

Změny v provozu MHD Bílina

Veolia Transport Teplice zavedla od 9. prosince na základě připomínek občanů, požadavků města a výsledků dopravního průzkumu úpravu jízdních řádů MHD Bílina. Změny navázaly na říjnové úpravy provozu stavena na základním polookružním spojení Sídliště Za Chlumem – centrum – Pražské předměstí – Poliklinika – centrum – Sídliště Za Chlumem. Toto spojení zajišťují všechny tři provozované linky.



Trolejbusový veterán - Škoda 9 TrHT 28 ve VTT

Trolejbus Škoda 9 Tr je model československého vozidla vyráběného od počátku 60. let 20. století více než dvacet let (1961 až 1982) v závodě Škoda Ostrov nad Ohří. Tento typ v 60. – 80. letech spolehlivě zajišťoval zvýšené požadavky kladené na trolejbusový druh přepravy a stal se tak velmi rozšířeným vozidlem, které bylo využíváno v řadě našich měst, ale i v mnoha zemích světa. Po sovětském trolejbusu ZiU-9 je Škoda 9 Tr druhým nejvyráběnějším trolejbusem na světě. Provozovatelé i cestující si oblíbili tento vůz kvůli jednoduchému a především účelnému provedení, nízkým provozním i servisním nákladům, velké přepravní kapacitě, zrychlení a spolehlivosti na tratích dálkového i horského charakteru.

Trolejbusů 9 Tr bylo vyrobeno úctyhodných 7443 kusů ve 29 sériích, které byly postupně technicky zdokonalovány. Dlouhá setrvačnost sériové výroby byla vyvolána hlavně oblibou tohoto robustního vozidla u jeho největšího odběratele – Svazu sovětských socialistických republik. Škoda 9 Tr byl dvou-nápravový trolejbus, který konstrukčně i technicky vycházel z předchozího typu 8 Tr. Vozidlo mělo samonosnou karoserii, jejíž z vnějšku oplechovaná kostra byla svařená ze speciálních ocelových nosníků a výlisků. Plechy byly buď přivařeny nebo přínýtovány. Obložení interiéru bylo umakartové, podlahu pokrýval gumový protiskluzový koberec.



Sedadla potažená koženkou byla uspořádána příčně ve třech nebo čtyřech řadách dle typového provedení vozidla. Na pravé straně trolejbusu byly umístěny dvoje nebo troje čtyřkřídlé skládací dveře. Od toho se též odvíjela i obsaditelnost trolejbusu, většinou bylo vozidlo určeno k přepravě 80 osob, z toho 29 sedících a 51 stojících.

Trolejbus byl poháněn stejnosměrným motorem o výkonu 115 kW. Vozidlo bylo ovládáno třemi pedály. Pedál jízdy u starších sérií ovládal polohu kontroléru, který pomocí stykačů spínal jednotlivé jízdní stupně přes odpory. U novějších vozů pedál jízdy ovládal přes potenciometr polovodičový regulátor, který dával povely silovému bloku s tyristory.

Sešlápnutím pedálu elektrické brzdy docházelo ke změně režimu motoru – motor se stával generátorem a vytvořenou energii mařil v odporu. Třetím pedálem se ovládala vzduchová brzda, která sloužila především při dobržďování ve stanicích. Během dlouholeté výroby došlo k řadě změn a vylepšení, například práce řidiče byla usnadněna nahrazením vzduchového řízení řízením hydraulickým (označení 9 TrH),

nehospodárnou odporovou regulací pohonu vystřídal tyristorová pulsní regulace jízdy a elektrického brzdění (označení 9 TrHT). Posledním městem, kde byly vozy 9 Tr v pravidelném provozu v České republice, byla



Jihlava. Naposledy zde tento typ trolejbusu vyjel na linku 30. května 1997. V okolních zemích, zejména na Ukrajině a v Bulharsku, se s provozem můžete setkat v hojném počtu dodnes.

Do Teplic bylo dodáno celkem 34 nových trolejbusů typových řad 9 Tr, 9 TrH a 9 TrHT a po zrušení trolejbusového provozu v Děčíně v roce 1973 bylo do Teplic převedeno dalších 7 trolejbusů tohoto typu. V Teplicích byly tyto trolejbusy provozovány od roku 1962 do roku 1993. Do dnešních dnů se dochovalo pouze jediné vozidlo, které je dnes vypravováno na nostalgickou linku číslo 11 nebo jezdí při slavnostních příležitostech. V ČR je provozních celkem sedm kusů trolejbusů výše uvedeného typu. Teplický vůz s evidenčním číslem 105 je trolejbus Škoda 9 TrHT 28, výrobní číslo 7718 z roku 1980. Délka vozidla je 11 000 mm, šířka 2 500 mm, váha 9 tun. Trolejbus má výkon 100 kW, pojme 70 cestujících a jeho maximální rychlost činí 60 km/h. Vůz má cca o jeden a půl metru kratší sběrače než mají novější typy. Linka číslo 11 byla poprvé zavedena v roce 2001 v úseku Panoráma – Nová Ves – Šanov I. V roce 2003 byla zkrácena a jezdí pouze mezi stanicemi Panoráma – Nová Ves.