

ROZHOVOR

V dnešnej situácii nemá zmysel, aby autobusy čakali na vlaky, hovorí Peter Sádovský, šéf Slovak Lines, firmy, ktorá vozí ľudí prímestskými linkami v Bratislavskom kraji

Verejná doprava musí mať na ceste prednosť

Bratislava potrebuje nové vlakové terminály, záchytné parkoviská a stanicu Filiálka, hovorí PETER SÁDOVSKÝ, riaditeľ regionálneho prepravcu Slovak Lines.

Zvýšil sa počet vašich cestujúcich po spustení integrovanej dopravy?

Nie, ale stabilizoval sa. Sme na úrovni asi rok pred zavedením integrovanej dopravy. Je to úspech, lebo od roku 1989 sa zvyšovala životná úroveň, ľudia si začali kupovať autá a počet cestujúcich v prímestských autobusoch každoročne klesal.

Nie je to skôr neúspech integrovanej dopravy, ktorá mala priniesť výhodnejšie py. Musíme ísť ďalej a výsledkom má byť nárast cestujúcich. Nepôjde to bez reštrikcií, napríklad obmedzenia parkovania v Bratislave. Urýchlene by sa mali budovať záchytné parkoviská s kapacitou aspoň 500 až 1000 miest pri železničných staniách v meste, aj za ním. Kľúčové by malo byť dobudovanie siedmich vlakových terminálov v meste a Filiálka. Až na Filiálku to viete urobiť do troch-štyroch rokov.

Nebude to asi také jednoduché a doprava kolabuje už teraz.

Z niektorých smerov áno. Od Rače a z podkarpatských obcí máte len jednu cestu, tam nie je alternatíva. Tým smerom by sa uživila štvorprúdová cesta až niekam za Modru alebo vlaky, ktoré by išli z toho smeru a končili by na Trnavskom mýte. Odtiaľ by sa cestujúci vedeli rozísť po celom meste. Preto je napríklad Filiálka potrebná, aj keby to trvalo dlho. Veľké zápchy sú zo smeru od Šamorína.

Čo sa dá spraviť skôr?

Po meste sa plánujú vlakové zastávky a odstavné parkoviská by mohli byť za tri-štyri roky. V procese je aj parkovacia politika, aj keď bola odložená o dva roky. V krátkodobom horizonte však nevidím šancu na zásadné zlepšenie dopravy v Bratislave ako reálnu.

Stoja vaše autobusy čoraz dlhšie v kolónach v Bratislave?

Situácia sa každý rok zhoršuje. Ale záračné riešenie v najbližšej dobe nečakajme. Celé mesto a kraj naň síce čaká a musí ním byť preferencia verejnej dopravy a reštrikcia voči autám.



FOTO N - TOMÁŠ BENEDIKOVIČ

Peter Sádovský (49)

Je z Bratislavy, od roku 2006 je riaditeľom bratislavského regionálneho prepravcu Slovak Lines, ktorého väčšinou vlastní HB Reavis. Od vlaňajška je aj prezidentom Zväzu autobusovej dopravy. Je členom európskeho výkonného výboru združenia medzinárodných autobusových dopravcov Eurolines. Vyštudoval Vysokú školu ekonomickú v Bratislave (dnes Ekonomická univerzita).

Teraz bola parkovacia politika primátorom predstavená zle? Mal najskôr niečo konkrétne urobiť?

Politiku nekomentujem. Parkovacia politika bola dlho rokovaná a konečne sa ide urobiť. Avšak zároveň, keď zákazníkovi niečo beriete, musíte niečo aj ponúknuť. Ak ľudia nemajú alternatívu, obmedzenia budú porušovať. Preto treba stavať aj nové parkoviská.

Jazdíte verejnou dopravou?

Využívam ju, keď si chcem preveriť naše alebo konkurenčné služby, alebo mám výpadok auta. Ráno vozím dve deti do školy na dve rôzne miesta. Žiaľ, za dnešných podmienok to nedokážem stihnúť s MHD. Nemám problém ísť s čímkoľvek, ale najradšej by som chodil pešo pre zdravotné benefity.

Čo by vás presvedčilo pre-

sadnúť z auta do verejnej dopravy?

To, čo všetkých. Ponuka verejnej dopravy musí byť minimálne porovnateľná, v lepšom prípade lepšia ako pri individuálnej doprave. To je reťazec možno až 20 až 30 faktorov.

Akých?

Môžeme začať od vozidiel. Vozový park bol už obnovený naprieč celým Slovenskom, ale to je iba základ. Dôležitý je spôsob predaja lístkov, stanice, služby na palube, atraktívne ceny, lepšia infraštruktúra, no aj propagácia pozitív. Každý článok v tomto hodnotovom reťazci má svoju úlohu a ak nebude čo len jeden fungovať, znehodnotí sa celý reťazec.

Dokáže Slovak Lines konkurovať automobilovej doprave?

Verejná doprava vie konkurovať, ak je preferovaná. Aj autobusy vedia konkurovať au-

tám, ale museli byť mať napríklad preferenciu v križovatke alebo vyhradené pruhy, a naopak autá musia byť obmedzované.

Ako sa zmenili návyky cestujúcich po spustení integrovanej dopravy?

Ľudia viac prestupujú, na jeden lístok majú širšiu paletu spojení. Prechádzajú z jednorazových lístkov na lacnejšie predplatené. Výskum agentúry Focus ukázal, že zavedenie elektronického preukazu momentálne pozitívne hodnotí 66 percent oslovených ľudí.

Keď ľudia viac prestupujú, klesli vám tržby z cestovného?

Klesli preto, že si kupujú predplatený lístok, ktorý je cenovo nastavený na 24 jazd. Ak ich spraví 34, za tých 10 už neplatí. Pred zavedením integrovanej dopravy sme električky v regióne nemali a cestujúci museli platiť pri každej ceste. Tržby klesli aj kvôli nižšie nastavenému cenníku.

Ako to kompenzujete?

Finančným príspevkom z Bratislavského kraja, ktorý je objednávateľom dopravy a regulátorom cien.

Väčšina kandidátov na

župana kritizovala, že vlaky a autobusy nie sú koordinované a autobusy nečakajú ako napríklad v Brne na cestujúcich z vlaku. Význam integrovanej dopravy tým výrazne klesá. Aké majú vaši vodiči zadanie, keď jazdia na železničné stanice? Majú ísť prísne podľa harmonogramu, alebo sa prispôbiť vlakom?

Vždy čakáme na cestovné poriadky železníc a potom im prispôbime naše cestovné poriadky, aby sme podľa možnosti vedeli odvíjať ľudí zo stanice a na stanicu. Vodič jazdí podľa cestovného poriadku. Niečo iné je však garantovaná nadväznosť medzi rôznymi modmi dopravy. Otázka je, ako ich nastaviť, aby to bolo funkčné, ale aj v rámci finančných možností. Financie sú u nás vždy limitujúce. Treba teda hľadať optimálnu cestu, aby hlavne v časoch špičky nadväznosti boli a aby zároveň takéto riešenie nebolo príliš finančne náročné.

Ako je to nastavené teraz?

Miera koordinácie je teraz niekde v strede. Prímestská vlaková doprava v Bratislave nemá vlastnú koľajovú sieť, musí sa striedať s nákladnými vlakmi či medzinárodnými rýchlikmi, ktoré majú prioritu. Často sa menia cestovné poriadky. Aby sme sa dostali k ideálu, mali by sme mať niekoľko rokov stabilný takt na všetkých nosných smeroch do Bratislavy a auto-
Zaujal to železnica nerobi. Možno treba zmeniť priority pre prímestské vlaky, ktoré budú jazdiť každých 10 až 15 minút a nie občas spomínaných 30. To je služba cestujúcim, keď príde o minútu neskôr a bude čakať 29 minút na ďalší vlak? Kým nebude reálny nosný koľajový systém, ktorý dokáže v krátkom čase odviezť veľké množstvo ľudí križom cez Bratislavu, prepojený na odstavné parkoviská, nevieme vysokú kapacitu ľudí odviezť, a teda ponúknuť dostatočne dobré riešenie.

To je vízia na dlhú dobu.

Na najbližších pár rokov je jediná cesta dopravu rozčleniť a umožniť všetkým druhom dopravy, nech ukážu svoje maximum. Chodcom, skútristom a motorkárom, cyklistom, autobusom, vlakom. Autám až na poslednom mieste. Aj Európska komisia hovorí, že udržateľná mobilita znamená, že treba zmiešať mody dopravy tak, aby dávali obyvateľom čo najväčší benefit.

Aké inštrukcie majú vodiči vašich autobusov? Majú čakať na vlak?

Vodiči idú podľa cestovného poriadku. Tam, kde je to zmysluplné, dávame čo najviac prípojov na vlak a čakáme na vlaky. Matematicky však nevychádza, že v každej zastávke bude autobus skordinovaný s vlakom. Vlak ide z bodu A do bodu B, ale autobus má na trase ešte napríklad 10 ďalších zastávok. Ak v bode A počká, v bode B takmer s istotou príde inak.



MATEJ DUGOVIČ
reportér

V krátkodobom horizonte nevidím šancu na zásadné zlepšenie dopravy v Bratislave ako reálnu.