

PŘEHLED ZPRÁV

Jediná jízdenka pro celé Česko se prodraží	2
Poplatky za vážení jsou jen dalším podnikáním se státním dozorem	3
V Brně se diskutovalo o budoucnosti autobusové dopravy v České republice	3
Česko testuje komunikaci mezi auty, vlaky a MHD.....	6
Největší zakázka na náhradní autobusy. Dráhy hledají pomoc pro 4. koridor.....	7
Autobusy jsou přeplněné, stěžují si lidé	7

PLNÉ ZNĚNÍ ZPRÁV

Jediná jízdenka pro celé Česko se prodáží

Mladá fronta DNES

4.7.2018

Rubrika: Ekonomika

Od vypsání prvních veřejných soutěží na provoz železničních tratí řeší resort dopravy otázku, jakým způsobem do budoucna zajistit cestujícím možnost koupit si jedinou jízdenku, na kterou by přejeli republiku z Aše do Mostů u Jablunkova.

Příchod nových dopravců se na řadě tras odrazil ve zvýšení úrovně služeb a stlačil ceny. S postupným pronikáním konkurence na koleje se ale vytrácí dosavadně zažitý komfort, kdy se cestující nemusel zajímat o to, zda přestupuje do vlaku provozovaného jiným dopravcem a zda v něm platí zakoupená jízdenka. O vzájemném uznávání jízdenek dopravci už několik let jednají, zatím ale bez hmatatelného výsledku. Původně **ministerstvo dopravy** prosazovalo, aby peníze železničním společností za jednotné jízdenky přeúčtovaly České dráhy, jako hlavní dopravce na české síti.

Z toho však nakonec sešlo mimo jiné i kvůli obavám, aby ČD nenesly neúměrně vysokou část nákladů za provoz tohoto clearingového centra. Nepůjde přitom o malé peníze. Náklady na pořízení tohoto systému a jeho pětiletý provoz nyní **ministerstvo dopravy** odhadlo na 254 milionů korun. Soukromí dopravci i dopravní experti teď řeší otázku, zda to budou efektivně vynaložené peníze.

Kdo bude jízdenky kupovat?

Rizikem jednotné jízdenky, která na první pohled vypadá jako rozumný nápad, bude totiž její vyšší cena. Zhruba rok starý plán ministerstva počítal s cenou odvozenou od klasického kilometrového tarifu Českých drah. Cena přepravy by tak vyšla na korunu a 35 haléřů na kilometr. Na tratích, kde existuje konkurence, se ale ve skutečnosti jezdí výrazně levněji.

„Cena hraje roli a zejména v České republice se lidé na cenu dívají,“ uvedl prezident Svazu cestujících ve veřejné dopravě Miroslav Vyka. Podle něj tak lidé budou i nadále vyhledávat lacinější akční jízdné a jízdenky nakupovat přímo u jednotlivých dopravců. Aby mohl společný tarif fungovat efektivně, musel by podle Vyky být cenově srovnatelný alespoň s nabídkou, kterou v konkrétním čase prodává nejdražší dopravce. Železniční dopravci totiž stále častěji přecházejí na takzvané dynamické ceny, které dlouhodobě fungují například v letecké dopravě. Ty nejsou neměnně vázané na přepravní vzdálenost, ale odvíjí se podle aktuální obsazenosti spoje. Poslední zbývající místa tak dopravci mohou prodat mnohem draž, než za kolik je možné jízdenky pořídit s předstihem, kdy ještě velká část sedadel rezervovaná není.

Jednotný tarif má podle původního plánu ministerstva na české železnici platit od prosince příštího roku. Později by se do systému mohly zapojovat i jiné druhy dopravy, například linkové autobusy nebo MHD. Podle dopravců ale zatím jednání nepostupují tak, jak by si představovali.

„Aktuálně jednání neprobíhají. Čekáme na předložení přístupové smlouvy k národnímu tarifu, ale zatím neznáme ani termín, kdy by měla být smlouva k dispozici,“ uvedl mluvčí společnosti Arriva Transport Roman Herden.

Podle Vyky je to nejspíše způsobeno tím, že problematiku sloučení jízdních tarifů zastínil plán na zavedení slevy pro důchodce a studenty. Změna platná od září podle něj zaměstnává úředníky a zbylé projekty jsou tak odsunuty.

Účet za centrum narostl

Odhad nákladů na výstavbu systému se za necelý rok významně zvýšil. Vloni v létě odhadoval šéf technologií státního podniku Cendis Jan Paroubek jeho vznik na několik desítek milionů korun.

„Předpokládáme, že po spuštění systému bude zaměstnancem jeden účetní, který bude vše zpracovávat a vyřizovat případné reklamace, jeden systémový administrátor a programátor na údržbu systému a jeho rozvoj pro další fáze a pravděpodobně několik lidí na helpdesku,“ uvedl v rozhovoru pro Hospodářské noviny zástupce firmy, která bude mít jednotnou jízdenku na starosti. Nyní ministerstvo uvádí, že výstavba vyjde na 109 milionů korun. Zbytek bude stát jeho provoz.

Poplatky za vážení jsou jen dalším podnikáním se státním dozorem

Dopravní noviny

4.7.2018

Rubrika: Autobusová a silniční doprava

Hospodářský výbor v červnu projednával návrh na zavedení poplatku za vážení vozidel. Pokuty za přetížená vozidla se v České republice v současné době pohybují od 5000 do 500 000 Kč, a to jak pro řidiče, tak pro dopravce, a jsou tak násobně vyšší než třeba v Maďarsku nebo Německu. Upozornilo na to Sdružení **ČESMAD Bohemia**.

ČESMAD BOHEMIA „Už za přetížení o 100 kg je u nás sankce 5000 Kč pro dopravce a 1000 až 2000 Kč pro řidiče. V Německu zaplatí řidič za tunu navíc 30 € a dopravce 35 €,“ uvedl mluvčí sdružení **Martin Felix**.

„Hejtman kraje Vysočina chce zřejmě navíc ještě podnikat a výdělečnost tohoto byznysu pojistit dalším poplatkem 6000 Kč za zvážení. Znamená to snad, že podle tohoto vzoru máme očekávat, že při měření rychlosti budeme platit při jejím překročení další tisíce na provoz a instalaci radarů?“ dotázal se **Martin Felix**.

Sankce jen pro české řidiče

Navíc podle něj dnes již vysoké sankce za přetížená vozidla dopadají pouze na české řidiče a dopravce, neboť od zahraničních je český stát vybrat neumí. Přetížení nespadá pod evropskou směrnici číslo 2015/413, o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Sdružení **ČESMAD Bohemia** proto vyzvalo poslance, aby do našeho právního řádu nezaváděli další nesystémový poplatek k beztak již vysokým sankcím a nepřispívali k dalšímu znevýhodňování tuzemských dopravců a řidičů vůči zahraničním uživatelům naší silniční sítě.

V Brně se diskutovalo o budoucnosti autobusové dopravy v České republice

Dopravní noviny

4.7.2018

Rubrika: Autobusová doprava

Sdružení **ČESMAD Bohemia** ve spolupráci s Asociací dopravních, spedičních a servisních firem Čech, Moravy a Slezska (ADSSF), Asociací dopravních, spedičních a servisních společností Středních Čech (ADSSS) a Svazem dopravy ČR uspořádalo 12. června v Brně konferenci Budoucnost **autobusové** dopravy v ČR.

ČESMAD BOHEMIA Konference začala blokem věnovaným legislativě a financování veřejné přepravy osob, změně zákona o veřejných službách, státní politice veřejné dopravy, udělování licencí a prodlužování uzavřených smluv.

Jak uvedl náměstek ministra dopravy Ing. Ladislav Němec, podle dopravní politiky je **autobusová** doprava významnou alternativou k individuální dopravě a základním dokumentem je koncepce veřejné dopravy z roku 2015. Co se týče zkvalitňování dopravní obslužnosti, vidíme, že komunikace mezi kraji a ministerstvem není vždy na takové úrovni, jak bychom chtěli, uvedl Ladislav Němec. Novela zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, se týká i **autobusů** a do připomínkového řízení má podle něj jít v létě.

Silniční balíček pro **autobusovou** dopravu

„Některé kraje uvažují o vnitřních dopravcích. Spatřujeme v tom určitá rizika a jsme připraveni poskytnout jim určitou pomoc. S Centrem dopravního výzkumu připravujeme metodiku výpočtu kompenzací,“ řekl Ladislav Němec. **Ministerstvo dopravy** také chce vytvořit jednotný tarif na železnici, ale je zde i možnost propojení v rámci IDS.

Co se týče mezinárodní **autobusové** dopravy, na půdě Evropské komise vznikla už i část silničního balíčku věnovaná **autobusové** dopravě a je otázkou, zda rakouské předsednictví jednání o tomto návrhu zahájí. Je v něm například uvedeno, že zahraniční **autobusoví** dopravci by mohli provozovat vnitrostátní linkovou dopravu, což je opačný přístup oproti postupu komise v případě mezinárodní **kamionové** dopravy.

Na prodlužování stávajících smluv a problematiku vnitřních dopravců se v úvodu svého vystoupení zaměřil ředitel odboru veřejné dopravy **ministerstva dopravy** JUDr. Ondřej Michalčík.

Smlouvy v některých případech lze prodlužovat, například až o polovinu, jedná-li se o významnou investici a dopravce do ní vloží celý majetek. Je třeba také rozlišovat veřejné zakázky a koncese na služby.

Druhý tematický blok byl nazván Zajišťování dopravní obslužnosti výběrovým řízením nebo vnitřním provozovatelem. Podle vedoucího dopravní obslužnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje Ing. Jakuba Jeřábka začaly úvahy o zřízení vnitřního provozovatele diskusí o mzdách řidičů v roce 2015 tzv. Jabloneckou výzvou. Nebyla možnost flexibility a proměny dlouhodobých zakázek. Mzdy rostou rychle, je těžké zvyšovat vysoutěžené ceny a dopravci přenášejí požadavky řidičů na kraj. Zřízení vnitřního provozovatele je podle něj tedy ekonomicky i organizačně výhodné. Jako příklad uvedl, že v sousedním severním německém regionu jsou čtyři ze sedmi provozovatelů veřejní, případně smíšení. Vnitřní krajský provozovatel by podle něj měl zahájit činnost v červenci roku 2019 nebo v lednu roku 2020. „Výhodou bude flexibilita, bude legální měnit smlouvy i u navyšování mezd. Nyní to legální není,“ uvedl Jakub Jeřábek.

Jiný názor na tuto problematiku však mají dopravci. „Budu rád, když se vám splní přání, že to bude za stejné prostředky, jako když se to vysoutěží. Jako daňový poplatník bych byl nerad, aby se vynakládaly finance navíc. Například v Praze je dnes cena, za kterou jezdí městský dopravní podnik, kolem 70 Kč, u soukromých dopravců kolem 42 Kč. Pokud nemají soukromí dopravci řidiče, jsou ihned medializováni, když nějaký spoj nejede. Pokud řidiče nemá městský provozovatel, linku zruší. Tolik k té flexibilitě. Tu v Ústeckém kraji nastavili vaši právníci,“ uvedl v reakci na jeho vystoupení Ing. Daniel Adámka, prezident ADSSS.

Podle ředitele společnosti Autobusy Karlovy Vary, a. s., Ing. Zdeňka Suchana je zřizování vnitřních provozovatelů krokem do neznáma, který představuje budoucí riziko pro reprezentaci krajů. Citoval i **ministra dopravy Dana Toka**, který se před časem vyjádřil ve smyslu, že není třeba zřizovat krajské podniky, protože v České republice je dostatek privátních dopravců, kteří tuto službu umějí zajistit. Podle Zdeňka Suchana se jedná o neefektivní řešení a v rámci ČR nesystémové. Došlo by tak i k degradaci oboru a profese a k přetahování managementu a řidičů. Svou roli by zde měl sehrát také stát.

Problematická je podle něj rovněž oblast integrovaných dopravních systémů. Koordinátoři koordinují nekoordinovaně a cestujících ubývá. Navíc dopravní terminály, ceny za vjezd, jsou zneužívány proti dopravcům. A pak je tu železnice se silným a účinným lobbingem a neúměrnou podporou státu oproti **autobusové** dopravě, upozornil Zdeněk Suchan.

Problematická jsou podle něj samotná i výběrová řízení, neboť mají složitou zadávací dokumentaci. Objednavatelé se také často nominují do pozice ovládající osoby na úkor dopravce.

Častá je rovněž odborná nekompetentnost těch, kteří rozhodují – veřejnou dopravu dnes řídí právníci. Vhodné podle něj ani nejsou soutěže na deset let, protože technologie se rychle vyvíjejí a je třeba je průběžně obnovovat stejně jako vozový park. Podmínky soutěží by se měly zjednodušit a měly by být pro dopravce přívětivější, dodal Zdeněk Suchan. „U nás na Slovensku bylo vždy nejhůř, když právníci řídili vládu,“ uvedl Ing. Peter Sádovský, viceprezident ČESMAD Slovakia a prezident Zvazu **autobusové** dopravy.

Slevy na jízdném

„Když se na Slovensku zavedlo jízdné pro studenty a důchodce zadarmo, železnici narostl počet cestujících z 40 na 70 milionů, ovšem na úkor kvality. Dopad na **autobusovou** dopravu byl menší, než jsme čekali. Vlak samozřejmě nejedí všude. Regionální **autobusy** převezou až 270 milionů cestujících a jsou nosným prvkem dopravy na Slovensku,“ uvedl Peter Sádovský.

„Slevy si nevymysleli úředníci na **ministerstvu dopravy**. Inspirací byl slovenský model a vláda rozhodla o bezplatné přepravě žáků a seniorů vlaky. Přesvědčili jsme však pana ministra, aby přesvědčil premiéra, že se má jednat o slevu 75 procent, jež má platit i pro **autobusovou** dopravu,“ uvedl Ladislav Němec.

„Drážní doprava dnes obsluhuje 25 procent obcí v České republice, **autobusová** doprava 6204 obcí, tedy prakticky 100 procent. Již jen z toho je patrný její význam,“ uvedl viceprezident **ČESMAD Bohemia** Ing. Radislav Kusák. Nové slevy nezasahují do MHD a jsou s tím podle něj určité problémy; zřejmě každý kraj k tomu bude přistupovat jinak.

„Slyšel jsem o navýšení cestujících až o 30 procent, ale myslím si o tom své, tipuji spíš 10 procent. Když se zavede nějaká významná sleva, zpočátku zájem vzroste, ale pak se cestující navracejí ke svým návykům. A 75procentní sleva významná je, takže uvidíme,“ dodal Radislav Kusák.

Nedostatek řidičů

Abychom službu mohli realizovat, potřebujeme řidiče, kterých je dnes nedostatek, uvedl ředitel společnosti ČSAD MHD Kladno, a. s., Bc. Lubomír Landa. Ke stabilizaci systému a zvýšení prestiže práce řidiče by podle něj přispělo zajištění dlouhodobého financování, něco na způsob memoranda v železniční dopravě. Je také důležité, aby se ze zákona nesoutěžilo pouze o cenu, ale byla zde i další kritéria. Žádoucí by také bylo snížit věkovou hranici pro řízení **autobusu** a zjednodušit pravidla pro zaměstnávání zahraničních řidičů.

„Dělali jsme si průzkum a většina řidičů se neetablovala z těch, kteří si řidičák udělali na vojně, ale z učebního oboru opravář. A ten už nemáme,“ řekl předseda Odborového svazu dopravy Luboš Pomajbík s tím, že je třeba zlepšit nejen mzdové, ale i pracovní podmínky. „Dopravní infrastruktura je prostředí, kde se řidič pohybuje a kde má pracovat. A tady je infrastruktura taková, že se na ní už ani pracovat nedá,“ dodal.

Velkým tématem je zejména nedostatečné kompenzování zvýšených mezd řidičů v Jihomoravském kraji. Náměstek hejtmána pro dopravu Bc. Roman Hanák uvedl důvody, proč má kraj potíže podle nových smluv vyplácet vyšší prostředky, a obrátil se s žádostí o pomoc i na přítomné zástupce ministerstva. Dopravci z jižní Moravy, kteří doplácují na tuto situaci nejvíce, nepovažují přístup kraje za udržitelný.

Konferenci zhodnotil generální tajemník **ČESMAD Bohemia Vojtěch Hromíř**. „Velmi mě těší, že jsme v Brně mohli přivítat elitu české **autobusové** dopravy v závazku. Diskuse k jednotlivým okruhům byla zajímavá a potvrdila, že jsme se jejich volbou trefili do hlavních problémů dneška. Věřím, že i to pomůže k zachování špičkové úrovně dopravní obslužnosti v ČR a k řešení poruch. Můj dík patří všem vystupujícím, partnerům a samozřejmě účastníkům. Na webu našeho sdružení jsou k prohlédnutí všechny prezentace, včetně videa pana hejtmana Půty, který vysvětlil, proč se Liberecký kraj rozhodl pro vnitřního provozovatele,“ uvedl **Vojtěch Hromíř**.

Česko testuje komunikaci mezi auty, vlaky a MHD

Dopravní noviny

4.7.2018

Rubrika: Autobusová doprava

Česká republika jako první a jediná v Evropě testuje možnosti komunikace nejen mezi auty, ale i mezi vlaky na železničních přejezdech a tramvajemi v MHD. O výsledky testů dopředu projeví zájem například Francie nebo Německo.

INFORMAČNÍ TECHNOLOGIE Zároveň je ČR průkopníkem hybridní komunikace, při které se kombinuje komunikace vozidel s využitím technologií wi-fi vysokorychlostních internetových sítí mobilních operátorů. Vyplývá to z informací účastníků květnové konference C-roads, která se věnovala budoucnosti automobilové dopravy.

Cílem projektu C-roads je naučit komunikovat vozidla s okolím. Vozidla si budou vyměňovat informace například o tom, jak je vlak daleko od závor nebo že tramvaj vyjíždí ze stanice. Vozidla nebudou komunikovat jen s ostatními vozidly mezi sebou, ale také se silniční infrastrukturou. „V praxi jde o semaforey na křižovatkách, informace o dopravních zácpách, ale i o provozu na železničních přejezdech. Výsledným cílem je významně zvýšit bezpečnost dopravy a vozidel,“ uvedl Jiří Vítek z O2.

Komunikace vozidel s okolím je základem pro nástup autonomního řízení. To má podle mezinárodní stupnice celkem pět úrovní. Nultou úroveň představují auta, která nedisponují například ani tempomatem či jinými jízdními asistenty. Současná nejmodernější auta, která dokážou například sama brzdit v kolonách a vysílat informace o svém stavu do okolí, jsou řazena v úrovni dvě. Stupeň tři přijde podle Martina Pichla z **ministerstva dopravy** do běžného užívání kolem roku 2020.

„Automobilky předpokládají, že do roku 2020 dojde v EU k potřebné úpravě legislativy, která umožní provoz vozidel úrovně tři na běžných pozemních komunikacích,“ dodal Martin Pichl. Plné autonomní řízení, které nebude vyžadovat žádný zásah řidiče, přijde podle Martina Pichla do reálného provozu nejdříve po roce 2030. Pátá etapa bude v praxi znamenat, že například při průjezdu sanitky budou vozidla sama uhybat na krajnici pár desítek metrů před tím, než sanitka reálně projede.

„Stojíme na prahu další digitální revoluce. Samoříditelná auta zvýší bezpečnost na silnicích a sníží zácpy ve městech. Budoucnost českého autoprůmyslu tak z velké míry závisí na budování kvalitní telekomunikační infrastruktury páté generace (5G), která zlepší komunikaci mezi vozidly a řídicími centry silničních sítí. S trochou nadsázky se dá říci, že budoucnost české ekonomiky má nyní v rukou Český telekomunikační úřad, který aktuálně připravuje aukci pásma 700 MHz, které je pro rozvoj 5G sítí klíčové,“ uvedl mluvčí Asociace provozovatelů mobilních sítí Jiří Grund.

Co je projekt C-Roads?

C-Roads je celoevropský pilotní projekt, který má za úkol nasadit kooperativní inteligentní dopravní systémy do běžného provozu na vymezených úsecích silniční sítě ČR. Jde o výzkumný projekt financovaný Evropskou unií. Na národní úrovni jej zastřešuje **ministerstvo dopravy**.

V rámci projektu C-Roads Czech Republic se rozšíří pokrytí ITS koridoru ze silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) po dálnici D5 do Plzně a po dálnici D11 do Hradce Králové. Dále bude vybavena část dálnice D1 v okolí Brna.

Projekt však není zaměřen pouze na dálnice. Město Brno v úzké spolupráci s **ŘSD** nastaví v rámci projektu systematický přístup k zavádění kooperativních systémů ve městě. Cíleno bude zejména na optimalizaci dopravních toků na území města Brna, se zvláštním zřetelem na páteční a tranzitní tahy.

Bude také testováno využití systémů C-ITS v městské hromadné dopravě a na železničních přejezdech.

Největší zakázka na náhradní autobusy. Dráhy hledají pomoc pro 4. koridor

zdopravy.cz

4.7.2018

Rubrika: CZ

České dráhy hledají **autobusové** dopravce, kteří vypomohou v případě chystaných výluk na 4. koridoru. Ve výběrovém řízení hodlají zadat rámcovou smlouvu, jejíž předpokládaná hodnota na tři roky je 130 milionů korun. Jde o jednu z největších zakázek drah na náhradní **autobusy** vůbec.

Podle mluvčího drah Petra Štáhlavského soutěží dráhy rámcovou smlouvu, neboť přesný rozsah výluk je znám jeden až tři měsíce dopředu. Za tak krátkou dobu by dráhy nestihly jednotlivou zakázku zadat podle zákona. „Díky rámcovému kontraktu budeme mít NAD i při těchto kratších lhůtách dopředu zajištěnu,“ sdělil Štáhlavský. Do očekávané ceny se podle něj promítá aktuální situace v **autobusové** dopravě, především nedostatek řidičů a rostoucí mzdy.

Dráhy poptávají různé typy **autobusů** a vozidel. Část **autobusů** musí mít kapacitu 70 míst, z toho nejméně 45 k sezení, jiná část musí mít 45 míst, musí být klimatizovaná, mít vysoké opěrky a bezpečnostní pásy. To bude NAD za Jižní expresy. Poptávaná jsou i vozidla pro zajištění přepravy nejméně 10 jízdních kol.

Dráhy očekávají výluky v souvislosti s modernizací koridoru, především úseku Votice – Sudoměřice. NAD se u dálkové dopravy předpokládá v úseku Olbramovice – Chotoviny, u vlaků regionálních pak v trase Benešov u Prahy – Tábor.

„Při plánování výluk je snahou ČD i SŽDC, aby se výluky vyhnuly přepravní špičce, kdy jezdí nejvíce lidí a zároveň je velmi komplikovaná situace na silnici I/3, tedy hlavně v pátek a v neděli odpoledne, nicméně v některých případech dlouhodobých nepřetržitých výluk se těmto exponovaným časům nevyhneme,“ doplnil mluvčí.

SŽDC už dříve uvedla, že s první velkou výlukou počítá pro jaro příštího roku. Trať bude uzavřena nepřetržitě po čtyři týdny v březnu a dubnu.

Autobusy jsou přeplněné, stěžují si lidé

Brněnský deník

04.07.2018

Rubrika: Aktuálně

Autobusy jezdí přeplněné a někteří lidé do nich vůbec nenastoupí, posteskla si cestující v hromadné dopravě Emilie Učňová Brněnskému deníku Rovnost. Podobné výtky mají i další lidé jezdící do brněnské Líšně.

Tramvajová linka 8 jezdí v létě kvůli výlukám do Juliánova, cestující do Líšně přepravují **autobusy** 55 a 78.

Přestup na ně na zastávce Dělnický dům ale lidé kritizují. Cestující Učňová upozornila na to, že dopravní podnik linku 78 neposílil. „Spoje od Dělnického domu na sebe vůbec nenavazují. Jedna tramvaj odjede a nejméně deset minut čekáme na další spoj. Jízdní řády asi sestavoval někdo, kdo hromadnou dopravou vůbec nejedí a vozí se v autě,“ uvedla.

Dalším pasažérům se nelíbí, že dopravní podnik posílá málo **autobusů**. „K Dělnickému domu dorazí tři tramvaje, než tam zastaví **autobus**, který pořád jezdí po deseti minutách,“ napsala na facebookovou stránku dopravního podniku Vlasta Beranová. Komplikace řeší i lidé na trase jiných linek.

„Zrušili linku 9 od mého bytu a rozjezd 93 jezdí oklikou. Cesta domů teď trvá déle,“ řekla třeba Anna Kovářová. Vadí i odklon tramvají číslo 4. „Místo ní jezdím do práce tramvají x14, která ale nejedí tak často,“ podotkla Petra Zelená.

Představitelé dopravního podniku nevylučují změny v náhradní dopravě. Lidé si na ně ale musí počkat. „Současný stav není konečný.

Uvidíme, jak se situace vyvine v následujících dvou dnech, kdy se změny ustálí,“ nastínila mluvčí firmy Barbora Doležalová.