

Obnova napájecí stanice trolejbusové dráhy – Měnírna MR1 Stadion





Odůvodnění záměru

Teze pro výstavbu

Hledisko energetické:

Měniřna MR1 „Stadion“ bude napájet oblast středu města (Sukova tř., Masarykovo nám., Palackého), kde jsou dnes úbytky napětí způsobené přenosovými ztrátami. Tuto oblast dnes energeticky pokrývá měniřna MR5 „Polabiny“ prostřednictvím dlouhých kabelových tras (Masarykovo nám., Palackého) a měniřna MR3 „Jan“ (Sukova tř.), kde pro tento účel kabelová trasa chybí – proto se přenos energie uskutečňuje provizorně prostřednictvím trolejového vedení na třídě Míru a ve Sladkovského ulici.

Nová měniřna MR1 by tyto nedostatky odstranila a navíc by umožnila v budoucnu výstavbu trolejbusové tratě k Univerzitě, neboť měniřna MR5 by pro tento účel získala potřebnou energetickou rezervu.



Odůvodnění záměru

Teze pro výstavbu

Hledisko dopravně operativní:

Po převedení trolejbusové dopravy na Sukovu třídu došlo k situaci, kdy se při výpadku přírodního napětí na pravém břehu Labe, kde se MR5 „Polabiny“ nachází, zastaví v Pardubicích všechny trolejbusové linky i na levém břehu. Důvodem je to, že na měnírně MR5 je závislé napájení úseku přes Masarykovo náměstí a na Palackého třídě.

Nová měnírna MR1 tento důležitý uzel a úsek zahrne do své napájecí oblasti a navíc bude využitím původní napájecí kabelové trasy silově spojena s MR5, tudíž si tyto dvě měírny v případě výpadků budou moci vzájemně vypomáhat. Riziko kolapsu trolejbusové dopravy v centru města se tím značně sníží.

KABELOVÁ SÍŤ MĚNÍRNY MR1 „STADION“



Dopravní podnik města Pardubic a.s.



Březen 2015 Lp



Odůvodnění záměru

Úspory:

Technologie nové měnírny MR1 „Stadion“ bude vybavena také elektronickými vazbami na dvě sousední velké měnírny (tj. MR3 a MR5), aby bylo možné lépe využívat energii, kterou moderní trolejbusy vracejí do sítě při brzdění a která je dnes v některých částech trolejové sítě bezúčelně mařena v odporech.

Při výstavbě nové měnírny bude tedy žádoucí zásadně zmodernizovat též systém dálkového ovládání měníren, což mj. umožní doplnit jej o prvek, který bude hlídat odběrové křivky měníren a s vazbou na elektrické vozové topení v jednotlivých trolejbusech a umožní celkový odběr v kritických částech dne regulovat a odběratel (tj. DPmP a. s.) ušetří od vysokých poplatků za případné překročení nasmlouvaných hodnot, což se v případě různých dopravních nepravidelností může stát. Dnes se těmto poplatkům bráníme nasmlouváním vyšších hodnot odběrových křivek. To má však za následek trvale vyšší platby za distribuci elektrické energie.

Schéma kabelové skříně u Wonkova mostu - pro jednu polaritu

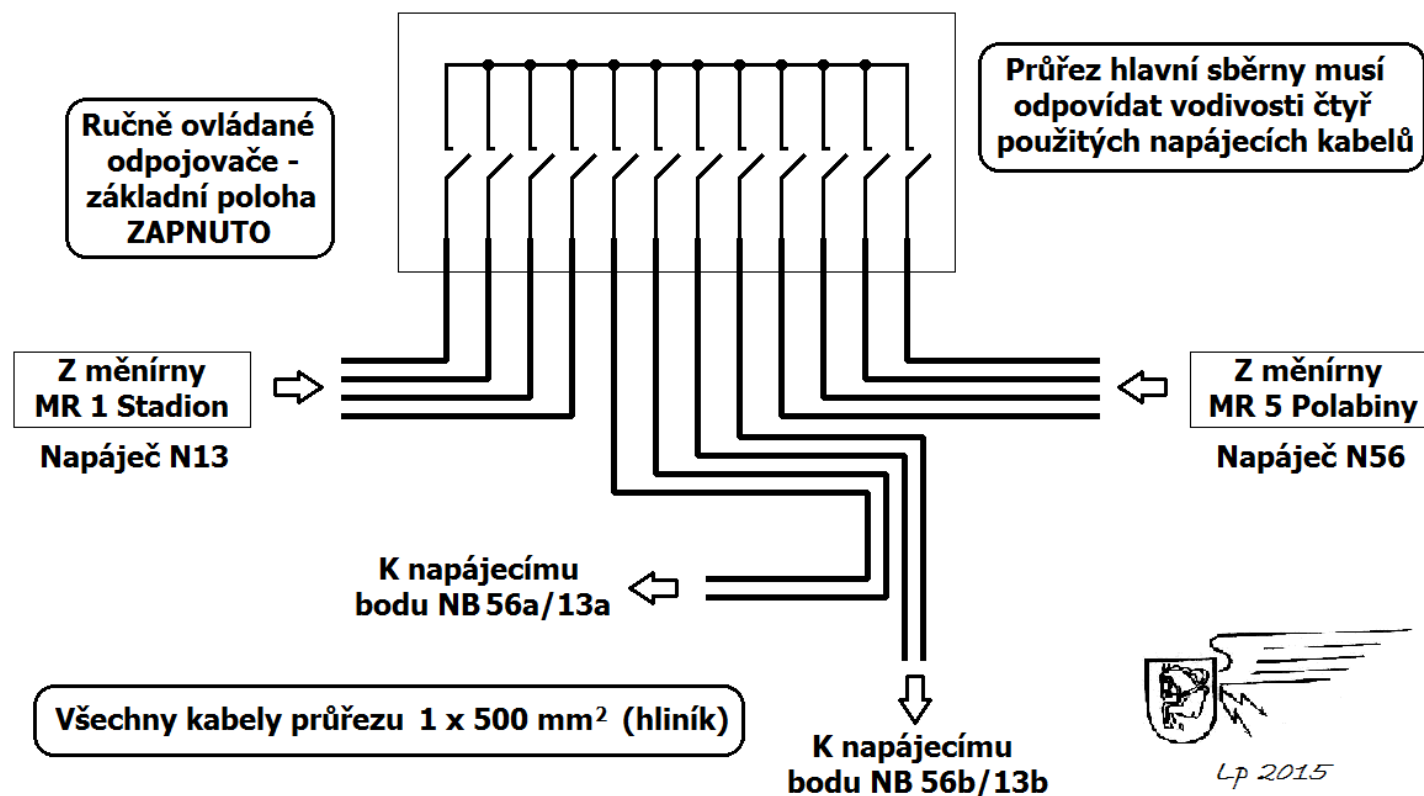
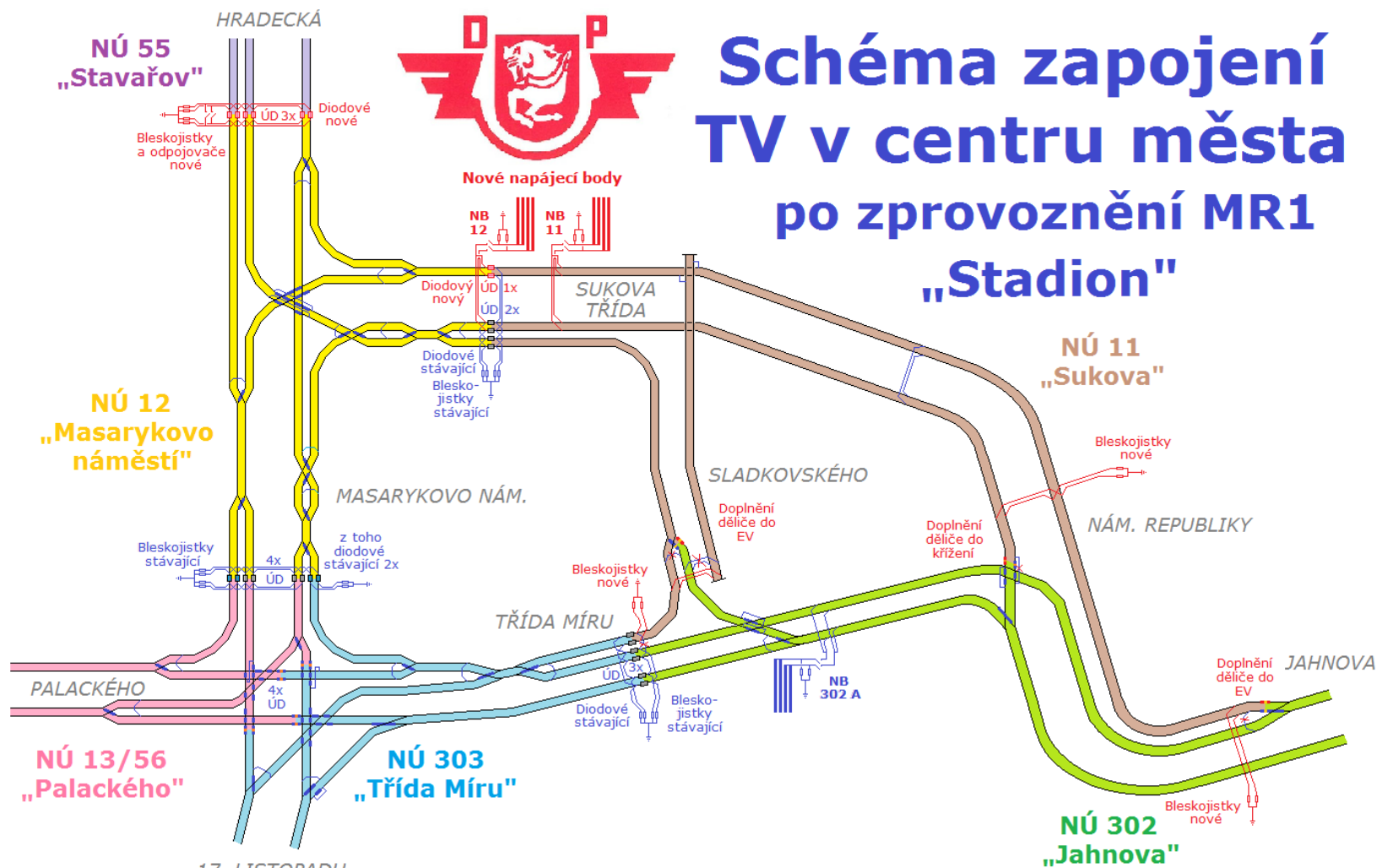




Schéma zapojení TV v centru města po zprovoznění MR1 „Stadion“





Celkové investiční náklady projektu

25.000.000,- Kč

Soulad se strategií ITI ve Specifickém cíli **1.1. Zavést a zatraktivnit environmentálně příznivou dopravu v rámci aglomerace a posílit její bezpečnost**

Opatření 1.1.1. Ekologická veřejná doprava, Podopatření 1.1.1.A Infrastruktura VHD

Operační program OPD2, 1.4. Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání VHD ve městech v elektrické trakci

Předpokládaná výše dotace 85% ze způsobilých výdajů

Předpokládané zahájení realizace: 08/2018

Předpokládaný termín dokončení : 12/2019



JDE TO
|
JINAK !

