

Na hromadnú dopravu idú lákať spoločným lístkom

Autobusy, vlaky a MHD začnú od novembra využívať jednotný cestovný lístok v celom Bratislavskom kraji

Ján Kováč / kovac@trend.sk

Prestúpiť z vlaku na MHD alebo do prímestského autobusu sa bude dať na jeden cestovný lístok. V novembri sa má po opakovaných sklzoch spustiť Integrovaný dopravný systém (IDS) Bratislavského samosprávneho kraja. Zatiaľ funguje v pilotnej prevádzke: v rámci nej spoločný lístok síce je, ale iba predplatný, napríklad mesačný. Po novom sa bude dať kúpiť aj jednorazový spoločný lístok.

IDS sa má rozšíriť z okresu Malacky aj na okresy Senec a Pezinok, teda na celý kraj. Vyplyva to z rokovania a uznesení samospráv, ktoré sa dotiahli počas leta. Jeden z najpomalšie napredujúcich eurofondových projektov sa má dokončiť v novembri tohto roka. Na to, aby sa dal považovať za plnohodnotný integrovaný systém, však samosprávy a štát musia popracovať na zlepšení prestupných časov a zastávok.

Bratislava získala viac

Dôležité bolo, že sa partneri v spoločnej akcii Bratislavská integrovaná doprava (BID) dohodli na delení tržieb z predaja lístkov. Mesto Bratislava si od ostatných partnerov vybojovalo vyšší podiel. Pôvodne dohodnutý kľúč totiž spôsoboval jeho dopravnému podniku vysoké straty. Na integrovanom systéme prerábali v jeho pilotnej fáze aj ostatní dopravcovia - Železničná spoločnosť Slovensko, ktorú financuje štát, a prevádzkovateľ prímestských autobusov Slovak Lines dotovaný krajom. Straty vyplývali aj z nižšieho cestovného, ktorým chceli dopravcovia prilákať ľudí na integrovanú dopravu.

Najvyššie straty však malo podľa bývalého primátora Bratislavy Milana Ftáčnika mesto. Preto si dalo podmienku: s rozšírením integrovanej dopravy budeme súhlasiť, ak dostaneme väčší podiel z predaja integrova-

ných lístkov. Túto požiadavku si aj presadilo. Nový spôsob prerozdelenia tržieb schválili na konci júna poslanci mesta aj samosprávneho kraja.

Čaká sa ešte na súhlas ministerstva dopravy, ktoré zastrešuje osobné vlaky Železničnej spoločnosti Slovensko. Rezort podľa jeho hovorcu Martina Kóňu v súčasnosti vyhodnocuje materiály IDS. „Našou úlohou je posúdiť, či je ich finálna verzia plne v súlade s dohodami, ktoré vzišli z jednotlivých rokovanií pracovných skupín,“ povedal.

Opäť zlé obstarávanie

Na zavedenie jednotného tarifného systému treba prekonať aj jednu technickú prekážku - upraviť označovače nových spoločných lístkov v MHD. Ide o zariadenia, v ktorých si cestujúci po nastúpení do MHD musí „cvaknúť“ lístok, aby bol platný. Mesto Bratislava sa pokúsilo kúpiť označovače v piatich verejných obstarávaníach. Všetky sa skončili neúspešne, najmä pre námietky neúspešných uchádzačov.

Poslednú, piatu súťaž zrušil v marci 2015 Úrad pre verejné obstarávanie. Mesto preto prišlo o 2,4 milióna eur z eurofondov. Súčasný primátor Ivo Nesrovnal rozhodol, že označovače kúpi za mestské peniaze, i keď v menšom množstve. Časť existujúcich označovačov iba upravia. Štrbinu, do ktorej sa strká lístok, rozšíria, aby sa do nej zmestil aj širší „integrovaný“ lístok, ktorý budú používať prímestské autobusy, vlaky aj MHD.

Napríklad lístok, ktorý si

„Existuje mnoho prípadov, keď MHD a prímestské autobusy zastavujú na odlišných zastávkach.“

Zuzana Horčíková, riaditeľka odboru, BID



cestujúci kúpi od šoféra prímestského autobusu, bude platiť aj v mestskej električke. A lístok, ktorý vydá automat na zastávke MHD, bude platiť aj vo vlaku, aj v autobuse. Každý z predajcov má zabezpečiť predaj spoločného cestovného lístka a jeho označovanie, prípadne kontrolu. Cestujúci tak na rozdiel od súčasného stavu nebude strácať čas kúpou lístkov pre viaceré dopravné firmy zvlášť a zároveň môže aj ušetriť, i keď ceny spoločných lístkov ešte nie sú schválené.

IDS sa spustí bez jedného z významných komponentov, ktorým je dispečerský systém. Ten ide Bratislavský kraj ešte len obstarávať. Súťaž by chcel uzavrieť do deviatich mesiacov.

Súkromný operátor osobných vlakov Regiojet, ktorý jazdí na trase Bratislava - Komárno, zatiaľ zostáva bokom. Na IDS sa mu nepáči, že pri delení tržieb viac neberie do úvahy vyťaženosť spojov, ktorú považuje za svoju silnú stránku.

Lepšia nadväznosť

Integrovaná doprava funguje, presnejšie mala by fungovať, na troch pilieroch. Prvým je spomínaný spoločný lístok, ktorý akceptujú všetci dopravcovia. Druhou je časová integrácia - zladenie cestovných poriadkov a odstránenie súbehov. V tomto má BID podľa jej bývalého riaditeľa, dnes analytika Inštitútu pre dopravu a hospodárstvo Rastislava Cenkého veľké rezervy. Problém vidí najmä v súbežných linkách prímestských autobusov a vlakov. Autobusy by mali podľa neho zväzť ľudí k vlakom a mali by aj znižovať výkony na území mesta, kde jazdí MHD. Optimalizáciu prímestských autobusov Slovak Lines bude podľa Moniky Volekovej z oddelenia komunikácie žiadať aj mesto, ktoré MHD financuje.

Generálny riaditeľ Slovak Lines Peter Sá-

„V zladení cestovných poriadkov a odstránení súbehov má BID veľké rezervy.“

Rastislav Cenký, analytik





dovský však upozorňuje, že prestupovanie môže ľudí odradiť. „Ludia majú najradšej, ak sa odvezú z bodu A do bodu B bez prestupu. To neznamená, že to tak vždy musí byť. Ale ak chceme, aby ľudia prestupovali, musíme im ponúknuť niečo kvalitatívne lepšie alebo rýchlejšie,“ povedal P. Sádovský. V opačnom prípade potom prestúpia do áut.

Autobusy podľa neho netreba vytláčať aj preto, že supľujú úlohy chýbajúceho nosného systému. Mesto totiž nemá metro ani koľajovú dopravu, ktorá by slúžila ako metro. Pre zlepšenie časových nadväzností bude dôležité najmä odstrániť tento rozpor medzi Slovak Lines a ostatnými partnermi v BID.

Autobusári bez intervalov

Autobusárov kritizujú aj za to, že nejazdia v pravidelných intervaloch, teda v taktach. Preto sa s ostatnými dopravcami ťažšie zladujú. Vlakové linky jazdia často v hodinových alebo dvojhodinových intervaloch. MHD v niekoľkých mestách. Sú teda nielen pravidelné, ale aj časté, takže na prestup sa nečaká dlho. Ťažšie sa však rodia väzby na autobusy Slovak Lines. Spoločnosť totiž pri stanovovaní cestovného poriadku dbá najmä na to, aby boli jej autobusy čo najplnšie, a menej na to, aby jazdili pravidelne, takže sú veľké rozdiely medzi špičkou a sedlom. Šéf Slovak Lines P. Sádovský výhody taktovej dopravy uznáva, najmä to, že je predvídateľná. Pripomí-

Tri piliere integrovanej dopravy

- » spoločný lístok, ktorý akceptujú všetci dopravcovia
- » časová integrácia – zladenie cestovných poriadkov a odstránenie súbehov
- » priestorová integrácia – spoločné alebo nie veľmi vzdialené zastávky dopravcov

na však, že je aj najdrahšia, keďže záväzok jazdiť v presných časových intervaloch spravidla znamená aj viac prevezených kilometrov. „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,“ povedal P. Sádovský.

V nasledujúcich mesiacoch budú ostatní partneri v BID presviedčať P. Sádovského a ostatných ľudí v Slovak Lines, aby svoju stratégiu „kúsok po kúsku“ čo najviac urýchlili. A to nielen pri zavádzaní taktovej dopravy, ale aj rušení súbehov a zväzaní cestujúcich k vlakom. Rokovania by mali priniesť určité výsledky v závere roka. Presadzuje to ministerstvo dopravy aj Inštitút pre dopravu a hospodárstvo. V hre je zavedenie dopravného

úradu, ktorý by optimalizoval autobusové a vlakové spoje.

„Bratislavská integrovaná doprava nemá reálne kompetencie. Chýba nám zákon o verejnej doprave, ktorý by jasne definoval verejný záujem a vymedzil pozíciu koordinátora, štátu, samosprávnych krajov a miest vo vzťahu k verejnej doprave,“ tvrdí R. Cenký z dopravného inštitútu.

Spoločné zastávky

Tretím pilierom integrovanej dopravy je priestorová integrácia - aby mali jednotliví dopravcovia spoločné alebo aspoň nie veľmi vzdialené zastávky. V tomto smere sa zatiaľ veľa nespavilo. Niektoré zastávky sa spojili fyzicky, pri ďalších sa zjednotili názvy, aby boli prehľadnejšie. To je však nič oproti tomu, čo sa ešte dá zlepšiť.

„V súčasnosti nie je situácia uspokojivá, pretože existuje mnoho prípadov, keď MHD a prímestské autobusy zastavujú na odlišných zastávkach,“ povedala riaditeľka odboru dopravnej integrácie BID Zuzana Horčíková. Má to však podľa nej svoje dôvody. Prímestské autobusy by mohli MHD brzdiť. Niekedy totiž stoja na zastávkach dlhšie, lebo ich spomaľuje predaj lístkov u vodiča. Môže sa stať, že MHD zastaví na zastávke za prímestským autobusom, ktorý nebude môcť vzhľadom na dopravnú situáciu obehnuť. „V tejto oblasti je nevyhnutné vykonať úpravy v existujúcej in-