

Nové autobusy? Cestujúci chcú viac

Martin Majerniček •
Bratislava

Nová vláda chce viac koordinovať jednotlivé formy verejnej dopravy. Autobusy a vlaky by po novom mali mať svoje cestovné poriadky koordinované, čím by cestujúci získali pri prestupoch lepší komfort. Štát chce na dosiahnutie tohto cieľa zriadiť Národnú dopravnú agentúru. „Ľudia odchádzajú nielen z autobusov, ale aj z hromadnej dopravy. Aby sme ich dostali naspäť, musíme urobiť niečo mimoriadne,“ povedal pre denník Pravda šéf spoločnosti Slovak Lines **Peter Sádovský**.

Vláda by chcela skoordinať železničnú a autobusovú dopravu. Ako podľa vás môže dosiahnuť spoluprácu, keď autobusové linky si objednávajú kraje a vlakové spojenia štát?

Jedinou možnosťou je dnes dohoda, a to najlepšie prostredníctvom systému integrovanej dopravy. To znamená, že sa spoja rozhodujúci hráči v určitom regióne a vytvorí najvhodnejší systém, ktorý je najlepší pre ľudí z regiónu a nezahŕňa len vlak a autobus, ale povedzme aj MHD, prípadne iné formy dopravy.

Bude sa musieť jedna forma dopravy prispôbovať inej? Aká doprava bude takpovediac hlavná?

Musia to byť železnice, napríklad preto, lebo majú svoju vlastnú trať a nemajú takú flexibilitu ako iné druhy dopravy.

Prebieha prispôbovanie sa dopravcov už dnes? So železnicami rokujeme stále. Je to menej známy fakt, ale každý rok čakáme na nový grafikon železníc a až následne sa im snažíme prispôbovať.

Veľa ľudí má problém s tým, že pre meškajúce vlaky nestíhajú prestup na autobusový spoj, ktorý nepočkal. Plánujete to zmeniť?

Hovoríte o garantovaných nadväznostiach a tie nie sú až také rozšírené. Miera nadväznosti môže byť povedzme od nuly do sto percent - otázka je, kde tú mieru nasadíme. Keby sme mali 100-percentné nadväzovanie na vlaky, bolo by to veľmi drahé, pretože ten systém by bol veľmi hutný. Ak by boli nadväznosti minimálne, tak

nezabezpečíme optimálnu dopravu do zamestnania a školy. Čiže musíme hľadať strednú cestu, aby hlavne v časoch špičky nadväznosti boli a zároveň to nebolo príliš finančne náročné.

Nemôžeme teda očakávať, že autobusy budú na staniach poslušne čakať na vlaky?

Môžeme, ale hľadáme dobré riešenia v konkrétnom mikroregióne. Spočítajme, čo je pre konkrétnych ľudí dobré, kadiaľ chodia, ako sa potrebujú kam prepraviť a urobme komplexné riešenie. Bratislava určite vyžaduje iné riešenie ako viďiek, kde napríklad nemusí byť železničná sieť, alebo naopak, poriadne cesty.

Mala by sa do tejto koordinácie zapájať aj MHD v mestách?

Odpovedali by sme, aby sa minimálne krajské mestá zapojili do tejto debaty.

Vlaky zadarmo pre študentov a dôchodcov odobrali z diaľkových autobusov za rok fungovania približne 16 percent ľudí. Pokračuje tento trend odlevu cestujúcich?

Z diaľkovej autobusovej dopravy ubúdajú cestujúci už 25 rokov. Vlaky zadarmo danému trendu dali jednorazový impulz. Pokles v diaľkovej doprave bude aj naďalej z iných príčin, a to najmä z dôvodu individuálnej automobilovej dopravy. Kto do vlaku prestúpiť chcel, ten už prestúpil.

Ako chcete motivovať ľudí k tomu, aby aj naďalej jazdili autobusmi?

Ide o ťažkú otázku a autobusový biznis je vo všeobecnosti stále niekde okolo nuly alebo v miernej strate, respektíve miernom zisku. Ľudia odchádzajú nielen z autobusov, ale aj z hromadnej dopravy. Aby sme ich dostali naspäť, musíme urobiť niečo mimoriadne. Dokážeme ich získať len tak, keď každé jedno ohnisko reťaze hromadnej dopravy bude mať svoju kvalitu, ktorá je schopná zabojuvať s individuálnou automobilovou dopravou. Nový autobus nestačí. Rovnako nestačí ani nový vlak. Treba zapojiť kvalitné stanice, moderný spôsob predaja lístkov, servis na palube, vhodný cenník, ktorý je atraktívny a motivuje k opa-



FOTO PRAVDA: LUBOŠ PILC © AUTORSKÉ PRAVA VYHRADENÉ

V západnej Európe nenájdete mestá, ktoré sú tak zapratené autami ako u nás, tvrdí Peter Sádovský.

kovanému cestovaniu. Využiť prvky z komerčnej dopravy - typu motivačné akcie a cenové výhody - aj do dotovanej dopravy. To je jedna oblasť, ktorú vieme urobiť my ako dopravcovia, ale druhá veľká oblasť, ktorá musí takisto nastať, sú reštrikcie. Napríklad ide o parkovanie. V západnej Európe nenájdete mestá, ktoré sú také zapratené autami ako u nás, kde sa vo veľkom parkuje na chodníkoch určených pre chodcov.

Ľudia však požadujú rýchle a lacné cestovanie. Pokým sa autom dostanú do práce rýchlejšie, stále ho použijú vo väčšine prípadov. Dá sa zapracovať aj na rýchlosti dopravy?

Áno, ale je nevyhnutné vytvárať podmienky, aby nie autá mali v mestách dvere otvorené dokorán, ale hromadná doprava. Hovorím napríklad o pruhoch vyhradených pre autobusy alebo preferencií hromadnej dopravy na križovatkách. Mnohé opatrenia sa však nedajú urobiť zo dňa na deň, požadujú prebudovanie niektorých križovatiek a ciest. Treba sa však pustiť aj do tej oblasti.

Ako vnímajú autobuso-

v dopravcovia prípadný návrat IC vlakov? Zobrali by tieto vlaky z autobusov ďalších cestujúcich?

IC vlaky nie sú pre nás hrozba, pretože ľudia, ktorí chceli odísť do vlakov, odišli už dávnejšie a bezplatné cestovanie vlakom to ešte napomohlo. Aj predtým sme tvrdili, že by bolo dobré, ak by na trhu boli IC vlaky, pretože by zabránili monopolizácii tejto komerčnej dopravy v prospech súkromnej spoločnosti. Štát by mal mať záujem udržiavať konkurenčnú situáciu na trhu. Ak to nejde inak, tak aj vlastným podnikaním. IC vlak je navyše aj určitá prestížna záležitosť.

Slovak Lines, ako autobusový dopravca, sa uchádza spolu s rakúskym ÖBB o vlakovú linku medzi Banskou Bystricou a Bratislavou. Čo môže autobusový dopravca ponúknuť v rámci vlakovkej dopravy? Pokiaľ niekto pozoruje naše aktivity, tak vníma, že sa snažíme byť progresívni. Pre nás je vlak postupom do ďalšej ligy. Mohli sme to urobiť viacerými spôsobmi. Buď sami, alebo s partnerom, ktorý je zdatný. Do tendra nejdeme ako autobusový dopravca, ale ako spo-

ločnosť, ktorá sa vyzná na slovenskom trhu a ktorá má jasnú prozákaznícku orientáciu. To by mal byť aj náš príspevok do partnerstva s ÖBB.

Čo teda konkrétne ponúknete?

ÖBB by sa malo zaoberať technickou a prevádzkovou stránkou a my stránkou zákazníckou, obchodnou a predajnou.

Viete povedať, kedy by mohol byť známy víťaz tendra?

Nevieme. Ak by sa mali stihnúť pôvodné termíny, a teda spustenie linky v roku 2017, tak možno v druhom, najneskôr tretom kvartáli tohto roka by mal byť známy víťaz.

Koľko stojí jeden kilometer prevádzky autobusu?

Má to veľa premenných. Otázka je, aký je ten autobus veľký, akú má výbavu, koľko prejazdí kilometrov a podobne. Ak by som mal povedať jednu univerzálnu odpoveď, tak aj s primeranou maržou by cena na kilometer mala byť medzi 1,5 až 2 eurami na kilometer.

Akú životnosť má autobus?

Milión najjazdených kilometrov je pri autobusoch úplne bežný. Životnosť autobusu môže byť aj 15 rokov, morálne by však ten autobus bol už dávno zastarany. Rozumná dĺžka je 5 až 6 rokov. V prímestskej doprave počítame životnosť na 8 až 10 rokov. V komerčnej doprave to nestačí.

Koľko ľudí by malo byť v typickom autobuse, aby bol ziskový?

V komerčnej doprave, ktorá sa nedotuje, sa musíme bližšie k maximálnej obsadenosti autobusu, aby bol ziskový.

Máte stále záujem, aby boli popri vlakoch zadarmo aj autobusy? Je to vôbec reálne?

Časť obyvateľov Slovenska nemá prístup k bezplatným vlakom. Minimálne v tejto oblasti by sa niečo mohlo spraviť.

Aká je v súčasnosti výška dotácie od štátu v prímestskej doprave?

Z ceny cestovného tvoria dotácie niečo menej ako polovicu. Ak si predstavíme, že niekedy bola dotovaná aj diaľková doprava, tak dnes by úrčateľná cena lístka musela byť o 100 percent vyššia, čo nikto nezaplatí, a to je dôvod, prečo vy-