

Obnova napájecí stanice trolejbusové dráhy – Měnírna MR1 Stadion



KABELOVÁ SÍŤ MĚNÍRNY MR1 „STADION“





Odůvodnění záměru

Teze pro výstavbu

Hledisko energetické:

Měnič 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 měnič MR5 „Polabiny“ prostřednictvím dlouhých kabelových tras (Masarykovo nám., Palackého) a měnič 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 měnič MR1 by tyto nedostatky odstranila a navíc by umožnila v budoucnu výstavbu trolejbusové tratě k Univerzitě, neboť měnič MR5 by pro tento účel získala potřebnou energetickou rezervu.



Odůvodnění záměru

Teze pro výstavbu

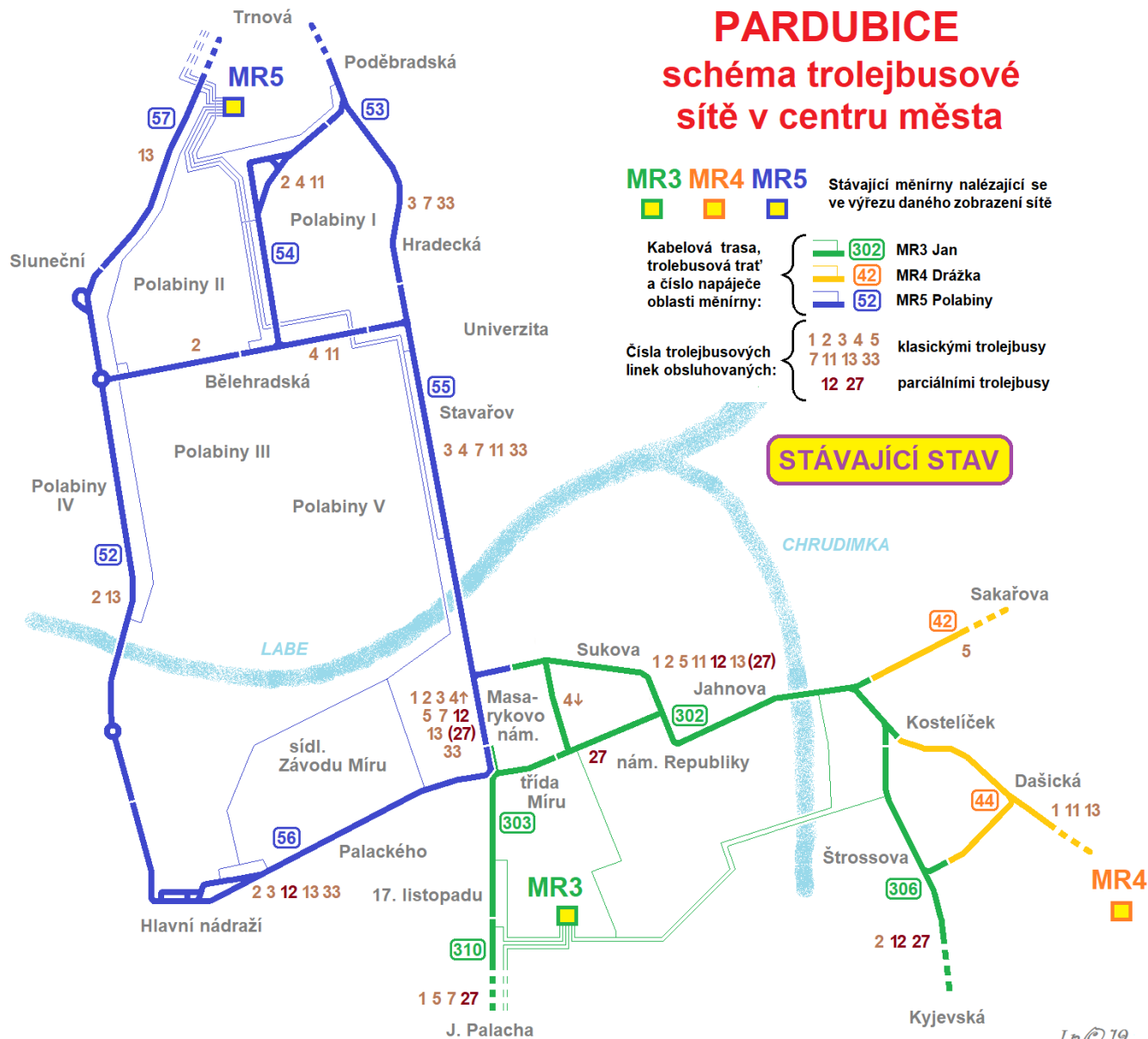
Hledisko dopravně operativní:

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.



PARDUBICE schéma trolejbusové sítě v centru města



PARDUBICE
schéma trolejbusové sítě v centru města

Všechny měnirny nalézající se ve výřezu daného zobrazení sítě

- MR1** MR3 MR4 MR5
- Kabelová trasa, trolejbusová trať a číslo napáječe oblasti měnirny:
- Původní kabelová trasa využívaná MR1 i MR5
- Číslo trolejbusových linek obsluhovaných:
- POUZE JEDEN Z NÁVRHŮ**
- PO VÝSTAVBĚ NOVÉ TRATĚ K UNIVERZITĚ**

Prínosy:
Možnost posílit přepravní kapacitu k pardubickým školám (tj. k Univerzitě i na Poděbradskou ulici) a převést další přepravní výkony do elektrické trakce. Vznikají tak další možnosti pro budoucí lepší využití provozu parciálních trolejbusů, což je nesporný

Přínosy:

Možnost posílit přepravní kapacitu k pardubickým školám (tj. k Univerzitě i na Poděbradskou ulici) a převést další přepravní výkony do elektrické trakce. Vznikají tak další možnosti pro budoucí lepší využití provozu parciálních trolejbusů, což je nesporný příspěvek pro rozvoj městské elektromobility.

Celkové investiční náklady projektu 22.500.000,- Kč

Celkové způsobilé výdaje projektu 18.000.000,- 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

Zahájení realizace: 02/2019

Termín dokončení : 06/2021

A close-up photograph of a heavy-duty metal coupling device, likely for a truck or trailer. The device is made of dark, weathered metal and features several circular holes. A yellow hose is connected to the side of the device, and a thick steel cable is attached to the bottom. The background is blurred, showing a white vehicle with red taillights on the left and a yellow pole on the right.

Děkuji za pozornost !