



Autobusy slúžia namiesto metra

Nahradiť autobusy vlakmi môžeme, iba ak ponúkneme cestujúcim vyššiu rýchlosť a kvalitu. Inak presadnú do áut, hovorí generálny riaditeľ Slovak Lines Peter Sádovský

Ján Kováč / kovac@trend.sk

Keď sa zavedú jednotné cestovné lístky, bude treba zladit' cestovné poriadky a zrušiť súbehy vlakov a autobusov. Ako na to, odpovedá generálny riaditeľ Slovak Lines Peter Sádovský. Spoločnosť prevádzkuje prímestské autobusy v Bratislavskom samosprávnom kraji.

V novembri má začať reálne fungovať integrovaná doprava v Bratislavskom kraji. Dá sa po toľkých odkladoch brať tento termín vážne?

Podľa našich informácií má byť projekt integrovanej dopravy ukončený do konca tohto roku, aby boli preplatené investície z fondov EÚ. Či to bude november alebo december, je z tohto pohľadu jedno. November bol daný ako rozumný čas pred celoštátnou zmenou cestovných poriadkov, ktorá býva začiatkom decembra. Ale fyzicky to ukončenie musí byť do konca decembra a myslím, že tentoraz už to pôjde.

Zdržania z minulosti boli aj pre rozpory medzi objednávatel'ami. Ktoré z nich sa odstránili?

Okrem iného sa menia prepočítavacie koeficienty v tržbách, ktoré sú viac v prospech mesta Bratislava. Toto bolo predmetom dohadov.

Prečo tak dlho trvalo, kým sa objednávatelia dohodli na prerozdelení peňazí?

Myslím, že dlho trvalo hlavne to, kým sa objednávatelia vôbec rozhodli, že idú do integrovanej dopravy. Prvý konsenzus po dlhých rokoch debát nastal až za bývalého primátora Milana



Ftáčnika so županom Pavlom Frešom. Až keď bola zhoda týchto dvoch objednávateľov, aj dopravcovia sa rozhodli, že idú do toho. My veľmi radi, pretože integrovanú dopravu vnímame ako cestu k zvýšeniu záujmu ľudí o hromadnú dopravu.

Čo pre vás znamená rozšírenie integrovanej dopravného systému na Pezinok a Senec?

Musíme prispôbiť všetky systémy tomu, že nejdeme už len jedným smerom, tým pilotným na Záhorie, ale sa rozširujeme, pretože pridávame ďalšie tri smery. Softvér sa musí upraviť jeden, ale ostatné aktivity, napríklad cestovné poriadky, zadelenie vodičov, vozidiel, zastávok, informačné povinnosti a celé územie nám narastú o tristo percent.

Bude cestujúcich vo verejnej doprave pribúdať?

Tento faktor bude pôsobiť pozitívne, ale nebude stačiť na to, aby sa systém ujal. Musí prísť aj zlepšovanie ponuky, teda napríklad zvyšovanie frekvencie a zlepšovanie

vozového parku. Veľa sa deje, ale veľa ešte treba urobiť.

Ostatní dopravcovia majú taktovú dopravu, vy nie. Vyriešite tento rozpor?

Riešením je debatovať s chladnou hlavou o dobrých dopravných riešeniach. Taktová doprava je totiž tá

Ide o to, aby prevládol spoločný záujem nad individuálnymi záujmami dopravcov a objednávateľov

najdrahšia. Na druhej strane je niečím, čo vie človeka presvedčiť, že je systém čitateľný, keďže dopravný prostriedok chodí pravidelne alebo každú chvíľu. Akurát treba zvážiť, kde to je vhodné, či na to máme peniaze a či je to v konkrétnom mikroregióne schopné prilákať ľudí aj s tržbami. A to sa nedá inak, ako kúsok po kúsku.

Na stránke BID môžu ľudia pripomienkovať návrh

nového železničného grafikonu. Budete sa teraz vy a MHD snažiť zabezpečiť nadväzujúce spoje?

To sa neodlišuje ani od dlhoročnej praxe. Vždy čakáme na grafikon železníc, ktorý dostávame už niekedy v lete. Od leta sa chystáme na zavedenie nových cestovných poriadkov v decembri.

Bude od nového grafikonu časová nadväznosť lepšia?

Budeme na tom určite pracovať. Máme záujem. Už sme to koniec koncov urobili aj minulý rok, keď sme zvýšili počet nadväzujúcich spojov práve v termináloch Senec a Pezinok. Akurát chceme byť veľmi opatrní, aby sme nerobili radikálne riešenia, ktoré na papieri vyzerajú dobre, ale nemusia byť dobré v praxi. Každého cestujúceho si vážime a nechceme ho vyháňať z verejnej dopravy. Zmeny musia ľudí lákať a neposielať ich do áut.

Podľa niektorých názorov by sa mali prímestské autobusy otáčať na okraji mesta, kde ľudia presadnú do MHD.

Znie to síce logicky, ale v podmienkach Bratislavy je to neuskutočniteľné. Uvažovať o tom môžete, ak máte fungujúci nosný systém. Metro alebo niečo veľmi podobné metru - koľajový systém, ktorý je schopný previezť veľkú kapacitu krížom cez mesto v primeranom čase v ktorejkoľvek hodine. To Bratislava nemá a v blízkom čase ani mať nebude. Čo sa týka výkonov, nosnou je autobusová doprava vrátane MHD. © **TRENDU**