

ELBLĄG. Po raz pierwszy w Polsce

Łapanie ciepła

Elbląskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej testuje nowy pomysł na ograniczenie strat ciepła. W Polsce nikt jeszcze go nie wykorzystał.

Elbląskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej wydaje rocznie ok. 7,5 mln zł na inwestycje.

— Tak się dzieje od kilku lat — podkreśla Jan Kulik, prezes EPEC.

Nie w krótkim czasie

— Nakłady we wspomnianej wysokości nie pozwalają jednak na poprawę stanu technicznego rurociągów w krótkim czasie — przyznaje prezes. — W wielu miejscach są one przewymiarowane, co powoduje, że straty ciepła na tych odcinkach są wyższe, niż byłyby na rurociągu preizolowanym i o optymalnej średnicy.

Mając to na uwadze, zarząd spółki przygotował „Program modernizacji i rozwoju miejskiej sieci ciepłowniczej na lata 2008 — 2010”.

— To nam pozwoli na ubieganie się o unijne fundusze — zapowiada Jan Kulik.

Ok. 70 proc. miejskich ciepłociągów wykonanych jest w starej technologii kanałowej. Rury zaizolowane są wełną mineralną, wzmocnioną siatką i zaprawą gipsową.

— Istnieją dwa sposoby ograniczania strat ciepła — wyjaśnia prezes EPEC. — Pierwszy to stała wymiana i uzupełnianie izolacji, która ulega naturalnemu znisz-



EPEC przygotował program modernizacji i rozwoju miejskiej sieci ciepłowniczej

Fot. Piotr Kajmer

czeniu bądź dewastacji. Drugi sposób to likwidacja istniejącej sieci kanałowej i zastępowanie jej rurociągami preizolowanymi.

Droga, ale skuteczna

W tym roku na polskim rynku pojawiła się nowa oferta z tego zakresu.

— Związana jest ona z unikatową technologią Condu Fill, która polega na wypełnianiu kanału specjalną pianką izolacyjną. Pianka redukuje straty ciepła nawet do 90 proc.

Niedawno w Elblągu, po raz pierwszy w Polsce, firma promująca nową metodę wykonała na wytypowanym odcinku sieci o przekroju 200 mm pilotażową prezentację takiej renowacji.

— W pełni sezonu grzewczego wykonamy zdjęcia termowizyjne na tym odcinku i w oparciu o nie obliczymy, jakie to przyniesie oszczędności — mówi prezes. — Jest to technologia droga, ale może stanowić jedyne rozwiązanie, szczególnie w miejscach trudno dostępnych, na przykład: pod torami kolejowymi, czy ulicami o wysokim natężeniu ruchu, gdzie zajęcie terenu i jego otworzenie byłoby związane z bardzo wysokimi kosztami.

Grażyna Gosk

g.goski@dziennikelblaski.pl