

Powraca pomysł budowy spalarni śmieci

Wiesław Ziobro

Wkrótce minie sześć lat od pojawienia się koncepcji wybudowania zakładu termicznego utylizacji odpadów w Tarnowie. Mimo to spalarni ciągle nie ma. Im więcej czasu upływało od przedstawienia pomysłu, tym coraz mniejsze wydawały się szanse jego realizacji. Koncepcja – w różnych konfiguracjach – pojawiała się i zniknęła, teraz pojawia się znówu. Jest ona na tyle zaskakująca, że budowy spalarni chce się podjąć samodzielnie spółka MPEC. Inwestycja miałaby być uszyta na miarę i przez to opłacalna.

Pierwsze poważne wątpliwości dotyczące tego rodzaju zakładu odnotowane zostały trzy lata temu, gdy minister środowiska wyraził pogląd, że aż pięć planowanych w Małopolsce spalarni może okazać się kosztownym zbytkiem. Przypuszczają, że nie dość będzie odpadów do przerobu, by wszystkie zakłady mogły wychodzić na swoje. A problem jest istotny; przeciętnej wielkości spalarnia to duży wydatek, sięgający kwoty kilkuset milionów złotych. Wątpliwości te objęły wtedy także lokalizację tarnowską.

Wówczas do gry przystąpiła Grupa Azoty SA. Porozumiała się z miejską spółką MPEC, która była zainteresowana powstaniem spalarni przy ul. Komunalnej (dawniej Cmentarnej). Spółka z Mościc wydała 800 tys. zł na tzw. studium wykonalności, a projekt przewidywał wybudowanie spalarni za 250 mln zł w oparciu o zakładowaną elektrociepłownię EC2. Wtedy Azoty czekały na zielone światło ze strony miasta, miasto natomiast zlekkało z jego włączeniem; pojawiły się wątpliwości, czy wskutek tego, że Azoty zechciałyby w przyszłości uzyskać w spalarni ciepło wykorzystywać w miejskiej sieci, nie ma niebezpieczeństwa powstania w Tarnowie ciepłowniczego monopolu. Temat w końcu utknął na dobre i wydawało się, że to ostateczny koniec snów o spalarni, tym bardziej że w modyfikowanym obecnie w urzędzie marszałkowskim Planie Gospodarki Odpadami dla Województwa Małopolskiego prawdopodobnie zostanie usu-



for. archiwum

Obecnie Tarnów płaci 187 zł za utylizację tony szczególnego rodzaju odpadów wysokokalorycznych, które nie są kierowane do recyklingu materiałowego. Spalarnia m.in. pozwoliłaby na zaoszczędzenie tych pieniędzy i zarobienie na produkowanej energii

nięta lokalizacja regionalnej instalacji w Tarnowie.

W tym czasie nieoczekiwanie ze swoją ofertą wychodzi Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej.

Oferta wygląda tak: instalacja termicznego przekształcania odpadów komunalnych o możliwości przerobowej na poziomie 40 tys. ton śmieci w ciągu roku. Koszt budowy – do 100 mln zł. To sporo, ale bierze się pod uwagę najnowocześniejsze technologie, także bezpieczne dla środowiska. Pieniądże na inwestycję miałyby włożyć spółka MPEC, lecz liczy ona również na możliwość pozyskania środków z preferencyjnych funduszy zewnętrznych. Najpierw jednak konieczne byłoby decyzja środowiskowa i pozwolenie na budowę. Spalarnia śmieci zostałaby wzniesiona na Piskówce na terenie elektrociepłowni MPEC przy ul. Spokojnej.

Nowe autobusy dla tarnowskiej komunikacji publicznej

Albo MAN, albo Scania

Jak informowaliśmy, tarnowskie Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne przymierza się do zakupu pięciu nowych autobusów. Ogłoszenie przetargu, a w ubiegłym tygodniu ujawnione zostały oferty producentów. Oferty są dwie – od firm szwedzkiej i niemieckiej.

Na razie wiadomo tylko tyle, że na ulice miasta wkrótce wyjadą autobusy jednej z dwóch firm: Scanii lub MAN-a. Decyzję podejmie komisja, niewykluczone, że już w tym miesiącu, ale pod warunkiem, że uczestnicy przetargu po ogłoszeniu werdyktu nie złożą formalnego protestu, co już w przeszłości bywało. To wydłużyłoby całą procedurę.

Niezależnie od tego, który producent wygra, nowe autobusy będą liczyć 12 metrów długości, wszystkie zostaną wyposa-

żone w niską podłogę oraz klimatyzację, silniki Diesla będą przystosowane do zasilania ekologicznym biodieselem B100, alternatywnym paliwem do napełnień wysokoprężnych, produkowanym z surowców odnawialnych.

MPK na nowe pojazdy wyda ok. 5 mln zł. Zostaną one kupione na poczet przygotowywanej dużej transakcji, w ramach której Tarnów chce otrzymać 40 autobusów. Powodzenie tego zamierzenia zależy od możliwości dofinansowania przedsięwzięcia przez fundusze unijne.

Dostawca, który wygra obecny przetarg, będzie miał pół roku na realizowanie zamówienia.

W flocie MPK w Tarnowie już znajdują się autobusy MAN-a i Scanii. Te ostatnie kupione zostały w Szwecji używane.

(WUZ)

szczególnego rodzaju odpadów wysokokalorycznych, które nie są kierowane do recyklingu materiałowego i które ze względu na swoje właściwości nie mogą być składowane. Ich dalsze przetworzenie, polegające również na spalaniu, odbywa się poza Tarnowem.

– „Eksportując” tego rodzaju odpady wywozimy również energię zawartą w tym paliwie – dodaje Magdalena Drobot.

Ale samo zbudowanie spalarni to jeszcze nie wszystko. Konieczne jest, aby mogła ona zarobić na swoje utrzymanie. MPEC przekonuje, iż koszty w dużym stopniu są przewidywalne i nie podlegają takim wahaniom rynkowym, jak na przykład cena węgla czy koszty transportu z kopalni. Zdaniem zarządu spółki jest też realne, by Tarnów był w stanie zapewnić stabilny dopływ surowca do spalarni, a wytworzona z niego energia mogła być przez MPEC w pełni zagospodarowana. W końcu nie bez znaczenia jest również fakt, że część energii pochodzącej ze spalarni traktowana jest jako energia odnawialna.

O propozycji MPEC dyskusja na dobre dopiero się rozpoczęła. Jak można się spodziewać, oferta miejskiej spółki będzie miała swoich zwolenników i przeciwników. Roman Ciepela, prezydent Tarnowa i przewodniczący Rady Nadzorczej MPEC, który wcześniej miał wątpliwości co do sensu budowy w mieście wielkiej instalacji termicznej na 100 tys. odpadów rocznie, popiera nowy pomysł.

– Budowa spalarni byłaby dopełnieniem systemu gospodarowania odpadami w mieście – podkreśla. – Spalalibyśmy w niej śmieci, które sami wytwarzamy i za których utylizację musimy płacić. To pozwoliłoby ograniczyć wydatki na zagospodarowanie odpadami i „zatrzymać” ciepło na miejscu. Ma to istotne znaczenie ekonomiczne i ekologiczne. Moim zdaniem, inwestycja powinna być realizowana z funduszy zewnętrznych i z pieniędzy MPEC.

Skomentuj na www.temi.pl

SKA coraz bardziej popularna

Kolej wraca do łask?

Wstępne wyniki badań frekwencji pasażerskiej na trasie Kraków – Tarnów – Kraków, obsługiwanej przez spółkę Koleje Małopolskie, wskazują, że przedsięwzięcie odnotowało sukces. Każdego dnia na tej trasie podróżuje kilka tysięcy osób.

Urząd Marszałkowski w Krakowie, w gestii którego znajdują się Koleje Małopolskie, podał, że w styczniu Szybka Kolej Aglomeracyjna nr 3 funkcjonująca między Krakowem i Tarnowem (niektóre kursy wydłużone są do Nowego Sącza i Krynicy Zdroju) przewiozła 135 tys. pasażerów. Zdaniem urzędu, jest to bardzo dobry wynik.

Na popularność SKA wpłynęły nowoczesny, komfortowy tabor, względnie krótki czas przejazdu, dostęp w składach do bezpłatnego Internetu. Wydaje się, że popularność ta nie zmniejszy się mimo ostatniej podwyżki cen za przejazdy o złotówkę.

Od grudnia na trasie Kraków – Tarnów – Kraków, a także do Nowego Sącza i Krynicy Zdroju kursuje 28 składów – są to nowo zakupione przez wojewódz-

two impulsy wyprodukowane przez nowosądecki Nowag SA. Każdego dnia przewożą one średnio po prawie 4,5 tys. osób.

W całym województwie Koleje Małopolskie odnotowały w ub. roku aż 166-procentowy wzrost liczby pasażerów w porównaniu z 2015.

– Nie mam wątpliwości, że tak dobre wyniki są dla nas dowodem na to, że warto inwestować w transport kolejowy w Małopolsce, co samorząd województwa czyni konsekwentnie od kilku lat. Utworzenie spółki przewozowej, wielkie środki przeznaczone na nowoczesny tabor przynoszą założony przez nas skutek: mieszkańcy i turyści coraz chętniej stają na kolej – powiedział Jacek Krupa, marszałek województwa.

(WUZ)

NDS.0621.9.2017.MD