Divoké devadesátky. Pokusy o vstup soukromníků do ostravské MHD

01.01 2024 17:31, Libor Hinčica, Autobusy

V dnešním historickém ohlédnutí se zaměříme na dosud nezpracovanou kapitolu ostravské městské hromadné dopravy, která přibližuje snahu o vstup soukromých subjektů do zajišťování provozu městské hromadné dopravy v Ostravě při současném oslabení výsadního postavení tehdejšího Dopravního podniku města Ostravy, s. p. (dále též jen DPMO).

Úvodem

V rámci studia archivních dokumentů se podařilo nalézt prozatím informace o snaze dvojice společností, jež usilovaly do ringu provozování ostravské veřejné dopravy vstoupit, čímž autor nevylučuje, že defilé zájemců mohlo být v daném období i větší. Z povahy historického bádání jednotlivce se nezbývá než smířit s tím, že sesbírané informace jsou torzovité (za případná doplnění ze strany jiných badatelů proto budeme vděčni). Pozornost se v textu soustředí striktně na dění v někdejší „metropoli uhlí a oceli“, a i když se (i vzhledem k nerealizovatelnosti níže nastíněných záměrů) jedná v dlouhé historii ostravské MHD o problematiku okrajovou, považujeme téma za zajímavý náhled do časů turbulentních změn přerodu státního i ekonomického zřízení, které byly společné prakticky všem městským dopravním podnikům (včetně závodů ČSAD) na území České a Slovenské Federativní Republiky, potažmo nástupnických států.

Ostravský Dopravní podnik byl v roce 1949 založen coby podnik komunální (tedy městský), kdy jeho základ tvořila někdejší Společnost moravských místních drah (již dříve komunalizovaná), k níž byli

přivtěleni další provozovatelé kolejové dopravy na Ostravsku, s výjimkou Vítkovických železáren Klementa Gottwalda (VŽKG), které se podařilo vyjmout ze správy hutního podniku až v roce 1953. Komunální podniky byly vymezeny příslušným zákonem (č. 199/1948 Sb., ze dne 21. července 1948), v němž byly klasifikovány jako *„národní majetek v rukou lidové samosprávy“*, což evokovalo dojem přímého vlastnictví obcí. Ve skutečnosti však byl v podmínkách znárodněného hospodářství každý tzv. komunální podnik státním podnikem, neboť o klíčových otázkách vždy rozhodovala nadřízená ministerstva (a to včetně toho, jaké složky budou či nebudou v každém z komunálních podniků zahrnuty). Města tak hrála roli formálních zřizovatelů a jakýchsi přenesených správců majetků, kteří na provoz dohlíželi a přerozdělovali prostředky, které tak jako tak propadaly na nižší rozhodovací úroveň z centrální pokladnice.

Autobus Ikarus 280 ev. č. 4082 byl posledním svého typu v ostravské MHD, jenž nesl původní barevné schéma. Na snímku z 22. 5. 2000 opouští areál dnes již zaniklých garáží Fifejdy (potažmo Sládkova). (foto: Libor Hinčica)

Fakt, že skutečným vlastníkem ostravského DP je stát, se promítl v názvu podniku až od 1. 1. 1989, kdy došlo k transformaci na *Dopravní podnik města Ostrava, státní podnik*. Tento akt byl projevem posledních záchvěvů komunistické moci o marnou reformu řízení, které zde čtyři desítky let neúspěšně rozvíjela. Státní podniky byly zřizovány na základě zákona č. 88/1988 Sb. (s účinností od 1. 7. 1988), přičemž se u nich počítalo s mnohem větším zapojením tzv. socialistických samospráv, kdy se nemalá část rozhodovacích kompetencí přenášela na pracovní kolektivy a vedení podniků. Riskantní ekonomický model inspirovaný tzv. přestavbou (*perestrojkou*) v Sovětském svazu zvyšoval neúměrně riziko pro stát, který sice zůstával vlastníkem podniků, současně ale popouštěl z rukou vliv na jejich řízení, což v době úpadku plánované ekonomiky ve svém důsledku krizi hospodářství jen

prohlubovalo. Papírově vypadala myšlenka lákavě (a není jistě bez zajímavosti, že obdobně byla připravována i ekonomická reforma z roku 1968), jenomže v situaci, kdy nemalá část podniků přežívala jen díky státním subvencím a prezentovala se vylhanými výsledky (a tak činila většina), by důsledné aplikování zákona na všechny podniky muselo nutně vést ke zhroucení nejslabších článků, jichž byl nespočet.

Reforma plánovaného hospodářství se ukázala (nejen v Československu) jako nerealizovatelná, takže na sklonku roku 1989 už komunistům nezbývalo než se moci vzdát. Třebaže byl zákon o státních podnicích již v roce 1990 zrušen, podniky, které podle něj byly vytvořeny, si tento charakter ponechávaly. Dopravní podnik města Ostravy tedy vstoupil do překotného období hospodářských a politických změn coby podnik zřizovaný národním výborem (později magistrátem), avšak ve vlastnictví státu, který na držení obdobných podniků v nových podmínkách zájem neměl a všeobecně se počítalo s tím, že dojde buďto ke skutečné privatizaci (tj. převedení do rukou ryze soukromých subjektů), anebo k nepřímé privatizaci ve formě odstátnění (tzv. deetatizaci), kdy by se majetek bezúplatně převáděl na nižší samosprávné složky, v případě dopravních podniků na města.

Je pochopitelné, že při vidině bezúplatného převodu nebyl stát motivován k tomu, aby významně finančně participoval na nových investicích, ať již do infrastruktury či vozového parku. Zároveň se ukázala jako lichá představa, že na prostou obnovu bude v přechodové fázi stačit generování odpisů z předchozích let, protože československá ekonomika si začala razit cestu do tábora tržního hospodářství, kdy se postupně rušil princip státem stanovených cen, což vyvrcholilo od 1. 1. 1991 rozsáhlou liberalizací trhu, kdy byla ponechána regulace už jen na vybrané oblasti, mj. například na dopravu. Právě to ale situaci dopravních podniků dále zhoršovalo. Na jedné straně jim rostla celá řada vstupů, jež už centrálně předepsaných cenám nepodléhaly (anebo byly – jako v případě paliv a energií – státem navyšovány, byť byly i nadále regulovány), a na straně druhé nebylo možné svobodně určovat ceny jízdného, které pořád tvořily hlavní složku příjmů (v Ostravě například v roce 1991 představovaly příjmy z jízdného 80 % všech zdrojů). Připomeňme, že v roce 1991 dosáhla inflace v ČSFR svého maxima 56,6 %, takže si lze vytvořit představu o tom, jak muselo být složité mamutí podniky financovat. Nelze se proto příliš divit tomu, že se dostávalo sluchu novopečené společenské vrstvě soukromých podnikatelů, kteří slibovali snížení zátěže pro pokladny měst v případě, že jim bude provoz veřejné dopravy svěřen do rukou.

Dne 20. 5. 1997 byl zdokumentován vůz Karosa B 731 ev. č. 6391 z roku 1993 na křižovatce ulic Českobratrské a Nádražní v centru Ostravy. (foto: Ing. Robert Janků)

„Jakékoliv linky, které si budete přát, jakýmikoli autobusy“

V roce 1991 se o ostravskou městskou hromadnou dopravu začala zajímat kontroverzní postava dopravního podnikání u nás v podobě Ing. Václava Vaníčka, který se o pár let později „proslavil“ při zavádění nového systému předplatného pro Dopravní podnik města Brna. Připomeňme, že tento pokus skončil v roce 1994 po pouhých sedmi měsících provozu naprostým kolapsem, po němž brněnský DP vypověděl smlouvu a domáhal se peněz, které Vaníčkova firma *Český rezervační systém (CERES)* od cestujících v Brně v mezičase získala. Jakmile začala být půda v Brně vykutálenému podnikateli horká, rozhodl se odcestovat do slunné Brazílie, v níž měl jistotu, že bude ignorován případný mezinárodní zatykač, jenž byl skutečně po jeho odjezdu z České republiky vydán. Celá jízdenková kauza nakonec skončila naprostou blamáží, když brněnský DP nebyl schopen u soudu ani prokázat výši škody a v roce 2005 sám žalobu v již dříve vyšetřujícími orgány odloženém případu stáhl. Václav Vaníček se do ČR v roce 2002 vrátil a byl zde dočasně zadržen a obviněn z podvodu, k jeho odsouzení ovšem dojít nemělo.

Tři roky před jízdenkovou loupeží byl ale Václav Vaníček v Československu považován mnohými za prozřetelného podnikatele s velkým tahem na branku, který hýřil ambiciózními plány a velkohubými sliby, v jejichž splnění se nemálo lidí odhodlalo nekriticky věřit. Jeho první krůčky v tekutém písku kapitalismu byly spojeny nikoli s jízdenkami, ale přímo s provozováním linkové autobusové dopravy, kterou zajišťoval skrze svou společnost ČEBUS spol. s r. o., jež byla zapsána do obchodního rejstříku teprve 30. 10. 1990. Firma se proslavila především zavedením linky Praha – Brno s licenčním číslem P0001, která byla vůbec první autobusovou linkou v Československu provozovanou soukromým subjektem. Mimoto už v roce 1991 provozovala i autobusová spojení z Prahy do Liberce, Karlových

Varů, Pardubic či Nymburku, což měli nést nelibě patrně někteří konkurenti, protože v médiích se v daném roce referovalo o záměrném ničení autobusů ČEBUSu. Během počátku 90. let vznikla celá řada dalších společností mající v názvu ČEBUS, přičemž v některých z nich osoba Václava Vaníčka formálně mezi společníky vůbec nebyla. Šlo například o ČEBUS INVEST, spol. s r. o. (1991), ČEBUS LEASING, spol. s r. o. (1991), CITY ČEBUS spol. s r. o. (1991), ČEBUS, dopravní a cestovní kancelář, s.r.o. (1992) či ČEBUS-EXPRES, s.r.o. (1993). Některé z těchto právnických osob měly pouze kratičký život a sám Václav Vaníček už v roce 1992 své působení v ČEBUSu ukončil.

V první polovině roku 1991 oslovil Václav Vaníček prostřednictvím dopisu primátora města Ostravy Jiřího Smejkala s tím, že hodlá ve městě zřídit pobočku své firmy a nabízí převzetí některých linek MHD, s jejichž provozováním přitom neměl vůbec žádné zkušenosti. Na konci května 1991 se konala na odboru dopravy Úřadu města Ostravy první vstupní konzultace k danému tématu, po níž se celá záležitost dostala na jednání Rady města (11. 6. 1991), která uložila tehdejšímu náměstkovi primátora Ing. Jelínkovi, aby: *„Nadále sledovat využití nabídky společnosti ČEBUS k provozování některých linek MHD.“* Ještě do konce června (26. 6. 1991) se konalo jednání za přímé účasti Ing. Vaníčka na půdě ostravské Nové radnice, k němuž byli přizváni již i zástupci ostravského DP. O zvoleném způsobu rétoriky plné slibů a podbízivosti asi nejlépe podá důkaz přímo vyjádření Ing. Vaníčka, které formuloval v dopise z 9. 6. 1991 a které se mělo stát i základem jeho entrée na osobní schůzce na konci téhož měsíce: *„Nabízím zajištění libovolné části městské hromadné autobusové dopravy ve Vašem městě. Podle Vašeho přání, podle Vašich potřeb a představ. Na podstatně vyšší úrovni, než je obvyklé, a přitom levněji. Jakékoliv linky, které si budete přát, jakýmikoli autobusy z výrobního programu firem Neoplan, Mercedes a Karosa.“* Co se pochopitelně četlo a poslouchalo vedení města nejlépe, byly přísliby o finančních úsporách: *„ČEBUS nebude žádat žádné dotace na nákup techniky, a i přesto bude každý ujetý kilometr levnější než kilometr autobusu DP.“*

ČEBUS nabízel zajištění dopravní obslužnosti na vybraných linkách či v celých oblastech Ostravy, avšak nedisponoval žádnými garážemi (ani jiným zázemím). Na ilustrační fotografii ze 17. 1. 2004 vidíte odpočívat trojici autobusů Karosa B 732 v areálu garáží Hranečník. (foto: Libor Hinčica)

ČEBUS ústy svého *„presidenta“* (tak se měl Ing. Václav Vaníček skutečně označovat) sliboval, že je schopen převzít provozování prvních linek ostravské MHD *„přibližně k 1. 8. 1991“* (tedy prakticky za pouhý měsíc!) s tím, že další linky mohou přibývat v týdenním rytmu. Očekávalo se, že by ČEBUS získal pod sebe celé oblasti Ostravy, aby se co nejvíce eliminovalo krytí se zbývajícími autobusovými linkami DPMO. Vedle převzetí obslužnosti byla firma ochotna na sebe strhnout i provozování vybraných doprovodných služeb, jako například péči o zastávky či tisk a distribuci jízdních řádů. V této oblasti měl soukromník s DPMO spolupracovat.

Z hlediska personálního krytí byla strategie ČEBUSu jednoduchá – vyjídat hodlal zejména dosavadní struktury Dopravního podniku, který by musel část zaměstnanců tak jako tak uvolnit. Nezapomnělo se přitom zmínit, že z hlediska mzdového ocenění by nedošlo k poklesu v porovnání s výší mezd u DPMO a že tedy úspory slibované ČEBUSem nebudou dosahovány na úkor zaměstnanců, jejichž počet dokonce hodlal v porovnání s dosavadním konceptem městského/státního dopravce navýšit. Nebylo by to ostatně ani jinak možné, protože představa podnikání v městské dopravě byla u Václava Vaníčka založena na užívání menších autobusů, které měly mít výrazně nižší náklady na provoz, dokonce o tolik nižší, že by vyvažovaly větší počet personálu a nasazovaných vozidel, které by jezdily v kratších intervalech.

Na osobním jednání měl Václav Vaníček zmiňovat konkrétně nasazení menších autobusů značek Karosa, Neoplan nebo Mercedes-Benz s dovětkem: *„Ekologicky naprosto nevhodné autobusy Ikarus odmítáme,“* z čehož je zřejmé, jak mistrně dokázal „pan president“ dopřávat uším posluchačům to, co v bubíncích libozvučně rezonovalo (už v 80. letech uvolněné téma ochrany životního prostředí se na počátku 90. let vyvalilo plnou silou a stalo se jedním z hlavních společenských témat). O jaké menší autobusy značky Karosa se hodlal ČEBUS opřít, není z archivních zdrojů zřejmé – tápající Karosa sice slibovala malokapacitní autobus nabídnout, rozhodně by to ale nestihla za čtyři týdny k avizovanému termínu na počátku srpna 1991. Podobně nebyly specifikovány ani další typy autobusů (Neoplany či Mercedesy) a z dochovaných dokumentů se zdá, že to ani posluchače na opačné straně stolu příliš nezajímalo. Slib podnikatele stačil.

Od roku 1990 začal ostravský DP nakupovat článkové autobusy Karosa řady 700. Nejprve bylo dodáno 8 vozů v linkovém provedení C 744, od roku 1991 už následovaly městské vozy B 741. Fotografie z Ostravy-Poruby nám ukazuje vůz ev. č. 4233 z roku 1994 v říjnu 1996. (foto: Ing. Robert Janků)

Nadšení poněkud přibrzďovali zástupci Dopravního podniku města Ostravy, nikoli však proto, že by se snažili stůj, co stůj svůj dosavadní rozsah provozu chránit a že by jim osekávání působišť bylo příliš proti srsti, ale čistě pragmaticky s ohledem na znalost problematiky zajišťování MHD, kdy bylo očividné, že možné termíny převzetí provozu byly tahány z klobouku. Po otevření jednání o tom, které konkrétní linky by mohl ČEBUS převzít, se ukázalo, že navrhovatel měl o této záležitosti jen mlhavou představu. Za to byla otevřena otázka financování, kdy měl ČEBUS požadovat krytí nákladů ve výši 13 Kč/km, tedy na stejné úrovni jako byl příspěvek města pro DPMO s tím, že nebudou ani do budoucna požadovány náklady na investice.

Závěrem jednání bylo, že má do 6. 8. 1991 (v případě vysoké náročnosti pak nejpozději do 20. 8. 1991) dojít ze strany odboru dopravy Úřadu města Ostravy k připravení návrhu smlouvy pro Radu města, jež měla obsahovat vedle stanovení ceny i návrh postupu převádění linek při zohlednění požadavku DPMO na zachování celistvosti městské dopravy (především ve vztahu k jednotnému tarifu). Současně ostravský DP chtěl, aby se město začalo zabývat otázkou sociální (propouštění vlastních zaměstnanců) a snižováním počtu autobusů. V neposlední řadě měly být stanoveny stejné podmínky a pravidla pro řízení a finanční vypořádání obou provozovatelů. DPMO měl na přípravě smlouvy přímo participovat. Již dříve zmiňovaný ředitel DPMO Dušan Zakopal ve své zprávě pro zaměstnance odvážně uváděl: *„Nejde o to existovat „vedle“ sebe či „proti“ sobě, ale „jak“ nejúčelněji „spolu“ v tomto městě zabezpečit potřeby společných zákazníků. (…) Za sebe i za vedení podniku si myslím, že se žádného konkurenta v MHD v Ostravě nemusíme bát.“* Smlouvě mezi Ostravou a ČEBUSem poté byla věštěna přímo zlomová úloha nejen pro dopravu v Ostravě a na Ostravsku, ale

rovnou pro celou republiku: *„Smlouva bude jistě precedentem i pro ostatní města či regiony v republice. Připravovaná smlouva má tedy historický význam.“*

Historický význam ale smlouva neměla. Její příprava poukázala na to, že v rámci Ostravy nelze jednoduše vyjmout soubor autobusových linek, aniž by byla došlo k rozpadu sítě pod patronátem DPMO, současně byla podrobena rozboru nákladová kalkulace. V tomto směru se ředitel DP Ing. Dušan Zakopal přece jen do ČEBUSu ostřeji pustil: *„To, za kolik chce jezdit ČEBUS, to dokážeme taky. I levněji!“* A měl skutečně pravdu, zatímco náklad na 1 vozokm činil v polovině jednadevadesátého roku u DPMO 11,91 Kčs a na místokm 12,77 Kčs, ČEBUS požadoval už zmíněných 13 Kčs za vozokilometr. Podle DPMO tyto sumy postačovaly na pouhé přežití při osekání veškerých myslitelných investičních nákladů, kdy se navíc mohl Dopravní podnik opřít o již existující zázemí (jakkoli účetně už dávno odepsané, a tedy z nemalé části beznadějně zastaralé a nevyhovující). ČEBUS ničím podobným v Ostravě nedisponoval, a i když sliboval, že nebude požadovat investiční dotace, muselo se město přece jen ptát, jak hodlá do budoucna rozvoj a obnovu financovat.

Od roku 1997 začala být ostravská MHD obnovována také nízkopodlažními autobusy. Ačkoli to zpočátku vypadalo na souboj mezi Škodou Ostrov a Karosou, ze západních Čech se do Ostravy nakonec dostaly jen dva vozy. Oproti tomu „Renaultů“ si Ostrava zakoupila v letech 1997 až 1999 celkem třináct. Na fotografii přes projíždí dne 30. 10. 1999 vůz ev. č. 7003 po dnes již neexistujícím mostě u bývalého zimního stadionu (ulice Českobratrská). (foto: Ing. Robert Janků)

Ing. Dušan Zakopal v rozhovoru s autorem tohoto článku v listopadu 2023 vzpomínal na události léta roku 1991, kdy seděl na nejvyšší židli v DPMO, následovně: *„Celé to bylo postavené na naivně utopistických představách pana Vaníčka, který městu sliboval úspory, o nichž vůbec nevěděl, jak by je vygeneroval. Město na to ale slyšelo. Vždyť konečně by se mohli zbavit toho ztrátového*

Dopravního podniku! Když jsme připravili nákladovou matici našich cen, ukázalo se, že zmíněná částka třinácti korun od ČEBUSu byla vlastně náhodně vyřčená. Oni nic podobného zpracovaného neměli. Žádali nás dokonce, abychom jim ten rozbor dali, aby si mohli udělat podle stejného klíče vlastní. Zkrátka tam těch třináct korun jenom tak plácli. Navíc oni v Ostravě vůbec nic neměli. Počítali s tím, že převezmou nejen řidiče, ale poté chtěli i autobusy a zázemí. Bylo pak už všem zjevné, jak je to celé neseriózní.“

Ing. Václav Vaníček sice založil k 1. 10. 1991 společnost s názvem CITY ČEBUS spol. s r. o., její vytvoření ale patrně nemělo již žádnou vazbu k jeho ostravskému vystoupení. Stejně rychle, jako se celý nápad na převzetí linek MHD v Ostravě dokázal zrodil, zvládl i umřít. Ještě v srpnu 1991 měl ČEBUS z jednání sám vycouvat, aniž by s ním byl návrh smlouvy dále projednáván. Město Ostrava na danou situaci zareagovalo tím, že chtělo uspíšit privatizační projekt DPMO vedoucí ke změně státního podniku na podnik městský, přičemž tento projekt byl odstartován hned v září 1991 s tím, že návrh měl být předložen vedení města do 31. 12. 1991. Původně přitom hodlalo město problematiku DP řešit až v rámci druhé vlny privatizace (tj. s termínem do 30. 5. 1992). Privatizace se měla odehrát podle osnovy PRIPRO (zkratka pro ***pri****vatizační* ***pro****jekt*) vypracované státem, jenomže se záhy ukázalo, že tu nelze aplikovat na podobný typ podniku, jakým byl DPMO, ale spíše na podniky výrobní, resp. podniky, které jsou ziskové či skýtají potenciál zisku. Projekt se mělo podařit připravit v plánovaném termínu, ale byl v daných mantinelech neuskutečnitelný. Na převedení majetku DPMO si muselo město počkat až do roku 1996, kdy stát v mezičase stanovil podmínky pro převod majetku na nižší samosprávné složky formou deetatizace (odstátnění), tedy zvláštní formou privatizace.

Lázeňské autobusy

V mezičase se však návrh na vstup soukromníka do zajišťování ostravské veřejné dopravy zvládl objevit prokazatelně ještě jednou, byť ve výrazně menším rozsahu, než si představoval ČEBUS. Stalo se tak v roce 1994 v úzké souvislosti s blížícím se otevřením nových lázní a sanatorií v Klimkovicích-Hýlově. V této souvislosti se hodí uvést, že Klimkovice jsou sice samostatným městem, historicky jsou ovšem obsluhovány linkami ostravské městské autobusové dopravy, které převzaly přepravní zátěž poté, co byla do Klimkovic zrušena od 1. 1. 1978 meziměstská tramvajová linka (v letech 1911–1926 šlo o místní dráhu s parním pohonem).

Zatímco ČEBUS si brousil zuby na přebírání existujících autobusových linek, nový hráč, o němž bude řeč, požadoval finanční participaci města na spojení zcela novém. Konkrétně hovoříme o soukromém dopravci „Míšek“ z Hlučína (taktéž samostatného města v zájmové oblasti DPMO), který měl navrhnout spojení Hlučín – Děhylov – Ostrava, Poruba – Klimkovice, Hýlov (sanatoria). Za tímto účelem poslal na jaře 1994 Radě města Ostravy dopis se svou nabídkou. Sám ostravský DP nevnímal nabídku jako snahu o ohrožení vlastních dominií, protože šlo o propojení, které v dané době v přímé trase neexistovalo. Na druhé straně ale nebylo možné dopady na linkové vedení DPMO zcela opominout.

V oblasti ostravských městských částí Martinov a Poruba měla navržená trasa podnikatele A. Míška částečně kopírovat trasování autobusové linky č. 58, ve směru na Polanku a Klimkovice poté linku č. 53. Vyloučit údajně nešlo ani dopady na možné omezení linek č. 34 a 56, které však primárně tvořily spojnici mezi Hlučínem a centrem Ostravy, nikoli západním sektorem třetího největšího města ČR.

Městská dvoumístná čísla získaly po integraci od 23. 11. 1997 vybrané linky ČSAD Ostrava směřující do oblasti Hlučínska. Na fotografii ze 7. 5. 2001 vidíme autobus Karosa C 744 na ulici Varenské. (foto: Libor Hinčica)

Hlučínský dopravce nabízel, že by provoz zahájil zkušebně již od 1. 5. 1994, přičemž plnohodnotně by byly spoje zajišťovány od 1. 7. 1994, kdy se předpokládalo otevření klimkovických lázní (pro úplnost dodejme, že oproti předpokladům se lázně otevřely slavnostně až 18. 7. 1994 a první hosty přivítaly ještě o několik dnů později – 27. 7. 1994).

Provozování linky mělo být subvencováno rozpočty zúčastněných měst, případně okresů (trasa vedla hned přes tři okresy – Opava, Ostrava-město a Nový Jičín). Město Ostrava by muselo připravit potřebné smlouvy, které by ošetřovaly veškeré vazby a řešily i otázku jízdného a případného dělení tržeb, pakliže by linka byla začleněna do tarifu DPMO. Očekávalo se, že součástí takové smlouvy by mohla být i dohoda o přepravní kontrole.

V porovnání s rokem 1991 a aktivitami ČEBUSu se tentokrát město i DPMO stavěly k záměru o poznání více zdrženlivěji a informovalo se o něm ve vztahu k veřejnosti spíše telegraficky. Za všechny připomeňme například shrnutí z podnikového časopisu Věstník z jara 1994 *„O realizaci návrhu není zatím rozhodnuto. Budou zvažovány konkrétní podmínky, za jakých bude fy Míšek schopna provoz nové linky zajišťovat.“*

Zdá se, že ve skutečnosti nejen město Ostrava, ale ani Hlučín a Klimkovice, nebraly nabídku příliš seriózně. V době, kdy firma A. Míška svůj návrh předložila, probíhala již finalizace smluv mezi DPMO a oběma zmíněnými sousedními městy ve věci zajišťování dopravní obslužnosti pro nadcházejí období. V nich linka hlučínského dopravce nebyla zahrnuta, a pokud by se zde měla objevit, bylo by

nutné přeorat stávající návrh dopravní obslužnosti, anebo přisypat peníze navíc na zajištění dodatečných spojů. Ani jednu z cest zjevně nehodlali zástupci Hlučína ani Klimkovic podstupovat. Ze záměru tak nakonec sešlo. Nové lázně v Klimkovicích byly obsluhovány zpočátku jen vybranými spoji ČSAD, DPMO zde zavedl vlastní linku nového čísla 64 po dohodě s Klimkovicemi až od 28. 5. 1995, kdy došlo k vyčlenění části spojů autobusové linky č. 53 pro obsluhu lázeňské lokality. Ta jezdí do podhůří Nízkého Jeseníku dodnes.

Url: Divoké devadesátky. Pokusy o vstup soukromníků do ostravské MHD