

# Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova, a.s.

Vyrabovaná měsíční krajina posázená věžemi chemických závodů a paneláky chudinských ghett. Takový je stereotyp o mosteckém kraji, k němuž ho odsoudili komunističtí plánovači před mnoha lety. Všechno, co primárně neslouží průmyslu, tu dodnes působí jaksi cizorodě. Přesto se život, pestrost a veselost pomalu prokousávají betonovou krustou a obyvatelům svítá na lepší časy. Přesvědčit se o tom můžeme z okna tramvaje nebo autobusu městské hromadné dopravy.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace Foto: Ewa Żurakowska

**P**oslední zbytky starobylého města Most ustoupily těžbě uhlí v sedmdesátých letech. Jeho nová, centrálně naplánovaná podoba si ani na oko nesnažila hrát na něco víc než ubikaci pro dělníky okolních dolů a chemických závodů. Sídliště uprostřed ničeho například donedávna chybělo náměstí a největším kulturním vyžitím byl nákup v rozpadajícím koloniálu. Stejně přímočará jako město je i síť jeho hromadné dopravy. Most protíná jediná tramvajová trať (s odbočkou na nádraží Českých drah) a spojuje ho s patnácti kilometry vzdáleným Litvínovem fungující tak zčásti jako vlak. Na ni se po celé délce napojuje autobusová doprava.

Při pohledu na seznam zastávek mezi Mostem a Litvínovem je role tramvajové linky jasná: Litvínovské báňské stavby, Doly Hlubina, Petrochemie, Chemopetrol, Důl Julius IV. „Dá se říct, že obě města odděluje chemička,“ říká napůl žertem ředitel místního dopravního podniku Ing. Milan Dundr. Trať byla budovaná kvůli průmyslu. V době největšího industriálního rozkvětu a zároveň nízké úrovně osobní dopravy pracovalo v chemičce deset tisíc lidí. V budoucnu by však linka mohla dostat i jiný účel – na hromadách hlusiny vyrůstají stromy, tři sta hektarů kdysi průmyslové krajiny má zmizet pod hladinou jezera s plážemi a loděnicí.

Tramvaje tak začnou v budoucnu vozit nejen dělníky celodenního provozu, ale i rodiny mířící za rekreací. Prozatím však Mostecko zůstává „echt“ průmyslovou krajinou. Není divu, že ekonomický pokles se ho dotýká mnohem úžeji než ostatních měst. „Jsme takový lakmusový papírek pro celou republiku,“ říká Dundr. Ruku v ruce s rostoucí mírou nezaměstnanosti ubývají jeho podniku zákazníci. Pokles tržeb si vyžádal úsporná opatření, nevedl však zatím k propouštění. Rozdělení podniku kopíruje akcionářské

podíly: nejvýznamnějším hráčem je město Most (asi dvě třetiny), a proto je na jeho území kompletní zázemí, dílny a podobně. Obdobně, i když v menším měřítku, je na tom litvínovská část dopravního podniku, a tak se běžné opravy autobusů i tramvají provádějí v těch městech, pod něž jednotlivé vozy spadají.

Mostecko-litvínovský dopravní podnik nabízí kromě klasických služeb i některé netradiční, například veřejnou jídelnu. Vedle městské a linkové dopravy a obsluhy Ústeckého kraje provozuje i sanitní dopravu. V roce 2006 zavedl podnik elektronický odbavovací systém. Dodnes bylo vydáno 70 tisíc čipových karet, na něž si cestující mohou nejen nahrávat časové kupony, ale též vkládat hotovost do elektronické peněženky. Dopravní podnik je přitom první vlašťovkou Ústeckého kraje, která se snaží integrovat. „Spolupracujeme s ČSAD Slaný, s nímž si vzájemně uznáváme čipové karty a započítáváme jejich použití,“ vysvětluje Dundr. Po zavedení obdobného systému v sousedním Libereckém kraji je nyní na řadě právě Ústecký kraj, který zvažuje k integraci dopravy zavést obdobná kritéria.

Most a Litvínov se chystají na menší revoluci. V těchto dnech probíhá veřejná zakázka na projekt rozšíření stávajícího odbavovacího systému o plošný informační a řídicí systém. Projekt bude rozdělen do tří etap. V první se dočká modernizace nynější analogový komunikační systém, jehož vystřídá digitální. „Umožní lepší komunikaci mezi vozidly a dispečinkem. Jelikož provozujeme sanitní dopravu, bude do nového systému začleněna i ona,“ popisuje Dundr. Rozvoj se týká i informačních technologií – vozy budou vybaveny vnitřními i vnější-



mi panely a nevidomí jistě ocení hlásiče zastávek. Tento balík novinek zahrnuje vybudování modernějšího dopravního dispečinku.

Druhá fáze obnáší natažení optického kabelu, k jehož zavěšení chce dopravní podnik využít stávající tramvajové sloupy. Kromě toho, že kabel propojí obě části podniku, bude kopírovat i odbočku na vlakové nádraží. Napojena budou i předprodejní místa. Natažení kabelu je podmínkou k instalaci informačních zastávkových panelů, podnik zvažuje i umístění informačních samoobslužných automatů, kde by si cestující mohli dobít čipové karty (v současnosti mají tuto možnost v devíti předprodejních místech). Během závěrečné třetí etapy dojde k doladování informačního systému na zastávkách a ve vozech městské i linkové dopravy. Firmy mohou posílat své nabídky do 30. září. Podnik si pro realizaci projektu vytyčil období příštích dvou let a usilovně pracuje na získání dotace z Evropské unie.

Důležitou akcí financovanou z Evropské unie byl nákup deseti autobusů na propan butan ze Společného regionálního operačního programu. Rozhodnutí o přechodu veškerého autobusového parku na ekologický druh pohonu padlo již v devadesátých letech a jeho důvod je nasnadě – zlepšení nechvalně proslulého ovzduší na Mostecku.

## Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova v číslech (údaje k 31. 12. 2008)

Dopravní výkony	MHD (v tis. km)	VLD* (v tis. km)	
Autobusy	3613	2379	
Tramvaje	1765	0	
<b>Celkem</b>	<b>5378</b>	<b>2379</b>	
Přepravené osoby	MHD (v tisících)	VLD* (v tisících)	
Autobusy	18532	1773	
Tramvaje	12355	0	
<b>Celkem</b>	<b>30887</b>	<b>1773</b>	
Dopravní síť	Délka linek (km)	Počet linek	Počet vozů MHD/VLD*
Autobusy	269,61	26	86/41
Tramvaje	66,89	5	70/0
<b>Celkem</b>	<b>336,50</b>	<b>31</b>	<b>156/41</b>

\* Veřejná linková doprava