Edukacji Statystycznej GUS z 2018 r.]

Rodzaj pojazdu	Benzyna	Olej napędowy	LPG
	%		
Osobowe	54,6	29,4	16

¹⁹ Źródło: Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy i Miasta Warta

Lekkie dostawcze	21,2	78,8	0
Ciężarowe	0	100	0
Autokary	0	100	0
Autobusy miejskie	0	100	0
Motocykle	100	0	0

Emisja zanieczyszczeń z transportu drogowego została zaprezentowana na wybranych substancjach szkodliwych wydalanym w dużych ilościach w skutek spalania paliw w pojazdach samochodowych. Są to przede wszystkim:

- dwutlenek węgla (CO_2) - jest głównym gazem cieplarnianym. Przy niewielkich stężeniach powoduje przyspieszenie oddechu i akcji serca. W krajach uprzemysłowionych stanowi on około 80% wszystkich gazów cieplarnianych,

- tlenek węgla (CO) - jest bezwonny gaz silnie toksycznym, powstającym podczas niepełnego spalania paliw stałych, płynnych i gazowych. Przyczynia się do powstania smogu fotochemicznego. Powoduje problemy oddechowe, sercowe oraz kłopoty ze wzrokiem. Stężenie tlenu węgla. W miejscach nasilonego ruchu samochodowego, w tunelach i na parkingach stwierdza się wysokie stężenie tego gazu. Transport drogowy odpowiada za emisję około 23% całkowitej ilości CO w powietrzu,

- metan (CH_4) - jest drugim pod względem ważności gazem powodującym wzmocnienie efektu cieplarnianego. Uwalniany jest m.in. w wyniku spalania paliw kopalnych, hodowli bydła, uprawie ryżu, składowaniu odpadów. W atmosferze metan przechwytuje ciepło 23 razy szybciej, niż CO_2 .

- tlenki azotu (NO_x) - powstają w procesie spalania paliw ze źródeł mobilnych uwalnianych do powietrza, gdzie łączą się z parą wodną. Powracają na ziemię w postaci kwaśnych deszczy. Tlenki azotu inicjują powstawanie związków rakotwórczych. Przyczyniają się do tworzenia smogu fotochemicznego. U człowieka obniżają odporność organizmu, działają drażniaco na oczy i drogi oddechowe. W 2013 r. udział tlenków azotu z transportu drogowego w zanieczyszczonym powietrzu w krajach UE wyniósł około 40%.

- pyły ($\text{PM}_{2,5}$ i PM_{10}) - generowane są przez samochody, głównie wyposażone w silniki Diesla oraz nowoczesne silniki benzynowe wyposażone w bezpośredni wtrysk paliwa. Pył powstaje również wskutek ścierania opon, tarczy i klocków hamulcowych,

- lotne związki organiczne (LZO) - są dużą zbiorowością różnorodnych chemicznie związków takich jak: benzen, etanol, formaldehyd, cykloheksan, aceton. Niektóre substancje, np. benzen są niebezpieczne dla zdrowia ludzkiego, przyczyniając się do zachorowań na raka. Transport drogowy produkuje emisję 10% LZO.

Poniżej przedstawiona została tabela wyrażająca roczną wielkość (w kilogramach na pojazd) emisji zanieczyszczeń w zależności od:

- rodzaju zanieczyszczenia,
- rodzaju pojazdu,
- rodzaju spalnego paliwa.

Tabela. Roczna wielkość (w kilogramach na pojazd) emisji zanieczyszczeń [„Opracowanie metodyki i oszacowanie kosztów zewnętrznych emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego ze środków transportu drogowego na poziomie kraju” Centrum Badań i Edukacji Statystycznej GUS z 2018 r.]

Rodzaj pojazdu	Rodzaj paliwa	CO_2	CO	CH_4	NO_x	$\text{PM}_{2,5}$	PM_{10}	LZO
		kg/pojazd/rok						
Osobowe	benzyna	1582,5	9,1	0,1	1,6	0,1	0,1	1,2
Lekkie dostawcze		3678,7	24,3	0,1	2,8	0,2	0,3	1,1
Motocykle		197,8	18,7	0,2	0,3	0,1	0,1	2,8
Osobowe	olej napędowy	2669,3	1,1	0,0	10,6	0,7	0,8	0,2
Lekkie dostawcze		4735,5	6,8	0,0	22,1	1,4	1,6	1,2
Ciężarowe		19425,9	33,9	0,7	130,0	3,5	4,2	4,9
Autokary		25483,1	41,6	1,3	176,4	3,9	4,5	5,6
Autobusy miejskie	LPG	85133,2	228,3	5,9	741,9	23,0	25,8	49,5
Osobowe		2067,5	27,2	0,2	5,7	0,1	0,2	1,5

Wielkość emisji poszczególnych zanieczyszczeń oblicza się według następującego wzoru:

$$E_i = P_i \cdot w_i$$

gdzie:

E_i – emisja substancji [kg/rok],

P_i – ilość pojazdów danego rodzaju zależna od rodzaju spalnego paliwa [szt.],

w_i – wielkość emisji substancji przypadającej na pojazd, zależna od rodzaju pojazdu i rodzaju spalnego paliwa (według Tabeli powyżej) [kg/pojazd/rok].

W Strategii przedstawiona została szacowana redukcja emisji zanieczyszczeń do powietrza z transportu drogowego. W tym celu w poszczególnych kategoriach rodzaju pojazdów opartych o paliwa konwencjonalne, oszacowano udział (zastąpienie) ich na pojazdy zeroemisyjne zasilane energią elektryczną.

Tabela. Roczna wielkość (w kilogramach na pojazd) emisji zanieczyszczeń [„Opracowanie metodyki i oszacowanie kosztów zewnętrznych emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego ze środków transportu drogowego na poziomie kraju” Centrum Badań i Edukacji Statystycznej GUS z 2018 r., opracowanie własne]

Rodzaj pojazdu	Rodzaj paliwa	CO ₂	CO	CH ₄	NO _x	PM _{2,5}	PM ₁₀	LZO
		kg/pojazd/rok						
Osobowe	benzyna	1582,5	9,1	0,1	1,6	0,1	0,1	1,2
Lekkie dostawcze		3678,7	24,3	0,1	2,8	0,2	0,3	1,1
Motocykle		197,8	18,7	0,2	0,3	0,1	0,1	2,8
Osobowe	olej napędowy	2669,3	1,1	0,0	10,6	0,7	0,8	0,2
Lekkie dostawcze		4735,5	6,8	0,0	22,1	1,4	1,6	1,2
Ciężarowe		19425,9	33,9	0,7	130,0	3,5	4,2	4,9
Autokary		25483,1	41,6	1,3	176,4	3,9	4,5	5,6
Autobusy miejskie		85133,2	228,3	5,9	741,9	23,0	25,8	49,5
Osobowe	LPG	2067,5	27,2	0,2	5,7	0,1	0,2	1,5
Osobowe	energia elektryczna							
Lekkie dostawcze								
Ciężarowe								
Autokary		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Autobusy miejskie								
Motocykle								

Porównanie wyników rocznej emisji (kg/substancji/pojazd) w stanie bez udziału pojazdów zeroemisyjnych do wyników rocznej emisji (kg/substancji/pojazd) w stanie z szacowanym udziałem pojazdów zeroemisyjnych przedstawia procent redukcji:

$$E_{\text{redukcja}} = [(E_{\text{iprzed}} - E_{\text{ipo}}) / E_{\text{iprzed}}] \cdot 100\%$$

gdzie:

E_{redukcja} – redukcja emisji substancji [%],

E_{iprzed} – emisja substancji przed [kg/rok],

E_{ipo} – emisja substancji po [kg/rok].

Wzrost liczby pojazdów na terenie województwa łódzkiego

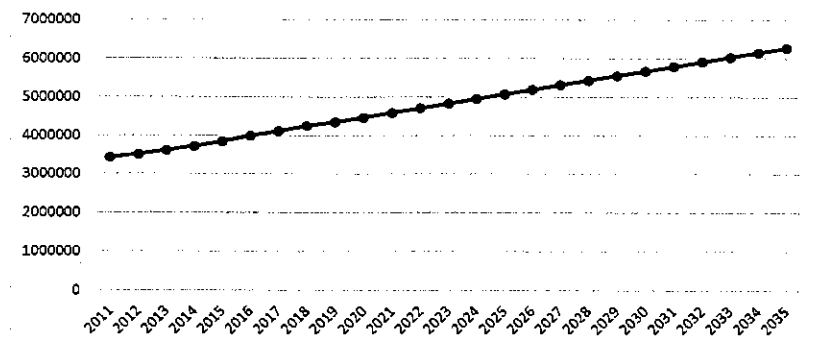
W tabeli zamieszczonej poniżej wskazana została liczba pojazdów zarejestrowanych na terenie województwa łódzkiego. Z danych wynika, że liczba pojazdów na terenie województwa w latach 2011-2018 stale wzrastała (średnio o 3,2% rocznie) i należy spodziewać się, że trend ten będzie się utrzymywał.

Tabela. Liczba [szt.] pojazdów zarejestrowanych na terenie województwa łódzkiego w latach 2011-2018 [GUS]

Nazwa	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
pojazdy samochodowe i ciągniki	1 647 831	1 686 814	1 738 141	1 787 924	1 846 011	1 919 517	1 980 689	2 049 765
motocykle ogółem	74 323	76 251	78 880	80 992	86 247	91 405	95 787	100 339
motocykle o pojemności silnika do 125 cm ³	23 870	24 271	24 732	25 280	27 687	30 083	31 853	33 615
samochody osobowe	1 200 899	1 236 202	1 275 881	1 314 040	1 358 314	1 416 932	1 465 686	1 519 904
autobusy ogółem	5 995	5 828	6 043	6 219	6 417	6 444	6 612	6 712
samochody ciężarowe	205 869	207 468	211 102	216 155	219 590	224 101	227 783	232 955
samochody ciężarowo - osobowe	17 887	17 083	16 445	15 990	15 701	15 479	16 089	15 949
samochody specjalne (łącznie z sanitarnymi)	9 302	9 306	10 129	10 307	10 914	11 595	12 248	13 131
ciągniki samochodowe	14 129	15 422	16 814	18 042	19 523	21 634	23 367	25 208
ciągniki siodłowe	13 985	15 280	16 670	17 898	19 379	21 488	23 242	25 082
ciągniki rolnicze	137 314	136 337	139 292	142 168	145 005	147 404	149 205	151 516
motorowary	67 445	71 808	75 696	78 998	81 629	83 803	85 871	87 484
RAZEM	3 418 849	3 502 070	3 609 825	3 714 013	3 836 417	3 989 885	4 108 432	4 251 660

Następstwem stałego wzrostu ilości pojazdów będzie wzrost natężenia ruchu tym samym ilości emitowanych do powietrza substancji szkodliwych. Szacuje się, że do 2035 roku (przez okres 15 lat) ogólna liczba pojazdów wzrośnie o 36% - o ponad 1 600 000 sztuk.

Wykres. Linia trendu wzrostu ilości pojazdów w województwie łódzkim w latach 2011-2018 z perspektywą do roku 2035 [GUS, opracowanie własne]



2.2. Czynniki wpływające na emisję zanieczyszczeń

Jak zapisano w „Programie Ochrony Środowiska dla Gminy i Miasta Warta”: „Wybitnie rolniczy charakter Gminy powoduje, że brak w niej istotnych źródeł zanieczyszczeń atmosfery, a jej stan generalnie nie budzi zastrzeżeń. Podstawowe znaczenie ma tu tzw. emisja niska, pochodząca głównie z indywidualnego ogrzewania mieszkań i obiektów użyteczności publicznej, gdyż większość pieców i lokalnych kotłowni na terenie Gminy opalana jest węglem i drewnem. Zwiększonych stężeń zanieczyszczeń pochodzących z tychże źródeł (np. CO₂) można się spodziewać jedynie w sezonie grzewczym i w ośrodkach o większej koncentracji zabudowy. Na terenach o zabudowie rozproszonej emisja niska nie ma takiego znaczenia, gdyż istnieją tam lepsze warunki przewietrzania.

Źródłem niskiej emisji jest także ruch drogowy, w szczególności na większych trasach przelotowych (droga krajowa nr 83), gdzie duży udział mają pojazdy ciężkie. Do tej grupy zanieczyszczeń zaliczają się głównie tlenek węgla, związki azotu, siarki oraz węglowodory i pyły. Emisja ta wzrasta wraz z natężeniem ruchu pojazdów.”

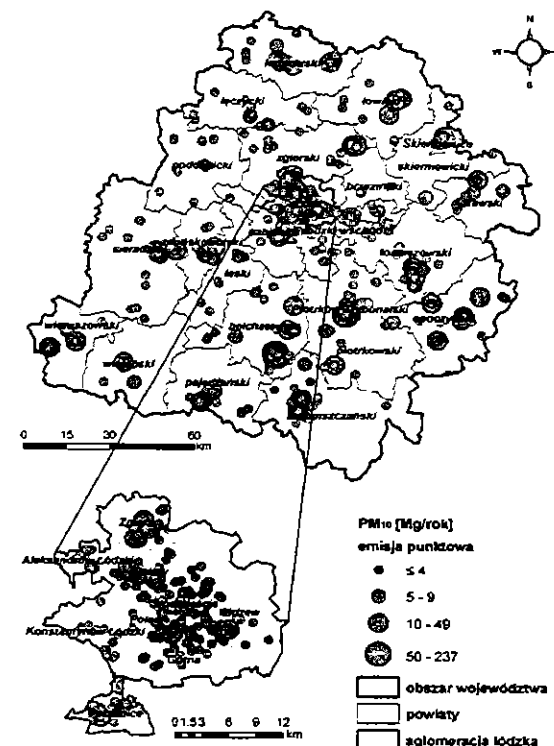
Na obszarze Gminy i Miasta Warta nie występuje rozwinięty przemysł ciężki oraz związane z nim źródła zanieczyszczenia powietrza. Funkcjonujące tu zakłady produkcyjno- usługowe również nie stanowią zagrożenia. Na jakość powietrza może mieć wpływ transport zanieczyszczeń gazowych głównie z Konina. Największymi źródłami zanieczyszczeń są gospodarstwa indywidualne, w których dla celów grzewczych używany jest węgiel, a także zakłady produkcyjne, punkty usługowe i handlowe.

„Emisje zanieczyszczeń do atmosfery można podzielić na naturalną i antropogeniczną. Emisja naturalna związana jest głównie z erupcją wulkanów, pożarami lasów i łąk, rozkładem materii organicznej, erozją gleb i skał.

W emisji antropogenicznej wyróżniamy:

- emisję punktową pochodzącą ze zorganizowanych źródeł w wyniku energetycznego spalania paliw i przemysłowych procesów technologicznych;
- emisję liniową – komunikacyjną pochodzącą głównie z transportu samochodowego, kolejowego, wodnego i lotniczego;
- emisję powierzchniową, w skład której wchodzi zanieczyszczenia komunalne z palenisk domowych, gromadzenia i utylizacji ścieków i odpadów;
- emisję z rolnictwa pochodzącą z upraw i hodowli zwierząt;
- emisję niezorganizowaną powstającą wskutek pojedynczych pożarów, prac budowlanych i remontowych, nakładania na powierzchnie warstw kryjących, przypadkowych wycieków, itp.²⁰

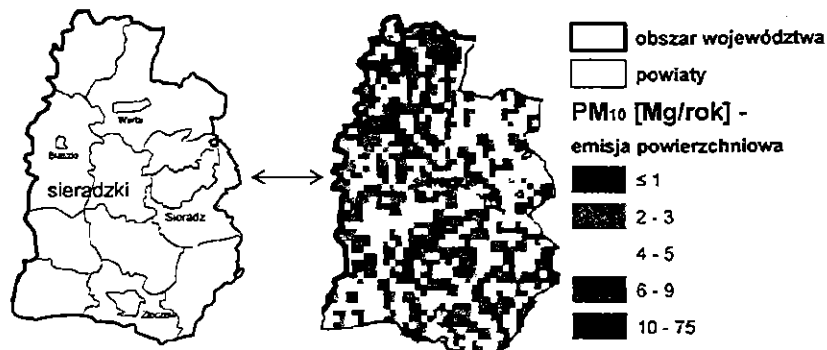
Mapa: Rozmieszczenie oraz ładunki emisji punktowej PM₁₀ w województwie łódzkim w latach 2012 - 2013



Źródło: Roczna Ocena Jakości Powietrza w Województwie Łódzkim w 2013 roku, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Łodzi

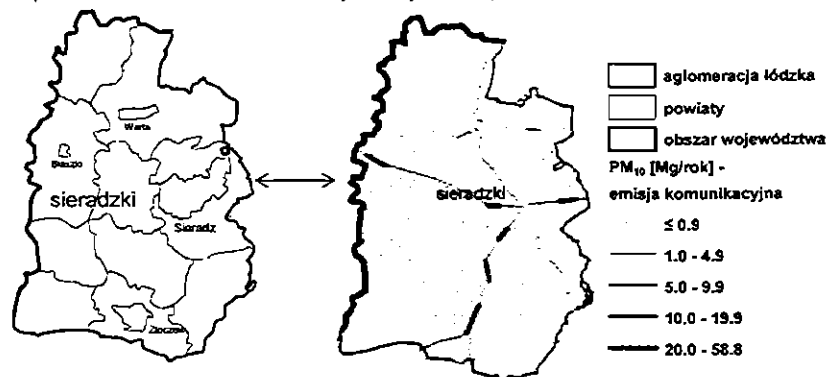
²⁰ Roczna Ocena Jakości Powietrza w Województwie Łódzkim w 2013 roku, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Łodzi

Mapa: Rozmieszczenie oraz ładunki emisji powierzchniowej PM10 w powiecie sieradzkim w latach 2012 – 2013



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Roczna Ocena Jakości Powietrza w Województwie Łódzkim w 2013 roku, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Łodzi

Mapa: Rozmieszczenie oraz ładunki emisji liniowej PM10 w powiecie sieradzkim w latach 2012 - 2013



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Roczna Ocena Jakości Powietrza w Województwie Łódzkim w 2013 roku, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Łodzi

W 2013 roku w ramach monitoringu środowiska przyrodniczego województwa łódzkiego przeprowadzono roczną ocenę jakości powietrza. W tym celu województwo łódzkie podzielono na dwie strefy: Strefę Łódzką²¹ oraz Strefę Aglomeracji Łódzkiej²². Na terenie gminy miejsko - wiejskiej

²¹ W skład strefy wchodzi powiaty: bełchatowski, brzeziński, kutnowski, łaski, łęczycki, łowicki, łódźki wschodni, opoczyński, pajęczański, piotrkowski, poddębicki, radomszczański, rawski, sieradzki, skierniewicki, tomaszowski, wieluński, wieruszowski, zduńskowski, miasto na prawach powiatu Piotrków Trybunalski, miasto na prawach powiatu Skierniewice, pabianicki (bez gminy miejskiej Pabianice i gminy miejskiej Konstantynów Łódźki), zgierski (bez gminy miejskiej Zgierz oraz miejskiej części gminy miejsko - wiejskiej Aleksandrów Łódźki) oraz miasta: Tomaszów Mazowiecki i Bełchatów.

Warta, która kwalifikuje się do Strefy Łódzkiej, nie było zlokalizowanego punktu pomiarowego, najbliższa stacja pomiarowa charakteryzująca się wymaganą kompletnością serii pomiarowych znajdowała się w mieście Sieradz przy ulicy Grunwaldzkiej 28. Wyniki parametrów dla strefy oceny jakości powietrza pod kątem ochrony zdrowia przydzielono do dwóch klas:

klasy A – poziom stężeń nieprzekraczający wartości poziomu dopuszczalnego, docelowego lub celu długoterminowego;

klasy C – poziom stężeń powyżej wartości poziomu dopuszczalnego, docelowego lub celu długoterminowego.

Gmina miejsko - wiejska Warta znajduje się w strefie łódzkiej, która została przydzielona do następujących klas jakości powietrza pod kątem ochrony zdrowia:

dla SO₂ – klasa A,

dla NO₂ – klasa A,

dla B(a)P – klasa A,

dla CO – klasa A,

dla ozonu – klasa A,

dla PM_{2,5} – klasa C (z uwzględnieniem poziomu dopuszczalnego),

dla PM₁₀ – klasa C (z uwzględnieniem poziomów dopuszczalnych),

dla B(a)P w pyłe PM₁₀ – klasa C (z uwzględnieniem poziomu dopuszczalnego).

Na podstawie oceny wg kryteriów dla ochrony zdrowia gmina miejsko - wiejska Warta została zakwalifikowana do programu ochrony powietrza POP. Jako przyczynę podano spalanie węgla i drewna w paleniskach domowych – emisja niska.

W gospodarstwach domowych jako podstawowe paliwo używany jest węgiel, szczególnie ten niskiej jakości, o dużej zawartości popiołu i siarki, a jako źródło grzewcze używane są kotły o niskiej sprawności.

W wyniku przekroczenia 24 godzinnej wartości poziomu dopuszczalnego stężenia pyłu zawieszonego PM₁₀ stwierdzono, że konieczne jest przeprowadzenie działań naprawczych w obszarach przekroczeń rozmieszczonych w 26 miastach w obu strefach oceny w województwie łódzkim wraz z obszarami ościennymi gmin wiejskich i miejskich. Obszar przekroczeń 24- godzinnej wartości poziomu dopuszczalnego pyłu PM₁₀ objął m.in. miasto Sieradz położone w Strefie Łódzkiej. Wartość 36 maksimum stężenia 24- godzinnej sięgała w centrum miasta 71,2µg/m³ (tj. 142,4% D₂₄). Obszar przekroczeń dobowej wartości poziomu dopuszczalnego stężenia PM₁₀ obejmował swym zasięgiem centrum miasta.

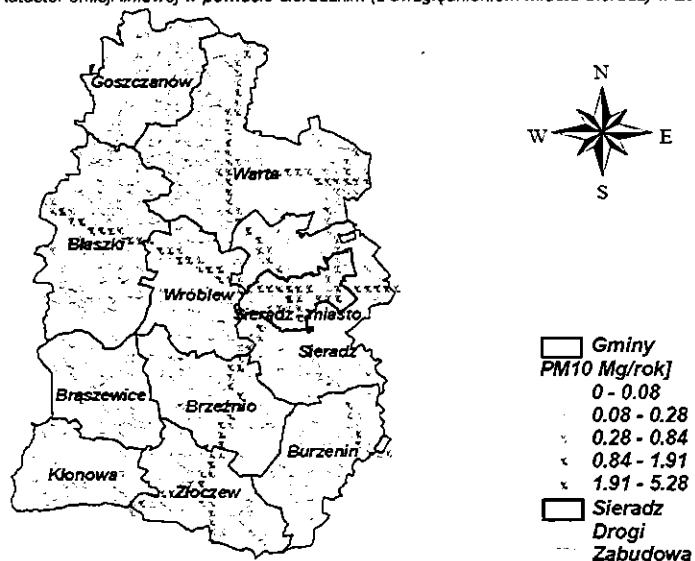
Mapa: Obszar przekroczeń średniej 24- godzinnej wartości poziomu dopuszczalnego stężenia pyłu PM₁₀ w zachodniej części Strefy Łódzkiej w 2013r. – wybrany obszar.

²² W skład strefy wchodzi: miasto na prawach powiatu Łódź, gmina miejska Zgierz, miejska część gminy miejsko - wiejskiej Aleksandrów Łódźki, gmina miejska Pabianice, gmina miejska Konstantynów Łódźki.

Dodatkowy problem stanowi emisja pyłu pochodzącego z zanieczyszczenia jezdni. Stężenia pochodzące od tego typu emisji zależą od typu nawierzchni jezdni, ilości pojazdów, ich wagi oraz opadu deszczu."

Emisję komunikacyjną (liniową) w powiecie sieradzkim wyznaczono z pasa 30 km od powiatu sieradzkiego. Na obszarze Warty najwyższe wartości PM₁₀ (0,84 – 1,91 Mg/rok) wyznaczono wzdłuż drogi krajowej nr 83 na południe od miejsca przecięcia się z drogą wojewódzką nr 710, co obrazuje mapa poniżej.

Mapa: Kataster emisji liniowej w powiecie sieradzkim (z uwzględnieniem miasta Sieradz) w 2005r.



Źródło: Program Ochrony Powietrza dla stref województwa łódzkiego: powiatu sieradzkiego, zdunskowolskiego, wieluńskiego i brzezińskiego, Tom I Powiat sieradzki, Gdańsk 2007

Według przedstawionej w niniejszym Planie analizy, w Gminie miejsko- wiejskiej Warta podstawowym problemem w zakresie zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego jest emisja niska, pochodząca głównie z indywidualnego ogrzewania mieszkań i obiektów użyteczności publicznej, gdyż większość pieców i lokalnych kotłowni na terenie Gminy i Miasta opalana jest węglem i drewnem. Kolejnym problemem są zanieczyszczenia pochodzące z ruchu drogowego – tzw. emisja liniowa. Na obszarze Gminy i Miasta nie występuje rozwinięty przemysł ciężki oraz związane z nim źródła zanieczyszczenia powietrza. Funkcjonujące tu zakłady produkcyjno- usługowe również nie stanowią zagrożenia.

Charakterystyka obszarów problemowych:

niska emisja pochodząca z gospodarstw domowych oraz obiektów użyteczności publicznej

Największa emisja substancji szkodliwych na obszarze gminy pochodzi z indywidualnego ogrzewania budynków mieszkalnych oraz obiektów użyteczności publicznej. Zwiększone stężenia zanieczyszczeń występują w sezonie grzewczym i w ośrodkach o większej koncentracji zabudowy. Na terenach o zabudowie rozproszonej, emisja niska nie ma takiego znaczenia, gdyż istnieją tam lepsze warunki przewietrzania.

Na potrzeby ogrzania gospodarstw domowych oraz przygotowania ciepłej wody użytkowej mieszkańcy wykorzystują głównie piece opalane węglem oraz drewnem. Piece te są jednak często nieefektywnym źródłem ciepła. Wynika to zarówno z nieszczelności instalacji, jak i z niskiej sprawności urządzeń, która charakteryzuje zwykle przestarzałe lokalne źródła ciepła. Dodatkowo uwagę należy zwrócić na materiał wykorzystywany do spalania. Ze względów ekonomicznych często jest to węgiel o niskiej jakości, wysokim stopniu zanieczyszczenia. Dodatkowo, niestety w niektórych gospodarstwach domowych wciąż stosowana jest praktyka spalania odpadów, takich jak: butelki PET, kartony po mleku, sokach oraz wszelkie inne produkty, które ulegną spaleniowi. Ze względu na nieprzystosowanie pieców do spalania odpadów (zbyt niska temperatura spalania oraz brak filtrów), uwalniane są do powietrza substancje toksyczne i rakotwórcze (dioksyny oraz furany), które niosą zagrożenie zarówno dla członków gospodarstwa domowego, w którym są spalane, jak i dla mieszkańców budynków sąsiednich. Wśród czynników mających znaczny wpływ na stan i jakość powietrza wymienia się również charakter zabudowy na danym terenie, np. przy sprzyjających warunkach atmosferycznych średnia i wyższa zabudowa o zwartym charakterze sprzyja tworzeniu się sytuacji smogowych. Szczególnie istotnym czynnikiem rozpraszającym jest wiatr, który przy tego typu zabudowie ma ograniczone możliwości przewietrzania. Znacznym problemem są również osiedla domów jednorodzinnych o gęstej zabudowie. Dla celów grzewczych wykorzystywane są głównie paliwa stałe, generujące znaczne ładunki zanieczyszczeń, a skupienie wielu domów w jednym miejscu dodatkowo wzmacnia efekt.

Wśród budynków użyteczności publicznej stanowiących własność Gminy wciąż funkcjonują takie, w których źródłem ciepła jest miał, węgiel, ogrzewanie elektryczne.

Zarówno część budynków prywatnych jak i gminnych generuje znaczne straty ciepła. Przyczyniają się do tego wyżej wymieniane instalacje, ale również stan budynków. Budynki są niewystarczająco izolowane termicznie. W przypadku obiektów starszych przepisy budowlane stosowane w latach ich powstania stawiały niewielkie wymagania dotyczące ochrony cieplnej budynków, nie były one również zawsze przestrzegane. Z tego względu ściany zewnętrzne, stropy najwyższej kondygnacji (pod poddaszem), stropodachy, przepuszczają znacznie więcej ciepła, niż regulują to obecne wymagania. Źródłem nadmiernych strat są również niskiej jakości i bardzo nieszczelne okna.

Należy w tym momencie zwrócić uwagę na możliwość – a w kontekście zobowiązań Polski wobec UE, dotyczących udziału energii odnawialnej w ostatecznym zużyciu energii do 2020 roku – konieczność wdrażania rozwiązań opartych o odnawialne źródła energii, takie jak energia słoneczna, wiatr czy biomasa. W przypadku zasadności i ekonomicznej opłacalności zarówno w obiektach prywatnych jak i użyteczności publicznej powinno montować się np. kolektory słoneczne, pompy ciepła czy kotły

opalone biomasą. Są to rozwiązania ekologiczne, które czerpią energię z naturalnych i powtarzających się procesów przyrodniczych, bez generowania szkód dla środowiska.

ruch drogowy

Najpopularniejszymi środkami transportu w gminie Warta są środki indywidualne (samochody), funkcję uzupełniającą pełni zaś komunikacja zbiorowa. Przez obszar Gminy miejsko- wiejskiej Warta, południkowo przebiega droga krajowa Nr 83 relacji Turek – Sieradz, równoleżnikowo droga wojewódzka Nr 710 relacji Błaszki – Łódź, droga wojewódzka Nr 479 relacji Dąbrówka – Sieradz oraz sieć dróg powiatowych i gminnych.

Zwiększanie się odległości pomiędzy miejscem zamieszkania a miejscem pracy wraz z równoczesnym wzrostem dostępności samochodów powoduje wzrost potrzeb transportowych, którym komunikacja zbiorowa nie zawsze jest w stanie sprostać. Wzrost liczby samochodów, a co za tym idzie częstsze migracje ludności, zły stan nawierzchni oraz powstawanie nowych odcinków dróg wiąże się ze wzrostem emisji, w szczególności tlenków azotu, ale również z pyłem pochodzącym ze ścierania: okładzin hamulcowych, opon oraz nawierzchni jezdni. Dodatkowy problem stanowi emisja pyłu pochodzącego z zabrudzenia jezdni. Stężenia pochodzące od tego typu emisji zależą od typu nawierzchni jezdni, ilości pojazdów, ich wagi oraz opadu deszczu. W grupie zanieczyszczeń generowanych przez transport drogowy znajdują się głównie tlenek węgla, związki azotu, siarki oraz węglowodory i pyły. Emisja ta wzrasta wraz z natężeniem ruchu pojazdów. Największa ilość zanieczyszczeń koncentruje się przy największych ciągach drogowych, w miejscach gdzie występuje największy ruch pojazdów oraz w miastach, w miejscach koncentracji wielu niewielkich ulic, gdzie ze względu na otaczającą zabudowę możliwości przewietrzania są znacznie ograniczone. Największe zagrożenie dla organizmu ludzkiego występuje w niewielkiej odległości od dróg szybkiego ruchu, wraz ze wzrostem odległości, zagrożenie maleje. Należy sobie jednak zadać pytanie, jakiego rodzaju jest to zagrożenie. Otóż wśród konsekwencji wynikających z narażenia organizmu na tego rodzaju zanieczyszczenia powietrza wymienia się: pogorszenie funkcji płuc u dzieci, powodowanie i zaostrzanie astmy oraz reakcji alergicznych, choroby nowotworowe, w tym w szczególności rak płuc oraz choroby krążeniowo- oddechowe. Zanieczyszczenia komunikacyjne wpływają również na powstawanie smogu oraz zakwaszanie środowiska, sprzyjają stopniowej degradacji gleb i szaty roślinnej. Stanowią zatem zagrożenie dla całego środowiska przyrodniczego oraz organizmów zamieszkujących te obszary.

Zmniejszenie generowanych zanieczyszczeń może nastąpić w wyniku ograniczenia przejazdów, zmiany środka transportu na bardziej ekologiczny. Ograniczenie ilości przejazdów jest niemożliwe, wręcz przeciwnie – w wyniku zachodzących zmian społeczno- gospodarczych będzie narastać, również w wyniku oczekiwanej przez gminę rozwoju funkcji turystycznej. W kwestii zmiany środka transportu na bardziej ekologiczny Gmina ma możliwość promowania i zachęcania do rezygnacji z transportu indywidualnego na rzecz korzystania z komunikacji zbiorowej oraz rowerów. Na obszarze Gminy i Miasta Warta zbiorowa komunikacja samochodowa prowadzona jest w szczególności poprzez Państwową Komunikację Samochodową (PKS) z dworcem i bazą w Sieradzu. Warta ma

bezpośrednie połączenie autobusowe z Błaszki, Dobrą, Łodzią, Poddębicami, Sieradzem i Turkiem. Połączenia komunikacyjne występujące na terenie obszaru wiejskiego umożliwiają mieszkańcom bardzo dogodnie połączenie również z samym miastem. Należy się jednak spodziewać, że w przypadku gdy mieszkańcy mają taką możliwość, częściej będą wybierać jako środek transportu samochód, który daje im większą niezależność oraz komfort podróżowania, łącznie z oszczędnością czasu.

emisja ze źródeł przemysłowych

Na obszarze gminy nie występuje rozwinięty przemysł ciężki oraz związane z nim źródła zanieczyszczenia powietrza. Funkcjonujące tu zakłady produkcyjno- usługowe również nie stanowią zagrożenia dla ekosystemu²⁵.

2.3. Obecny stan jakości powietrza – podsumowanie inwentaryzacji

Poniżej przedstawiono podsumowanie inwentaryzacji jakości powietrza sporządzone na potrzeby Planu Gospodarki Niskoemisyjnej. Jednak w dalszej części opracowania przeprowadzono dodatkowe badanie poziomu emisji pochodzącej z transportu w roku 2020 wg. metodologii przedstawionej w rozdziale 2.1.

Dane zbiorcze:

Rok inwentaryzacji		2014	
Źródło emisji/wytworzenia energii	Całkowita energia pobrana i wytworzona	Całkowita emisja CO ₂ eq	Udział źródła w emisji sumarycznej
	MWh/rok	Mg/rok	% *
Zużycie energii elektrycznej (budynki mieszkalne)	582,14	571,66	26
Zużycie energii elektrycznej (usługi i przemysł)	152,54	149,79	7
Ogrzewanie budynków mieszkalnych	3193,33	1130,44	52
Ogrzewanie budynków (usługi i przemysł)	733,33	259,60	12
Pojazdy transport - paliwa w tym energia elektryczna dla pojazdów (społeczeństwo, usługi, przemysł)	207,62	51,90	2
Składowanie odpadów (społeczeństwo, usługi, przemysł)		0,00	0
Wytworzenie energii przez OZE	0,000	0,00	0

²⁵ Źródło: w rozdziale 2.2 wykorzystano wnioski z badań przeprowadzonych na potrzeby Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy i Miasta Warta.

Suma	4868,97	2163,40	100

Zestawienie
zużycia energii,
wytworzonej
energii i emisji
CO2 eq w
sektorze
społeczeństwo

spoleczenstwo

Źródło emisji	Zużycie/ Wytworzenie łącznie	Jednostka	Całkowita energia	Całkowita emisja CO2 eq	Udział w wielkości emisji lub wytworzeniu energii
			MWh/rok	Mg/rok	% *
Zestawienie zużycia energii z paliw i wielkość emisji w sektorze użyteczności publicznej					
Zużycie energii elektrycznej - budynki mieszkalne	582,14	MWh	582,14	571,66	26
Zużycie energii elektrycznej - usługi	152,54	MWh	152,54	149,79	7
Zużycie energii elektrycznej - przemysł	0,00	MWh	0,00	0,00	0
Spalanie gazu ziemnego - ogrzewanie budynków mieszkalnych	0,00	m3	0,00	0,00	0
Zużycie ciepła sieciowego - ogrzewanie budynków mieszkalnych	0,00	MWh	0,00	0,00	0
Spalanie oleju opałowego - ogrzewanie budynków mieszkalnych	0,00	Mg	0,00	0,00	0
Spalanie węgla kamiennego - ogrzewanie budynków mieszkalnych	479,00	Mg	3193,33	1130,44	52
Spalanie biomasy - ogrzewanie budynków mieszkalnych	0,00	Mg	0,00	0,00	0
Spalanie gazu płynnego propan-butanu (LPG) - ogrzewanie budynków mieszkalnych	0,00	Mg	0,00	0,00	0
Spalanie gazu ziemnego - ogrzewanie usługi	0,00	m3	0,00	0,00	0
Zużycie ciepła sieciowego -	0,00	MWh	0,00	0,00	0

ogrzewanie usługi					
Spalanie oleju opałowego - ogrzewanie usługi	0,00	Mg	0,00	0,00	0
Spalanie węgla kamiennego - ogrzewanie usługi	110,00	Mg	733,33	259,60	12
Spalanie biomasy - ogrzewanie usługi	0,00	Mg	0,00	0,00	0
Spalanie gazu płynnego propan-butanu (LPG) - ogrzewanie usługi	0,00	Mg	0,00	0,00	0
Spalanie gazu ziemnego - ogrzewanie przemysł	0,00	m3	0,00	0,00	0
Zużycie ciepła sieciowego - ogrzewanie przemysł	0,00	MWh	0,00	0,00	0
Spalanie oleju opałowego - ogrzewanie przemysł	0,00	Mg	0,00	0,00	0
Spalanie węgla kamiennego - ogrzewanie przemysł	0,00	Mg	0,00	0,00	0
Spalanie biomasy - ogrzewanie przemysł	0,00	Mg	0,00	0,00	0
Spalanie gazu płynnego propan-butanu (LPG) - ogrzewanie przemysł	0,00	Mg	0,00	0,00	0
Spalanie oleju napędowego - pojazdy	4,53	Mg	53,82	14,37	1
Spalanie benzyn - pojazdy	12,62	Mg	150,74	37,53	2
Spalanie gazu płynnego propan-butanu (LPG) - pojazdy	0,12	Mg	3,07	0,00	0
Zużycie energii elektrycznej - pojazdy	0,00	MWh	0,00	0,00	0
Składowanie odpadów	0,00	Mg		0,00	0
Suma			4868,97	2163,40	100

Dodatkowo wykonano dodatkowe obliczenia na dzień sporządzania Strategii Elektromobilności dotyczące zanieczyszczeń powietrza generowanych przez pojazdy z terenu gminy Warta. Wyliczenia

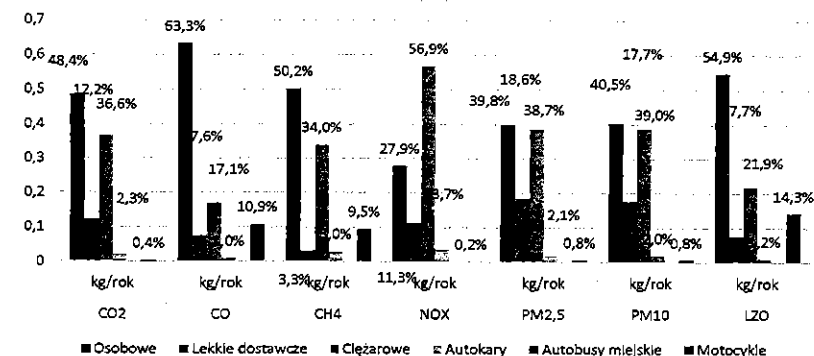
te zostały sporządzone zgodnie z metodologią zaprezentowaną w rozdziale 2.1 i posłużą do obliczenia efektu ekologicznego w rozdziale 2.4.

Tabela. Wielkość emisji pochodzących z ruchu pojazdów – dane za rok 2019

Rodzaj pojazdu	Ilość pojazdów ²⁸	CO2 kg/rok	CO kg/rok	CH4 kg/rok	NOX kg/rok	PM2,5 kg/rok	PM10 kg/rok	LZO kg/rok
Osobowe	8558	16 941 274,6	82 496,4	682,1	42 004,3	2 372,6	2 856,6	8 017,6
Lekkie dostawcze	947	4 272 084,8	9 955,7	44,5	17 037,9	1 105,0	1 248,5	1 123,8
Ciężarowe	659	12 801 674,7	22 326,9	461,3	85 683,2	2 306,5	2 748,0	3 202,7
Autokary	32	815 459,8	1 331,5	40,6	5 643,8	124,5	142,4	177,6
Autobusy miejskie	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Motocykle	759	150 099,8	14 155,4	129,0	250,5	45,5	53,1	2 094,8
SUMA		34 980 593,8	130 265,8	1 357,5	150 619,7	5 954,1	7 048,6	14 616,5

Źródło: opracowanie własne

Wykres. Wielkość emisji pochodzących z ruchu pojazdów – dane za rok 2019



Źródło: opracowanie własne

Tabela. Wielkość emisji pochodzących z ruchu pojazdów – dane za rok 2019 – w podziale na paliwo

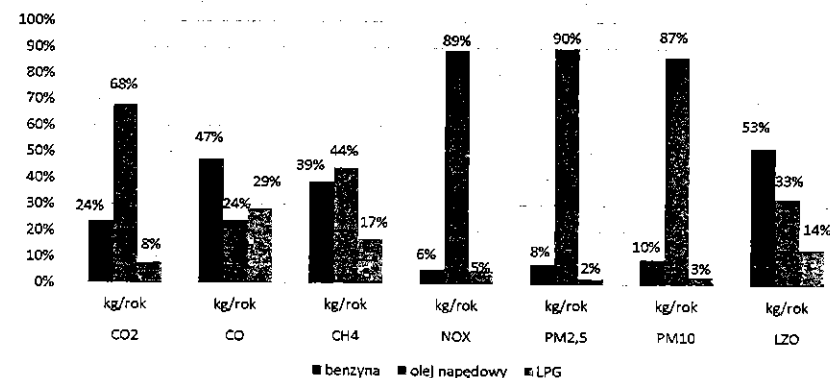
Rodzaj pojazdu	Ilość pojazdów	Rodzaj paliwa	CO2 kg/rok	CO kg/rok	CH4 kg/rok	NOX kg/rok	PM2,5 kg/rok	PM10 kg/rok	LZO kg/rok
Osobowe	4673	benzyna	7 394 929,0	42 617,8	373,8	7 570,3	373,8	560,8	5 374,0
Lekkie dostawcze	201		739 416,7	4 890,3	22,1	558,8	38,2	62,3	221,1
Motocykle	759		150 099,8	14 155,4	129,0	250,5	45,5	53,1	2 094,8
Osobowe	2516	olej	6 715 883,3	2 641,8	75,5	26 644,4	1 861,8	2 063,1	603,8

²⁸ Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców

Lekkie dostawcze	746	napędowy	3 532 668,1	5 065,3	22,4	16 479,1	1 066,8	1 186,1	902,7
Ciężarowe	659		12 801 674,7	22 326,9	461,3	85 683,2	2 306,5	2 748,0	3 202,7
Autokary	32		815 459,8	1 331,5	40,6	5 643,8	124,5	142,4	177,6
Autobusy miejskie	0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Osobowe	1369	LPG	2 830 462,3	37 236,8	232,7	7 789,6	136,9	232,7	2 039,8
SUMA			34 980 593,8	130 265,8	1 357,5	150 619,7	5 954,1	7 048,6	14 616,5

Źródło: opracowanie własne

Wykres. Wielkość emisji pochodzących z ruchu pojazdów – dane za rok 2019 – w podziale na paliwo



Źródło: opracowanie własne

2.4. Planowany efekt ekologiczny związany z wdrażaniem strategii rozwoju elektromobilności

Planowany efekt ekologiczny związany z wdrażaniem Strategii Rozwoju Elektromobilności wiąże się bezpośrednio ze wymianą pojazdów na elektryczne. Inne realizowane projekty to działania wspomagające. Ilość pojazdów elektrycznych na terenie gminy zależy pośrednio od działań edukacyjnych, tworzonej infrastruktury ładowania, pozyskania energii odnawialnej na potrzeby pojazdów elektrycznych.

Oszacowanie ilości samochodów prywatnych na koniec realizacji Strategii (czyli rok 2036) jest elementem trudnym. Należy wziąć pod uwagę rozwój technologii, koszt samochodów i powszechność

infrastruktury ładowania. Trudno oszacować również wpływ kryzysu gospodarczego z roku 2020 na rozwój technologii i dochody gospodarstw domowych. Należy jednak zauważyć, że wpływ ten będzie znaczący. Dlatego oszacowano, iż mieszkańcy gminy zamienią samochód napędzany źródłem konwencjonalnym na pojazd elektryczny (również wodorowy).

Szacuje się, iż mieszkańcy zamienią następującą ilość pojazdów na elektryczne:

- 781 samochodów osobowych,
- 43 lekkie samochody dostawcze,
- 11 samochody ciężarowe,
- 9 autokarów,
- 421 motocykli.

Tab. Redukcja emisji (zgodnie z zaprezentowaną w poprzednich rozdziałach metodologią obliczeń)

Rodzaj pojazdu	Ilość pojazdów	Rodzaj paliwa	CO2	CO	CH4	NOX	PM2,5	PM10	LZO
			kg/rok	kg/rok	kg/rok	kg/rok	kg/rok	kg/rok	kg/rok
Osobowe	3892	benzyna	6 159 012,2	35 495,0	311,4	6 305,0	311,4	467,0	4 475,8
Lekkie dostawcze	201		739 416,7	4 890,3	22,1	558,8	38,2	62,3	221,1
Motocykle	338		66 842,9	6 303,7	57,5	111,5	20,3	23,7	932,9
Osobowe	2516	olej napędowy	6 715 883,3	2 641,8	75,5	26 644,4	1 861,8	2 063,1	603,8
Lekkie dostawcze	703		3 329 042,4	4 773,4	21,1	15 529,3	1 005,3	1 117,8	850,6
Ciężarowe	648		12 587 989,7	21 954,2	453,6	84 253,0	2 268,0	2 702,2	3 149,3
Autokary	23		586 111,8	957,0	29,2	4 056,5	89,5	102,4	127,7
Autobusy miejskie	0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Osobowe	1369	LPG	2 830 462,3	37 236,8	232,7	7 789,6	136,9	232,7	2 039,8
Osobowe	781	energia elektryczna	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Lekkie dostawcze	43								
Ciężarowe	11								
Autokary	9								
Autobusy miejskie	0								
Motocykle	421								
REDUKCJA EMISJI			33 014 761,2	114 252,3	1 203,0	145 248,2	5 731,3	6 771,1	12 401,0
			5,6%	12,3%	11,4%	3,6%	3,7%	3,9%	15,2%

Źródło: opracowanie własne

2.5. Monitoring jakości powietrza

System oceny jakości powietrza funkcjonuje na podstawie art. 85 – 95 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t. j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1396). Monitoring stanu powietrza wykonywany jest w celu zmierzenia, gromadzenia i analizy danych o stężeniach szkodliwych substancji występujących w powietrzu. W oparciu o zebrane dane wykonuje się ocenę jakości powietrza z uwagi na ochronę zdrowia ludzi. Ocena jakości powietrza dokonywana jest na podstawie pomiarów automatycznych, wyników pomiarów manualnych wykonywanych regularnie oraz danych emisyjnych.

Gmina nie posiada własnych stacji pomiarowych jakości powietrza, w związku z tym jednym z zadań zaproponowanych do wdrożenia w niniejszym dokumencie jest budowa systemu czujników pomiaru jakości powietrza tworząca sieć lokalnego monitoringu. Planuje się montaż czujników w poszczególnych lokalizacjach:

- budynek Urzędu Miejskiego w Warcie

Budynek znajduje się w na Placu Stanisława Władysława Reymonta 1 a więc w centrum miasta Warta przy drodze krajowej nr 83. Pozwoli to na zaobserwowanie realnego poziomu emisji zarówno ze źródeł komunikacyjnych jak i innych.

- obiekt Portu w Ostrowie Warckim

Obiekt położony jest przy Zbiorniku Jeziersko w oddaleniu od samego miasta Warta. Lokalizacja czujnika w tym miejscu pozwoli na pomiar jakości powietrza pochodzący ze źródeł z poza gminy. Wokół obiektów zlokalizowane są obiekty zasilane źródłami ekologicznymi a ich liczba jest mała. Obiekt jest oddalony od drogi 83 o 500 m.

Istotna jest nie tylko ocena stanu jakości powietrza, ale również rozpoznanie problemu i ocena które źródła, w którym miejscu gminy mają istotny wpływ na jakość powietrza. Odpowiedź na to pytanie daje matematyczne modelowanie dyspersji zanieczyszczeń na terenie jednostki administracyjnej. Dzięki temu możliwa jest ocena, w których miejscach gminy udział źródeł liniowych ma największy wpływ na jakość powietrza.

Komunikacja Publiczna jest realizowana przez autobusową komunikację PKS oraz Wicher Trevel. Gmina posiada zadaszony przystanek. Kursy autobusowe PKS na terenie gminy odbywają się głównie drogami wojewódzkimi i powiatowymi. Warta ma bezpośrednie połączenie autobusowe z Błaszczkami, Dobrą, Łodzią, Poddębicami, Sieradzem i Turkiem. Przez gminę Warta nie przebiegają linie kolejowe.

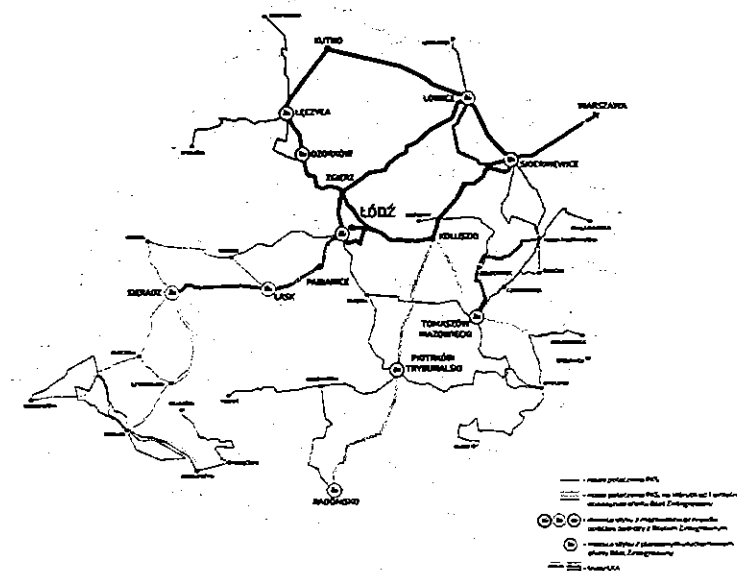
TRANSPORT PUBLICZNY:

- **Kolejowy** - Gmina nie ma dostępu do linii kolejowej. Najbliższa stacja kolejowa, jest w miejscowości Sieradz oddalonej od Warty o 15 km. Miasto Sieradz jest siedzibą powiatu sieradzkiego i z punktu interesów mieszkańców gminy Warta jest jednym z najważniejszych ośrodków administracyjnych, gospodarczych i handlowych. Aktualnie mieszkańcy gminy Warta do miasta Sieradza mogą dojechać transportem zbiorowym – autobusem, busem - korzystając z oferty różnych przewoźników lub samochodem prywatnym.

Mieszkańcy nie mają możliwości bezpośredniego skorzystania z połączeń oferowanych przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną, co jest niewątpliwie czynnikiem wpływającym na rozwój gminy. Łódzka Kolej Aglomeracyjna daje możliwość swobodnego i szybkiego poruszania się po województwie łódzkim. Najważniejszy jest tutaj dojazd do Łodzi, który mógłby się stać szybki i wygodny. W tym momencie aby skorzystać z ŁKA należy udać się do Sieradza lub Łasku, a później przesiąść się do pociągu ŁKA. Mieszkańcy Warty mają jednak możliwość skorzystania z oferty „Bilet Zintegrowany ŁKA + PKS”. W ramach połączeń autobusowych, Łódzka Kolej Aglomeracyjna podniosła atrakcyjności zbiorowych form przemieszczania, która poprzez integrację taryfową zwiększa efektywności całego systemu transportu zbiorowego w województwie łódzkim.

Oferta skierowana jest przede wszystkim do osób wykluczonych komunikacyjnie, nie posiadających własnego środka transportu, a jej celem jest ułatwienie dostęp m.in. do opieki medycznej czy instytucji publicznych, poprzez zintegrowanie rozkładów jazdy przewoźników kolejowych i autobusowych oraz wprowadzenie jednego zintegrowanego biletu na przejazd. Dzięki takiemu rozwiązaniu opłata za przejazd jest o około 20% tańsza od opłaty za bilety zakupione oddzielnie u każdego z przewoźników.

Mapa: Połączenia Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej



Źródło: <https://lka.lodzkie.pl/Bilet-Zintegrowany-LKA-PKS/>

Do Sieradza lub Łasku mieszkańcy Warty dojadą korzystając z przewoźnika PKS Sieradz, linia Sieradz – Łask przez Wartę, Szadek.

- **Autobusowy** - Gmina Warta jest obsługiwana wyłącznie przez komunikację autobusową. Komunikacja autobusowa prowadzona jest w relacjach regionalnych i wewnątrzwojewódzkich. Istniejąca sieć dróg oraz jej stan techniczny dają możliwość połączeń komunikacją zbiorową większości wsi w gminie z ośrodkiem gminnym, miastem powiatowym Sieradz oraz siedzibą województwa w Łodzi.

Obsługę komunikacyjną Gminy Warta prowadzi PKS Sieradz oraz Wicher Travel

- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sieradz, Spółka z o.o., ul. Wojska Polskiego 63, 98-200 Sieradz
- Wicher Travel

PKS realizuje połączenia na następujących trasach²⁸:

- Warta – Sieradz przez Dzierżyn;
- Warta – Sieradz przez Kościerzyn;
- Warta – Klonówek przez Jezioro;
- Warta – Łask przez Rossoszyce, Szadek;
- Warta – Łódź Fabryczna przez Rossoszyce, Szadek;
- Warta – Łisków przez Ustków, Goszczanów;
- Warta – Sieradz przez Kamionacz, Ruda;
- Warta – Błaszki przez Raczków;
- Warta – Cielce przez Augustynów;
- Warta – Goszczanów przez Ustków;
- Warta – Goszczanów przez Ustków, Gawłowice, Goszczanów;
- Warta – Góra przez Cielce;
- Warta – Kalinowa;
- Warta – Karolew przez Góra – Gawłowice – Goszczanów;
- Warta – Łisków przez Gawłowice – Goszczanów;
- Warta – Raczków.

Mieszkańcy mogą także skorzystać z oferty przewoźnika „Wicher Travel” oferującego codzienne połączenia m.in. na trasie Pęczniew – Warta – Szpital Sieradz.

Dowóz dzieci do placówek oświatowych organizowany jest przez Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Warcie, który świadczy usługi w zakresie dowozu dzieci do szkół na terenie gminy Warta.

3.2.1. Pojazdy o napędzie spalinowym

Na terenie powiatu sieradzkiego przeważają pojazdy o napędzie spalinowym, poniżej dane z Głównego Urzędu Statystycznego przedstawione od roku 2015.

Tabela: Pojazdy o napędzie spalinowym – powiat sieradzki

	2015	2016	2017	2018
samochody osobowe				
benzyna	37169	38414	39780	40076
olej napędowy	19315	20928	21602	23243
samochody ciężarowe				
benzyna	2712	2707	2698	2669
olej napędowy	9064	9379	7874	8176

²⁸ PKS Sieradz, rozkład ważny od 01.03.2020 r

autobusy				
benzyna	21	21	21	21
olej napędowy	256	262	210	207
ciągniki siodłowe				
benzyna	7	7	7	7
olej napędowy	885	955	844	901

Źródło: GUS (Bank Danych Lokalnych)

Gmina i jej jednostki organizacyjne w roku 2020 dysponowała następującym taborom:

L.p.	Marka	Nr rejestracyjny	Rok produkcji	Rodzaj paliwa	Przebieg roczny
1	Autobus szkolny AUTOSAN	SAN 3118	1999	ON	22 163 km
2	Autobus szkolny AUTOSAN	SAN 3119	1999	ON	28 807 km
3	Autobus JELCZ	SAN 3168	1999	ON	26 417 km
4	Autobus RENAULT KAROSA	ESI 32362	2001	ON	29 939 km
5	Autobus RENAULT KAROSA	ESI 03925	1998	ON	27 455 km
6	Autobus RENAULT KAROSA	ESI 36873	2000	ON	27 899 km

Źródło: Urząd Miejski w Warcie

Gmina oprócz wymienionych środków transportu na stanie posiada również urządzenia i samochody techniczne. Wszystkie środki transportu oraz urządzenia techniczne będące w posiadaniu Urzędu Gminy są pojazdami o napędzie spalinowym. Również wiek pojazdów świadczyć może ich szkodliwym oddziaływaniu na środowisko. Według zapisów w dokumencie: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu sieradzkiego”, powinno dążyć się do uzyskania średniej wieku taboru maksymalnie 6 lat i do eksploatacji autobusów do 16 lat lub do maksymalnego przebiegu 1.200.000 km.

Ilość pojazdów prywatnych w Gminie Warta wskazano w rozdziale 2.4.

3.2.2. Pojazdy napędzane gazem ziemnym lub innymi biopaliwami

Tabela: Pojazdy napędzane gazem lub innym paliwem - powiat sieradzki

	2015	2016	2017	2018
samochody osobowe				
gaz (LPG)	13648	14280	14059	15052
pozostałe	81	88	845	925
samochody ciężarowe				
gaz (LPG)	813	799	769	778
pozostałe	135	137	1930	1953
autobusy				
pozostałe	0	0	67	67

ciągniki siodłowe				
gaz (LPG)	8	9	5	6
pozostałe	0	0	167	172

Źródło: GUS (Bank Danych Lokalnych)

Z przedstawionych danych wynika, iż sukcesywnie wzrasta w powiecie sieradzkim ilość samochodów osobowych napędzanych gazem i biopaliwami. Na uwagę zasługuje fakt, iż w powiecie w 2017 roku pojawiły się autobusy i ciągniki siodłowe napędzane biopaliwami.

Ilość pojazdów prywatnych w Gminie Warta wskazano w rozdziale 2.4.

3.2.3. Pojazdy o napędzie elektrycznym

Urząd Miejski ani żadna jednostka organizacyjna nie posiada w tym momencie pojazdów o napędzie elektrycznym. Na terenie Gminy nie zdiagnozowano również pojazdów prywatnych napędzanych energią elektryczną. Powszechnie natomiast stają się pojazdy prywatne o napędzie hybrydowym jednak pojazdy te rejestrowane są jako spalinowe dlatego też nie można w tym momencie podać ich dokładnej liczby.

Przewoźnicy prywatni i inne podmioty świadczący usługi na terenie Gminy (np. wywóz odpadów) nie posiadają w taborze pojazdów z napędem elektrycznym.

3.2.4. Ogólnodostępna publiczna infrastruktura ładowania

Na terenie Gminy istnieje jedna ogólnodostępna infrastruktura ładowania w Porcie Jachtowym w Ostrowie Warckim. Stacje ogólnodostępne znajdują się również w mieście powiatowym Sieradz oddalonym 15 km od Warty, a także Turku.

3.3. Parametry ilościowe i jakościowe istniejącego systemu transportu

Na infrastrukturę transportową w Gminie Warta składa się sieć dróg gminnych i powiatowych, wojewódzkich i krajowych. Jedynie nieco ponad 20% wszystkich dróg gminnych stanowią drogi o nawierzchni bitumicznej. Na układ drogowy gminy Warta składają się²⁹:

- **droga krajowa** o łącznej długości 19,6 km. Jest to odcinek drogi krajowej Nr 83 relacji Turek - Sieradz, klasy głównej.
- **drogi wojewódzkie** o łącznej długości 33,0 km, są to:
 - droga wojewódzka Nr 710 relacji Błaszki - Łódź, klasy głównej o długości 24,1 km na terenie gminy,
 - droga wojewódzka Nr 479 relacji Dąbrówka - Sieradz, klasy głównej o długości 8,9 km na terenie gminy;
- **drogi powiatowe** o łącznej długości 70,3 km na terenie gminy, z tego na terenie miasta 7,4 km.

Tabela: Drogi powiatowe

Nr drogi	Nazwa drogi	Długość w km	Długość w km na terenie miasta
1700E	Glinno- Włyn – Kamionacz - zbiorcza	10,1	
1741E	Kaszew – Maszew - lokalna	3,3	
1742E	Goszczanów-Jeziorsko - zbiorcza	4,5	
1739E	Świnice Kaliskie – Kraków - lokalna	11,8	
1737E	Chlewo – Warta ul. Cielecka - zbiorcza	8,4	1,704
1744E	Poradzew- Tądów Górny - zbiorcza	5,2	
1745E	Poprężniki Cielce - zbiorcza	1,3	
1736E	Poddebina – Ustków-Cielce - lokalna	7,3	
1735E	Zielęcin - Cielce - Góra – Kalinowa - lokalna	4,7	
1734E	Kalinowa Głaniszew - Warta ul. Kaliska - zbiorcza	1,6	4,123
1723E	Ślonek Mokry – Bartochów - lokalna	4	
1719E	Ślonek-Suchy - Baszków - zbiorcza	2,8	
1713E	Baszków – Noski - zbiorcza	2,9	
1788E	Warta ul. Zachodnia, ul. Przedwiośnie - lokalna		0,874
1789E	Warta ul. Kościuszki - lokalna		0,665
3715E	Zbiorcza (od 25.07.2015 r. przekazana w zarząd Zarządowi Powiatu w Poddebicach)	0,5	

Źródło: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy i Miasta Warta

- **drogi gminne** o łącznej długości 69,50 km. Są to:

Tabela: Drogi gminne

²⁹ Studium Uwarunkowań i kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy i Miasta Warta

Lp	Numer	Relacja	Długość w mb
1.	DG114408E	Klonówek	3175
2.	DG114451E	Wola Miłkowska – Zaspy Miłkowskie	3990
3.	DG114452E	Maszew – Ostrów Warcki- Zaspy Miłkowskie	3485
4.	DG114406E	Zadąbrow – Wiatraki	1120
5.	DG114453E	Wola Zadąbrowska -Nowa Wieś-Tomistawice	2678
6.	DG114412E	Socha –Ustków-gr.gm.Goszczanów	1780
7.	DG114467E	Góra gr. gm Błaszi	2690
8.	DG114357E	Gać Warcka – gr. gminy	1631
9.	DG114358E	Gać Warcka – gr. gminy	790
10.	DG114468E	Raczków- gr. gminy	1955
11.	DG114457E	Warta-Gołuchy	3788
12.	DG114458E	Glinno- Kolonia Glinno	2865
13.	DG114459E	Pierzchnia Góra-gr. gminy	3790
14.	DG114459E	Wtyń-Polesie-Józefów Wiktorów-Lasek	4255
15.	DG114460E	Józefka-Rossoszyca	6375
16.	DG114461E	Lasek- Rossoszyca gr. gminy	5645
17.	DG114464E	Rozdzały- gr.gminy Szadek	3654
18.	DG114463E	Droga przez Miedze Nowe	2125
19.	DG114462E	Rozdzały - Raszelki	2100
20.	DG114465E	Zagajew-gr.gm.Błaszi	3710
21.	DG114466E	Raczków-Gać Warcka-Kawęczynok	1955
22.	DG114454E	Proboszczowice-Grzybki	501
23.	DG114410E	Poradzew (gm.Goszczanów) – Kolonia Socha	501
24.	DG114407E	Poddebina- gr. gminy	986
25.	DG114455E	Duszniki-Mańków-Gołuchy	3788
26.	DG114456E	Czartki Wielkie-Witów-Warta	1827

Źródło: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy i Miasta Warta

Z ww. dróg gminnych, 42,505 km (61%) stanowią drogi gruntowe. Drogi o nawierzchni bitumicznej obejmują 15,5 km, o nawierzchni tłuczniowej 11,514 km. Wszystkie w/w drogi gminne mają klasę dróg lokalnych.

Na terenie miasta istnieje 64 ulic posiadających status dróg gminnych (drogi gminnej) o łącznej długości 31,34 km, są to³⁰:

- Nr 114504E - ul. Kowalówka

- Nr 114501E - ul. Akacjowa, ul. Lipowa i ul. Południowa
- Nr 114502E - ul. Cezarego Baryki i ul. Jagiellońska
- Nr 114503E - ul. Bukowa
- Nr 114505E - ul. Cegielniana
- Nr 114505E - ul. Długa
- Nr 114506E - ul. Piekarska, ul. Garbarska i ul. Parkowa
- Nr 114507E - ul. Gamcarska
- Nr 114508E - ul. Głęboka
- Nr 114509E - ul. Głowackiego Bartosza
- Nr 114510E - ul. Górna
- Nr 114511E - ul. Graniczna i ul. Jaśminowa
- Nr 114512E - ul. Kaszyńskiego i ul. Misjonarska
- Nr 114513E - ul. Kasztanowa
- Nr 114514E - ul. Klasztorna i ul. Prefektoralna
- Nr 114515E - ul. Klonowa
- Nr 114516E - ul. Konfederatów Barskich
- Nr 114517E - ul. Kosynierów, ul. Zamłynie i ul. 3 Pułku Strzelców Konnych
- Nr 114518E - ul.700-Lecia
- Nr 114519E - ul. Łąkowa i ul. Szymańskiego
- Nr 114520E - ul. Krótka, ul. Targowa i ul. Ogrodowa
- Nr 114521E - ul. Piaskowa
- Nr 114522E - ul. Popioły
- Nr 114523E - ul. Powstania Listopadowego
- Nr 114524E - ul. Północna
- Nr 114525E - ul. Promień
- Nr 114526E - ul. Przechodnia
- Nr 114527E - ul. Judyma
- Nr 114528E - ul. Oksińskiego
- Nr 114529E - ul. Róży
- Nr 114530E - ul. Świętojańska
- Nr 114531E - ul. Wiśniowa
- Nr 114532E - ul. Terenowa
- Nr 114533E - ul. Wierna
- Nr 114534E - ul. Włosciańska
- Nr 114535E - ul. Zmierzch
- Nr 114536E - Plac Wł.Reymonta
- Nr 114543E – ul. Andrychiewiczza
- Nr 114537E – ul. Barska
- Nr 114541E – ul. Cwendrycha

³⁰ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy i Miasta Warta

- Nr 114544E – ul. Deczyńskiego
- Nr 114542E – ul. Kaleniewicz
- Nr 114547E – ul. Koźmińska
- Nr 114546E – ul. Paszkowskiego
- Nr 114505E – ul. Racławicka
- Nr 114545E – ul. Sadowa
- Nr 114543E – ul. Szukalskiego
- Nr 114502E – ul. Świętokrzyska
- Nr 114540E – ul. Tamowskiego
- Nr 114538E – ul. Wolności
- Nr 114539E – ul. Zapomnienie

Sieć drogowa w gminie Warta nie jest zbyt gęsta. Na 1 km² obszaru gminy przypada 0,79 km dróg, co plasuje gminę w rzędzie najslabiej wyposażonych w urządzoną sieć drogową w województwie łódzkim. Sieć ta zaspokaja jednak potrzeby gminy w sposób dostateczny, bowiem gmina jest zaludniona słabo.

Na obszarze gminy Warta nie występują przedsięwzięcia umieszczone w programach zadań rządowych. Inwestycjami celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym zlokalizowanych na terenie gminy są³¹:

- modernizacja drogi krajowej nr 83 Sieradz-Turek wraz z budową obwodnicy drogowej miasta Warty,
- modernizacja dróg wojewódzkich Nr 710 relacji Błaszki – Łódź oraz Nr 479 relacji Dąbrówka-Sieradz,
- budowa projektowanej linii wysokiego napięcia 110 kV relacji Sieradz-Warta wraz z budową GPZ w mieście Warta,
- budowa gazociągu wysokiego ciśnienia stanowiącego odgałęzienie od linii Sieradz-Kalisz w kierunku miasta Warty wraz budową stacji redukcyjno-pomiarowej IO oraz odcinki w kierunku wsi Jeziorsko i wsi gminnej Pęczniew,
- rozwój energetyki wiatrowej z ograniczeniem na terenach o wysokich walorach krajobrazowych, objętych i proponowanych do objęcia ochroną prawną, uwarunkowany możliwością odbioru wytworzonej energii przez system energetyczny.

Ścieżki rowerowe (drogi dla rowerów)

Według danych GUS Bank Danych Lokalnych z 2018 roku ścieżki rowerowe (drogi dla rowerów), w gminie Warta zajmują łącznie powierzchnię 2,3 km z czego pod zarządem Gminy 0,5 km, a pod zarządem Urzędu Marszałkowskiego 1,8 km. Gmina nie posiada ścieżek dla rowerów.

3.4. Istniejący system zarządzania

Na terenie Gminy nie istnieją zintegrowane systemy transportowe. Cały system zarządzania flotą samochodową spoczywa bezpośrednio na gminie. Urząd Miejski zarządza bezpośrednio całym taborom samochodowym.

Instytucje podległe również bezpośrednio zarządzają posiadanym taborom.

Gmina nie posiada na swoim terenie systemów sterowania ruchem ulicznym czy systemem komunikacyjnym. Dlatego też nie istnieje jakiegokolwiek system zarządzania ruchem.

3.5. Opis niedoborów jakościowych i ilościowych taboru i infrastruktury w stosunku do stanu pożądanego

W Studium Uwarunkowań i kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy i Miasta Warta ustalono cele rozwoju systemu komunikacyjnego w powiązaniu z rozwojem przestrzennym miasta i gminy:

- dostosowanie systemu komunikacyjnego do społecznych oczekiwań w zakresie kształtowania ładunku przestrzennego, ochrony środowiska i wartości kulturowych;
- dostosowanie sieci drogowej do potrzeb wzrastającego ruchu,
- zapewnienie bezpieczeństwa ruchu, likwidacja punktów krytycznych sieci,
- modernizacja i restrukturyzacja ciągów komunikacyjnych, których znaczenie będzie wzrastać,
- zapewnienie powiązań komunikacyjnych z układem zewnętrznym,
- uzupełnienie i modernizacja dróg i ulic stanowiących powiązania wewnętrzne,
- preferowanie ruchu rowerowego w przemieszczaniach na bliskie odległości,
- zapewnienie prawidłowej obsługi transportem publicznym.

Podstawowe problemy, które w zakresie komunikacji powinny być rozwiązane to:

- wyposażenie gminy w publiczną infrastrukturę do ładowania samochodów;
- wyposażenie Urzędu Miejskiego oraz jednostek podległych w samochody zeroemisyjne;
- budowa gminnej sieci komunikacji rowerowej;
- wymiana taboru autobusów do przewozu uczniów;

³¹ Studium Uwarunkowań i kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy i Miasta Warta

- rewitalizacja miasta Warta z uwzględnieniem elementów smart – city (również małej architektury dla pojazdów, mieszkańców);
- rozwój komunikacji zbiorowej, która uzupełniać powinna połączenia już istniejące;
- uzupełnienie braków jakościowych w infrastrukturze drogowej;
- prawidłowe doświetlenie ulic, głównie na obszarach zabudowanych oraz przejściach dla pieszych, skrzyżowaniach;
- uzupełnienie publicznej infrastruktury w urządzenia lub wiaty do przechowywania i parkowania pojazdów jednośladowych;
- usunięcie uciążliwości wynikających z tranzytowego ruchu przez centrum miejscowości: z głównym naciskiem na miasto Warta, miejscowości: Małków, Proboszczowice, Duszniki, Rossoszyca.
- ograniczenie ruchu samochodowego generowanego przez mieszkańców gminy przy pomocy wytyczenia ścieżek rowerowych oraz promowanie wykorzystania komunikacji bezpłatnej (rowerów i innych jednośladów);
- poprawienie bezpieczeństwa pieszych – zwłaszcza na przejściach dla pieszych;
- poprawa edukacji ekologicznej mieszkańców (szczególnie dla osób dorosłych);
- promocja zdrowego trybu życia;
- rozwój infrastruktury przeznaczonych dla elektrycznych łodzi pływających (szczególnie w strefach ciszy na Zbiorniku Jeziorsko).

3.6. Zakres inwestycji niezbędnych do niwelowania niedoborów jakościowych i ilościowych systemu, w tym inwestycji odtworzeniowych

Zakres inwestycji realizowanych przez podmioty inne niż gmina Warta, niezbędnych do niwelowania niedoborów jakościowych i ilościowych powinien obejmować:

- poprawę jakości dróg powiatowych, wojewódzkich, krajowych (wraz z budową chodników, dróg rowerowych, prawidłowym doświetleniem i oznakowaniem),
- budowa obwodnicy miasta Warta, miejscowości Małków, Duszniki ze względu na bardzo duży ruch pojazdów ciężarowych,

- budowa systemów ograniczenia prędkości pojazdów w miejscowości Rossoszyca na drodze wojewódzkiej nr 710,
- pilna przebudowa drogi wojewódzkiej nr 710 na odcinku od miejscowości Rossoszyca do końca gminy w kierunku Szadku,
- dalsze inwestycje w międzygminną sieć komunikacyjną (poprawa stanu nawierzchni, budowa chodników, dróg rowerowych tam, gdzie jest to możliwe, prawidłowe doświetlenie i oznakowanie),
- budowa parkingów typu park and ride w mieście Sieradz, co umożliwi mieszkańcom gminy Warta płynne korzystanie z Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej,
- dostosowanie rozkładów jazdy komunikacji zbiorowej,
- budowę sieci dróg i szlaków rowerowych poza gminą – głównie w kierunku Sieradza,
- budowę sieci ładowania pojazdów elektrycznych w całym powiecie sieradzkim (ze szczególnym uwzględnieniem miasta Sieradz),
- zakup taboru elektrycznego przez jednostki obsługujące gminę Warta (komunikacja autobusowa, odbiór odpadów),

W dalszej części opracowania przedstawiono listę projektów planowanych do realizacji przez gminę Warta w ramach Strategii Rozwoju Elektromobilności.

Fot. Centrum miasta Warta – przez środek zabytkowego rynku przebiega droga krajowa nr 83.



4. Opis istniejącego systemu energetycznego w jednostce samorządu terytorialnego

4.1. Ocena bezpieczeństwa energetycznego jednostka samorządu terytorialnego

ENERGIA ELEKTRYCZNA

Zasadniczym źródłem zasilania gminy Warta, w energię elektryczną są stacje 110/15kV zlokalizowane poza terenem gminy, połączone systemem linii elektroenergetycznych 110kV. Przez gminę Warta nie przebiegają obecnie linie wysokich napięć. Istniejący system zasilania gminy Warty z sieci 110kV zaspokaja obecne potrzeby. W przypadku wzrostu poboru mocy przewiduje się w perspektywnych planach budowę stacji 110/15kV z lokalizacją w granicach miasta oraz budowę dwutorowej linii 110kV, która będzie wcięciem w istniejącą linię 110kV relacji Sieradz - Błaszki. Energia elektryczna dostarczana jest dla odbiorców magistralnymi napowietrznymi liniami 15kV relacji³²:

- ze stacji 110/15 kV „Sieradz” zlokalizowanej przy ul. Wojska Polskiego w Sieradzu,
- ze stacji 110/15 kV „Błaszki” zlokalizowanej w miejscowości Borysławice na terenie gminy Błaszki,
- ze stacji 110/15 kV „Szadek”, zlokalizowanej w miejscowości Wielka Wieś na terenie gminy Szadek,
- z rozdzielni 15 kV „Jeziorsko” zlokalizowanej w miejscowości Łyszkowice na terenie gminy Pęczniew.

Zasilanie odbiorców w energię elektryczną realizowane jest poprzez sieci średnich napięć, 109 stacji transformatorowych 15/0,4kV oraz sieć niskiego napięcia. Dostawa energii jest powszechna. W zdecydowanej większości realizowana jest przez linie 15kV napowietrzne i kablowe oraz słupowe i wewnętrzne stacje transformatorowe. Na terenie gminy dominują słupowe stacje transformatorowe, zasilane w zdecydowanej większości liniami napowietrznymi. W granicach administracyjnych miasta funkcjonuje 20 wewnętrznych i słupowych stacji transformatorowych, zasilanych zarówno liniami kablowymi, jak i napowietrznymi liniami 15kV przebiegającymi przez miasto oraz na jego obrzeżach. Napowietrzne linie 15kV należy stopniowo wymieniać na kablowe, układanych wzdłuż ulic, w powiązaniu z wymianą słupowych stacji transformatorowych na wewnętrzne. Sieć średnich napięć obsługiwana jest przez Rejon Energetyczny w Sieradzu.

³² Studium Uwarunkowań i kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy i Miasta Warta

Gaz

Obszar gminy nie jest zgazyfikowany. Dla celów bytowych używany jest gaz płynny propan – butan, rozwożony przez prywatnych dystrybutorów. Możliwości rozwoju gazyfikacji pojawiają się po wybudowaniu projektowanego gazociągu wysokiego ciśnienia Kalisz – Sieradz oraz stacji redukcyjno-pomiarowych w Warcie, Cielcach i Jeziorsku.

ODNAWIALNE ŹRÓDŁA ENERGII

Odnawialne źródła energii stanowią alternatywę dla tradycyjnych nośników energii, takich jak np. węgiel; zasoby te odnawiają się poprzez zachodzące naturalnie procesy, dzięki czemu mówi się o nich, że są niewyczerpalne. Wśród rekomendowanych do wykorzystania w gminie Warta instalacji wykorzystujących odnawialne źródła energii wymienia się: pompy ciepła, kotły na biomasę, kolektory słoneczne oraz ogniwa fotowoltaiczne oraz elektrownie wiatrowe.

W gminie Warta do wytwarzania energii wykorzystuje się także zbiornik Jeziorsko, który powstał na rzece Warcie od km 484 do km 504, zajmuje powierzchnię 42,3 km i stanowi ok. 30% powierzchni całej Scalonej Części Wód Powierzchniowych SCWP. Jego pojemność to ok. 202,8 mln m, szerokość od 1,8 do 3,5 km, natomiast długość 16,0 km. Zbiornik wybudowano w 1986 roku, w celu regulacji przepływów rzeki i nawadniania użytków rolnych. Podstawową jego funkcją jest retencjonowanie wody. Spełnia on również funkcje rekreacyjne i energetyczne. Zapora czołowa jest wykorzystana do wytwarzania energii w elektrowni wodnej.

Instalacje fotowoltaiczne

W Gminie Warta znajdują się pojedyncze instalacje fotowoltaiczne na budynkach mieszkalnych. Gmina podejmuje działania zamierzające do instalacji kolektorów słonecznych lub ogniwa fotowoltaicznych na domach prywatnych mieszkańców i budynkach użyteczności publicznej.

Wielkość zapotrzebowania na energię elektryczną kształtują następujące czynniki:

- cena, w odniesieniu do możliwości wykorzystania innych nośników energii (np. do ogrzewania pomieszczeń) oraz oszczędności;
- aktywność gospodarcza (rozumiana jako wielkość produkcji i usług) i społeczna (liczba mieszkań, komfort życia i jego pochodne);
- energochłonność produkcji i usług oraz zużycie energii elektrycznej w gospodarstwach domowych (energochłonność) do przygotowania posiłków, c.w.u., oświetlenia, napędu sprzętu gospodarstwa domowego, itp.)

Prognozowane zapotrzebowanie na energię i moc elektryczną określono przy wykorzystaniu: danych o faktycznym zużyciu energii elektrycznej w latach 2005 – 2009 uzyskanych od przedsiębiorstwa

energetycznego działającego na terenie gminy oraz prognozy zapotrzebowania na paliwa i energię do 2030 roku stanowiące załącznik 2 do „Polityki energetycznej Polski do 2030 roku”.

Założenia ogólne:

- wielkość zużycia energii elektrycznej kształtowana jest przez najliczniejszą grupę odbiorców gminy Warta, tj. gospodarstwa domowe, gdzie podstawowe zapotrzebowanie na energię elektryczną dotyczy głównie oświetlenia, napędu sprzętu gospodarstwa domowego i ewentualnie wytwarzania c.w.u. Energia elektryczna konsumowana przez gospodarstwa domowe, tj. wykorzystywana na cele socjalno-bytowe stanowi obecnie największy odbiór i taka struktura zużycia utrzymana zostanie w okresie prognozy;

- zmiany w wielkości zapotrzebowania na energię elektryczną kształtowane będą przez odbiorców indywidualnych oraz sektor drobnej przedsiębiorczości. W przypadku odbiorców indywidualnych będą to z jednej strony czynniki wpływające na obniżenie zużycia skutkiem wprowadzania nowych, energooszczędnych technologii urządzeń elektrycznych użytku domowego oraz statystyczne zmniejszenie się ilości osób w rodzinie. Z drugiej zaś strony wzrastać będzie ilość urządzeń przypadających na statystyczną rodzinę oraz wzrośnie ilość odbiorców energii elektrycznej poprzez rozwój budownictwa mieszkaniowego głównie domków jednorodzinnych;

- stale rosnąć będzie liczba instalacji fotowoltaicznych w domach prywatnych i obiektach użyteczności publicznej;

Rozwój istniejących i powstanie nowych form działalności gospodarczej przemysłowej oraz związane z tym potrzeby energetyczne są trudne do określenia, ponieważ nie są znane rodzaje działalności gospodarczej, które mogą pojawić się na terenie gminy. Na obszarze gminy Warta dopuszcza się lokalizację zakładów przemysłowych pod warunkiem, że działalność będzie prowadzona w sposób nieuciążliwy dla środowiska.

- wykorzystanie energii elektrycznej do celów ogrzewczych mieszkań jest i będzie w najbliższym czasie elementem marginalnym. Jednocześnie przewiduje się wzrost wykorzystania urządzeń elektrycznych do przygotowania ciepłej wody – założono, że do 2026 roku około 70% gospodarstw domowych będzie wykorzystywało do tego celu energię elektryczną;

- założono, że zapotrzebowanie na energię elektryczną pobieraną z sieci średniego napięcia w pierwszych 10 – ciu latach prognozy utrzymane zostanie na poziomie średnim z ostatnich lat. W kolejnych latach prognozy przyjęto nieznaczny wzrost zużycia na poziomie 1% rocznie.

Przy prognozowanym zużyciu energii elektrycznej przewidywany wzrost poboru energii w roku 2030 wyniesie (w stosunku do roku 2020) o około 30% . Przy określaniu szacunkowych wielkości zużycia energii elektrycznej należy podkreślić, że miary te zależne będą od rozwoju gospodarczego gminy oraz poziomu życia mieszkańców w przyszłości i ich aktywności. Wielkość zapotrzebowania na energię elektryczną kształtować będą odbiory komunalno-bytowe, rolnictwo oraz dynamika rozwoju pozarolniczej sfery działalności gospodarczej.

4.2. Wariantowa prognoza zapotrzebowania na energię elektryczną, gaz lub inne paliwa alternatywne w okresie do 2025 w oparciu o program rozwoju gminy

Według zapisów w *Studium Uwarunkowań i kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy i Miasta Warta* zachowaniu podlegają wszystkie istniejące sieci i urządzenia elektroenergetyczne: linie 15 kV oraz istniejące stacje transformatorowe. Linie najwyższych napięć nie przebiegają obecnie przez

gminę Warta, jednak budowa linii 110 kV i główny punkt zasilania jest przewidywany. Przebieg tej linii jest przedstawiony w studium, jest również rezerwa lokalizacji dla GPZ w mieście. Zalecane są lokalizowanie nowych stacji transformatorowych na wydzielonych działkach oraz linii kablowych 15kV, w liniach rozgraniczających dróg, co jest realizacją zasady zapewnienia dostępu terenu do sieci elektroenergetycznej i możliwości zasilania nowych odbiorców. Przy opracowywaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego należy rezerwować miejsce pod stacje transformatorowe 15/0,4 kV z uwzględnieniem powiązań z istniejącymi liniami elektroenergetycznymi. Wszystkie istniejące urządzenia elektroenergetyczne należy wkomponować z projektowane zagospodarowanie, zachowując bezpieczne odległości zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami. W przypadku niemożności zachowania dopuszczalnych odległości projektowanej zabudowy od istniejących obiektów elektroenergetycznych, należy przewidzieć przebudowę sieci z kolidującym planowanym zagospodarowaniem terenu.

W *Studium Uwarunkowań i kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy i Miasta Warta* wskazane są także wytyczne dotyczące użytkowania terenu w pasach technologicznych wzdłuż linii wysokiego napięcia 110 kV i średniego napięcia 15 kV:

- warunki zagospodarowania terenu w pasie technologicznym o szerokości 36,0 m (po 18,0 m w każdą stronę od osi linii) wzdłuż linii 110 kV i niezbędną odległość od linii 15 kV – zgodnie z przepisami odrębnymi;
- pod linią nie należy sadzić roślinności wysokiej; zalesienie terenów w pasie technologicznym może być prowadzone z ograniczeniami dotyczącymi wysokości sadzonych drzew i krzewów;
- teren w pasie technologicznym nie powinien być przeznaczony pod zabudowę mieszkaniową ani też pod działalność gospodarczą;
- przebieg linii musi uwzględniać wymagane przepisami odrębnymi odległości od turbin wiatrowych.

W przypadku budowy stacji transformatorowych 110/15kV, należy przewidzieć teren o wymiarach 110x60m ze strefą ochrony akustycznej 150m.

Wnioski:

- Stan techniczny systemu sieci elektroenergetycznych na terenie gminy Warta jest dobry, jednak powinien być zmodernizowany, głównie w zakresie linii niskiego napięcia oraz stacji transformatorowych 15/0,4kV z zasilającymi je liniami odgałęźnymi 15kV.
- Na wyznaczonych terenach dla nowej zabudowy należy przewidzieć budowę nowej sieci elektroenergetycznej średniego i niskiego napięcia lub rozbudowę istniejącej sieci.

ODNAWIALNE ŹRÓDŁA ENERGII

Elektrownie wiatrowe na terenie Gminy Warta

W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dla obszaru części sołectw: Bartochów, Gołuchy-Łabędzie, Raczków, Zagajew, Kawęczynek, Małków, Duszniki i fragmentu miasta Warty uchwalonym w lipcu 2012 r. ustalona została lokalizacja 14 elektrowni wiatrowych wraz ze strefą ochronną według wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Na podstawie tego planu została wydana decyzja o pozwoleniu na budowę 14 elektrowni wiatrowych o wysokości całkowitej 175 m. W *Studium Uwarunkowań i kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy i Miasta Warta - Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr LI/285/17 Rady Gminy i Miasta Warta z dnia 29 listopada 2017 r.*, nie wyznaczano nowych terenów pod elektrownie wiatrowe. Zrezygnowano z dalszego rezerwowania w studium terenów rolnych, na których dopuszczalna jest ich realizacja. Zostały uwzględnione tylko te elektrownie wiatrowe dla, których wydano pozwolenie na budowę, czyli realizacja 14 turbin na północ od Bartochowa i przesądzona również pozwoleniem na budowę jedna elektrownia o wysokości 100 m w rejonie wsi Zakrzew.

Instalacje fotowoltaiczne

W Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy i Miasta Warta określono, Cel strategiczny: Zwiększenie udziału energii odnawialnej w ogólnym bilansie Gminy. Realizacja tego celu nastąpi poprzez:

- zapewnienie wsparcia mieszkańcom w zakresie ograniczania emisji w gospodarstwach domowych (m.in. kolektory słoneczne, fotowoltaika);
- ograniczenie zużycia energii pochodzącej z konwencjonalnych źródeł ciepła poprzez stopniową wymianę źródeł energii w budynkach użyteczności publicznej na źródła wykorzystujące energię odnawialną (szczególnie pompy ciepła, biomasa, fotowoltaika),
- stworzenie systemów typu SMART z wykorzystaniem energii odnawialnej;
- zasilanie oświetlenia ulicznego energią odnawialną.

Gmina podejmuje działania zamierzające do instalacji kolektorów słonecznych lub ogniw fotowoltaicznych na domach prywatnych, w tym celu podejmuje działania mające zwiększyć udział OZE nie tylko w budynkach mieszkańców, ale również deklaruje dla spójności prowadzonych działań, a także w ramach tworzenia wzorca godnego naśladowania, również w obiektach użyteczności publicznej wykorzystanie energii odnawialnej. Rozważa się montaż pomp ciepła, ogniw

fotowoltaicznych, a także wykorzystanie biomasy. Konieczne jest wprowadzenie rozwiązań umożliwiających racjonalne wykorzystywanie energii, a także upowszechnianie dobrych nawyków i wiedzy z zakresu użytkowania energii. System powinien być inteligentny (SMART), samoczynnie włączać i wyłączać oświetlenie, kierować pozyskaną energią na elementy, które najbardziej jej potrzebują. Ważnym ogniwem jest stworzenie systemu oświetlenia ulicznego opartego na technologii LED. Zasilane ono będzie w miarę możliwości ze źródeł odnawialnych (szczególnie energia słoneczna). Wymiana nieefektywnych opraw na LED - owe jest nie tylko ekologiczna, ale również energooszczędna, co więcej zwiększa bezpieczeństwo na drogach, ze względu na tworzenie bardziej naturalnego oświetlenia.

Plany rozwojowe dla systemu gazowniczego

Obecnie przez teren gminy Warta nie przebiegają gazociągi wysokiego ciśnienia. Przebiegi gazociągów są jednak planowane i uwzględnione w *Studium Uwarunkowań i kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy i Miasta Warta*, projektowany przebieg nitki gazociągu stanowi odgałęzienie od linii Sieradz-Błaszki do Warty, Jeziorska i w kierunku Pęczniewa wraz z budową stacji redukcyjno-pomiarowych w Warcie i Jeziorsku.

Wnioski:

- Gazyfikacja terenów zabudowanych sprzyja ochronie środowiska poprzez ograniczenie lokalnej emisji pyłów, tlenków siarki i azotu. Stacje redukcyjno-pomiarowe oraz gazociągi są układami zamkniętymi i wyłączając stany awaryjne nie zagrażają środowisku naturalnemu.
- Zasadnym, w szczególności ze względu na ochronę środowiska przyrodniczego, jest dążenie do intensyfikowania działań na rzecz gazyfikacji gminy w celu substytucji paliw stałych gazem.

5. Strategia rozwoju elekromobilności w jednostce samorządu terytorialnego

5.1. Podsumowanie i diagnoza stanu obecnego

5.1.1. Zidentyfikowane problemy oraz potrzeby sektora komunikacyjnego

Jednym z głównych problemów związanych z komunikacją w gminie Warta jest emisja komunikacyjna, głównie pochodząca z drogi krajowej nr 83. Największy problem występuje w samym mieście Warta, gdzie droga krajowa przebiega przez historyczne centrum. Duży potok ruchu widoczny jest również w miejscowości Rossoszyca, gdzie krzyżują się drogi wojewódzkie nr 479 i 710.

Głównym problemem jest komunikacja z większymi miastami regionu: głównie Łodzią. Połączenia komunikacyjne stają się coraz rzadsze i trudno jest zastąpić samochodów prywatny komunikacją zbiorową. Podróż do miasta wojewódzkiego autobusem trwa długo, co wyklucza w wielu przypadkach ten środek transportu. Lepsze wydaje się połączenie komunikacyjne z miastem Sieradz jednak i tutaj widoczny jest spadek ilości połączeń komunikacyjnych.

Dlatego też mieszkańcy gminy będą używać pojazdów prywatnych w komunikacji międzygminnej. Odnowa połączeń komunikacyjnych nie wydaje się realna. W kolejnych latach należy się jednak skupić na połączeniach komunikacyjnych z miastem Sieradz. Konieczna jest również budowa parkingów park and ride w samym mieście Sieradz. Mieszkańcy gminy Warty mogą tam skorzystać z połączeń Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej i swobodnie podróżować po województwie łódzkim.

Największym problemem jest więc peryferyzacja gminy, oddalenie od centrum województwa łódzkiego. Dostęp do rynków zbytu, oferty edukacyjnej, kulturalnej jest więc utrudniony. Gmina musi więc samodzielnie zapewnić mieszkańcom podstawowe usługi.



Fot. Droga krajowa nr 83 przebiegająca przez centrum miasta

Przez centrum Miasta przebiega droga krajowa nr 83. Jest to ważny ciąg drogowy łączący Wartę z Sieradzem, Koninem. Jednak problemem jest ruch w centrum, który jest niekorzystny dla mieszkańców i całej sfery przestrzennej miasta. Kamienice w centrum są usytuowane tak ciasno, że ruch odbywa się przy samych oknach. Ze względu na parametry drogi oraz ścisłą zabudowę jazda rowerem staje się niebezpieczna. Konieczna staje się budowa obwodnicy miasta jednak nie została ujęta w planach Ministerstwa Infrastruktury na kolejne lata.



Fot. Przejście dla pieszych przy muzeum w Warcie

Droga powoduje również problemy z bezpieczeństwem. Na terenie miasta nie ma sygnalizacji świetlnej. Przejście na drugą stronę ulicy jest trudne. Mieszkańcy muszą liczyć na uprzejmość kierowców. Kierowcy pojazdów nie stosują się do oznakowania, a w szczególności do ograniczenia prędkości. Dotyczy to zarówno kierowców samochodów osobowych, jak i ciężarowych.

Do głównych problemów sektora komunikacyjnego gminy Warta zaliczyć należy:

I.p.	Nazwa problemu
1.	Brak taboru elektrycznego w gminie i jednostkach podległych.
2.	Brak możliwości budowy dróg rowerowych w pasach lub przy pasach drogowych.
3.	Braki jakościowe i ilościowe w infrastrukturze drogowej.
4.	Brak świadomości części mieszkańców o sensie posiadania pojazdu elektrycznego (badanie ankietowe wskazało, iż niemalże 40% mieszkańców nie wierzy w rozwój technologii dla rozwoju elektromobilności).
5.	Brak infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych w mieście Warta i przy głównych ciągach komunikacyjnych. Braki występują w całym powiecie sieradzkim i województwie łódzkim.
6.	Brak wydzielonych miejsc parkowania dla samochodów elektrycznych.
7.	Brak zintegrowanej i przemyślanej oferty turystyki rowerowej na terenie powiatu sieradzkiego i gmin znajdujących się wokół Zbiornika Jeziorsko.
8.	Oferta komunikacji zbiorowej w powiecie sieradzkim jest wyjątkowo uboga. Spada ilość połączeń komunikacyjnych z Łodzią, Sieradzem.
9.	Niebezpieczeństwa na drogach – głównie w ciągu drogi krajowej 83 i przy drogach wojewódzkich.
10.	Konieczność dalszego rozwoju odnawialnych źródeł energii na obiektach prywatnych oraz publicznych.
11.	Brak środków finansowych na zakup taboru niskoemisyjnego lub zeroemisyjnego.
12.	Brak połączeń kolejowych.
13.	Zbyt mała częstotliwość kursowania komunikacji autobusowej.
14.	Mała popularność rowerów i innych jednośladów pośród mieszkańców gminy.

Główne potrzeby to:

- konieczność wymiany taboru gminnego na niskoemisyjny, dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych,

- budowa miejsc parkingowych oraz stworzenie wydzielonych miejsc dla samochodów elektrycznych,
- budowa ogólnodostępnych punktów ładowania pojazdów,
- odbudowa komunikacji zbiorowej do Łodzi, Sieradza, Konina, Kalisza,
- zapewnienie bezpieczeństwa na wszystkich drogach gminy,
- prawidłowe oświetlenie ciągów komunikacyjnych,
- popularyzacja transportu zbiorowego,
- edukacja ekologiczna mieszkańców wraz z promocją elektromobilności,
- promocja pracy zdalnej,
- rozwój e-usług publicznych w Urzędzie Miejskim Warta,
- poprawa jakości dróg gminnych,
- dostosowanie gminnych linii komunikacyjnych do potrzeb mieszkańców,

5.2. Screening dokumentów strategicznych powiązanych ze strategią elektromobilności

PLAN ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI W POLSCE „ENERGIA DLA PRZYSZŁOŚCI”

Jak czytamy w dokumencie: „Realizacja wyzwań stojących przed polską gospodarką poprzez rozwój elektromobilności wymaga osiągnięcia odpowiedniego poziomu nasycenia rynku pojazdami elektrycznymi. Gdyby do 2025 roku na polskich drogach poruszało się milion pojazdów elektrycznych, stworzyłoby to możliwość rzeczywistej integracji tego rodzaju pojazdów z systemem elektroenergetycznym oraz pobudziłoby do rozwoju polski przemysł. Działania, które są konieczne do realizacji w przyszłości w zakresie elektromobilności, objęte Planem Rozwoju Elektromobilności w Polsce to:

- Zarządzanie popytem na energię;
- Poprawa bezpieczeństwa energetycznego;
- Poprawa stanu jakości powietrza;
- Potrzeba nowych modeli biznesowych;
- Skoncentrowanie badań na przyszłościowych technologiach;
- Rozwój zaawansowanego przemysłu i wykreowanie nowych marek.

Cele Planu Rozwoju Elektromobilności w Polsce są następujące:

- Stworzenie warunków dla rozwoju elektromobilności Polaków;
- Rozwój przemysłu elektromobilności;
- Stabilizacja sieci elektroenergetycznej.

Opracowano trzy etapy rozwoju elektromobilności w Polsce:

Etap I (2017-2018): Pierwsza faza będzie miała charakter przygotowawczy. Wdrożone zostaną programy pilotażowe, które mają za zadanie skierować zainteresowanie społeczne na elektromobilność, co rozpocznie proces niezbędnych zmian w świadomości. Określone zostaną warunki i narzędzia, których wdrożenie pozwoli rozpocząć wzmacnianie polskiego przemysłu elektromobilności. Przewiduje się, że w tym okresie powstawać będą pierwsze prototypy pojazdu dostosowanego do potrzeb polskiego czy europejskiego rynku. Stworzone zostaną warunki rozwoju elektromobilności po stronie regulacyjnej (ustawa o elektromobilności i paliwach z dnia 11 stycznia 2018 r. (Dz. U. 2018 poz. 317)).

Etap II (2019-2020): w II fazie na podstawie uruchomionych projektów pilotażowych sporządzony zostanie katalog dobrych praktyk komunikacji społecznej w zakresie elektromobilności. Wdrożona regulacja wraz z wynikami pilotaży pozwoli określić model biznesowy budowy infrastruktury ładowania. Potencjalne lokalizacje stacji ładowania zostaną zoptymalizowane pod kątem oczekiwań konsumenta i możliwości sieci. W wybranych aglomeracjach zbudowana zostanie wspólna infrastruktura zasilania pojazdów elektrycznych i napędzanych gazem ziemnym, wykorzystująca synergie między tymi paliwami. Zintensyfikowane zostaną zachęty do zakupu pojazdów elektrycznych. Przemysł elektromobilności wejdzie w fazę rynku Beta. Uruchomiona zostanie produkcja krótkich serii pojazdów elektrycznych na podstawie prototypów opracowanych w I fazie. Większą popularność zyskują systemy car-sharingu.

Etap III (2021-2025): Coraz większa popularność pojazdów elektrycznych w gospodarstwach domowych i w transporcie publicznym doprowadzi do wykreowania mody na ekologiczny transport, co w sposób naturalny będzie stymulować popyt. Dodatkowym czynnikiem pro popytowym będzie zbudowana infrastruktura ładowania. Sieć będzie w pełni przygotowana na dostarczenie energii dla 1 mln pojazdów elektrycznych i dostosowana do wykorzystania pojazdów jako stabilizatorów systemu elektroenergetycznego. Administracja będzie wykorzystywać pojazdy elektryczne w swoich flotach, przy okazji udostępniając infrastrukturę ładowania mieszkańcom w celu dalszej popularyzacji elektromobilności. Polski przemysł będzie wytwarzał wysokiej jakości podzespoły dla pojazdów elektrycznych, produkował pojazdy czy oprzyrządowanie i infrastrukturę".

Podsumowując, realizacja zadań ujętych w opracowywanej Strategii jest konieczna i komplementarna z nadrzędnym dokumentem dotyczącym elektromobilności, którym jest Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce.

STRATEGIA ROZWOJU GMINY I MIASTA WARTA NA LATA 2012 - 2020

Jednym z najważniejszych lokalnych dokumentów strategicznych, na którym opiera się przedmiotowa Strategia Elektromobilności jest Strategia Rozwoju Gminy i Miasta Warta na lata 2012 – 2020. Strategia została przyjęta uchwałą Rady Gminy i Miasta w Warcie nr XXV/124/12 z dnia 12 września 2012 roku. Strategia rozwoju Gminy Warta na lata 2012-2020 jest kluczowym dokumentem planistycznym, który poprzez swoją zawartość, a także sposób dochodzenia do ujętych w nim

rozwiązań systematyzuje wiedzę o Gminie, wyznacza długofalowe kierunki jej rozwoju oraz wskazuje działania, których realizacja przyczyni się do rozwoju priorytetowych dla Gminy obszarów.

W strategii określono wizję Gminy i Miasta Warta jako: „Warta – centrum turystyki opartej o zasoby wody, natury i kultury”. Określono również misję rozwoju: „Wykorzystanie potencjału zbiornika Jezioro i dorzecza Warty dla rozwoju turystyki bliskiej naturze oraz poprawy jakości życia mieszkańców”. Celem wyznaczenia misji i wizji jest określenie optymalnego kierunku rozwoju Gminy w przyszłości oraz wyznaczenie ram dla działań realizowanych w strategii.

Na podstawie diagnozy otoczenia ustalono cele strategiczne zmierzające do realizacji wizji Gminy.

- Rozwój turystyki bliskiej naturze
- Pobudzanie aktywności lokalnej
- Wykorzystanie potencjału wynikającego z bogatej kultury regionu
- Poprawa jakości życia
- Rozwój osadnictwa

Kierunki działań w zakresie działania strategicznego spójne z założeniami Strategii Elektromobilności:

Cel strategiczny C: Wykorzystanie potencjału wynikającego z bogatej kultury regionu

Cel operacyjny C1 Odnowa i promocja istniejącego dziedzictwa kulturowego

Działanie:

- podejmowanie działań ochronnych przeciw degradacji istniejących zabytków, poprzez budowę obwodnicy miasta

Cel strategiczny D: Poprawa jakości życia mieszkańców

Cel operacyjny D2: Rozwój infrastruktury drogowej i okolicy turystycznej

Działania:

- modernizacja dróg gminnych,
- budowa i modernizacja dróg dojazdowych prowadzących do głównych atrakcji turystycznych Gminy,
- budowa parkingów,
- budowa chodników, ścieżek rowerowych, ścieżek zdrowia, terenów spacerowych na terenie Warty, oświetlenie ulic,
- stworzenie systemu informacji wizualnej i sterowania ruchem,
- monitorowanie działań związanych z planowaną budową obwodnicy Miasta Warta oraz podejmowanie stosownych działań lobbujących wskazujących na znaczenie obwodnicy dla rozwoju Miasta i Gminy.

Cel operacyjny D4: Rozwój sportu i rekreacji

Działania:

- wytyczenie i urządzenie nowych tras turystycznych,
- wytyczenie i urządzenie nowych ścieżek rowerowych i spacerowych,

PLAN GOSPODARKI NISKOEMISYJNEJ

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy i Miasta Warta został przyjęty uchwałą Rady Gminy i Miasta nr LI/281/17 z dnia 29 listopada 2017 roku. PGN wykorzystuje rezultaty bazowej inwentaryzacji emisji przeprowadzonej na terenie gminy, w celu określenia kluczowych obszarów działań oraz możliwości osiągnięcia przyjętego przez gminę celu, w zakresie redukcji emisji CO₂.

Według diagnozy do głównych obszarów problemowych Gminy w zakresie zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego zaliczono:

- niską emisję pochodzącą z gospodarstw domowych oraz obiektów użyteczności publicznej
- ruch drogowy,

Cel główny Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy i Miasta Warta określono jako: Realizacja pakietu klimatyczno-energetycznego do roku 2020

CELE STRATEGICZNE:

Cel 1. Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze źródeł niskiej emisji w Gminie i Mieście Warta

Cel 2. Zwiększenie udziału energii odnawialnej w całkowitym bilansie energetycznym Gminy i Miasta

Cel 3. Zwiększenie efektywności energetycznej obiektów z terenu Gminy i Miasta Warta

Cel 4. Ochrona środowiska, promocji odnawialnych źródeł energii oraz efektywności energetycznej w budynkach prywatnych i przedsiębiorstwach

Strategia Elektromobilności dla Gminy i Miasta Warta jest spójna z kierunkami działań określonymi w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej i wpisuje się w:

Cel strategiczny 1: Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze źródeł niskiej emisji w Gminie i Mieście Warta, który realizowany będzie m.in. poprzez:

- monitoring emisji substancji niebezpiecznych do powietrza
- wdrożenie rozwiązań opartych o odnawialne źródła energii
- ograniczenie emisji pochodzącej z ruchu samochodowego

Według zapisów w PGN, wpływ na niską emisję ma ruch samochodowy, jego natężenie i płynność. W celu udrożnienia dróg, a także upłynnienia ruchu pojazdów, Gmina i Miasto zamierza realizować inwestycje polegające na remoncie bądź przebudowie dróg gminnych i powiatowych. Zmniejszenie gwałtownych ilości zahamowań oraz przyspieszeń spowoduje zmniejszenie emisji substancji szkodliwych wydzielanych przez pojazdy. W ramach ograniczenia emisji pochodzącej z ruchu samochodowego powinno się również uwzględnić przekazywanie zasad „eko jazdy”, czyli

ekonomicznego i ekologicznego sposobu prowadzenia samochodu. Promowany powinien być również transport ekologiczny, czyli w miarę możliwości przemieszczanie się zbiorowymi środkami transportu, bądź rowerem. Konieczne jest zatem zapewnienie bezpieczeństwa cyklistom w postaci wydzielonych pasów dla rowerów. Będą one stanowić również zachętę dla używania tego rodzaju transportu, który wpływa pozytywnie także na kondycję fizyczną i stan zdrowia użytkowników.

Cel strategiczny 4: Ochrona środowiska, promocji odnawialnych źródeł energii oraz efektywności energetycznej w budynkach prywatnych i przedsiębiorstwach, który będzie realizowany poprzez:

- akcje promujące efektywność energetyczną i tematykę ochrony środowiska wśród dzieci i młodzieży,
- upowszechnienie wiedzy na temat efektywności energetycznej wśród mieszkańców oraz lokalnych przedsiębiorców,
- akcje promujące poruszanie się ekologicznymi środkami transportu lub środkami transportu zbiorowego,
- tworzenie pasów zieleni,
- upowszechnienie stanu wdrażania planu gospodarki niskoemisyjnej wśród mieszkańców Gminy i Miasta,
- stałe szkolenia pracowników Gminy i Miasta oraz jednostek podległych na temat efektywności energetycznej.

Mieszkańcy Gminy i Miasta Warta muszą mieć świadomość zagrożeń płynących z nieracjonalnego wykorzystywania energii, także tych pozaekonomicznych. Muszą wiedzieć, w jaki sposób oni sami kształtują otaczające ich środowisko i jak to wpływa na stan zdrowia ich i ich rodzin. Gmina i Miasto będzie prowadzić akcje uświadamiające korzyści płynące z wykorzystania odnawialnych źródeł energii, a także informujące o możliwościach skorzystania z pomocy finansowej oraz technicznej.

Celem realizacji PGN jest zmniejszenie emisji zanieczyszczeń:

- Redukcja NO_x - 0,002 Mg/rok
- Redukcja PM₁₀ - 0,002 Mg/rok
- Redukcja PM_{2,5} - 0,002 Mg/rok
- Redukcja benzo(a)pirenu - 0,002 Mg/rok

Opracowanie przedmiotowej Strategii Elektromobilności jest odpowiedzialnością na identyfikację obszarów problemowych PGN m.in. dotyczących:

- **Ruchu drogowego**

Najpopularniejszymi środkami transportu w Gminie i Mieście Warta są środki indywidualne (samochody), funkcję uzupełniającą pełni zaś komunikacja zbiorowa. Przez obszar Gminy miejsko-wiejskiej Warta, południkowo przebiega droga krajowa Nr 83 relacji Turek - Sieradz, równoleżnikowo

droga wojewódzka Nr 710 relacji Błaszki - Łódź, droga wojewódzka Nr 479 relacji Dąbrowka - Sieradz oraz sieć dróg powiatowych i gminnych.

Problemem zauważonym w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej jest także:

- *zwiększająca się liczba pojazdów*

Zwiększanie się odległości pomiędzy miejscem zamieszkania, a miejscem pracy wraz z równoczesnym wzrostem dostępności samochodów powoduje wzrost potrzeb transportowych, którym komunikacja zbiorowa nie zawsze jest w stanie sprostać. Wzrost liczby samochodów, a co za tym idzie częstsze migracje ludności, zły stan nawierzchni oraz powstawanie nowych odcinków dróg wiąże się ze wzrostem emisji, w szczególności tlenków azotu, ale również z pyłem pochodzącym ze ścierania: okładzin hamulcowych, opon oraz nawierzchni jezdni. Dodatkowy problem stanowi emisja pyłu pochodzącego z zabrudzenia jezdni. Stężenia pochodzące od tego typu emisji zależą od typu nawierzchni jezdni, ilości pojazdów, ich wagi oraz opadu deszczu. W grupie zanieczyszczeń generowanych przez transport drogowy znajdują się głównie tlenek węgla, związki azotu, siarki oraz węglowodory i pyły. Emisja ta wzrasta wraz z natężeniem ruchu pojazdów.

- *niedostateczna świadomość ekologiczna mieszkańców.*

Zmniejszenie generowanych zanieczyszczeń może nastąpić w wyniku ograniczenia przejazdów, zmiany środka transportu na bardziej ekologiczny. Ograniczenie ilości przejazdów jest niemożliwe, wręcz przeciwnie - w wyniku zachodzących zmian społeczno- gospodarczych będzie narastać, również w wyniku oczekiwanej przez Gminę i Miasto rozwoju funkcji turystycznej. W kwestii zmiany środka transportu na bardziej ekologiczny Gmina ma możliwość promowania i zachęcania do rezygnacji z transportu indywidualnego na rzecz korzystania z komunikacji zbiorowej oraz rowerów.

PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA GMINY I MIASTA WARTA

Długoterminowy cel Program Ochrony Środowiska dla Gminy i Miasta Warta sformułowany został następująco: *Harmonijny, zrównoważony rozwój gminy, w którym wymagania ochrony środowiska mają nie tylko istotny wpływ na przyszły charakter regionu, ale również wspierają jego rozwój gospodarczy.*

Założenia Strategii Elektromobilności dla Gminy i Miasta Warta wpisują się w następujące cele ekologiczne i strategię ich realizacji:

Cel strategiczny: Utrzymanie na właściwym poziomie stanu czystości powietrza, głównie poprzez przechodzenie na ekologiczne systemy grzewcze

Cele długookresowe:

- Zmniejszanie zużycia energii
- Rozwój monitoringu
- Ograniczanie niskiej emisji
- Wykorzystanie alternatywnych źródeł energii

PROGRAM OCHRONY POWIETRZA DLA STREFY W WOJEWÓDZTWIE ŁÓDZKIM W CELU OSIĄGNIĘCIA POZIOMU DOPUSZCZALNEGO PYŁU ZAWIESZONEGO I POZIOMU DOCELOWEGO BENZO(A)PIRENU ZAWARTEGO W PYLE ZAWIESZONYM PM10 ORAZ PLAN DZIAŁAŃ KRÓTKOTERMINOWYCH; STREFA ŁÓDZKA

Gmina Warta objęta jest programem ochrony powietrza w celu osiągnięcia poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu. Dokument ten wymienia następujące kierunki działań pozwalających na osiągnięcie zamierzonych celów spójnych z celami przedmiotowej Strategii Elektromobilności:

C. w zakresie ograniczania emisji liniowej (komunikacyjnej):

- opracowywanie i wdrażanie zintegrowanych systemów zarządzania transportem, ruchem, przepływem towarów i informacją, ułatwiających wykorzystanie infrastruktury i pojazdów, w tym transportu publicznego,
- rozwój systemu transportu publicznego zapewniającego szybkie, dogodne dojazdy, w szczególności do pracy, placówek edukacyjnych i obiektów użyteczności publicznej,
- budowa obwodnic i dróg mających na celu odciążenie nadmiernego natężenia ruchu,
- tworzenie stref z ograniczeniem prędkości ruchu pojazdów,
- kształtowanie polityki cenowej opłat za parkowanie w zależności od wieku pojazdów i wskaźników emisyjnych,
- kształtowanie polityki cenowej zachęcającej do korzystania z publicznego transportu zbiorowego, zamiast indywidualnego transportu prywatnego,
- zsynchronizowanie rozkładów jazdy transportu zbiorowego w celu zachęcenia do korzystania z tego transportu,
- organizacja systemu bezpiecznych parkingów na obrzeżach miasta łącznie z systemem taniego transportu zbiorowego do centrum miast (system Park & Ride),
- budowa systemu tras rowerowych jako alternatywnego środka transportu,
- sukcesywna, planowa wymiana pojazdów wykorzystywanych w systemie transportu publicznego i służbach miejskich na niskoemisyjne,
- czyszczenie ulic na mokro, szczególnie w okresach bezopadowych,
- wprowadzenie ograniczeń prędkości na drogach o pyłającej nawierzchni,
- planowe utwardzanie dróg gruntowych,
- modernizacja dróg i parkingów – wymiana nawierzchni na nową wykonaną z materiałów i w technologii gwarantującej ograniczenie emisji pyłu podczas eksploatacji,
- stosowanie przy budowie dróg metod ograniczających emisję nieorganicznych pyłów,
- budowa stacji zasilania w CNG lub energię elektryczną miejskich środków transportu.

Podsumowując, realizacja zadań ujętych w opracowywanej Strategii Elektromobilności jest konieczna i komplementarna z krajowymi i lokalnymi politykami branżowymi (regulującymi horyzontalne zagadnienia zrównoważonego rozwoju).

5.3. Priorytety rozwojowe (cele strategiczne oraz operacyjne)

Cel strategiczny:

- Celem bezpośrednim strategii jest rozwój elektromobilności na terenie gminy Warta

Cele operacyjne:

- Stworzenie warunków dla rozwoju elektromobilności w gminie.

Cel będzie realizowany poprzez działania inwestycyjne oraz pozainwestycyjne. Aby umożliwić wdrożenie technologii służącej elektromobilności należy przygotować odpowiednią infrastrukturę. Publiczne ładowarki do pojazdów to tylko początek tych działań. Należy stać się miejscem przyjaznym dla pojazdów elektrycznych: wydzielić uprzywilejowane miejsca parkowania, wydzielić pasy ruchu. Poza tym należy pamiętać, że elektromobilność to nie tylko samochody, autobusy elektryczne. To również motorowery, rowery, hulajnogi. Szacuje się, że w pierwszym etapie wdrażania strategii to właśnie jednoślady będą pierwszymi elektrycznymi pojazdami w gminie. Należy więc wspierać bezpieczną infrastrukturę dla jednośladów.

Innym elementem to zmiana w mentalności mieszkańców. Gmina będzie przekonywać i edukować mieszkańców do zmian nawyków i zastępowania tradycyjnych samochodów innymi formami przemieszczania się. Szczególną uwagę należy zwrócić na dzieci, młodzież, którzy powinni stać się swoistymi ambasadorami elektromobilności i ekologii wśród swoich rodziców.

Ze względu na wysoki koszt zakupu pojazdów elektrycznych, pierwszy etap wdrażania strategii musi się skupić na działalności edukacyjno – promocyjnej oraz przygotowaniu podstawowej, bezpiecznej infrastruktury, głównie dla jednośladów (poprawne oświetlenie, przejść dla pieszych, zakrętów, tam gdzie jest to możliwe stworzenie sieci dróg rowerowych).

- Upowszechnienie elektromobilności oraz wykorzystania odnawialnych źródeł energii wśród mieszkańców gminy poprzez organizację targów, wydarzeń i działalność szkoleniowo – promocyjną.

Gmina Warta jako pierwsza w kraju zorganizowała targi, które stały się forum wymiany wiedzy na temat elektromobilności, nowych technologii z zakresu wykorzystania odnawialnych źródeł energii, wykorzystania elektromobilności w turystyce. W targach uczestniczyli specjaliści, ludzie biznesu, politycy. Razem próbowano stworzyć podstawy rozwoju elektromobilności nie tylko w Warcie, ale również w całym kraju. Wskazany cel operacyjny musi być wdrażany poprzez kontynuację tych

działań. Jednak najważniejszym elementem musi być udział samych mieszkańców Warty w tym wydarzeniu i wykorzystanie szansy jaką daje organizacja takich targów właśnie w Warcie. Mieszkańcy muszą wykorzystać tę wiedzę dla budowy nowych, innowacyjnych firm, dywersyfikacji działalności rolniczej, wykorzystania odnawialnych źródeł energii, innowacji we własnych gospodarstwach. Cel realizowany będzie również poprzez szkolenia, działalność informacyjno – promocyjną prowadzoną w sposób ciągły.

- Ograniczenie ilości pojazdów napędzanych paliwami konwencjonalnymi wykorzystywanych w gminie.

Ze względu na peryferyjne położenie gminy, oddalenie od ważnych szlaków komunikacyjnych, brak linii kolejowej, małej ilości połączeń autobusowych nie ma możliwości całkowitej rezygnacji z posiadania własnych pojazdów. Jednak celem staje się zamiana części z nich na elektryczne lub napędzane innymi paliwami ekologicznymi. Jak pokazują badania większość przejazdów jest wykonywana wewnątrz gminy lub w obrębie powiatu sieradzkiego (większość do i z Sieradza). Tak więc wielu mieszkańców Warty pokonuje dziennie nie więcej niż 50 km. Umożliwia to wykorzystanie małych samochodów elektrycznych o małym i średnim zasięgu. Samochody takie mogą być ładowane w warunkach domowych, również z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii. Zwiększanie się ilości samochodów elektrycznych będzie w znacznej mierze uzależnione od ceny tych pojazdów oraz współpracy z gminami ościennymi. Infrastruktura służąca rozwojowi elektromobilności musi pojawić się również w mieście Sieradz, co umożliwi łatwe ładowanie i parkowanie w tym ważnym dla mieszkańców Warty mieście.

Stopniowej wymianie będą również podlegać pojazdy funkcyjne użytkowane w przez Urząd Miejski w Warcie i jednostki zależne m.in.: Zakład Wodociągów i Kanalizacji w Warcie, Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej. Celem jest ograniczenie kosztów działalności jak i promocja takich pojazdów. Oczywiście realizacja celu operacyjnego bezpośrednio wpłynie na zmniejszenie ilości substancji niebezpiecznych uwalnianych do powietrza atmosferycznego.

- Promocja alternatywnych środków transportu opartych na napędzie elektrycznym (samochody, rowery, hulajnogi, inne).

Promocja alternatywnych środków transportu opartych na napędzie elektrycznym, to jeden z najważniejszych celów operacyjnych, koniecznych do realizacji w pierwszej fazie wdrażania strategii elektromobilności. Jak pokazują konsultacje społeczne, wiele osób jest sceptycznie nastawionych do rozwoju elektromobilności i nie widzi sensu wykorzystania tej technologii w swoim gospodarstwie. Konieczna staje się promocja, edukacja nie koniecznie nastawiona na elektromobilność, ale również na sens ochrony środowiska naturalnego gminy i wpływ pojazdów konwencjonalnych na zanieczyszczenie środowiska. Działania promocyjne mają również uświadomić mieszkańcom, że elektromobilność to nie tylko samochody, ale również inne pojazdy: rowery, hulajnogi itp.

- Stworzenie sieci transportowej przyjaznej dla pojazdów elektrycznych w gminie i jej bezpośrednim otoczeniu m.in. poprzez tworzenie połączeń z najważniejszymi miastami dla mieszkańców gminy tj. Łodzią, Sieradzem, Kaliszem.

Cel będzie wdrażany poprzez kontynuowanie organizacji targów, forum wymiany wiedzy w województwie łódzkim. Jak już wskazano wcześniej, wykorzystanie pojazdów elektrycznych przez mieszkańców gminy, będzie możliwe tylko w przypadku stworzenia spójnej, przemyślanej sieci komunikacyjnych w obrębie powiatu sieradzkiego, województwa łódzkiego oraz terenów przyległych do gminy Warta. Wykorzystanie samochodu elektrycznego dla połączenia z Łodzią czy Kaliszem będzie często uzależnione od możliwości doładowania takiego pojazdu w tych miastach. Dlatego prowadzone będą próby konsultacji i budowy ponadlokalnych inicjatyw nakierowanych na budowę większej sieci komunikacyjnej dostosowanej do pojazdów elektrycznych.

- Wsparcie mieszkańców w zakresie wykorzystania odnawialnych źródeł energii w gospodarstwach domowych i obiektach publicznych.

Cel ten będzie realizowany przez działania doradcze i wsparcie mieszkańców poprzez działania inwestycyjne w celu zwiększenia udziału odnawialnych źródeł energii w bilansie energetycznym gminy. Jak pokazują badania przeprowadzone na etapie tworzenia Planu Gospodarki Niskoemisyjnej, to energia zużywana na potrzeby gospodarstw domowych odpowiedzialna jest za największe zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego.

Innym elementem, na który należy zwrócić szczególną uwagę, to źródło pochodzenia prądu używanego do ładowania pojazdów. Strategia elektromobilności musi więc wspierać odnawialne źródła energii zarówno w budownictwie publicznym jak i prywatnym. Konieczny staje się wzrost udziału energii odnawialnej w bilansie energetycznym całej gminy. Konieczny staje się montaż paneli fotowoltaicznych na większości budynków publicznych. Pozwoli to na ograniczenie kosztów zakupu energii nie tylko do zasilenia taboru gminnego, ale funkcjonowania samych obiektów. Najważniejszym elementem strategii jest jednak spopularyzowanie odnawialnych źródeł energii wśród mieszkańców gminy. Instalacje fotowoltaiczne muszą się stać powszechne na dachach mieszkańców. Gmina w miarę dostępnych programów zewnętrznych wspierać będzie mieszkańców w instalacji paneli fotowoltaicznych i innych odnawialnych źródeł energii. Prowadzone będą równoległe działania promocyjne programów realizowanych przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Pamiętać należy, że elektromobilność prowadzić będzie do wymiernych efektów ekologicznych tylko wtedy, gdy prąd pochodzić będzie z odnawialnych źródeł energii, nie jak dotychczas z węgla.

- Włączenie społeczeństwa gminy w prace na rzecz rozwoju elektromobilności.

Warunkiem powodzenia realizacji Strategii Elektromobilności, ale również innych działań realizowanych przez gminę jest aktywny udział mieszkańców. Mieszkańcy muszą być włączani w proces planowania i wdrażania. Dlatego budowane będą postawy obywatelskie zarówno wśród osób starszych jak i młodzieży. Kreatywność mieszkańców może pomóc w budowie gminy nowoczesnej i dobrej do życia. Szczególnie cenny jest udział mieszkańców w działaniach innowacyjnych w skali kraju i regionu. Elektromobilność jest dziedziną nową i pomysły mieszkańców mogą pomóc w tworzeniu ciekawych rozwiązań technicznych i organizacyjnych. Dlatego planuje się opracowanie stałego forum wymiany wiedzy pomiędzy mieszkańcami a władzami gminy. Dialog taki będzie prowadzony również poprzez Internet, aby umożliwić każdemu aktywny udział.

- Stymulowanie popytu na rzecz elektrycznych środków transportu.

Stymulowanie popytu będzie realizowane poprzez promocję krajowych środków finansowych przeznaczonych na dofinansowanie zakupu elektrycznych środków transportu. Wiedza o takim dofinansowaniu musi bardzo szybko być przekazywana do mieszkańców i firm zainteresowanych takim dofinansowaniem. Stymulowanie popytu na elektryczne środki transportu odbywać się będzie również poprzez wyminię taboru gminnego na elektryczny. Pojazdy gminne mają stać się wizytówką gminy, poprawić jej wizerunek i promować ekologię i nowoczesność.

- Stworzenie warunków do tworzenia lokalnych firm wspierających pojazdy i infrastrukturę dla rozwoju elektromobilności.

Biorąc pod uwagę wielkość rynku usług dodatkowych, który może powstać wokół elektromobilności, ważne jest, aby firmy z gminy od początku były zaangażowane w jego tworzenie. Znalezienie nowych modeli biznesowych upowszechniania pojazdów elektrycznych jest ponadto czynnikiem, który może znacznie przyspieszyć elektryfikację transportu w Polsce. Może również wprowadzić nowe pomysły do firm istniejących na terenie gminy. Wdrożenie elektromobilności wytworzy zapotrzebowanie na nowe usługi np. obsługa samochodów elektrycznych, wymiana baterii, obsługa i montowanie rowerów elektrycznych, tworzenie systemów sterowania ruchem i usługi zdalne. Dlatego też gmina przewiduje działania promocyjne, szkoleniowe dla wszystkich zainteresowanych rozwojem technologii związanych z elektromobilnością. Celem jest stworzenie na terenie firm innowacyjnych, które mogą sprostać wyzwaniom nowej ery gospodarki. Planuje się zwiększenie udziału lokalnych firm w targach Sun and Air Cooperation, wykorzystania forum wymiany wiedzy właśnie dla kreowania innowacyjnych firm wewnątrz gminy Warta.

Pamiętać należy, że firmy mogą stać się również producentami małej infrastruktury miejskiej: ławek, lamp solarnych, koszy na odpady.

- Tworzenie ponadlokalnych produktów turystycznych opartych o elektromobilność.

W lipcu 2019 roku gmina Warta zorganizowała targi Sun Air Cooperation. Odbyły się one w nowoczesnym porcie jachtowym w miejscowości Ostrów Warcki. Tematem targów były odnawialne źródła energii, elektromobilność i wykorzystanie tych technologii w turystyce, hotelarstwie, codziennym życiu. Było to pierwsze tego typu wydarzenie w regionie, tym samym przykuło uwagę mediów i ekspertów z całej Polski. Jednak podczas dyskusji okazało się, że gmina Warta jest wspaniałym miejscem do kreowania nowych produktów turystycznych związanych z elektromobilnością. Szczególnie chodzi o możliwość stworzenia sieci szlaków rowerowych dostosowanych dla rowerów elektrycznych.

Gmina posiada niezwykle duży potencjał do rozwoju turystyki. Turystyka może pomóc w przekształceniu małych, nieefektywnych gospodarstw rolnych i uzyskania nowych źródeł dochodu dla mieszkańców gminy. W ramach Strategii wytyczane będą i tworzone szlaki rowerowe dostosowane dla rowerów elektrycznych. W wielu krajach europejskich szlaki takie ożywiły rozwój turystyki w gminach, które dotychczas nie posiadały zintegrowanej i unikalnej oferty turystycznej. W gminie Warta istnieje również potencjał do wprowadzenia napędów elektrycznych do silników łodzi, skuterów pływających. Na Zbiorniku Jeziersko budowana jest baza jachtowa, motorowodna. To właśnie napęd elektryczny może spowodować, że łodzie będą ciche i nie będą zanieczyszczały środowiska naturalnego.

W celu budowania zintegrowanych produktów turystycznych należy podjąć współpracę z gminami położonymi wokół zbiornika jak i innymi gminami regionu. Szczególnie ważne staje się wykorzystanie całego dorzecza rzeki Warty (od Nowej Brzeznicy poprzez Osjaków, Konopnicę do Zbiornika Jeziersko).

- Zakup taboru opartego o napęd elektryczny (busy, samochody).

Realizacja celu nastąpi poprzez zakup pojazdów elektrycznych na potrzeby Urzędu Miejskiego i jednostek podległych. Wymiana ta następować będzie w sposób stopniowy i jest uzależniona od rozwoju technologii oraz dostępnych dotacji. Zgodnie z analizą przeprowadzoną w rozdziale 6, najefektywniejszym paliwem do zasilania takich pojazdów będzie właśnie prąd. Pozwoli to osiągnąć efekt ekologiczny oraz wykorzystać do zasilania prąd powstały w małych, rozproszonych instalacjach fotowoltaicznych.

- Planowanie infrastruktury dla przechowywania i ładowania pojazdów elektrycznych (wiaty, ładowarki, mała architektura miejska itp.).

Cel będzie realizowany poprzez wdrożenie systemów małej architektury miejskiej dostosowanej do rozwoju technologii elektromobilności i systemów smart city. Ławki, stojaki na rowery, lampy uliczne wyposażone zostaną w ładowarki do rowerów, telefonów komórkowych i innych urządzeń mobilnych. Rewitalizacja miasta Warta i odnowa miejscowości na terenach gminy ma odbywać się z

wykorzystaniem infrastruktury dostosowanej do przechowywania jednośladów. Lokalni przedsiębiorcy również będą przekonywani do tego, aby tworzyć stojaki, ładowarki przez restauracjami, sklepami, hotelami.

- Wsparcie dla systemów smart city.

Kolejne lata muszą wiązać się z wykorzystaniem technologii smart – city. Smart City to efekt takiego zarządzania gminą, które zapewnia przede wszystkim:

- powszechny dostęp do informacji o gminie, planach rozwoju itp.;
- sprawne załatwianie spraw w urzędach i instytucjach miejskich;
- sprawną komunikację;
- efektywne działanie służb miejskich,
- dbałość o stan środowiska;
- bezpieczeństwo mieszkańców;
- aktywny udział mieszkańców w ulepszaniu miasta poprzez współpracę z administracją.

Z powyższego wyliczenia jasno wynika, że tworzenie i rozwój inteligentnej gminy prowadzi do uzyskiwania korzyści przez dwie strony, a mianowicie przez zarządzających gminy i jego mieszkańców. Inteligentnym miastem łatwiej się zarządza, choćby dzięki udoskonaleniu dostępu do informacji, opracowaniu procedur wspomagających efektywne działanie urzędów i służb, czy – co nie jest bez znaczenia – dzięki zaangażowaniu mieszkańców w działanie i ulepszanie gminy. Mieszkańcom żyje się wygodniej, m.in. dlatego, że mogą szybciej załatwiać sprawy w urzędach, korzystają z lepiej działającej komunikacji zbiorowej, czują się bezpieczniej czy dlatego, że dysponują wieloma aktualnymi informacjami o tym, co ciekawego dzieje się w gminie, jak interesująco można spędzić wolny czas itp.

- Wsparcie zdalnych modeli pracy i nauki.

W ramach Strategii planuje się upowszechnienie telepracy pośród mieszkańców jak i pracodawców. Doświadczenia roku 2020 pokazują, że systemy takie mogą pomóc w optymalizacji pracy i kosztów działania firm. Co ważne takie działania ograniczają przemieszczanie się osób do i z pracy. Konieczne są jednak działania edukacyjne skierowane bezpośrednio do mieszkańców gminy. Nauka pracy zdalnej, obsługa systemów informatycznych, telekonferencji wymagają nie tylko zmiany technologicznej ale zmiany codziennych nawyków. Efektem może być jednak ograniczenie ruchu pojazdów a co się z tym wiąże spadkiem zanieczyszczenia powietrza spowodowanym pracą silników.

Cele pośrednie:

- Podniesienie świadomości ekologicznej wśród mieszkańców gminy.
- Promowanie inicjatyw ochrony przyrody i ograniczania degradacji środowiska przyrodniczego oraz ochrony różnorodności biologicznej poprzez wykorzystanie elektromobilności.

- Promowanie odnawialnych źródeł energii (m.in. w celu zasilania pojazdów elektrycznych).
- Stwarzanie warunków do rozwoju nowych pomysłów na turystykę w regionie (wykorzystanie silników elektrycznych w łodziach motorowych na Zbiorniku Jeziorko, budowa szlaku rowerowego wzdłuż rzeki Warty).
- Zwiększenie zaangażowania dzieci i młodzieży dla kreowania rozwoju innowacyjnych technologii opartych na elektromobilności.
- Wspieranie powiązań korporacyjnych pomiędzy firmami zaangażowanymi w rynek elektromobilności w Gminie.

Wszystkie cele powinny być korygowane w trakcie realizacji strategii. Uważa się, że rozwój technologii związanej z elektromobilnością, odnawialnymi źródłami energii, magazynowaniem jej jest tak dynamiczny, że możliwe są korekty lub zmiana podejścia to niektórych celów. Dlatego też Strategia ma przyczynić się do realizacji celów pośrednich, niezwiązanych bezpośrednio z elektromobilnością. Strategia ma budować społeczeństwo oparte o wiedzę, otwarte na innowacje i łatwo przystosowujące się do zmian. Strategia ma również wpłynąć bezpośrednio na ochronę środowiska naturalnego Gminy. Wpłynąć na zmiany przyzwyczajęń, ograniczyć ruch pojazdów spalinowych, ale również promować wykorzystanie odnawialnych źródeł energii i ekologię.

Strategia będzie realizowana poprzez następujące zadania:

	ZADANIE 1
Budowa punktów ładowania pojazdów elektrycznych.	
	OPIS ZADANIA
Podstawowym warunkiem rozwoju elektromobilności na terenie każdej jednostki samorządu terytorialnego jest rozwinięty system ładowania pojazdów elektrycznych. Planuje się ograniczony rozwój takich punktów przez Gminę. Punkty powstaną w następujących lokalizacjach: - Urząd Miejskie w Warcie, - stopniowo przy Ochotniczych Strazach Pożarnych w poszczególnych miejscowościach gminy, - port jachtowy w Ostrowie Warckim (uzupełnienie infrastruktury o ładowarkę szybką). Wytypowano miejsca ogólnodostępne, ważne dla układu komunikacyjnego gminy. Miejsca te zostały również wytypowane przez samych mieszkańców podczas badania ankietowego. Należy wskazać, że istnieje możliwość ładowania pojazdów elektrycznych w porcie jachtowym w Ostrowie Warckim. Jednak są to ładowarki wolne przeznaczone również do kamperów, łodzi pływających. Konieczna jest wydzielona infrastruktura dla samochodów.	

W miarę możliwości planuje się również budowę sieci punktów ładowania jednośladow elektrycznych we wszystkich miejscowościach gminy oraz przy ważnych punktach dla turystyki rowerowej m.in.: okolice mostu nad rzeką Warta. Ładowarki dla rowerów muszą być użyteczne nie tylko dla turystów, ale głównie samych mieszkańców gminy Warta. Ważne jest, aby publiczna sieć ładowania pojazdów elektrycznych zapewniała wygodę w zakresie lokalizacji i prędkości ładowania dla osób wymagających doładowania w ciągu dnia lub dla kierowców pojazdów elektrycznych, którzy nie posiadają ładowarek w miejscu zamieszkania lub w pracy. Kluczowymi lokalizacjami dla takich stacji ładowania powinny być często odwiedzane miejsca, takie jak: - sklepy, - stacje paliw płynnych, - stacje naprawy pojazdów, Podczas gdy stacje ładujące o mocy 3-11 kW nadają się do wolnego ładowania pojazdów elektrycznych, dotychczasowe doświadczenia pokazują, że takie tempo ładowania nie spełnia oczekiwań kierowców. W często odwiedzanych miejscach pożądanym jest dostęp do stacji ładowania o mocy co najmniej 22 kW (tzw. stacje ładowania półszybkiego) lub szybkich ładowarek CCS i/lub CHAdeMO o mocy ładowania powyżej 150 kW. Pamiętać również należy, iż jeśli kierowcy posiadają takie możliwości techniczne około 80% ładowań pojazdów elektrycznych odbywa się w miejscu zamieszkania. Jeśli kierowcy mają możliwość ładowania pojazdu w miejscu zamieszkania i jednocześnie w pracy, 96-97% ładowań odbywa się w tych właśnie punktach. Dla tych, którzy nie posiadają możliwości ładowania domowego, możliwość ładowania pojazdu w pracy jest opcją pierwszego wyboru. Bardzo ważnym elementem budowy sieci ładowania pojazdów jest wdrożenie elementów smart – city. W tym przypadku planuje się budowę aplikacji, która pokazuje czy dana ładowarka jest dostępna lub za jaki czas będzie dostępna.	
	SZACOWANY KOSZT REALIZACJI ORAZ LATA REALIZACJI
200 000 PLN	
Projekt będzie realizowany w latach 2022 - 2028	
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
- Budżet Gminy, - Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,	

- Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,
- Fundusze Unii Europejskiej,

	ZADANIE 2
Zakup pojazdów elektrycznych na potrzeby Urzędu Miejskiego oraz jednostek podległych	
	OPIS ZADANIA
Planuje się zakup nowych samochodów na użytek Urzędu Miejskiego i jednostek podległych. Stopniowej wymianie będą również podlegać pojazdy funkcyjne użytkowane w przez Urząd Miejski w Warcie i jednostki zależne: Zakład Wodociągów i Kanalizacji w Warcie, Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej. Celem jest ograniczenie kosztów działalności jak i promocja takich pojazdów. Oczywiście realizacja celu operacyjnego bezpośrednio wpłynie na zmniejszenie ilości substancji niebezpiecznych uwalnianych do powietrza atmosferycznego. Będą to m.in. małe samochody techniczne, busy, funkcyjne pojazdy osobowe. Planuje się, że wszystkie te samochody napędzane będą energią elektryczną. Pełnić będą nie tylko funkcje transportowe, ale również promować elektromobilność wśród mieszkańców. Ze względu na cenę takich pojazdów, zakup taki będzie uzależniony od uzyskania finansowania zewnętrznego. Zadanie będzie realizowane głównie przez Urząd Miejski w Warcie, Zakład Wodociągów i Kanalizacji w Warcie, Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej. W przypadku gminy Warta, z uwagi na liczbę mieszkańców nieprzekraczającą 50 000 mieszkańców, nie ma obowiązku ustawowego uwzględniania pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów, co jednak ponownie nie wyklucza wprowadzenia do eksploatacji pojazdów elektrycznych na zasadzie dobrowolności. Celem jest promocja elektromobilności wśród mieszkańców. Efekt ekologiczny ma być osiągnięty dzięki wymianie samochodów prywatnych na ekologiczne. Nie planuje się osiągnięcia efektu ekologicznego dzięki realizacji tego zadania, ponieważ Gmina nie posiada dzisiaj taboru samochodowego. Nie wystąpi więc zamiana paliwa.	
	SZACOWANY KOSZT REALIZACJI ORAZ LATA REALIZACJI
1 000 000 PLN	
Projekt będzie realizowany w latach 2025 – 2034	
Realizacja będzie uzależniona od uzyskania dofinansowania zewnętrznego.	
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

- Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,
- Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,
- Fundusze Unii Europejskiej,

	ZADANIE 3
Montaż odnawialnych źródeł energii w budynkach użyteczności publicznej.	
	OPIS ZADANIA
Zadanie polega na instalacji odnawialnych źródeł energii w i na budynkach użyteczności publicznej w całej gminie. Celem jest dywersyfikacja dostaw energii, zwłaszcza energii elektrycznej. Szczególny nacisk położony zostanie na instalacje fotowoltaiczne produkujące prąd. Przy każdym takim budynku zostanie zamontowany system do ładowania jednoślądów i jeśli będzie to uzasadnione ładowarki do samochodu/autobusu. Instalacja taka zwiększy udział prądu ze źródeł odnawialnym w ogólnym bilansie energetycznym. Wykorzystanie energii odnawialnej ma zmniejszyć ilość substancji niebezpiecznych uwalnianych do powietrza w wyniku produkcji prądu ze źródeł konwencjonalnych. Innym celem jest oszczędność środków przeznaczanych na prąd w budżecie gminy. Projekt taki ma również funkcje edukacyjną. Ma być projektem demonstracyjnym, który uświadamia mieszkańcom gminy korzyści płynące z wykorzystania energii odnawialnej. Dlatego też przewiduje się, iż na stronach internetowych gminy ukazane będą oszczędności wynikające z wykorzystania energii odnawialnej w każdym z budynków użyteczności publicznej (element smart – city). Przed przystąpieniem do fazy inwestycyjnej rekomendowane jest przeprowadzenie audytu efektywności energetycznej budynków w zakresie szczegółowego doboru mocy instalacji dla poszczególnych obiektów. Dlatego też wybór poszczególnych obiektów poprzedzony zostanie wnikliwą analizą kosztów i korzyści. Przewiduje sukcesywne działania w latach 2022 – 2030.	
	SZACOWANY KOSZT REALIZACJI ORAZ LATA REALIZACJI
2 000 000 PLN	
Projekt będzie realizowany w latach 2022 - 2030	
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
- Budżet Gminy, - Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,	

- Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, - Fundusze Unii Europejskiej,	
	EFEKT EKOLOGICZNY
Efekt ekologiczny zostanie wyliczony w audytach energetycznych dla każdego z obiektów. Liczyć się należy jednak, że efekt będzie zerowy ze względu na zwiększony pobór prądu, co spowodowane będzie faktem, iż w obiektach tych powstaną ładowarki do ładowania pojazdów. Efekt ekologiczny będzie więc generowany przez pojazdy.	

	ZADANIE 4
Edukacja ekologiczna	
	OPIS ZADANIA
Edukacja ekologiczna jest kluczowym zadaniem do realizacji we wdrażanej Strategii Rozwoju Elektromobilności. Gmina położona jest w obszarze o szczególnych walorach krajobrazowych, przyrodniczych i kulturowych. Usytuowanie to stwarza szansę na wielofunkcyjny rozwój gminy, z uwzględnieniem zachowania obecnego stanu środowiska. Wprowadzana edukacja ekologiczna ma w sposób bezpośredni spowodować wzrost świadomości ekologicznej wśród mieszkańców gminy. Celem zadania jest wykształcenie świadomości ekologicznej u przeważającej części społeczeństwa i przekonanie ludzi o konieczności myślenia i działania według zasad ekorozwoju. Proponowane zadania edukacyjne do wprowadzenia: - elektromobilności – jej wpływ na jakość powietrza, bezpieczeństwo. - gospodarka wodno – ściekowa - uświadomienie konieczności racjonalnego wykorzystania zasobów wodnych w życiu codziennym, uświadomienie zagrożenia środowiska przyrodniczego poprzez niekontrolowany zrzut ścieków do znajdującego się na terenie gminy systemu wodnego. - gospodarka odpadami - zdobycie wiadomości z zakresu powstawania, utylizacji, recyklingu, segregacji odpadów, uświadomienie zagrożeń spowodowanych nieprawidłowym składowaniem odpadów, zaznajomienie się z tzw. technologiami bezodpadowymi, zaznajomienie się z procedurą segregacji odpadów, poznanie technologii utylizacji odpadów. - powietrze - zdobycie wiadomości na temat procesów zachodzących w atmosferze spowodowanych emitowaniem zanieczyszczeń gazowych i pyłowych, zdobycie wiadomości na temat źródeł emisyjnych, uświadomienie zagrożeń spowodowanych emisją do atmosfery zanieczyszczeń, uświadomienie konieczności racjonalnego gospodarowania energią, wpływ rozwoju elektromobilności na powietrze. - gleby i surowce mineralne - Uświadomienie o możliwościach skażenia gleby, o źródłach skażenia	

z uwzględnieniem skażeń pochodzących z pojazdów mechanicznych.	
- hałas - Uświadomienie o zagrożeniach wpływających na stan zdrowia spowodowane przebywaniem przy źródłach wysokiego hałasu, na terenach o przekroczonych poziomach hałasu. Wpływ elektromobilności na hałas w centrach miejscowości. - przyroda - Uświadamianie zagrożeń środowiska przyrodniczego, występujących w miejscu zamieszkania, zdobycie umiejętności obserwacji zjawisk przyrodniczych i ich opisu, zaznajomienie się z różnorodnością przyrodniczą występującą na terenie gminy, uświadomienie szczególnego postępowania w celu zachowania istniejących osobliwości przyrodniczych na terenie gminy. Działania będą prowadzone w odniesieniu do wszystkich grup wiekowych. Zadanie jest niezbędne do wdrożenia Strategii.	
	SZACOWANY KOSZT REALIZACJI ORAZ LATA REALIZACJI
200 000 PLN	
Projekt będzie realizowany w latach 2022 - 2035	
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
- Budżet Gminy, - Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, - Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, - Fundusze Unii Europejskiej,	

	ZADANIE 5
Modernizacja oświetlenia ulicznego oraz uzupełnienie o nowe punkty	
	OPIS ZADANIA
Obecnie, zdecydowana większość oświetlenia ulicznego w gminie jest przestarzała technicznie, zbyt energochłonna i awaryjna. Natomiast środki przeznaczone na pokrycie kosztów energii elektrycznej, zużywanej na cele oświetlenia miejsc publicznych i dróg, znajdujących się na terenie gminy, jak również opłat za konserwację tegoż oświetlenia, stanowią znaczny koszt. Wprowadzenie bezpiecznego ruchu rowerowego i innych jednośladów nie jest możliwe bez zintegrowanego programu modernizacji oświetlenia ulicznego. Podczas konsultacji społecznych zgłoszono, że braki w oświetleniu występują we wszystkich miejscowościach, ale szczególna uwaga powinna być poświęcona w punktach szczególnie niebezpiecznych (zwężenia jezdni, zakręty poza terenami	

zabudowanymi). W ankietach mieszkańcy wskazywali głównie następujące miejsca:	
- przejścia dla pieszych w całej gminie, - Warta, ul. Cielecka, Zachodnia, 700-lecia, Kościuszki (obok poczty), Zachodnia (przejście dla pieszych). - od miejscowości Małków do miasta Sieradz (również poza terenem gminy Warta).	
Podstawowe cele realizacji projektu modernizacji oświetlenia gminy Warta to:	
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kołowego i przechodniów na drogach, - uzyskanie wymiernych oszczędności finansowych poprzez obniżenie mocy zainstalowanej urządzeń oświetleniowych, - obniżenie energochłonności całego systemu oświetlenia ulicznego gminy, - unowocześnienie oświetlenia, - poprawa jego jakości i standardu, - poprawa wizerunku zewnętrznego gminy.	
Należy pamiętać, że oprócz oczywistych korzyści ekonomicznych, racjonalizacja użytkowania energii na potrzeby oświetlenia ulicznego daje także znaczne, dostrzegalne w skali globalnej efekty ekologiczne. Ogólna wielkość mocy elektrycznej zamówionej na potrzeby oświetlenia ulicznego w skali gminy jest duża. Tak więc redukcja tych wielkości o blisko połowę, to istotne zmniejszenie emisji zanieczyszczeń, wynikających z produkcji energii elektrycznej oraz ograniczenie zużycia paliw pierwotnych. Przewidywany efekt ekologiczny modernizacji oświetlenia w gminie oceniony zostanie na podstawie oszacowania różnicy w zużyciu energii elektrycznej, mierzonej zapotrzebowaniem wynikającym z zainstalowanej mocy urządzeń oświetleniowych, w stanie istniejącym przed rozpoczęciem realizacji projektu i po jego zakończeniu. Sporządzona zostanie dokładna analiza zapotrzebowania oraz możliwości inwestycyjnych gminy. Zadanie więc będzie realizowane w sposób ciągły w trakcie realizacji Strategii Elektromobilności. Zasadne wydaje się uzupełnienie słupów oświetleniowych o instalacje dostosowaną do ładowania rowerów elektrycznych.	
	SZACOWANY KOSZT REALIZACJI ORAZ LATA REALIZACJI
1 000 000 PLN	
Projekt będzie realizowany w latach 2022 - 2035	
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
- Budżet Gminy,	

- Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,
- Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,
- Fundusze Unii Europejskiej.

	ZADANIE 6
Promocja systemów telepracy	
	OPIS ZADANIA
Mobilność osób jest głównym powodem zanieczyszczeń komunikacyjnych w gminie. Dlatego też mobilność taką można znacznie ograniczyć poprzez stworzenie systemów telepracy. Jak pokazuje przykład roku 2020 (stan epidemiologiczny) praca zdalna ma wiele zalet. Nie tylko ogranicza mobilność, ale stanowi oszczędność kosztów dla pracownika i pracodawcy. Jednak, aby wdrożyć takie systemy należy je promować i wspierać. W miarę możliwości przeprowadzone zostaną działania w samym Urzędzie Gminy. Zwiększany będzie zakres usług, które można załatwić online, nie wychodząc z domu. Jednocześnie promowane będą narzędzia do komunikacji zdalnej i systemy pracy online. Wskazać należy, iż zmiany w systemach pracy mogą dotyczyć tylko niektórych profesji, dlatego projekty takie muszą być wdrażane przez samych przedsiębiorców w porozumieniu z pracownikami. Gmina ma stworzyć warunki i promować takie rozwiązania.	
	SZACOWANY KOSZT REALIZACJI ORAZ LATA REALIZACJI
200 000 PLN	
Projekt będzie realizowany w latach 2022 - 2035	
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Środki własne Gminy	

	ZADANIE 7
Stworzenie szlaków turystyki rowerowej i wodnej (z wykorzystaniem napędów elektrycznych)	
	OPIS ZADANIA
Gmina posiada niezwykle duży potencjał do rozwoju turystyki. Turystyka może pomóc w przekształcaniu małych, nieefektywnych gospodarstw rolnych i uzyskania nowych źródeł dochodu dla mieszkańców	

gminy. W ramach Strategii wytyczane będą i tworzone szlaki rowerowe dostosowane dla rowerów elektrycznych. W wielu krajach europejskich szlaki takie ożywiły rozwój turystyki w gminach, które dotychczas nie posiadały zintegrowanej i unikalnej oferty turystycznej. W gminie Warta istnieje również potencjał do wprowadzenia napędów elektrycznych do silników łodzi, skuterów pływających. Na Zbiorniku Jezioro budowana jest baza jachtowa, motorowodna. To właśnie napęd elektryczny może spowodować że łodzie będą ciche i nie będą zanieczyszczały środowiska naturalnego.

W celu budowania zintegrowanych produktów turystycznych należy podjąć współpracę z gminami położonymi wokół zbiornika jak i innymi gminami regionu. Szczególnie ważne staje się wykorzystanie całego dorzecza rzeki Warty (od Nowej Brzeźnicy poprzez Osjaków, Konopnicę do Zbiornika Jezioro).

W tym celu należy stworzyć sieć ładowarek do rowerów, punkty postojowe. Niezwykle ważnym elementem jest zachęcenie lokalnych sklepikarzy, Ochotniczych Straży Pożarnych do bezpłatnego udostępnienia swoich lokali dla ładowania rowerów. Koszt naładowania rowerów jest niewielka (szacuje się, że rower elektryczny zużywa prąd z około 1 – 2 zł na 100 km podróży). Dlatego też bezpłatne ładowanie może zachęcić turystów do skorzystania z usług danego przedsiębiorcy.

Stworzone zostaną mapy online w wyznaczeniu szlaków i ciekawych miejsc na terenie gminy. Na mapie naniesione będą również punkty bezpłatnego ładowania rowerów. Szlak dostępny będzie również dla rowerów tradycyjnych.

	SZACOWANY KOSZT REALIZACJI ORAZ LATA REALIZACJI
300 000 PLN	
Projekt będzie realizowany w latach 2024 - 2030	
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
- Budżet Gminy, - Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, - Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, - Fundusze Unii Europejskiej,	

	ZADANIE 8
Budowa małej architektury wykorzystującej technologię smart - city	
	OPIS ZADANIA

Planuje się budowę w całej gminie elementów małej architektury wykorzystujących elementy smart – city. Mogą być to np.: systemy do przechowywania rowerów, ławki, obiekty obserwacyjne (na szlakach rowerowych), stoliki, lampy. Obiekty te mają być wyposażone w gniazdko elektryczne do ładowania jednośladów, telefonów komórkowych, komputerów mobilnych. Podczas konsultacji społecznych dzieci i młodzież wyraziła chęć zaprojektowania poszczególnych elementów. To doskonały pomysł na promocję gminy, elektromobilności i poszanowania dla środowiska naturalnego. To również proces budowania społeczeństwa obywatelskiego.

	SZACOWANY KOSZT REALIZACJI ORAZ LATA REALIZACJI
300 000 PLN	
Projekt będzie realizowany w latach 2024 - 2030	
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
- Budżet Gminy, - Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, - Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, - Fundusze Unii Europejskiej,	

	ZADANIE 9
Budowa i modernizacja miejsc parkingowych	
	OPIS ZADANIA
Planuje się budowę nowych miejsc parkingowych i modernizację już istniejących w miarę dostępnych środków budżetowych i dotacji zewnętrznych. Wszystkie parkingi w miarę zwiększania się ilości pojazdów elektrycznych wyposażone będą w wydzielone, uprzywilejowane miejsca dla pojazdów elektrycznych. Parkingi posiadać będą również miejsce dla jednośladów. Gmina zamierza prowadzić projekty partnerskie z innymi podmiotami (OSP, Parafie, sklepy) w celu budowy parkingów wokół infrastruktury nie należącej do gminy. Jest to działanie niezwykle ważne dla zachowania spójności budowanego systemu.	
	SZACOWANY KOSZT REALIZACJI ORAZ LATA REALIZACJI
400 000 PLN	
Projekt będzie realizowany w latach 2024 - 2034	
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

- Budżet Gminy,
- Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,
- Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,
- Fundusze Unii Europejskiej,

5.3.1. Adekwatności zaproponowanych działań do problemów oraz potrzeb

Zgodnie z zapisami punktu 5.1.1 do głównych problemów Gminy zaliczono:

I.p.	Nazwa problemu
1.	Brak taboru elektrycznego w gminie i jednostkach podległych.
2.	Brak możliwości budowy dróg rowerowych w pasach lub przy pasach drogowych.
3.	Braki jakościowe i ilościowe w infrastrukturze drogowej.
4.	Brak świadomości części mieszkańców o sensie posiadania pojazdu elektrycznego (badanie ankietowe wskazało, iż niemalże 40% mieszkańców nie wierzy w rozwój technologii dla rozwoju elektromobilności).
5.	Brak infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych w mieście Warta i przy głównych ciągach komunikacyjnych. Braki występują w całym powiecie sieradzkim i województwie łódzkim.
6.	Brak wydzielonych miejsc parkowania dla samochodów elektrycznych.
7.	Brak zintegrowanej i przemyślanej oferty turystyki rowerowej na terenie powiatu sieradzkiego i gmin znajdujących się wokół Zbiornika Jezioro.
8.	Oferta komunikacji zbiorowej w powiecie sieradzkim jest wyjątkowo uboga. Spada ilość połączeń komunikacyjnych z Łodzią, Sieradzem.
9.	Niebezpieczeństwa na drogach – głównie w ciągu drogi krajowej 83 i przy drogach wojewódzkich.
10.	Konieczność dalszego rozwoju odnawialnych źródeł energii na obiektach prywatnych oraz publicznych.
11.	Brak środków finansowych na zakup taboru niskoemisyjnego lub zeroemisyjnego.
12.	Brak połączeń kolejowych.

13.	Zbyt mała częstotliwość kursowania komunikacji autobusowej.
14.	Mała popularność rowerów i innych jednośladów wśród mieszkańców gminy.

Każdy problem otrzymał numerację. W tabeli poniżej do każdego zadania przypisano numer problemu, które dane zadanie przewyżcza.

Nr zadania	Numer problemu
1	1,3,5,10,12
2	1,3,5,10,11
3	5,10
4	1,2,3,4,5,6,7,8,9,11,12,13,14,15,16,17
5	2,3,9
6	13
7	1,2,4,7,17

Stwierdza się więc adekwatność zaproponowanych działań do problemów oraz potrzeb. Kluczem do osiągnięcia efektu ekologicznego jest przekonanie mieszkańców do używania pojazdów elektrycznych. Nie chodzi tylko o samochody i rowery elektryczne. Mieszkańcy muszą częściej przemieszczać się zwykłym rowerem. Celem też jest ograniczenie mobilności, promocja zdalnej pracy, edukacji. Konieczne jest więc dalsze wsparcie dla rozwoju sieci internetowej, narzędzi pracy zdalnej. Jak pokazują badania, większość rodzin posiada więcej niż jeden samochód. Zastąpienie chociaż jednego pojazdem elektrycznym lub jednośladem będzie miało wielkie znaczenie dla środowiska naturalnego. Dążyć należy również do ograniczenia ilości pojazdów w gospodarstwach domowych. Zaplanowane działania są realne i mają budować użyteczną infrastrukturę służącą rozwojowi elektromobilności w gminie. Jednak jak wskazały konsultacje społeczne, czynnikiem decydującym o zakupie samochodu elektrycznego będzie miała jego cena i ewentualne dopłaty ze strony instytucji zewnętrznych.

Elektromobilność musi natomiast wspierać gospodarkę, edukację, rozwój społeczny. Dlatego tak ważne są działania edukacyjne. Podczas konsultacji młodzież wyraziła chęć doskonalenia w kierunku elektromobilności, odnawialnych źródeł energii. Należy wspierać uczniów w ich planach i włączać ich w proces wdrażania Strategii. Rozwój małej infrastruktury, tworzenie szlaków turystycznych to również zadanie, które można realizować wspólnie z nimi. Zasadne wydaje się więc wzmocnienie systemu edukacji ekologicznej.

Przedsiębiorcy również muszą zobaczyć, że powstają nowe technologie, pomysły, a oni mogą uczestniczyć w ich tworzeniu. Wykorzystać nową szansę jaką stwarza rynek. Nie koniecznie muszą montować samochody, rowery ale je serwisować, obsługiwać, budować małą architekturę, rozwijać firmy turystyczne.

6. Plan wdrożenia elektromobilności w jednostce terytorialnego

6.1. Zestawienie i harmonogram niezbędnych działań, w tym instytucjonalnych i administracyjnych, w celu wdrożenia strategii rozwoju elektromobilności

6.1.1. Zakres i metodyka analizy wybranej strategii rozwoju elektromobilności, w tym rodzaj napędu pojazdów (elektryczne, wodorowe, gazowe, paliwa alternatywne) oraz zastąpienie pojazdów spalinowych

Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Warcie planuje zakup 5 autobusów do przewozów do świadczenia podstawowych usług komunikacyjnych (dowóz dzieci do szkół przejazd okazjonalne). Nie będą tworzone stałe linie komunikacyjne. Metodykę analizy oparto o wytyczne przeprowadzania analiz projektów transportowych współfinansowanych ze środków finansowych Unii Europejskiej do których należą:

- 1) „Niebieska księga - Sektor Transportu Publicznego w miastach, aglomeracjach i regionach”, Jaspers, 2015 r.;
- 2) „Analiza kosztów i korzyści projektów Transportowych współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej. Vademecum Beneficjenta”, Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Warszawa 2016 r.;
- 3) „Przewodnik po analizie kosztów i korzyści projektów inwestycyjnych. Narzędzie analizy ekonomicznej polityki spójności 2014-2020”, Komisja Europejska, 2014 r.;
- 4) „Wytyczne w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2014-2020”, Ministerstwo Rozwoju i Finansów, Warszawa 2017 r.;

W przypadku gminy Warta, zgodnie z zaleceniami, posłużono się analizą uproszczoną.

Analiza strategiczna rozwoju elektromobilności w gminie Warta została oparta o istniejące rozwiązania techniczne dostępne na rynku oraz krajowe i lokalne dokumenty strategiczne. Do potencjalnych rozwiązań technicznych można zaliczyć:

Wariant 0 – Pozostawienie w użytku pojazdów z napędem konwencjonalnym.

Wariant 1 – Zakup pojazdu z napędem elektrycznym.

Wariant 2 – Zakup pojazdu z napędem gazowym (CNG).

Wariant 3 – Wybór pojazdu z napędem wodorowym.

Wariant 0 opiera się na pozostawieniu w użytku pojazdów napędzanych paliwami konwencjonalnymi. Zakup takich pojazdów jest tańszy jednak problemem jest fakt, iż zakładane cele Strategii nie zostaną osiągnięte. Gmina musi wspierać transport niskoemisyjny, aby zmniejszyć ilość substancji niebezpiecznych uwalnianych do powietrza. Poza tym musi stanowić wzór dla mieszkańców i zapewnić im pojazdy ciche, nowoczesne i dostępne również dla osób niepełnosprawnych. Dlatego też uznać należy, że Wariant 0 negatywnie wpłynie na osiągnięcie celów Strategii Elektromobilności.

Rynek pojazdów elektrycznych w ostatnich latach rozwija się coraz szybciej. Jest to spowodowane coraz większym zainteresowaniem wśród samorządów i społeczeństwa nową technologią (poprzez rozwój sieci ładowarek oraz akumulatorów, które pozwalają na pokonanie coraz większego zasięgu). Obecnie pojazdy elektryczne pozwalają na przejechanie dystansu na poziomie około 100-200 km, przez co idealnie nadają się do ruchu miejskiego. Główną barierą rozwoju technologii jest cena samochodów osobowych, która oscyluje w granicach 100-200 tys. zł. Autobusy elektryczne wykorzystywane w transporcie są średnio dwa razy droższe od pojazdów o napędzie konwencjonalnym. Pomimo tego autobusy elektryczne zdobywają coraz większą popularność ze względu na istnienie instrumentów finansowych wspierających rozwój elektromobilności dla samorządów, korzystny efekt ekologiczny, jaki można uzyskać poprzez ich implementację oraz obniżenie kosztów eksploatacyjnych.

Drugim wariantem alternatywnym jest zakup autobusów zasilanych sprężonym gazem ziemnym (CNG). Wartość energetyczna 1 m³ CNG jest niższa niż 1 litra oleju napędowego, co oznacza że choć CNG może być wykorzystywane jako wysokooktanowe paliwo w silnikach spalinowych, bądź w układzie hybrydowym (modyfikacja istniejącego w pojeździe silnika spalinowego) bądź jako dedykowana jednostka napędowa, to realne spalanie paliwa jest wyższe niż w pojazdach zasilanych paliwem konwencjonalnym.

Pojazdy zasilane gazem ziemnym CNG są zaliczane do kategorii niskoemisyjnych oraz cieszą się małym zainteresowaniem ze względu na niewielką liczbę stacji tankowania tego paliwa w Polsce. Powstanie takiego punktu wiąże się z wybudowaniem nowej stacji lub wyposażeniem istniejącej w dodatkową infrastrukturę do dystrybucji gazu. W przypadku skroplonego gazu ziemnego LNG dodatkowo wymagana jest budowa zbiornika kriogenicznego do jego przechowywania. Sprężony gaz ziemny (CNG) może być stosowany w każdym rodzaju pojazdów, jeśli posiadają one odpowiednią instalację. Zasięg pojazdów napędzanych CNG wynosi około 300 – 400 km i jest odpowiedni do realizacji szeroko rozumianych usług publicznych takich jak np. wywóz śmieci. W gminie Warta budowa specjalnych stacji CNG jest działaniem nieuzasadnionym technicznie i ekonomicznie. Dlatego też wariant został wykluczony z dalszej analizy ze względów technicznych. Budowa stacji tankowania jest nieuzasadniona technicznie i ekonomicznie przyjmując, że gmina zamierza zakupić małą ilość autobusów.

Alternatywnym rozwiązaniem technicznym jest stosowanie pojazdów napędzanych wodorem. Poruszają się one dzięki silnikom elektrycznym zasilanym prądem wytwarzanym z czystego wodoru w ogniwach paliwowych (dzięki temu nie emitują szkodliwych substancji do atmosfery). Zasięg takich pojazdów jest większy niż zasięg pojazdów elektrycznych zasilanych z akumulatorów i wynosi około 400-600 km. Obecnie wadami tego rozwiązania jest problem z magazynowaniem wodoru, brak odpowiednich stacji do ich tankowania, wysoki koszt budowy stacji, jak i produkcja oraz dystrybucja czystego wodoru. Jednak należy zaznaczyć, że strategia wdrażana będzie do roku 2036 i nie wyklucza się zakupu pojazdów wodorowych, jeśli tylko rozwój technologii w kolejnych latach na to pozwoli.

Celem analizy jest wybór wariantu rekomendowanego do wdrożenia w ramach Strategii. Posłużono się analizą uproszczoną. Celem analizy jest wybór rozwiązania optymalnego z wariantowych rozwiązań według różnych kryteriów trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na realizację i funkcjonowanie danego rozwiązania. Każdemu kryterium przypisano punktację od 0-5, gdzie:

- 0 pkt. – aspekt niemożliwy do realizacji (wyklucza się projekt z dalszej oceny);

- od 1 do 5 pkt. – ocena jakościowa (im większa tym lepsza ocena wariantu);

Kryterium	Wariant 0	Wariant 1	Wariant 2	Wariant 3
Koszty inwestycyjne na zakup pojazdu	5	3	2	1
Koszty eksploatacyjne	5	5	4	5
Koszty budowy infrastruktury do ładowania/tankowania	5	3	0	0
Wpływ na realizację celów Strategii	0	5	3	5
Dostosowanie pojazdu do potrzeb niepełnosprawnych	2	5	5	5
Wpływ na wizerunek gminy	0	5	4	5
Ograniczenie emisji substancji niebezpiecznych	0	5	3	5
Hałas	1	5	3	5
Zasięg pojazdów	5	3	3	3

Źródło: opracowanie własne

Wskazać należy, że tylko Wariant 1, czyli zakup pojazdu elektrycznego nie został wykluczony z dalszej analizy. Ze względu na wady rozwiązań technicznych opartych o wodór oraz skroplony gaz ziemny, realizacja strategii zostanie wykonana poprzez zakup taboru samochodowego napędzanego energią elektryczną. Wraz z budową jednostek produkujących energię z odnawialnych źródeł energii stworzony zostanie system czysty dla środowiska. Pojazdy takie można ładować przez ładowarki przygotowane w gminie. Rekomendacja ta nie oznacza, że zmiana ta musi nastąpić natychmiastowo, ale wraz z naturalnym cyklem wymiany istniejącej floty pojazdów, czyli w perspektywie najbliższych lat, zwłaszcza że wraz z dynamicznym rozwojem technologii elektromobilnych (szybsze ładowanie

pojazdów, większa pojemność i dłuższa żywotność akumulatorów) nastąpić powinien spadek cen zakupu i eksploatacji takich pojazdów.

6.1.2. Opis i charakterystyka wybranej technologii ładowania i doboru optymalnych pojazdów z uwzględnieniem pojemności baterii i możliwości przewozowych

Pierwszym wariantem alternatywnym jest wybór taboru napędzanego energią elektryczną z baterii akumulatorowych. Autobusy elektryczne dostępne są w wariantach hybrydowych (z dodatkowym silnikiem spalinowym) oraz w wariantach całkowicie elektrycznych. Autobusy z napędem elektrycznym charakteryzują się niskim poziomem hałasu, drgań i brakiem emisji spalin, tym samym zyskując dużą popularność zarówno w krajach europejskich jak i w Polsce.

Autobusy elektryczne obsługują w tym momencie linie komunikacyjne m.in. na terenie Krakowa, Warszawy, Jaworzna, czy Ostrołki. Tym samym dostępne są już liczne dane, wynikające z faktycznej eksploatacji pojazdów w zróżnicowanych warunkach. Za napęd autobusu elektrycznego odpowiadają silniki indukcyjne montowane na poszczególnych osiach.

Zasilane są energią elektryczną z akumulatorów zlokalizowanych na dachu oraz w tylnej przestrzeni pojazdu. Dostępne na rynku rozwiązania techniczne pozwalają na zmagazynowanie (przy pełnym naładowaniu) od 200 do 250 kWh. Jak wskazują dane zebrane przez Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o.o. w Warszawie, zużycie energii w eksploatacji na trądkę wynosi 1,03 kWh/km, uwzględniając jednakże wykorzystanie energii na zasilanie pozostałych podzespołów (w szczególności klimatyzacji i ogrzewania) faktyczne zużycie energii w autobusach elektrycznych klasy MAXI wynosi 1,1 - 1,35 kWh/km, co przy koszcie 1 kWh energii elektrycznej wynoszącym ok. 0,397 zł/kWh daje koszt (wyłącznie w zakresie kosztów energii) 44 zł/100 km. Do kosztów energii konieczne będzie jednak doliczenie opłat za moc przyłączeniową stacji ładowania, które zgodnie z aktualnymi taryfami dystrybucyjnymi wynoszą ok. 8500 zł/MW/m-c. Realny zasięg autobusów elektrycznych przy pełnym naładowaniu baterii szacować należy na 150-200 km.

Sposób funkcjonowania i wykorzystywania autobusów elektrycznych w systemie transportu gminnego, determinowany jest przez dostępny w danych okolicznościach sposób ładowania. Aktualny stan wiedzy technicznej pozwala wyróżnić trzy systemy ładowania:

1) ładowanie nocne w czasie postoju pojazdu na terenie zajezdni (w tym przypadku teren Zakładu Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej) – ładowanie za pośrednictwem złącza wtykowego (kabel z ustandaryzowanym wtykiem podłączonym do stacji ładowania);

2) ładowanie na pętlach końcowych w trakcie postoju – ładowanie za pośrednictwem stacji pantografowych do złącz montowanych na dachu autobusu, w tym przypadku niereakcyjne;

3) krótkotrwałe doładowywanie autobusów podczas postoju na wybranych przystankach – ładowanie za pośrednictwem pętli indukcyjnych poprzez złącza montowane pod podwoziem autobusu (analogicznie do systemu pantografowego) – system narażony jest jednak na oddziaływanie warunków atmosferycznych – opady śniegu bądź deszczu i nie znalazł jak dotąd zastosowania w warunkach polskich.

4) średni czas ładowania z ładowarek umieszczonych przy szkołach w gminie Warta – ładowanie podczas postojów w czasie lekcji uczniów.

Czas ładowania pojazdów elektrycznych uzależniony jest od mocy stacji ładowania która powinna wynosić od 22 kW dla systemów ładowania nocnego (z czasem pełnego ładowania wynoszącym ok. 8- 10 h) oraz od 200 kW dla systemów ładowania pantografowego bądź indukcyjnego (za czasem pełnego ładowania wynoszącym ok. 1 h, co przy krótkotrwałym doładowaniu w czasie postoju wynoszącym 15 minut pozwoli wydłużyć przebieg pojazdu o ok. 35-40 km).

Podstawowe parametry autobusów używanych w gminie Warta:

1. Pojazdy te to pojazdy średnie, mieszczące do około 40 pasażerów w miejscach siedzących.
2. W gminie Warta nie ma warunków do ładowania pojazdów na przystankach. Wiele przystanków nie ma przyłączenia prądu, znajduje się na terenach wiejskich. Sam postój trwa zbyt krótko.
3. Pojazdy te muszą być ładowane na terenie Zakładu Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej, gdzie należy przygotować ładowarkę obsługującą wszystkie pojazdy w godzinach nocnych.
5. Dzienny zasięg pojazdów nie może być mniejszy niż 200 km.
6. Pojazd taki nie może być droższy niż 600 000 zł i jego zakup uwarunkowany dotacją ze strony instytucji zewnętrznej.
7. Realizacja projektu jest możliwa dopiero po roku 2025.
8. Ze względu na inne działania (zwiększenie instalacji OZE na budynkach publicznych) nie jest planowany zakup pojazdów zasilanych gazem CNG i LNG. Pojazdy elektryczne stanowić muszą również funkcje edukacyjną.

6.1.3. Lokalizacja i wybór linii autobusowych transportu publicznego i punktów ładowania

Gmina Warta nie posiada własnego transportu publicznego. Gmina nie planuje stworzenia własnych linii komunikacyjnych.

6.1.4. Dostosowanie zarówno taboru jak i rozmieszczenia linii autobusowych do potrzeb mieszkańców, w tym osób niepełnosprawnych

Gmina Warta nie posiada własnego transportu publicznego. Gmina nie planuje również stworzenia własnych linii komunikacyjnych. Gmina będzie jednak wymagać, jeśli to tylko będzie możliwe, udogodnień przy zleceniu przewozów publicznych innym przewoźnikom.

Każdy pojazd wprowadzany do komunikacji w gminie powinien być dostosowany dla osób niepełnosprawnych i spełniać następujące warunki:

- posiadać nowoczesne rozwiązania w układach napędowych i hamulcowych,
- posiadać obniżoną podłogę, szczególnie przy drzwiach wejściowych i w przestrzeni przeznaczonej dla wózków inwalidzkich i dziecięcych,
- monitoring przestrzeni pasażerskiej oraz system lokalizacji GPS,
- posiadać estetyczny wygląd i wykonanie z odpornych na zniszczenia materiałów (dotyczy to szczególnie wnętrza pojazdów),
- posiadać system elektronicznej i dźwiękowej informacji pasażerskiej. Wyposażenie gwarantujące wysoki komfort podróży, pozwalające na swobodny przewóz osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

6.1.5. Lokalizacja stacji i punktów ładowania pozostałych pojazdów, w tym komunalnych

Podstawowym warunkiem rozwoju elektromobilności na terenie każdej jednostki samorządu terytorialnego jest rozwinięty system ładowania pojazdów elektrycznych. Planuje się ograniczony rozwój takich punktów przez gminę. Punkty powstaną w następujących lokalizacjach:

- Urząd Miejskie w Warcie,
- stopniowo przy Ochotniczych Strażach Pożarnych w poszczególnych miejscowościach gminy,
- port jachtowy w Ostrowie Warckim (uzupełnienie infrastruktury o ładowarkę szybką).

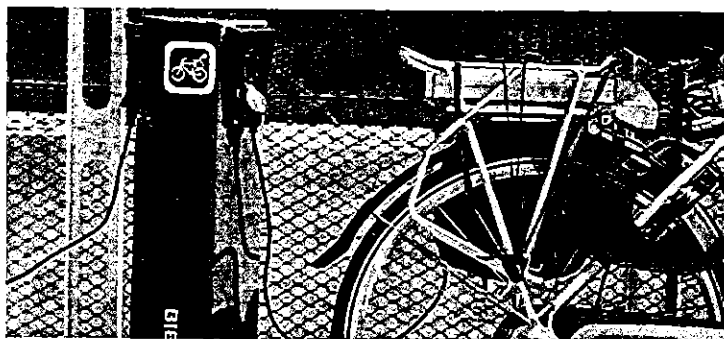
Planuje się również budowę sieci ładowania pojazdów jednośladowych. Planuje się budowę pierwszego punktu pod Urzędem Miejskim w Warcie.

Ważne jest, aby publiczna sieć ładowania pojazdów elektrycznych zapewniała wygodę w zakresie lokalizacji i prędkości ładowania dla osób wymagających doładowania w ciągu dnia lub dla kierowców pojazdów elektrycznych, którzy nie posiadają ładowarek w miejscu zamieszkania lub w pracy. Kluczowymi lokalizacjami dla takich stacji ładowania powinny być często odwiedzane miejsca, takie jak:

- sklepy,
- punkty usługowe,

Podczas gdy stacje ładujące o mocy 3-11 kW nadają się do wolnego ładowania pojazdów elektrycznych, dotychczasowe doświadczenia pokazują, że takie tempo ładowania nie spełnia oczekiwań kierowców. W często odwiedzanych miejscach pożądany jest dostęp do stacji ładowania o mocy co najmniej 22 kW (tzw. stacje ładowania pół szybkiego) lub szybkich ładowarek CCS i/lub CHAdeMO o mocy ładowania powyżej 150 kW.

Pamiętać również należy iż jeśli kierowcy posiadają takie możliwości techniczne około 80% ładowań pojazdów elektrycznych odbywa się w miejscu zamieszkania. Jeśli kierowcy mają możliwość ładowania pojazdu w miejscu zamieszkania i jednocześnie w pracy, 96-97% ładowań odbywa się w tych właśnie punktach. Dla tych, którzy nie posiadają możliwości ładowania domowego, możliwość ładowania pojazdu w pracy jest opcją pierwszego wyboru.



Fot. Przykład stacji ładowania do rowerów

6.1.6. Harmonogram niezbędnych inwestycji w celu wdrożenia wybranej strategii rozwoju elektromobilności

Poniżej przedstawiono harmonogram wdrożenia Strategii. Oznaczono szacowane lata realizacji poszczególnych zadań. Pamiętać jednak należy, że harmonogram ten jest uzależniony od możliwości finansowych gminy, pozyskania finansowego wsparcia zewnętrznego oraz rozwoju technologii związane z elektromobilnością.

Tab. Harmonogram wdrażania Strategii

Nr zadania	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									

cd.

Nr zadania	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
1								
2								

3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								

6.1.7. Struktura i schemat organizacyjny wdrażania wybranej strategii

Strategia Rozwoju Elektromobilności jest dokumentem ponadkadencyjnym, określającym cele i programy działań na kilka lat oraz wymagającym ciągłej pracy nad podnoszeniem jego jakości. Należy również wziąć pod uwagę, iż elektromobilność oparta jest o innowacje, dlatego należy w sposób ciągły monitorować nowe technologie i zdobycze techniki. Proces wdrażania jest złożonym przedsięwzięciem, wymagającym dobrego przygotowania informacyjnego i stałej komunikacji z otoczeniem. Wdrożeniu Strategii towarzyszyć będzie jego ewaluacja, która będzie się opierać na pozyskiwaniu obiektywnej informacji o jego przebiegu, skutkach i publicznym odbiorze.

Strategia jest warunkiem wspomagającym rozwój danej jednostki terytorialnej. Sam dokument nie jest jednak receptą na sukces. Aby mógł przynieść zaplanowane efekty, konieczne jest sukcesywne jego wdrażanie, czuwanie nad jego realizacją i kontrolowanie przebiegu.

Właściwy proces wdrażania Strategii wymaga połączenia wysiłków wielu instytucji, organizacji i osób. Udział lokalnych liderów i lokalnej społeczności będzie czynnikiem wspierającym procesy implementacyjne. Niezwykle istotne jest partnerstwo ponadgminne. Wdrażanie wytyczonych planów zakłada potrzebę animacji od podstaw, która wiąże się z głębszymi kwestiami, takimi jak: zmiana mentalności, stosunki społeczne oraz kultura lokalna, których ewolucja jest procesem rozłożonym na wiele lat.

Realizacja Strategii uzależniona jest od wysokości pozyskanych środków zarówno krajowych jak i z funduszy strukturalnych. Biorąc pod uwagę prognozę dopuszczalnej wysokości zobowiązań w poszczególnych latach i wysokość środków, jakie mogą być wydatkowane bezpośrednio z budżetu,

możliwości finansowe Gminy wskazują, że na realizację przyjętych celów Jednostka zabezpieczy 15% - 40% wkładu w stosunku do uzyskanych środków zewnętrznych.

Za wdrażanie Strategii odpowiedzialny będzie Urząd Miejski w Warcie.

1. Zarządzanie

Funkcję Instytucji Zarządzającej i koordynującej realizację Strategii będzie pełnił specjalnie powołany zespół pracowników. Zakres zadań Instytucji Zarządzającej obejmuje m.in.:

- zapewnienia zgodności realizacji Strategii z poszczególnymi dokumentami programowymi wyższego rzędu (m.in. ze Strategią Rozwoju Gminy), w tym w szczególności w zakresie zamówień publicznych, zasad konkurencji, ochrony środowiska, jak też zagwarantowanie przestrzegania zasad zawierania kontraktów publicznych;
- zbieranie danych statystycznych i finansowych na temat postępów wdrażania oraz przebiegu realizacji projektów w ramach Strategii;
- zapewnienie przygotowania i wdrożenia planu działań w zakresie informacji i promocji Strategii;
- przygotowanie rocznych raportów na temat wdrażania Strategii;
- dokonanie oceny po zakończeniu realizacji Strategii.

2. Instytucja wdrażająca Strategię Rozwoju Elektromobilności.

Urząd Miejski, jako instytucja wdrażająca Strategię, odpowiedzialna będzie za:

- opracowanie i składanie wniosków o finansowanie zewnętrzne;
- bezpośrednią realizację działań przewidzianych w Strategii w zakresie przygotowania przetargów, gromadzenia dokumentacji bieżącej, nadzoru nad wykonawcą pod kątem terminowości i jakości wywiązania się z zobowiązań;
- zapewnienie informowania o współfinansowaniu przez UE realizowanych projektów.

W przypadku Strategii, kluczową postacią w procesie jej realizacji i monitoringu jest Burmistrz. Kierując bieżącą działalnością, ma największy wpływ zarówno na sam proces opracowywania Strategii,

jej wdrażania, jak również oceny jej realizacji. Do najważniejszych zadań Burmistrza w zakresie zarządzania i monitoringu należałby bezpośredni nadzór nad wdrażaniem strategii elektromobilności oraz wyznaczenie koordynatora jej realizacji.

Ważną rolę w procesach wdrożeniowych Strategii Elektromobilności odgrywać powinien koordynator strategii jako osoba zaangażowana bezpośrednio w realizację zadań wyznaczonych w Dokumencie i dobrze zorientowana w istniejących realiach, mająca jednocześnie bezpośredni wpływ na procesy gospodarcze i społeczne zachodzące w gminie.

Główne zadania koordynatora polegałyby na:

- bieżącej analizie stanu realizacji Strategii;
- obserwacji uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych wpływających lub mogących wpłynąć na realizację strategii (szczególnie rozwoju technologii służącej elektromobilności);
- prowadzeniu bazy informacji;
- aktywnym poszukiwaniu źródeł finansowania.

Wdrażanie na każdym etapie podlega weryfikacji i aktualizacji. Opierać powinno się ono na odpowiednim rozdziale zadań realizacyjnych w ramach struktury organizacyjnej Urzędu. Pozwala to na koncentrowanie się na konkretnym przedsięwzięciu, a tym samym zwiększa jego efektywność.

6.1.8. Analiza SWOT

Poniżej przedstawiono analizę SWOT dla planowanego zakresu zadań i celów określonych w strategii.

Nazwa SWOT pochodzi z języka angielskiego i oznacza:

- S – Strengths (silne strony): wszystko, co stanowi silne strony gminy i planowanych rozwiązań,
- W – Weaknesses (słabości): wszystko, co stanowi utrudnia realizację założonych planów,
- O – Opportunities (możliwości): wszystko, co może zwiększyć szanse powodzenia założonych planów,
- T – Threats (zagrożenia): wszystko, co zmniejsza szanse powodzenia założonych planów.

Silne Strony	Słabości
- wysokie walory krajobrazowe, - niski stopień urbanizacji, - dobry poziom infrastruktury technicznej, - skuteczne działania Urzędu Miejskiego w zakresie pozyskiwania finansowania zewnętrznego, - wysokie kompetencje i doświadczenie w organizacji turystyki kwalifikowanej, - istniejąca infrastruktura turystyczna nad Zbiornikiem Jeziorsko, - rozpoczęcie rewitalizacji historycznej tkanki miasta Warty, - zrównoważona sytuacja finansowa Gminy,	- brak infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych, - oddalenie i słabe połączenie drogowe z Łodzią, - brak bezpośredniego kontaktu z siecią transportową TEN-T, - zły stan napowietrznych linii energetycznych, - słabe wykorzystanie odnawialnych źródeł energii, - brak innowacyjnych firm, - brak dostatecznej ilości miejsc noclegowych, - znikomy stopień inwestycji prywatnych w sektorze elektromobilności - niska jakość pojazdów prywatnych,

- rozwinięte rolnictwo.	- brak infrastruktury ułatwiającej podróż rowerem,
	- starzejące się społeczeństwo oraz zmniejszanie się liczby ludności,
Możliwości	Zagrożenia
- upowszechnienie się pojazdów elektrycznych (samochodów, rowerów i innych), - wzrost świadomości mieszkańców o potrzebie ochrony środowiska naturalnego, - polityka krajowa i europejska ukierunkowana na elektromobilność, - możliwość pozyskania zewnętrznego finansowania na rozwój elektromobilności, - szybki proces badań i innowacji w sektorze energetyki i elektromobilności,	- wysoki koszt zakupu pojazdów elektrycznych, - niestabilny rynek dotacji, - problemy systemu elektroenergetycznego z zaspokojeniem rosnącego popytu na energię elektryczną, - rosnące ceny energii elektrycznej, - kryzys gospodarczy spowodowany chorobami wirusowymi,

6.2. Udział mieszkańców w konsultacji wybranej strategii rozwoju elektromobilności

Konsultacje społeczne są nie tylko elementem niezbędnym do stworzenia Strategii, ale również konieczne do jej prawidłowego wdrożenia. Mieszkańcy gminy muszą mieć pewność, że to Strategia stworzona przez nich. W ten sposób mają utożsamiać się z nią i aktywnie uczestniczyć w jej realizacji. Jednym z ważnych elementów na który trzeba zwrócić uwagę to typ Strategii. Elektromobilność jest innowacją w Polsce. Wzbudza duże zainteresowanie głównie wśród ludzi młodych. Dlatego ich zaangażowanie jest szczególnie potrzebne. Zbiór uczestników konsultacji był poszerzony również o dzieci i młodzież szkolną, ponieważ to te osoby są szczególnie pomysłowe i już dziś są użytkownikami pojazdów elektrycznych (hulajnogi, rowery, hoverboardy, e-quady). Dlatego pomysłowość dzieci i młodzieży spowodowała, że strategia jest ciekawa i użyteczna. Dzieci i młodzież mogą stać się również w przyszłości ambasadorami elektromobilności w swoich rodzinach. Oczywiście w konsultacjach społecznych wzięły udział wszystkie grupy wiekowe.

Konsultacje Strategii Elektromobilności rozpoczęły się podczas targów Sun and Air Cooperation, które Gmina Warta zorganizowała w 2019 roku. Było to spotkanie mieszkańców, władz ze specjalistami z zakresu odnawialnych źródeł energii, elektromobilności. Na targach można było zobaczyć pojazdy elektryczne – samochody, rowery, infrastrukturę do ładowania, uczestniczyć w licznych warsztatach i wykładach. Było to pierwsze tego typu wydarzenie w Polsce. Przykuło uwagę mediów i specjalistów z

całej Polski. Dlatego też targi będą kontynuowane w roku 2021. Spotkania pokazały, że elektromobilność to nie tylko samochody, autobusy, ale również rowery, łódzie pływające, to również możliwość rozwoju nowych branż w lokalnej gospodarce.

Fot. Warsztaty podczas targów Sun and Air Cooperation



Poza tradycyjnymi spotkaniami z mieszkańcami wykorzystano media regionalne, ankiety, aby lepiej zrozumieć potrzeby mieszkańców oraz wykorzystać ich wiedzę dla planowania strategicznego rozwoju elektromobilności. Ważnym elementem konsultacji było wykorzystanie wiedzy pracowników Urzędu oraz konsultacje z Gminami ościennymi, co ma doprowadzić do koordynacji tworzenia szlaków transportowych.

Główne wnioski płynące z konsultacji społecznych to:

- mieszkańcy mają dużą wiedzę o problemach elektromobilności (również o technice, innowacjach w tym zakresie, śledzą rynek, możliwe dotacje),
- niezwykle szeroką wiedzę posiada młodzież i dzieci i sami potrafią formułować cele na podstawie samodzielnie zdefiniowanych problemów,
- zdaniem mieszkańców rozwój elektromobilności w gminie rozpocznie się raczej od rowerów i innych jednośladów, staną się ona powszechne,
- istnieje duża świadomość o niebezpieczeństwach użytkowania jednośladów elektrycznych (zarówno dla ich użytkowników jak i innych uczestników ruchu drogowego czy pieszego),
- mieszkańcy uzależniają zakup pojazdów elektrycznych od ogólnodostępnej infrastruktury ładowania,

- ważnym czynnikiem wpływającym na zakup pojazdów będą dotacje i inne systemy wsparcia dla osób fizycznych,

- ważnym czynnikiem wpływającym na zakup pojazdów będą również inne przywileje takie jak np. wydzielone miejsca parkingowe, bezpłatne stacje ładowania itp.

- mieszkańcy zwracają uwagę iż wdrożenie elektromobilności wymaga prac w pasach drogowych. Chodzi nie tylko o dobry stan nawierzchni ale również oświetlenie ulic, przejść dla pieszych,

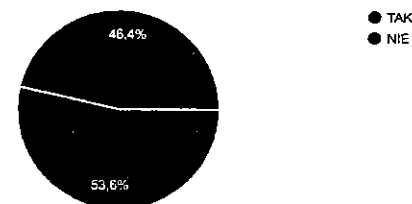
- w gminie brakuje miejsc magazynowania i przechowywania jednośladów elektrycznych (zarówno w miejscach publicznych jak i pod sklepami itp.),

- zdaniem mieszkańców kluczem do rozwoju elektromobilności jest rozwój i wykorzystanie energii odnawialnej w domach prywatnych (konieczne są systemy wsparcia).

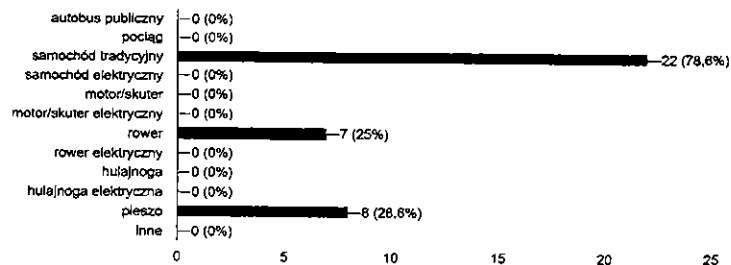
Przeprowadzono również ankietę. Mieszkańcy mogli się w niej wypowiedzieć na temat problemów gminy, zaproponować lokalizację punktu ładowania pojazdów, lokalizację ścieżek rowerowych, wskazać punkty szczególnie niebezpieczne na terenie gminy. Poniżej zaprezentowano odpowiedź na inne pytania sondażowe, które posłużyły do stworzenia strategii.

Czy uważasz, że samochody elektryczne zastąpią za jakiś czas te tradycyjne ?

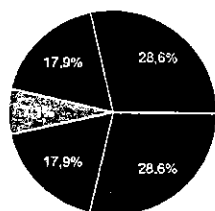
28 odpowiedzi



Jakiego środka transportu najczęściej Pani/Pan używa do codziennego przemieszczania się?
28 odpowiedzi

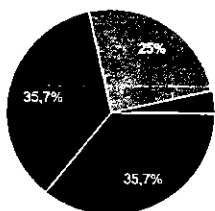


Jak często wykorzystuje Pan/Pani transport niezmotoryzowany (rower, hulajnoga, podróż pieszo) w celu dojazdów do miejsca pracy/nauki?
28 odpowiedzi



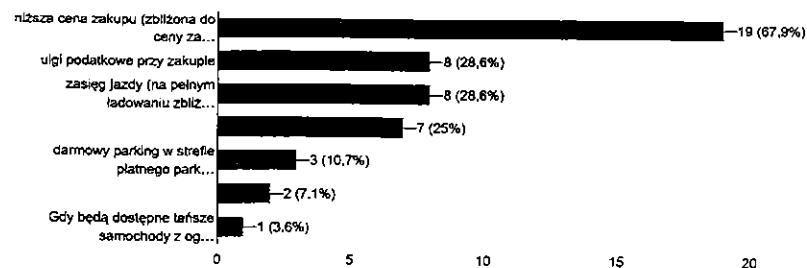
- codziennie
- kilka razy w tygodniu
- raz w miesiącu
- kilka razy w miesiącu
- nie korzystam

Ile samochodów (na benzynę lub olej napędowy) jest wykorzystywanych w Pani/Pana gospodarstwie domowym?
28 odpowiedzi

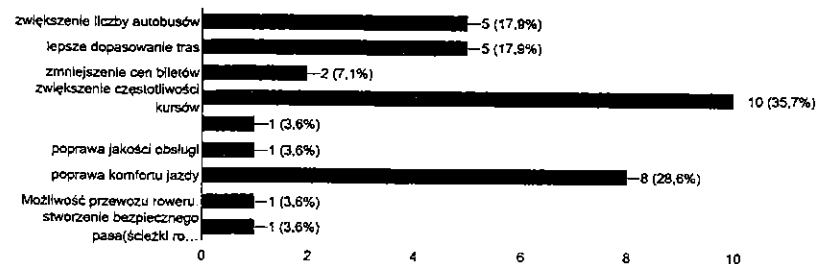


- 1
- 2
- więcej niż 2
- nie posiadam samochodów spalinowych

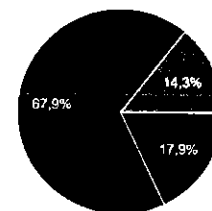
Co Pani/Pana zdaniem może przekonywać do kupna samochodu elektrycznego?
28 odpowiedzi



Co zachęciłoby Panią/Pana do częstszego korzystania z komunikacji publicznej?
28 odpowiedzi



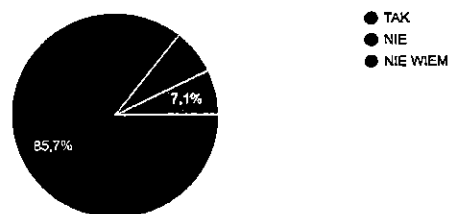
Czy jest Pani/Pan zadowolony z istniejących w gminie ścieżek rowerowych?
28 odpowiedzi



- TAK
- NIE
- Nie korzystam ze ścieżek rowerowych

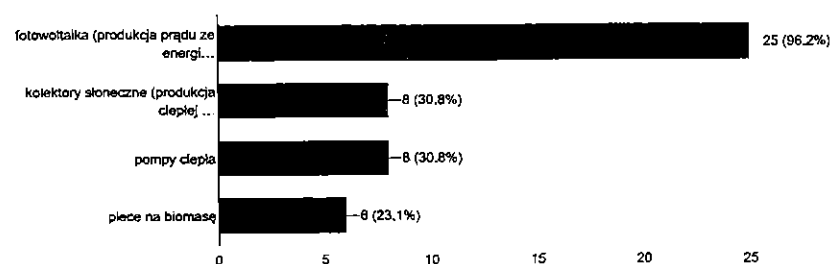
Czy jest Pani/Pan zainteresowani wsparciem Gminy w zakresie budowy odnawialnych źródeł energii na obiektach prywatnych?

28 odpowiedzi



Jakim odnawialnym źródłem energii jesteście Państwo szczególnie zainteresowani?

26 odpowiedzi



6.3. Planowane działania informacyjno-promocyjne wybranej strategii

W celu promocji elektromobilności i podniesienia świadomości oraz poziomu wiedzy wśród społeczności Gminy jednym z elementów wdrażania strategii będą planowane akcje informacyjno-promocyjne. Działania mogą być prowadzone w środkach masowego przekazu (m.in. prasa, media, Internet) oraz obiektach gminnych (w tym budynkach Ochotniczych Straży Pożarnych). Ponadto, aby dotrzeć do jak najszerszego grona odbiorców, planowane jest przygotowanie materiałów edukacyjno-informacyjnych w niespecjalistycznym języku i przystępnej formie. Będzie on dotyczył planowanych działań z zakresu wprowadzenia elektromobilności oraz rozwoju koncepcji Smart City. Zostaną użyte różne formy rozpowszechniania informacji np. , kampanie internetowe, gadżety tematyczne, ulotki. Podczas działań promocyjnych wskazane jest zastosowanie tworzyw przyjaznych środowisku (np. pochodzących z recyklingu). Niezwykle ważną funkcję w tym procesie będą pełniły szkoły

podstawowe. Konsultacje społeczne ujawniły, że włączenie dzieci w procesy rozwojowe jest niezwykle pomocne zarówno dla władz gminy jak i samych dzieci. Dzieci uczą się a jednocześnie kreują pomysły, dzięki którym dorośli czerpią inspirację i wiedzę o problemach młodego pokolenia. Ten dialog międzypokoleniowy powinien być kontynuowany i szczególnie wspierany w kolejnych latach.

Podczas akcji promowane będą przyjazne dla środowiska sposoby przemieszczania się m.in. pieszo, rowerem, komunikacją zbiorową. Działania mają na celu zwiększenie udziału ww. środków transportu zbiorowego, rowerów do poruszania się w gminie, wypierając tym samym udział samochodów osobowych. Niezwykle ważnym elementem stanie się promocja telepracy pośród mieszkańców i przedsiębiorców. Doświadczenia roku 2020 (pandemia COVID – 19) pokazała że praca zdalna może być możliwa i efektywna. Niektóre zawody i przedsiębiorstwa mogą skorzystać na wprowadzeniu elementów telepracy. Praca zdalna może również przyczynić się do ograniczenia ruchu pojazdów w gminie i poza nią.

Dodatkowym elementem ograniczającym ruch pojazdów osobowych może być rozwój handlu elektronicznego. Ograniczy to wyjazdy po zakupy. Gmina może współpracować z dostawcami, firmami w celu popularyzacji takich form handlu. Wspierane będą systemy paczkomatów, których na razie w gminie brakuje (dwa paczkomaty znajdują się tylko w mieście Warta: ul. 20 stycznia 22, ul. Cielecka 10).

W ramach projektu opracowania strategii elektromobilności przewiduje się realizację dwóch kategorii działań informacyjnych:

1. Działania podstawowe – realizowane w ramach opracowania samego dokumentu;
2. Działania fakultatywne – realizowane w miarę możliwości pozyskania zewnętrznych środków finansowych na ich realizację bądź zabezpieczenia środków własnych w budżecie gminy.

W ramach działań podstawowych uruchomiony zostanie portal informacyjny (dostępny przez zakładkę „elektromobilność” na stronie internetowej Urzędu) na którym zamieszczone zostaną następujące informacje:

- ogólne informacje o zagadnieniu elektromobilności i pojazdach elektrycznych;
- przebieg opracowania strategii oraz informacje o ewentualnych aktualizacjach;
- informacje o możliwych systemach wsparcia (bonifikatach) dla posiadaczy pojazdów elektrycznych;
- informacje o korzyściach środowiskowych płynących z wykorzystania pojazdów elektrycznych.

Działania fakultatywne planuje się realizować w ramach pozyskiwanych środków zewnętrznych na podstawie:

- wsparcia z Funduszu Transportu Niskoemisyjnego na działania edukacyjne - art. 28 ust. 1 pkt. 8 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych określa jako jedno z zadań Funduszu Transportu Niskoemisyjnego wsparcie programów edukacyjnych promujących wykorzystanie biokomponentów w

paliwach ciekłych lub biopaliwach ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, lub wodoru, lub energii elektrycznej, wykorzystywanych w transporcie.

- wsparcia pochodzących z funduszy Unii Europejskiej,
- innych dostępnych środków zewnętrznych w okresie wdrażania Strategii.

6.4. Źródła finansowania

Finansowanie inwestycji może być zrealizowane przez pozyskanie środków z programów krajowych i unijnych, m.in.:

- Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,
- Fundusz Niskoemisyjnego Transportu,
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Łódzkiego,

Program Priorytetowy umożliwia pozyskanie środków ze źródeł zewnętrznych. Lista priorytetowych programów Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej na 2020 rok obejmuje ochronę atmosfery poprzez programy:

- System Zielonych Inwestycji (GIS - Green Investment Scheme) – GEPARD - Bezemisyjny transport publiczny,
- GEPARD II – transport niskoemisyjny.

Nowym projektem wspierającym rozwój przyjaznych dla środowiska rozwiązań transportowych jest Fundusz Niskoemisyjnego Transportu (kierowany przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej). Program ma na celu wsparcie projektów związanych z rozwojem elektromobilności oraz transportem opartym na paliwach alternatywnych. Finansowanie inwestycji można pozyskać także z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego w ramach działań związanych z wdrażaniem strategii niskoemisyjnych. Wsparciem objęte są projekty związane z:

- zakupem niskoemisyjnych lub bezemisyjnych autobusów dla połączeń miejski i podmiejskich,
- ograniczeniem indywidualnego ruchu zmotoryzowanego w centrum miast np. P+R, B+R,
- budową stacji ładowania pojazdów elektrycznych lub tankowania paliw alternatywnych,
- budową ciągów pieszo-rowerowych i ścieżek rowerowych,

- inwestycjami związanymi z energooszczędnym oświetleniem ulicznym i drogowym przy drogach publicznych.

6.5. Analiza oddziaływania na środowisko, z uwzględnieniem potrzeb dotyczących łagodzenia zmian klimatu oraz odporności na klęski żywiołowe

W ramach potrzeb dotyczących łagodzenia zmian klimatu i odporności na klęski żywiołowe odniesiono się do Strategicznego Planu Adaptacji Dla Sektorów i Obszarów Wrażliwych Na Zmiany Klimatu Do Roku 2020. Plan adaptacji wskazuje, iż sektor transportu jest szczególnie wrażliwy na kilka elementów zmian klimatycznych: silne wiatry, ulewę, podtopienia i osuwiska, opady śniegu i zjawiska lodowe, burze, niską i wysoką temperaturę oraz brak widoczności (mgła, smog). W ramach analizy odniesiono się do oddziaływania projektu w odniesieniu do każdego z ww. ryzyk.

Tabela. Zmiany klimatyczne i ich wpływ na zmiany klimatyczne

Typ ryzyka	Prawdopodobieństwo	Potencjalny wpływ	Poziom ryzyka	Sposób minimalizacji zagrożenia
Wzrost średnich temperatur na świecie,	Duże - w wyniku ocieplania się klimatu i rosnącej liczby upalnych dni w okresie letnim ryzyko jest możliwe do wystąpienia. Wzrost temperatur postępuje szybciej niż przewidziano w modelach pogodowych.	Umiarkowany - występowanie wysokich temperatur może wpływać na pracę silników w pojazdach (przegrzewanie się silnika, zwiększony pobór mocy ze względu na klimatyzację) oraz stacje ładowania pojazdów. Możliwe są niedobory prądu w sieciach energetycznych przy temperaturach powyżej 34 stopni Celjusza.	Średni	Ryzyko zostanie zminimalizowane poprzez zakup pojazdów elektrycznych oraz infrastruktury dostosowanej do pracy w wysokich temperaturach. Zachowanie większej rezerwy magazynowej energii w celu uniknięcia całkowitego rozładowania akumulatorów w pojazdach świadczących zadania publiczne. Jednocześnie ruch rowerów w dni upalne może być niemożliwy dlatego proponuje się popularyzację systemów telepracy.
Intensywne opady deszczu (w tym zagrożenie	Średnie - ilość występujących dni deszczowych z gwałtownymi	Umiarkowany - intensywne opady deszczu mogą wpłynąć na bezpieczeństwo	Średni	Odpowiednie odwodnienie infrastruktury do ładowania pojazdów,

Typ ryzyka	Prawdopodobieństwo	Potencjalny wpływ	Poziom ryzyka	Sposób minimalizacji zagrożenia
powodziowe)	opadami należy określić jako umiarkowaną – zwiększona liczba dni opadów w okresie letnim głównie podczas wyładowań atmosferycznych. Zagrożenie jest powodziowe niewielkie.	i swobodę poruszania się środkami transportu oraz na stan zachowania stacji ładowania pojazdów.		wyposażenie pojazdów. Poprawne odwodnienie dróg dla rowerów, tworzenie systemów do ich przechowywania.
Burze	Średnie - zjawisko burzy występuje najczęściej w połączeniu z intensywnymi opadami; w wyniku czego jego częstotliwość należy określić na podobnym poziomie jak ryzyko z nimi związane	Znaczący – zagrożenie występuje tylko w przypadku uderzenia piorunu. Niestety zjawiska pogodowe w Polsce są coraz bardziej gwałtowne w miesiącach wiosennych i letnich.	Średni	W celu minimalizacji zagrożenia infrastruktura do ładowania pojazdów, wiaty rowerowe, budynki publiczne zostaną wyposażone w instalację odgromową.
Silne wiatry	Średnie - ryzyko wystąpienia wiatrów o znacznej sile mogącej wpłynąć na stan infrastruktury do ładowania pojazdów oraz infrastruktury energetycznej.	Umiarkowany – silne i porywiste wiatry teoretycznie mogą wpływać na uszkodzenie sieci energetycznej, co może spowodować przerwę w dostawie energii elektrycznej m.in. do zasilania pojazdów.	Średni	W celu ograniczenia ewentualnych skutków wystąpienia silnych wiatrów infrastruktura do ładowania pojazdów powinna być zlokalizowana w miejscu oddalonym od drzew. Zakup agregatów prądotwórczych na nieprzewidziane wyłączenie prądu. Należy również wzmacniać zdolność reagowania przez Ochotnicze Straże Pożarne (również zakup nowoczesnego sprzętu).
Niskie temperatury, mróz	Niskie - zjawisko wystąpienia mroźnych temperatur należy określić jako niskie, głównie w okresie zimowym. Ocieplenie się klimatu powoduje, iż coraz rzadziej prognozowane są bardzo niskie temperatury.	Umiarkowany - niska i ujemna temperatura może wpłynąć na pracę pojazdów (większy pobór energii ze względu na włączone ogrzewanie, spadek pojemności akumulatora), a także na stan techniczny nawierzchni jezdni (szczególnie w połączeniu z opadami deszczu i śniegu). W	Średni	Ograniczenie ryzyka poprzez zakup pojazdów dostosowanych do pracy w bardzo niskich temperaturach oraz zastosowanie odpowiedniej klasy ogumienia dostosowanego do trudnych warunków atmosferycznych. Wyposażenie pojazdów

Typ ryzyka	Prawdopodobieństwo	Potencjalny wpływ	Poziom ryzyka	Sposób minimalizacji zagrożenia
		tym okresie niemożliwy jest ruch rowerów i innych pojazdów jednośladowych.		realizujących zadania publiczne w akumulatory o odpowiedniej pojemności.
Mgły	Rzadkie - zjawisko występowania mgły należy uznać za sporadyczne	Niski - rzeczywisty wpływ na funkcjonowanie i sytuację ruchu drogowego może mieć tylko gęsta i intensywna mgła. Efektem jest ograniczona widoczność drogową.	Niski	W celu zmniejszenia ryzyka w pojazdach należy zastosować efektywne systemy oświetlenia zewnętrznego. Niezwykle ważnym elementem jest poprawne doświetlenie ulic, chodników, przejść dla pieszych.
Intensywne opady śniegu	Średnie - opady śniegu należy określić jako ryzyko średnio prawdopodobne ze względu na ograniczony przedział czasowy, w którym może zaistnieć. Należy się liczyć z zanikaniem tego zjawiska pogodowego.	Umiarkowany - śnieg może spowodować utrudnienia związane z poruszaniem się pojazdów po jezdni oraz całkowicie uniemożliwić ruch pojazdami jednośladowymi.	Średni	Ograniczenie ryzyka poprzez wyposażenie służb gminnych w odpowiedni sprzęt odśnieżający. Ograniczenie ryzyka poprzez bieżące kontrole warunków atmosferycznych i podejmowanie odpowiednich działań interwencyjnych.

6.6. Monitoring wdrażania Strategii

Monitorowanie jest procesem, który ma na celu analizowanie stanu zaawansowania projektu, czy strategii i jej zgodności z postawionymi celami. Istotą monitorowania jest wyciąganie wniosków z tego, co zostało i nie zostało zrobione. Jest nią także modyfikowanie dalszych poczynań w taki sposób, aby osiągnąć zakładany cel w przyszłości. Istotnym elementem monitorowania jest wypracowanie technik zbierania informacji oraz opracowanie odpowiednich wskaźników, które będą odzwierciedlały efektywność prowadzonych działań.

Monitorowania wdrażania Strategii oraz jej poszczególnych elementów dokonywać będzie Komitet Monitorujący. Komitet Monitorujący analizować będzie ilościowe i jakościowe informacje na temat wdrażanych projektów i całej Strategii Elektromobilności w aspekcie finansowym i rzeczowym. Celem takiej analizy jest zapewnienie zgodności realizacji projektów i Strategii z wcześniej zatwierdzonymi założeniami i celami. Jeśli w raportach monitoringowych ujawnione zostaną problemy związane z wdrażaniem Strategii, Komitet Monitorujący powinien podjąć działania mające na celu wyeliminowanie

pojawiających się trudności wdrożeniowych. Na koniec każdego podokresu planowania Komitet Monitorujący sporządzi raport końcowy, obrazujący faktycznie zrealizowane zadania w kontekście założeń Strategii Elektromobilności. Wszelkie rozbieżności pomiędzy ustaleniami Strategii Elektromobilności, a jego rzeczywistym wykonaniem będą w/w raporcie szczegółowo wyjaśnione. Raport końcowy będzie dostępny do wglądu w Urzędzie Gminy. Monitoring Strategii Elektromobilności ma być przeprowadzany równolegle ze Strategią Rozwoju Gminy.

W końcowej fazie wdrażania przeprowadzona zostanie ewaluacja Strategii Rozwoju Elektromobilności. Ewaluacja zaczyna się w już procesie planowania/programowania. Można powiedzieć, że planowanie ukierunkowuje ewaluację i ewaluacja ukierunkowuje planowanie przyszłych działań. Jest to bardzo ważna funkcja ewaluacji, gdyż pozwala na zbadanie wewnętrznej logiki programu/projektu. Logika programu/projektu opisuje relacje pomiędzy wszystkimi jego elementami: potrzebami, strategią, celami, nakładami, działaniami, produktami, rezultatami i wpływem. Ewaluacja, badając wewnętrzną spójność programu/projektu, weryfikuje w jaki sposób nakłady programu przekształcane są w produkty, jak produkty prowadzą do uzyskania rezultatów i oddziaływania, a więc i zaspokojenia potrzeb grup docelowych.

Ogólnym celem ewaluacji jest podwyższanie stopnia adekwatności, efektywności i znaczenia rezultatów wynikających z programów finansowanych przez Unię Europejską. Głównym zadaniem jest, zatem dążenie do stałego ulepszania skuteczności i efektywności interwencji publicznej, rozumiane nie tylko jako pozytywne efekty społeczne lub gospodarcze związane bezpośrednio z programem, lecz także jako zwiększenie przejrzystości i promowania działań podejmowanych przez władze publiczne.

Główne zastosowania ewaluacji:

- identyfikacja słabych i mocnych stron;
- oszacowanie możliwości i ograniczeń;
- usprawnienie zarządzania;
- wskazanie kierunków rozwoju i priorytetów działalności sektora publicznego;
- poprawianie błędów dla celów odpowiedzialności;
- wsparcie alokacji zasobów finansowych;
- ulepszenie procesu decyzyjnego.

W szczególności zadaniem ewaluacji jest dostarczenie odpowiednim odbiorcom dokładnych ocen stanu wdrożenia programów w zakresie:

- działania programów;
- wydajności i trwałości w stosunku do założonych celów;
- wpływu na problemy, do których odnoszą się programy;
- wyciągniętych wniosków w celu poprawy wdrożenia programów i projektowania nowych programów;
- identyfikacji dobrych praktyk o potencjalnym szerszym zastosowaniu.

Jednym z celów ewaluacji jest również zapewnienie przejrzystości wykorzystania środków publicznych poprzez przekazywanie i upowszechnianie informacji o powodzeniu lub niepowodzeniu przedsięwzięć

finansowanych z programów pomocowych. Ewaluacja ma również wymiar edukacyjny. Uczy bowiem rejestrować i stymulować zmianę, analizować i rozumieć złożoność zjawisk.

Ocena końcowa powinna określić na ile zakładane w Strategii Elektromobilności cele zostały osiągnięte oraz ustalić przyczyny wszelkich odchyleń w realizacji. Ewaluacja posłuży za podstawę sprawdzenia,

czy planowane efekty są zgodne z przyjętymi celami i ich miarami. W trakcie ewaluacji zostanie również dokonana analiza podejmowanych działań korygujących. Wnioski z ewaluacji zostaną wykorzystane w trakcie realizacji kolejnych, podobnych projektów w przyszłości.

PRZEWODNICZĄCY RADY

Grzegorz Kopacki

UCHWAŁA NR XXII/136/2020
RADY MIEJSKIEJ W WARCIE

z dnia 22 października 2020 r.

**w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części wsi
Zadąbrowie-Rudunek**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5 i art. 41 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713 i 1378) oraz art. 20 ust. 1, art. 29 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2020 r. poz. 293, 471, 782, 1086 i 1378), a także uchwały Nr VIII/44/2019 Rady Miejskiej w Warcie z dnia 31 maja 2019 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części wsi Zadąbrowie-Rudunek, Rada Miejska w Warcie uchwala, co następuje:

Rozdział 1.

Ustalenia ogólne

§ 1. 1. Uchwala się zmianę miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części wsi Zadąbrowie-Rudunek, zwany dalej „planem”.

2. Plan obejmuje część tekstową, stanowiącą treść niniejszej uchwały oraz część graficzną, stanowiącą rysunek planu. Granice obszaru, dla którego niniejszy plan stanowi akt prawa miejscowego, określone zostały na rysunku planu.

3. Integralną częścią planu są:

- 1) rysunek planu sporządzony na mapie w skali 1:1000, stanowiący załącznik nr 1 do uchwały;
- 2) rozstrzygnięcie o sposobie rozpatrzenia uwag do projektu planu, stanowiące załącznik nr 2 do uchwały;
- 3) rozstrzygnięcie o sposobie realizacji, zapisanych w planie, inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy oraz zasadach ich finansowania, zgodnie z przepisami o finansach publicznych, stanowiące załącznik nr 3 do uchwały.

§ 2. Stwierdza się, że plan nie narusza ustaleń zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy i miasta Warta uchwalonej uchwałą Nr LI/285/17 Rady Gminy i Miasta Warta z dnia 29 listopada 2017 r. w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy i miasta Warta.

§ 3. 1. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, o którym mowa w § 1, ustala się:

- 1) przeznaczenie terenów oraz linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania;
- 2) zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego;
- 3) zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu;
- 4) zasady kształtowania krajobrazu;

5) zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu, maksymalną i minimalną intensywność zabudowy jako wskaźnik powierzchni całkowitej zabudowy w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej, minimalny udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej, maksymalną wysokość zabudowy, minimalną liczbę miejsc do parkowania i sposób ich realizacji oraz linie zabudowy i gabaryty obiektów;

6) szczegółowe zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości;

7) szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakaz zabudowy;

8) zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej;

9) stawki procentowe, na podstawie których ustala się jednorazową opłatę od wzrostu wartości nieruchomości.

2. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, o którym mowa w § 1, ze względu na stan faktyczny obszaru objętego ustaleniami planu, nie ustala się:

1) zasad ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych oraz dóbr kultury współczesnej;

2) wymagań wynikających z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych;

3) minimalnej liczby miejsc przeznaczonych na parkowanie pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową;

4) granic i sposobu zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, na podstawie odrębnych przepisów, terenów górniczych, a także obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, obszarów osuwania się mas ziemnych, krajobrazów priorytetowych określonych w audycie krajobrazowym oraz w planie zagospodarowania przestrzennego województwa;

5) sposobu i terminu tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów.

§ 4. 1. Rysunek planu, o którym mowa w § 1, określa podstawowe przeznaczenie terenów wydzielonych liniami rozgraniczającymi tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania oraz warunki ich zabudowy i zagospodarowania.

2. Następujące oznaczenia graficzne na rysunku planu są:

1) obowiązującymi ustaleniami planu:

a) granica obszaru objętego planem,

b) linie rozgraniczające teren o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania,

c) linia elektroenergetyczna średniego napięcia 15 kV wraz ze strefą ochronną,

d) oznaczenie literowe przeznaczenia terenu,

e) linie wymiarowe;

2) oznaczenia graficzne na rysunku planu, które nie są wymienione w pkt 1, mają charakter informacyjny.

§ 5. 1. Ilekroć w tekście niniejszej uchwały jest mowa o:

1) **dachu płaskim** – należy przez to rozumieć dach o spadkach połaci do 15°;

- 2) **dachu wielospadowym** – należy przez to rozumieć dach o minimum dwóch potaciach dachowych;
- 3) **działce budowlanej** – należy przez to rozumieć działkę budowlaną stosownie do definicji zawartej w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym;
- 4) **planie** – należy przez to rozumieć ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, o którym mowa w § 1 niniejszej uchwały;
- 5) **wskaźniku powierzchni biologicznie czynnej** – należy przez to rozumieć udział procentowy terenu biologicznie czynnego w powierzchni działki budowlanej;
- 6) **wskaźniku powierzchni zabudowy** – należy przez to rozumieć udział procentowy powierzchni wyznaczonej przez rzuty pionowe części nadziemnych wszystkich budynków w ich obrysie zewnętrznym w powierzchni działki budowlanej;
- 7) **przepisach odrębnych** – należy przez to rozumieć przepisy ustaw wraz z aktami wykonawczymi;
- 8) **przeznaczeniu dopuszczalnym** – należy przez to rozumieć przeznaczenie inne niż podstawowe, które można dopuścić na danym terenie celem uzupełnienia lub wzbogacenia przeznaczenia podstawowego;
- 9) **przeznaczeniu podstawowym** – należy przez to rozumieć ustalone w planie przeznaczenie, dominujące w obrębie danego terenu;
- 10) **rysunku planu** – należy przez to rozumieć rysunek planu na mapie w skali 1:1000, stanowiący załącznik nr 1 do niniejszej uchwały;
- 11) **teren** – należy przez to rozumieć teren wyznaczony na rysunku planu liniami rozgraniczającymi oraz oznaczony symbolem literowym;
- 12) **uchwale** – należy przez to rozumieć niniejszą uchwałę Rady Miejskiej w Warcie.

2. Pojęcia i określenia użyte w planie, które nie zostały zdefiniowane w niniejszym paragrafie należy rozumieć w sposób zgodny z ogólnie obowiązującymi przepisami prawa.

Rozdział 2.

Przeznaczenie terenów oraz linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania

§ 6. 1. Przeznaczenie terenu ustala się w odniesieniu do terenu wyodrębnionego liniami rozgraniczającymi.

2. Dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem RU, ustala się:

- 1) jako przeznaczenie podstawowe: teren obsługi produkcji w gospodarstwach rolnych, hodowlanych i ogrodnich;
- 2) jako przeznaczenie dopuszczalne: obiekty, urządzenia i sieci infrastruktury technicznej.

3. Na terenie wymienionym w ust. 2, ustala się:

- 1) realizację budynków: inwentarsko-składowych, magazynowych, gospodarczych, garaży, wiat i budowli rolniczych;
- 2) zakaz lokalizowania budynków z funkcją mieszkalną.

Rozdział 3.

Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu

§ 7. 1. Dla obszaru objętego planem ustala się następujące zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu:

- 1) **zakaz realizacji przedsięwzięć** mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko oraz przedsięwzięć **mogących** potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko określonych w przepisach odrębnych, za wyjątkiem **inwestycji** realizujących cele publiczne, w tym również w zakresie telekomunikacji i łączności publicznej oraz **inwestycji** realizowanych na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa;
- 2) **zakaz chowu lub hodowli zwierząt futerkowych**;
- 3) **zakaz wprowadzania nieoczyszczonych ścieków do wód powierzchniowych i do ziemi oraz tworzenia i utrzymywania otwartych kanałów ściekowych, gromadzenia odpadów na terenie poza pojemnikami zgodnie z przepisami odrębnymi, emisji zanieczyszczeń powietrza ponad dopuszczalne normy oraz powodowania przekroczeń dopuszczalnego poziomu wibracji**;
- 4) teren położony w granicach planu, oznaczony symbolem RU nie jest klasyfikowany akustycznie na podstawie przepisów odrębnych.

2. Zasady kształtowania krajobrazu w zakresie elementów, które mają wpływ na walory widokowe zostały określone w Rozdziale 4 poprzez zapisy dotyczące parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.

Rozdział 4.

Zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu

§ 8. Dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem RU ustala się:

- 1) wskaźniki zagospodarowania terenu:
 - a) wskaźnik powierzchni zabudowy – minimum 5%, maksimum 35%,
 - b) intensywność zabudowy – minimum 0,05, maksimum 0,5,
 - c) wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej – minimum 30%;
- 2) parametry kształtowania zabudowy:
 - a) wysokość zabudowy:
 - dla budynku inwentarsko-składowego i magazynowego – maksymalnie 12,0 m,
 - dla budynku gospodarczego, garaży i wiaty – maksymalnie 7,0 m,
 - dla budowli rolniczych – maksymalnie 18,0 m,
 - b) geometria dachów – jednospadowe lub wielospadowe o nachyleniu 15° – 40° oraz dachy płaskie.

Rozdział 5.

Szczegółowe zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości

§ 9. 1. Nie wyznacza się obszarów wymagających obowiązkowego przeprowadzenia scalenia i podziałów nieruchomości, o których mowa w przepisach odrębnych z zakresu gospodarki nieruchomościami.

2. W przypadku scalenia i podziału nieruchomości na wniosek obowiązek zachowania minimalnej powierzchni dla nowo wydzielonej działki budowlanej, zgodnie z przepisami odrębnymi z zakresu gospodarki nieruchomościami.

3. Parametr określony w ust. 2 nie dotyczy nowo wydzielonych działek przeznaczonych pod obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej oraz drogi wewnętrzne.

Rozdział 6.

Szczegółne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakaz zabudowy

§ 10. Na obszarze objętym planem ustala się zakaz realizacji obiektów o wysokości 50,0 m i więcej.

§ 11. 1. Na obszarze objętym planem ustala się strefę ochronną od napowietrznej linii energetycznej 15 kV o szerokości 7,5 m z obu stron od osi linii i całkowitej szerokości 15,0 m, w której obowiązuje zakaz lokalizacji budynków przeznaczonych na pobyt ludzi.

2. Strefa ochronna, o której mowa powyżej, przestaje obowiązywać w przypadku likwidacji lub skablowania napowietrznej linii energetycznej 15 kV.

Rozdział 7.

Zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej

§ 12. W zakresie zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji ustala się:

- 1) obsługę komunikacyjną obszaru objętego planem z istniejącej drogi publicznej, położonej poza granicami planu, połączonej z zewnętrznym układem komunikacyjnym gminy;
- 2) obowiązek zapewnienia dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem RU minimum 1 miejsca do parkowania.

§ 13. Dla obszaru objętego planem ustala się następujące warunki obsługi zabudowy w zakresie infrastruktury technicznej:

- 1) zaopatrzenie w wodę - z sieci wodociągowej;
- 2) odprowadzanie wód opadowych i roztopowych - dopuszcza się wykorzystanie wód na miejscu oraz odprowadzenie ich do gruntu na zasadach określonych w przepisach odrębnych dotyczących zbiorowego zaopatrzenia w wodę i zbiorowego odprowadzania ścieków oraz prawa wodnego;
- 3) odprowadzanie ścieków bytowych:
 - a) do sieci kanalizacyjnej, z zastrzeżeniem lit. b i c,
 - b) do bezodpływowych zbiorników na nieczystości ciekłe, jako rozwiązanie tymczasowe, do czasu podłączenia nieruchomości do sieci kanalizacyjnej,
 - c) dopuszcza się odprowadzanie ścieków bytowych do indywidualnych oczyszczalni ścieków z zachowaniem przepisów odrębnych;
- 4) zasilanie w energię elektryczną - z istniejącej sieci niskiego napięcia;

- 5) zaopatrzenie w ciepło dla celów grzewczych i ciepłej wody użytkowej - z indywidualnych źródeł ciepła z wykorzystaniem paliw gazowych, olejowych lub energii elektrycznej, dopuszcza się zastosowanie paliw stałych, pod warunkiem zachowania przepisów odrębnych dotyczących ograniczeń w eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw;
- 5) zaopatrzenie w gaz - z gazu płynnego dostarczanego w indywidualnym zakresie w butlach lub do zbiorników lokalizowanych u poszczególnych odbiorców lub po ewentualnej gazyfikacji gminy wykorzystanie gazu przewodowego;
- 6) zaopatrzenie w usługi telekomunikacyjne za pośrednictwem indywidualnych przyłączy;
- 7) gromadzenie odpadów komunalnych na działkach w indywidualnych pojemnikach do selektywnej zbiórki odpadów i opróżnianie ich w ramach miejskiego systemu utrzymania czystości, przy zachowaniu przepisów odrębnych;
- 8) dopuszcza się zaopatrzenie w energię elektryczną i ciepłą z urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii o mocy nieprzekraczającej 100 kW, zgodnie z przepisami odrębnymi dotyczącymi odnawialnych źródeł energii.

Rozdział 8.

Stawki procentowe stanowiące podstawę ustalenia jednorazowej opłaty od wzrostu wartości nieruchomości

§ 14. Ustala się jednorazową opłatę z tytułu wzrostu wartości nieruchomości położonych w obszarze objętym planem, płatną w przypadku zbycia tych nieruchomości w ciągu 5 lat od dnia, w którym plan miejscowy stał się obowiązujący, przy czym wysokość stawki procentowej, stanowiącej podstawę ustalenia tej jednorazowej opłaty pobieranej z tytułu wzrostu wartości nieruchomości określa się dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem RU – 10%.

Rozdział 9.

Przepisy końcowe

§ 15. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Warty.

§ 16. Uchwała podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Łódzkiego i wchodzi w życie po upływie 14 dni od daty ogłoszenia.

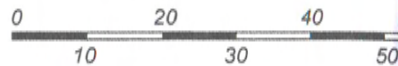
Przewodniczący Rady
Grzegorz Kopacki



GMINA WĄBRZEŹNA

MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA DLA CZĘŚCI

SKALA 1: 1000

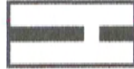
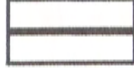
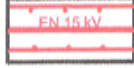
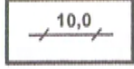


załącznik Nr 1
do Uchwały Nr XXII/136/2020
Rady Miejskiej w Wąbrzeźnie
dnia 22 października 2020r.



LEGENDA

OZNACZENIA OBOWIĄZUJĄCE

-  GRANICA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM
-  LINIE ROZGRANICZAJĄCE TERENY O RÓŻNYM PRZEZNACZENIU LUB RÓŻNYCH ZASADACH ZAGOSPODAROWANIA
-  LINIA ELEKTROENERGETYCZNA ŚREDNIEGO NAPIĘCIA WRAZ ZE STREFĄ OCHRONNĄ
-  TEREN OBSŁUGI PRODUKCJI ROLNEJ W GOSPODARSTWIE ROLNYCH, HODOWLANEJ I OGRODNICZEJ
-  LINIE WYMIAROWE (m)

OZNACZENIA INFORMACYJNE

-  RYBY MELIORACJI SZCZEGÓŁOWEJ BĘDĄCE WŁASNOŚCIĄ URZĄDZEN MELIORACJI WODNYCH ORAZ ZMIENI GRUNTÓW, ZGODNIE Z OBOWIĄZUJĄCYM PLANEM

WYRYS ZE STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMINY I MIASTA WĄBRZEŹNA UCHWAŁA Nr LI/285/17 RADY GMINY I MIASTA Z DNIA 29 LISTOPADA 2017 r.
SKALA 1 : 10 000



Sporządzono z wykorzystaniem urzędowej kopii mapy zasadniczej w oparciu o powiatowy zasób geodezyjny i kartograficzny prowadzony przez Starostwo Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej

granicę obszaru objętego zmianą planu

Rozstrzygnięcie o sposobie rozpatrzenia uwag do projektu planu

Projekt zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części wsi Zadąbrowie-Rudunek wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został wyłożony do publicznego wglądu w dniach od 20 sierpnia 2020 r. do 10 września 2020 r. Uwagi do projektu planu można było składać w terminie 21 dni od zakończenia okresu wyłożenia, to jest do dnia 2 października 2020 r.

W okresie wyłożenia do publicznego wglądu projektu planu, jak i w terminie wyznaczonym do składania uwag żadna z osób fizycznych i prawnych oraz żadna jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej nie wniosła uwag dotyczących projektu planu.

W związku z powyższym nie podejmuje się rozstrzygnięcia w tym zakresie.

PRZEWODNICZĄCY RADY

Grzegorz Kopacki

Rady Miejskiej w Warcie

z dnia 22 października 2020 r.

**Rozstrzygnięcie o sposobie realizacji, zapisanych w planie, inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej,
które należą do zadań własnych gminy oraz o zasadach ich finansowania,
zgodnie z przepisami o finansach publicznych**

Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części wsi Zadąbrowie-Rudunek nie wprowadza żadnych nowych inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy Warta (nie zakłada konieczności realizacji nowych dróg ani sieci infrastruktury technicznej). W związku z powyższym nie ma potrzeby ustalania pochodzenia środków finansowych na te cele oraz zasad ich finansowania.

Dlatego nie formułuje się rozstrzygnięcia o sposobie realizacji inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy Warta oraz zasadach ich finansowania.

PRZEWODNICZĄCY RADY

Grzegorz Kopacki