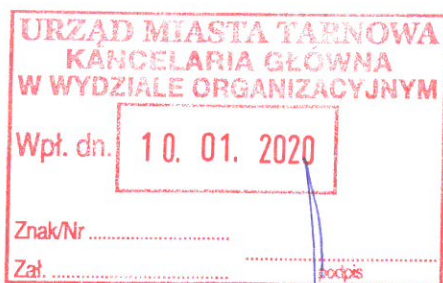




**Przewodniczący
Rady Miejskiej
w Tarnowie**

ul. Goldhammera 3
tel. +48 14 688 28 42
fax +48 14 688 28 43



Tarnów, dn. 9 stycznia 2020 r.
KRM.0003.159.2020

Prezydent Miasta Tarnowa

Uprzejmie informuję, że podczas XXII zwyczajnej sesji Rady Miejskiej 19 grudnia 2019 r. radna **Anna Krakowska** zwróciła się z następującymi zapytaniami dotyczącymi uchwały tzw. „antysmogowej” (wypowiedź w całości – wypis z Protokołu Nr XXII/2019):

Radna Anna Krakowska: *Wszyscy pamiętamy kontrowersje wynikające z przyjęcia uchwały inspirowanej przez Tomasza Olszówkę z klubu radnych Nasze Miasto Tarnów – uchwały, którą możemy nazwać antysmogową. To jest skrót – wiadomo, że pod tym kryje się znacznie bogatsza treść. I kiedy mój klub był przeciwny uchwaleniu tego rodzaju uchwały, to mam wrażenie i czytając protokół o uchwaleniu tej uchwały, że nie postawiono tutaj zasadniczych pytań, bez których ta uchwała jest zbiorem pięknie brzmiących słów. I niczym więcej.*

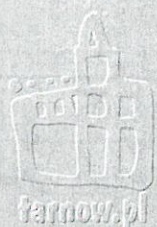
Zgłosił się do mnie obywatel Tarnowa i po długiej rozmowie postawił pytania, które w moim przekonaniu w protokole, nawet w formie aneksu (jeżeli takowy jest możliwy) powinny się znaleźć. To jest po długiej rozmowie, to nie jest ad hoc. Uchwaliliśmy (bo Rada w większości uchwalila) tzw. antysmogową uchwałę, a nie postawiliśmy najistotniejszych pytań, które pośrednio wiążą się z tym, czego dzisiaj jesteśmy świadkami w przypadku Osiedla Rzędzin.

1) W jaki sposób zaplanowano kampanię społeczną informującą o trzyletnim okresie rezygnacji zwłaszcza z węgla przy równoczesnym rozwoju alternatywnych źródeł energii? Czy w w/w kwestii informowane były rady osiedli? Przecież bez tej kampanii społecznej to wszystko jest martwe.

2) Czy w Budżecie na 2020 rok (a nie zdążyłam tego sprawdzić, bo dostałam autopoprawki Pana Prezydenta pół godziny temu) przeznaczone są na ten cel środki finansowe? Potrzebne choćby do przeprowadzenia audytu na temat skutków karbonizacji, na przykład w MPGK [MPEC – przyp.].

3) Jakie działania dotyczące współpracy z okolicznymi gminami... Bo dojdzie do pewnego paradoksu, jeżeli gminy nie przyjmą tej uchwały antysmogowej – że tuż za granicami Tarnowa będą dymiły kominy i nic z tego nie będzie wynikało... Jakie działania dotyczące współpracy z okolicznymi gminami zostały zaplanowane bądź zrealizowane?

4) Czy i w jakim stopniu prowadzone są konsultacje z Ministerstwem Środowiska i czy osoby zgłaszające projekt uchwały – Pan Prezydent i Pan Tomasz Olszówka – mają na ten temat wiedzę? Bez tej wiedzy (tak, jak powiedziałam) uchwała jest zbiorem szlachetnych w swej istocie słów, ale równocześnie nic nie zmieniających.





**Przewodniczący
Rady Miejskiej
w Tarnowie**

ul. Goldhammera 3
tel. +48 14 688 28 42
fax +48 14 688 28 43

5) Kiedy przewidywane jest w spółce miejskiej MPEC przejście na ogrzewanie gazowe? Podobnie jak w dużych okolicznych gminach. Na przykład jak to się ma w zakładzie takim jak Leier? Filtry to przecież za mało.

6) Co z przewidywaniem na temat ograniczenia szkodliwych substancji – w tym tych, które „produkowane” są w MPK? I czy dokonany został audyt na temat tego, jak MPK truje nasze środowisko? Przeczytałam co dopiero, że pierwsze autobusy elektryczne ruszą na nasze drogi za trzy lata. Za trzy lata. Co z rekompensatami dla tych osób, które zdecydowały się na drogie inwestycje przeciwdziałające nie tylko smogowi, ale także innym szkodliwym substancjom?

7) Na ile Miasto w tym zakresie prowadzi bądź będzie prowadziło rozmowy z Marszałkiem Województwa Małopolskiego?

Proszę Państwa, uchwała antysmogowa jest zbiorem naprawdę szlachetnych idei, ale które nie mają żadnego przełożenia w konkretnych, realnych działaniach. I doszłam do wniosku, że muszę je przeczytać.

PRZEWODNICZĄCY
Rady Miejskiej w Tarnowie

Jakub Kwaśny
Jakub Kwaśny

Otrzymują:

- 1) Adresat
- 2) Radny Tomasz Olszówka – do wiadomości
- 3) a/a





Prezydent Tarnowa
Roman Ciepiela

WPLYNEŁO
Kancelaria Rady Miejskiej

20. 01. 2020
46/2020

ilość załączników
podpis BF

KRM.0003.159.2020

KRM a/a
p. Anna Krakowska
Jakub Kwaśny
12.01.2020

Tarnów, dn. 16.01.2020 r.
WOŚ. 0003.1.2020.JP

Pan Jakub Kwaśny
Przewodniczący Rady Miejskiej w Tarnowie

Odpowiadając na pismo Przewodniczącego Rady Miejskiej w Tarnowie znak: KRM.0003.159.2020 z dnia 9 stycznia 2020 r., zawierające zapytania radnej Pani Anny Krakowskiej dotyczące tzw. „uchwały antysmogowej” informuję, co następuje.

Ad. 1

Uchwała Nr XXI/217/2019 Rady Miejskiej w Tarnowie z 20 listopada 2019 r. w sprawie wystąpienia do Zarządu Województwa Małopolskiego o podjęcie inicjatywy uchwałodawczej dotyczącej wprowadzenia na obszarze Gminy Miasta Tarnowa ograniczeń w zakresie eksploatacji urządzeń, w których następuje spalanie paliw przekazana została zgodnie z procedurą do Zarządu Województwa Małopolskiego. W razie przyjęcia takiej uchwały przez Sejmik Województwa Małopolskiego zostanie przeprowadzona dodatkowa kampania informacyjna o zapisach i obowiązkach wynikających z uchwały.

Ad.2

W budżecie Gminy Miasta Tarnowa na chwilę obecną nie są zapisane środki finansowe na przeprowadzenie kampanii informacyjnej dotyczącej stricte uchwały wprowadzającej ograniczenia spalania węgla. Należy zaznaczyć, że od wielu lat w Tarnowie prowadzona jest edukacja ekologiczna mieszkańców w zakresie ograniczania niskiej emisji, a w roku bieżącym planujemy m.in. wydanie broszury informacyjnej, debat, pikników ekologicznych oraz konkursów podnoszących tematykę ochrony powietrza w tym m.in. o działaniach związanych z ograniczaniem niskiej emisji oraz obowiązkach wynikających z obowiązującej uchwały antysmogowej.

Ad.3

Współpraca z okolicznymi gminami w sprawach związanych z ochroną powietrza odbywa się m.in. w ramach projektu LIFE.

Ad.4

Inicjatorem podjęcia uchwały intencyjnej był Klub Radnych „Nasze Miasto Tarnów”, nie zaś Prezydent Miasta Tarnowa.



Prezydent Tarnowa
Roman Ciepiela

Ad. 5 i 6

Zapytania dotyczące działań MPEC S.A. i MPK Sp. z o.o. przekazane zostały do spółek miejskich. Po uzyskaniu odpowiedzi Pan Przewodniczący zostanie poinformowany o ich treści.

Ad.7.

Przed uchwaleniem przez Sejmik Województwa, Zarząd Województwa przedstawia projekt uchwały do zaopiniowania Prezydentowi Miasta Tarnowa, zgodnie z art. 96 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony Środowiska.

PREZYDENT MIASTA
Roman Ciepiela
Roman Ciepiela

Otrzymują:

1 x adresat

1 x aa



Prezydent Tarnowa
Roman Ciepiela



Pan Jakub Kwaśny
Przewodniczący Rady Miejskiej w Tarnowie

p. Anna Krakowska
KRM a/a
Jakub Kwaśny
12.01.2020

Tarnów, dn. 5.02.2020 r.
WOŚ. 0003.1.2020.JP

W nawiązaniu do pisma znak: WOŚ.0003.1.2020.JP z 16.01.2020 r., zawierającego odpowiedź na zapytania radnej Pani Anny Krakowskiej dotyczące tzw. „uchwały antysmogowej”, przekazuję w załączeniu pisma Miejskiego Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej S.A. w Tarnowie oraz Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Sp. z o.o. w Tarnowie, odnoszące się do działań w/w spółek miejskich w zakresie ograniczania niskiej emisji.

PREZYDENT MIASTA

Roman Ciepiela
Roman Ciepiela

Otrzymują:

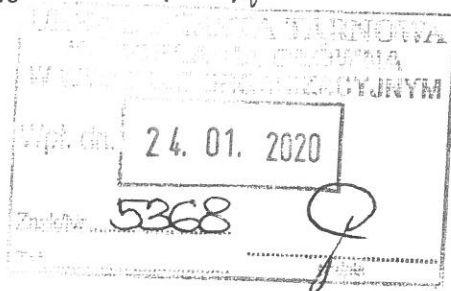
1 x adresat + załączniki
1 x aa



P.J. Polak
proszę zwrócić uwagę na
dotyczy to tylko MPK
do wyłonienia
prezesa MPK
P. A. Kwoch
27.01.2020

URZĄD MIASTA TARNOWA
 WYDZIAŁ OCHRONY ŚRODOWISKA
 Wytłumiono dnia 27.01.2020
 Znak/Nr 192/2020
 Podpis *[Signature]* Tarnów, dnia 23.01.2020 r.

P/002- 06/2020



Pan Marek Kaczanowski
Dyrektor Wydziału
Ochrony Środowiska
Urząd Miasta Tarnowa
ul. Mickiewicza 2
33-100 Tarnów

Szanowny Panie,

W odpowiedzi na zapytania Pani Radnej Anny Krakowskiej odpowiadam co następuje; Filary działania MPK TARNÓW to w kolejności Bezpieczeństwo, Komfort i Ekonomia. EKOLOGIA jest jednym z priorytetów naszego działania wpisującym się w zagadnienie Bezpieczeństwa.

W ostatnich latach zrobiliśmy naprawdę dużo w dziedzinie ograniczenia emisji szkodliwych substancji z naszych pojazdów. Gdy zaczynałem pracę w MPK w roku 2007 zdecydowana większość autobusów stanowiły Jelcze z wysłużonymi silnikami bez katalizatorów. Fakt, że zanieczyszczały powietrze było nieraz widać gołym okiem (i czuć) stojąc na przystanku. Przez 12 lat **cały tabor został wymieniony na nowoczesne autobusy, w większości nowe fabrycznie.** Aktualnie 72%, a w połowie przyszłego roku aż **82% autobusów będzie spełniać normę Euro 5 i Euro 6** (pozostałe mniej eksploatowane spełniają normy Euro 3 i Euro 4). Cieszę się, że uzyskaliśmy **jeden z lepszych wskaźników w Kraju** i przyczyniamy się poprawy komfortu życia jakości powietrza w Tarnowie.

Kamieniem milowym w zakresie ekologicznego transportu publicznego w Tarnowie była decyzja sprzed 3 lat o inwestycji w **tabor gazowy (CNG) nowej generacji.** Podpisałem nową umowę z PGNiG, która gwarantuje MPK znaczące oszczędności z używania gazu do napędu autobusów. W dwóch wnioskach unijnych z ostatnich lat otrzymaliśmy dofinansowanie na zakup 27 autobusów gazowych. Oprócz tego zakupiliśmy z własnych środków 6 kolejnych autobusów gazowych. 26 autobusów gazowych SCANIA już wozi Tarnowian, a pozostałe zostaną włączone do ruchu sukcesywnie do połowy 2020 roku. **Wtedy tabor gazowy będzie składał się z 33 pojazdów, czyli 35% z liczby 95 wszystkich jednostek.**

Autobusy gazowe to najbardziej ekologiczny i ekonomiczny transport publiczny, jaki jest aktualnie dostępny, zwłaszcza w polskich warunkach. Zasilanie autobusów gazem CNG oznacza **ogromną redukcję substancji szkodliwych** w spalinach w porównaniu do napędu diesla: tlenki azotu NOx (odpowiedzialne za nowotwory) – redukcja o 90%, cząstki stałe i sadze PM (odpowiedzialne za nowotwory i choroby płuc) – redukcja o 99%, tlenki siarki SOx (odpowiedzialne za skutki wielonarządowe) – redukcja o 100%. Mając wyobrażenie o korzyściach ekologicznych z użytkowania autobusów CNG należy powiązać to ze spadkiem zużycia oleju napędowego w MPK TARNÓW jaki ma obecnie miejsce. Jeszcze 3 lata temu zużywaliśmy 1.6 mln litrów oleju napędowego rocznie, a w 2020 roku będzie to nie więcej niż 0.75 mln litrów. Ten spadek to wynik wprowadzania do ruchu dużej liczby autobusów gazowych oraz wprowadzenia przez moje służby Wydziału Przewozów zupełnie nowej metody wykorzystania taboru gazowego. **Użytkowane przez nas obecnie silniki gazowe Euro 6 szwedzkiego producenta SCANIA AB są przystosowane do zasilania bio-metanem.** W razie dostępności takiego paliwa możemy je zastosować bez przeróbek i kosztów osiągając praktycznie bez-emisyjność w stosunku do CO2.



Jednocześnie należy podkreślić, że użytkowane przez nas silniki diesla z normą Euro 6 są także bardzo ekologiczne. Medialna nagonka na silniki diesla jest podsycana przez producentów pojazdów elektrycznych, którzy chcą zająć ten segment rynku dla siebie. To tak, jakbyśmy mówili, że wszystkie elektrownie węglowe są złem – zarówno Elektrownia Bełchatów i japońskie elektrownie z technologią zgazowania węgla IGCC, które są wręcz ekologiczne. Nie można do jednego mianownika sprowadzać wyeksploatowanych, przestarzałych „kopających” diesli i nowoczesnych silników wysokoprężnych Euro 6 z technologią SCR, EGR i DPF. Silniki spalinowe, a zwłaszcza diesla są podstawą sukcesu europejskiego przemysłu samochodowego, a stabilność branży Automotive to fundament dobrobytu całego kontynentu. Aktualnie trwa próba przejęcia tego rynku przez producentów azjatyckich. Ich sukces będzie miał fatalne skutki dla ekonomii Europy. Krytykując nowoczesne diesle szkodzimy samym sobie.

Przejęcie na autobusy elektryczne w Tarnowie nie ma kompletnie żadnego uzasadnienia ani ekologicznego, ani ekonomicznego. Autobus diesla i gazowy CNG emitują na 100 km ok 100 kg CO₂. Biorąc pod uwagę, że prąd w Polsce produkowany jest w 86% z węgla, autobus elektryczny emituje 140 kg CO₂/km. Dodatkowo przy produkcji prądu z węgla emitowana jest do atmosfery cała paleta różnych szkodliwych związków chemicznych – znacznie szersza niż spaliny gazowe. Tak więc autobus elektryczny, szczególnie w Polsce jest nieporozumieniem ekologicznym. Zupełnie co innego w Norwegii, w której 95% prądu produkuje się z energii wodnej.

Autobus elektryczny jest też paranoją ekonomiczną. Cena zakupu autobusu diesla to ok. 1 mln zł. Cena autobusu gazowego to ok 1.1 mln. Natomiast cena autobusu elektrycznego z niezbędną infrastrukturą to 2.5-3 mln zł. Nasza firma musi wymienić do roku 2030 w sumie 31 sztuk autobusów. W wariantcie gazowym oznacza to koszt ok. 34 mln zł, a w wariantcie elektrycznym to już 77-93 mln zł. To duże pieniądze, nawet z dotacją, a nie zawsze dotacje są dostępne. Do wad autobusów elektrycznych należy także mała trwałość baterii. Po 7-8 latach (autobus gazowy użytkuje się 20 lat) w autobusie elektrycznym należy wymienić baterie na nowe za cenę 700-800 tys. zł/ pojazd. Nieco niższa cena paliwa (prądu) nie wpływa na fatalną ocenę ekonomicznego autobusu elektrycznego

Dodatkowo nie wiadomo czy za 8-10 lat takie baterie będą jeszcze dostępne, bo postęp w tej dziedzinie jest bardzo szybki.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że zgodnie z danymi Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami **CAŁY transport drogowy odpowiada za 8% emisji pyłów PM₁₀ oraz 1% emisji benzopirenu** (oraz od kilku do kilkunastu procent innych substancji). W tej emisji **wpływ transportu publicznego (np. MPK) jest ZNIKOMY.** Proszę zwrócić uwagę, że w Tarnowie mamy ok **70.000 zarejestrowanych pojazdów.** Dodatkowo codziennie przejeżdża przez Miasto **tysiące pojazdów spoza miasta.** Jaki jest wpływ **75 sztuk miejskich autobusów** z normą ekologiczną Euro 5 i 6? Bardzo mały, wręcz pomijalny.

Czyli **na jakość powietrza nie wpływają miejskie autobusy,** nawet transport ma drugorzędny wpływ. **Na jakość powietrza wpływa przede wszystkim niska emisja, czyli ogrzewanie domów paliwem stałym, szczególnie tym niskiej jakości.** Dlatego wprowadzenie do Tarnowa (lub innego miasta) autobusów elektrycznych nie ma najmniejszego sensu w aspekcie poprawy jakości powietrza- to tylko efekt PR. Sens ekonomiczny ma wyłącznie wydawanie środków na przejście na ogrzewanie domów gazem lub podłączenie do sieci MPEC. W przypadku Tarnowa różnica w cenie 30 autobusów elektrycznych i gazowych sfinansowałaby wymianę wszystkich ok. 4 tys. starych pieców na paliwo stałe. **Likwidacja pieców na paliwo stałe rozwiąże problem smogu w Tarnowie na zawsze, a zakup 30 autobusów elektrycznych nie da zupełnie nic,** a po 10-15 latach „te środki trafią na złom” wraz z autobusami.



W drugiej kolejności można rozważać ograniczanie ruchu pojazdów prywatnych w centrum na korzyść transportu publicznego, ale pogorszy to znacznie komfort życia mieszkańców, a także wymaga znacznych nakładów na zwiększenie częstotliwości autobusów w centrum miasta.

Dziennikarz tygodnika TEMI źle mnie zrozumiał. Nie zapowiedziałem, że kupimy autobusy elektryczne za 3 lata. Mówiłem, natomiast że z dostępnych informacji od producentów autobusów można spodziewać się, że za ok. 3 lata pojawią się nowe konstrukcje baterii do autobusów elektrycznych, które będą bardziej pojemne i trwałe. Obecne konstrukcje zapewniają autobusowi elektrycznemu zasięg 100 km zamiast co najmniej 300 km, co czyni to jeszcze mniej praktycznym i droгим w użytkowaniu.

Oczekujemy na sensowne propozycje konstrukcji autobusów elektrycznych, które nie będą miały wad produktów dostępnych obecnie. Być może jednak będziemy musieli zakupić autobusy elektryczne wcześniej, jeżeli środki pomocowe zostaną ograniczone wyłącznie do zakupu takich konstrukcji.

Z poważaniem,

Prezes Zarządu Spółki

Jerzy Wiatr

Otrzymują:
Adresat x 1
Prezydent R. Ciepiela x 1
V-ce Prezydent P. Augustyński x 1
V-ce Prezydent T. Kwiatkowski x 1
RN x 1
OP x 1
a/a x 1

Tarnów, dnia 23 stycznia 2020 r.

Urząd Miasta Tarnowa
Wydział Ochrony Środowiska
ul. Nowa 4
33-100 Tarnów

Nasz znak: NDP.071.027.2020.JK

Dotyczy: zapytania Radnej Miejskiej, Pani Anny Krakowskiej

W odpowiedzi na pismo z dnia 15 stycznia 2020 r., znak: WOŚ.0003.1.2020.JP, otrzymane w dniu 20 stycznia 2020 r., Zarząd Miejskiego Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej S.A. z siedzibą w Tarnowie informuje, że ograniczenia i zakazy określone w uchwale nr XXXII/452/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 r. w *sprawie wprowadzenia na obszarze województwa małopolskiego ograniczeń i zakazów w zakresie eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw* dotyczą zagadnień związanych z polityką niskoemisyjną.

Niska emisja to emisja m.in. produktów spalania głównie paliw stałych w lokalnych i indywidualnych kotłach na wysokości do 40 m. Produktami niskiej emisji są pyły (najgroźniejsze dla zdrowia ludzkiego najdrobniejsze PM 2,5), rakotwórcze benzo(a)pireny, sadza, związki siarki i tlenki azotu. Cechą szczególną tej emisji jest rozprzestrzenianie się związków na niskiej wysokości w obszarze aktywności człowieka i ich bezpośrednie oddziaływanie w procesie oddychania. Wysoki poziom stężeń występuje w sezonie grzewczym oraz w warunkach pogodowych powodujących niski poziom przewietrzania i utrzymywania się niskiej konwekcji powietrza na stosunkowo małym obszarze.

MPEC S.A. eksploatuje centralne źródło ciepła - Elektrociepłownię „Piaskówka”, w którym spalany jest węgiel kamienny oraz gaz ziemny zużywany przez turbinę w procesie wysokosprawnej kogeneracji (skojarzone wytwarzanie energii elektrycznej i ciepła). Wysokość emitora (komina) modułu węglowego wynosi 120 m, a spaliny oczyszczane są z pyłów w instalacji multicyklonów. Tym samym miejskie źródło ciepła spełnia obecnie obowiązujące normy emisyjne, a jego eksploatacja pozostaje bez wpływu na poziom niskiej emisji w Tarnowie. Z uwagi na w pełni kontrolowany przebieg procesu spalania, elektrociepłownia nie emituje rakotwórczego benzo(a)pirenu, w przeciwieństwie do indywidualnych palenisk węglowych. Poziom emisji zanieczyszczeń kontrolowany jest w sposób ciągły i monitorowany przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska.

Obiekty korzystające z ciepła systemowego nie powodują żadnego oddziaływania na poziomy emisji lokalnych (niskiej emisji), a tym samym takich niekorzystnych zjawisk jak smog. Przyłączenie do miejskiej sieci ciepłowniczej kolejnych budynków zasilanych dotychczas z indywidualnych kotłów opalanych paliwami stałymi powoduje likwidację niskiej emisji w Tarnowie i ograniczeniu smogu. Od powstania Spółki (1994 roku) do chwili obecnej przyłączono do miejskiej sieci ciepłowniczej ponad milion metrów kwadratowych powierzchni, zlikwidowano ponad 50 lokalnych kotłowni węglowych o łącznej mocy 80 MW (taka moc jest wystarczająca do ogrzewania miasta wielkości Dębica). Spółka w dalszym ciągu aktywnie rozbudowuje miejską sieć ciepłowniczą przyczyniając się do redukcji niskiej emisji w mieście.

Odrębnym zagadnieniem jest dostosowanie bazy wytwórczej Spółki do wymogów emisyjnych wynikających z regulacji na poziomie Unii Europejskiej. Te regulacje koncentrują się na redukcji emisji globalnej - gazów cieplarnianych, w tym CO₂. Istotnym poziomem wymagań jest udział ciepła wytwarzanego w odnawialnych źródłach energii (założenia tej polityki ukształtowane są w tzw. pakiecie zimowym). Spółka posiada opracowaną strategię inwestycyjną uwzględniającą nowe wymagania emisyjne. Strategia zakłada inwestycje w obszarze emisji przemysłowych, redukcji emisji CO₂ i wprowadzenia paliwa odnawialnego. Istotnym elementem planu jest zwiększenie ilości ciepła wytwarzanego w wysokosprawnej kogeneracji.

Główne zadania inwestycyjne to:

- modernizacja systemu oczyszczania spalin w kotle węglowym WR-25 nr 3,
- przebudowa kotła węglowego WR-25 nr 1 na kocioł gazowy,
- wyłączenie z eksploatacji kotła węglowego WR-25 nr 2,
- budowa nowoczesnej spalarni przetworzonych odpadów komunalnych.

Planowane inwestycje w Elektrociepłowni „Piaskówka” nie będą miały bezpośredniego wpływu na niską emisję i redukcję występowania zjawiska smogu w Tarnowie.

Redukcja niskiej emisji może być natomiast skutecznie realizowana poprzez przyłączenie do sieci ciepłowniczej kolejnych obiektów obecnie ogrzewanych kotłami węglowymi.

W przypadku pytań jesteśmy gotowi do udzielenia bardziej szczegółowych informacji i zapraszamy na bezpośrednie spotkanie ze specjalistami w Spółce.

Z wyrazami szacunku

WICEPREZES ZARZĄDU
DYREKTOR

mgr inż. Tadeusz Sieńczak

PREZES ZARZĄDU

mgr inż. Krzysztof Rodak