

Kto vyhrá v boji autá verzus verejná doprava? Ten rýchlejší

AKÉ SÚ VÍZIE VEREJNEJ DOPRAVY NA SLOVENSKU

Autobusy nechcú konkurovať vlakom. Cieľom verejnej dopravy je dostať z ciest autá.

Prilákať ľudí k tomu, aby zanechali presun autami a vymenili ich za verejnú dopravu. Ako to dosiahnuť? Kompetentní vidia jedinou možnosť v tom, že vyhrajú v otázke komodity – čas. Dopravcovia sa zhodujú na tom, že zníženie doby prepravy je cestou, akou motivovať ľudí nastúpiť do dopravných prostriedkov integrovanej dopravy tak, aby postupne na cestách ubúdalo áut.

Nárast užívateľov je reálne možný, príkladom je Trenčín Juraj Popluhár, generálny riaditeľ SAD Trenčín, v rámci konferencie bližšie priblížil problematiku dopravného systému vo všeobecnosti aj v prostredí slovenskej dopravy. Na príklade dopravcu SAD Trenčín mapoval aktuálne trendy a vývoj v štatistike využívania hromadnej prepravy.

„Hlavným cieľom integrácie a optimalizácie je zabrániť súčasnému poklesu vo verejnej hromadnej doprave,“ vysvetlil Popluhár. Zastáva názor, že doprava sa dá robiť nielen cez integrátora.

„Existujú možnosti, aby ste robili aj bez toho, aby ste si museli založiť firmu s ďalšími ľuďmi,“ povedal Popluhár. Príkladom je Žilina, kde sa v roku 2003 do tohto systému dala Ražecská železnica, dopravný podnik – trolejbusy, autobusy, prímestská autobusová doprava. Systém nestál veľa, integrátora nebolo potrebné mať. Pred rokom spustili tento systém aj v Trenčíne. Je tam prímestská doprava a MHD. Prvotné náklady boli len asi 9-tisíc eur. Investície sa však



Počas diskusie na tému Vízie verejnej osobnej dopravy v budúcnosti.

FOTO: FRANTIŠEK UJHÁZI

oplatili, v priebehu jedného roka dosiahli skvelé výsledky. „Za 12 mesiacov to bol nárast 10,2 % užívateľov.“

Spojil Hrebienok a Skalnaté pleso lanovka?

Bohuš Hlavatý, generálny riaditeľ a predseda Predstavenstva Tatry mountain resorts, a. s., predstavil jedinečné plány prepojenej dopravy vo Vysokých Tatrách. Ako zdôraznil, v súčasnosti sa dopyt po oddychu zväčšuje, čoho dôkazom je stále rastúci záujem turistov o návštevu Tatier. Za posledné mesiace to boli vyše tri milióny návštevníkov hôr. To, pochopiteľne, prináša neraz aj dopravný kolaps. Ako cestu riešenia vidí integrovanú dopravu, ktorá by nahradila automobily, keďže to je aktuálne primárna preprava zo strany turistov.

„Ak sa tento trend bude posilňovať, stane sa z národného parku parkovisko.“ Riešením by mohla byť horizontálna lanovka, ktorá by prepojila Hrebienok a Skalnaté pleso. Príklady sú napríklad vo Švajčiarsku. „Je to veľmi ekologické a pre klienta výhodné,“ vysvetlil Hlavatý, čím by značne odbremenil Tatry od množ-

stva áut, potreby parkovísk a smogu.

Ako vyhrá verejná doprava? Rýchlosťou

Peter Sádovský, prezident Zväzu autobusovej dopravy, zdôraznil, že neraz sa zabúda sa na potreby zákazníka.

„Verejná doprava môže zviťaziť len vtedy, keď bude najrýchlejšia,“ konštatoval Sádovský. A práve rýchlosť vníma ako jednu zo zásadných požiadaviek na to, aby ľudia mali záujem vymeniť autá za iné dopravné prostriedky v rámci integrovanej dopravy. Potrebné je však podľa neho zmeniť nielen zmýšľanie obyvateľstva, ktoré potrebuje presun, ale aj kompetentných orgánov, aj z oblasti dopravy. „Doprava je niečo, čo sa nebuduje štyri roky, ale pri plánovaní sa počíta na 20 – 30 rokov,“ vysvetlil Sádovský.

V Česku integrovaná doprava skvele funguje

Zahraničným hosťom v rámci diskusného panelu o vízií verejnej dopravy na Slovensku bol Aleš Stejskal, konateľ spoločnosti Koordinátor ODIS, s. r. o., v Českej republike. Ten vo svojom príspevku predsta-

vil model fungovania u našich susedov, kde má integrovaná doprava už 20-ročnú tradíciu. Podľa Stejskala funguje výborne, ľudia sa naň adaptovali.

Aktuálne je Koordinátor cestovného dopravného integrovaného systému, s. r. o., celokrajský systém, ktorý zastrešuje 489 liniek, 13 prepravcov a spája 311 obcí. Dôraz však podľa Stejskala kladú aj na najmladšiu generáciu, v ktorej sa snažia pestovať pozitívne povedomie voči doprave.

Verejná doprava musí byť dostupná

Peter Války, riaditeľ odboru dopravnej integrácie Bratislavskej integrovanej dopravy, a. s., vníma atraktivnosť dopravnej ponuky jednoznačne.

„Verejná doprava by mala byť dostupná pre potencionálnych používateľov od skorého rána do neskorého večera a tam, kde je to nevyhnutné aj v nočných hodinách, tiež, aby nečakali dlho,“ povedal Války. Podľa neho je tiež príkladom zlepšenia služieb zjednodušenie tak, aby cestujúci mal v ruke vždy správny lístok a nemusel poznať tarifné systémy.

MÁRIA PIHULIČOVÁ

ROZHOVOR

Využiť autobus či vlak vôbec nie je hanba

Hovoríme s Alešom Stejskalom, konateľom spoločnosti Koordinátor ODIS, s. r. o., Česká republika.

Vaša agentúra funguje na trhu v Čechách už dve desaťročia. S akými problémami ste sa borili v začiatkoch?

Naša spoločnosť Koordinátor ODIS a vôbec integrovaný dopravný systém v našom kraji má viac ako 20-ročnú tradíciu, tak s odstupom času môžeme toto obdobie rozdeliť do dvoch fáz. Tá prvá bola priekopnícka, keďže nebolo veľa príkladov. Len pár v zahraničí, u nás to bola len pozvoľna sa rozvíjajúca pražská integrovaná doprava, tak sme prakticky boli druhým takýmto systémom. Niektorí ľudia, z politickej sféry aj dopravcovia, to nechápali alebo nechceli chápať, obávali sa o svoju existenciu, svoj význam. Začiatky neboli jednoduché, bolo to veľa o presvedčaní. Ale cestujúci si veľmi rýchlo zvykli a prijali túto cestu.

Spomínali ste, že kraj je pre vás dnes veľkou podporou.

V prvej fáze neboli ešte zriadené kraje, bolo to riadené na úrovni miest a obcí. Akonáhle vznikli kraje – v našom prípade Moravsko-sliezsky kraj, tak bolo potrebné presvedčiť aj túto inštitúciu, budúceho nového objednávateľa regionálnej dopravy, aby túto myšlienku rozvíjal, podporoval, financoval. Aj to nebolo spočiatku jednoduché. Ale dnes už, myslím si, že niet pochyb, že integrovaná doprava je správnu cestou, ktorou by sa mala verejná doprava uberať. Kraj to má ako jednu z priorit. V súčasnej dobe je situácia veľmi dobrá a dúfam, že to vydrží.

V čom plánujete naďalej rozvíjať služby integrovaného dopravného systému?

Zameriavame sa najmä na

rozvoj nových možností platby cestovného, od 2011 máme dopravnú kartu ODIS, jej funkcie stále rozširujeme. Chceme na ňu napojiť aj iné funkcie, ne-dopravné, napríklad v školách možnosť prepojenia so stravovacím systémom alebo knižnicou. V roku 2019 by mala byť možnosť cestovné uhradiť platobnou bankovou kartou i v regionálnej autobusovej doprave v rámci kraja.

Ako vnímate integrovanú dopravu na Slovensku? Pričítajú sa od nás k vám inšpirovať?

Keď mám možnosť porovnať región od regiónu, tak je to odlišné. Na východnom Slovensku sú aktivity niektorých ľudí v tejto oblasti, ktorých som poznal aj osobne, staré už niekoľko rokov. Zrejme ale tomu nejaké okolnosti nepriali. V Bratislave to funguje, v Žiline sa na tom pracuje. Naša firma sa spolu so Žilinskou univerzitou podieľala na určitej časti projektu, konkrétne sme vypracovali návrh na pilotný projekt integrovanej dopravy v Žilinskom kraji, ktorý by mal byť prioritne pripravený na realizáciu zo Žiliny smerom na Kysuce, Čadcu a okolie. Samozrejme, sme pripravení kedykoľvek pomôcť.

Vašou ambíciou je osveta orientovaná na mladých. Ako ich prilákať do autobusov a vlakov?

Pokiaľ ide o mladých, sú to napríklad rôzne moderné formy práve platby cestovného – mobily, ktoré sú mládeži vlastné. Už deťom sa snažíme vysvetľovať, že cestovanie verejnou dopravou nie je nič zlé, za čo by sa mali hanbiť. Kto cestuje autobusom, vlakom, nie je dôvod nad ním ohŕňať nos, ale naopak, má niečo, čím sa môže pochváliť, napríklad z vlaku videl niečo zaujímavé, čo by z auta nevidel. Verejná doprava nie je „socka“.

MÁRIA PIHULIČOVÁ



„Tak ako neexistuje jeden recept na dobrý guláš a niekto ho presadzovať nemôže, lebo je receptov viac, rovnako nie každá integrovaná doprava sa dá robiť iba cez integrátora.“

JURAJ POPLUHÁR, generálny riaditeľ SAD Trenčín



„Tatry sú naša pýcha, navštívia ich tri milióny ľudí a my ich nemôžeme nechať len tak, prepojená doprava je budúcnosťou Tatier.“

BOHUŠ HLAVATÝ, generálny riaditeľ a predseda Predstavenstva Tatry mountain resorts, a. s.



„Zákazníka netreba vnímať ako číslo, súčasť grafu a tabuľky, ale vnímať jeho potreby. Chceme dostať ľudí z áut, nie súperiť medzi vlakmi a autobusmi.“

PETER SÁDOVSKÝ, prezident Zväzu autobusovej dopravy



„Cestovanie verejnou dopravou nie je nič zlé. Kto cestuje autobusom, vlakom, nie je dôvod nad ním ohŕňať nos. Verejná doprava nie je 'socka'.“

ALEŠ STEJSKAL, konateľ spoločnosti Koordinátor ODIS, s. r. o., Česká republika



„Je potrebné si uvedomiť, aby verejná doprava bola nastavená pre človeka a nie človek pre verejnú dopravu, musí byť dostupná pre všetkých potencionálnych používateľov.“

PETER VÁLKY, riaditeľ odboru dopravnej integrácie Bratislavskej integrovanej dopravy, a. s.



„Odznelo tu, že približne 30 rokov sa nehovorilo o tom, čo je v doprave dobré. Nebolo to kvôli tomu, že boli veľkí dopravcovia „učičkami“ tým, že majú stálych zákazníkov?“

MARIÁN GOGOLA, docent na Katedre cestnej a mestskej dopravy na Žilinskej univerzite