



## Ing. Peter Sádovský - Osobnosť dopravy roku 2017

**Autobusová doprava sa stáva stále dôležitejšou zložkou dopravného systému našej krajiny. Je dostupná, cenovo výhodná a hlavne šetrná k životnému prostrediu. Podpora autobusovej dopravy je cestou k zníženiu prehusteniu a dnes už kolabujúcej cestnej dopravy.**

**N**a medzinárodnej konferencii SpeedCHAIN Slovakia 1. júna počas večerného galaprogramu bolo aj tradičné vyhodnotenie čitateľskej ankety časopisu TRANSPORT a LOGISTIKA – TOP SLOVAKIA 2017. Súčasťou je pravidelne aj vyhlásenie osobnosti dopravy



Ing. Peter Sádovský

**TOP SLOVAKIA**  
OSOBNOSŤ ROKA 2017

a logistiky. Ocenené boli už osobnosti z oblasti vzdelávania, autodopravy a tento rok padla voľba redakcie na autobusovú dopravu, ktorá je významnou súčasťou verejnej dopravy. Osobnosťou dopravy roku 2017 sa

stal Ing. Peter Sádovský – generálny riaditeľ spoločnosti Slovak Lines a prezident Zväzu autobusovej dopravy (ZAD SR).

Významné ocenenie **TOP SLOVAKIA – Osobnosť dopravy roku 2017** bolo príležitosťou pre malý rozhovor s Ing. Petrom Sádovským nielen ako s generálnym riaditeľom autobusovej dopravnej spoločnosti Slovak Lines, ale aj ako prezidentom ZAD SR.

**Ako sa človek z priemyslu a bankovníctva dostal k manažovaniu najväčšej spoločnosti prevádzkujúcej autobusovú dopravu vo verejnom záujme? Aké boli Vaše začiatky v Slovak Lines?**

Asi pred 12 rokmi došlo k privatizácii bývalej SAD Bratislava (dnes Slovak Lines) a noví majitelia si želali zmeny v spoločnosti. Jednou z nich bol aj môj príchod do manažmentu spoločnosti. Pracoval som síce vo financiách a obchode, ale vždy blízko podnikovej sféry, a preto mám dodnes pocit, že som prestúpil do dopravy ľahko. Prírodné, držím si pod kontrolou predovšetkým obchod a financie, t. j. témy, ktorým som sa venoval aj predtým a oblasť prevádzky dopravy viac prenechávam našim skúseným dopravákam.

**Za tých 11 rokov pôsobenia v Slovak Lines, čo považujete za najdôležitejšie, aké kroky, obdobia, zmeny?**

Prešli sme viacerými dobrými aj zlými obdobiami. Počnúc zmenou mena spoločnosti a zavádzaním filozofie prozákaznícky orientovanej firmy, spustením integrovanej dopravy a jej rozvojom, neustálymi zmenami v oblasti medzishátnej dopravy súvisiacimi s liberalizáciou trhov v Európskej únii.

**Aké vízie do najbližšej budúcnosti má pred sebou prezident SAD SR?**

Mám jednu víziu spojenú so zákazníkmi, aby aj bývalé monopolné spoločnosti so štátnou účasťou ako sú SAD-ky vedeli fungovať ako súkromné spoločnosti, ktoré sú tu v prvom rade pre zákazníkov. SAD-ky prešli veľkými zmenami a mnohým sa darí túto víziu naplňať. Tiež mám víziu, aby autobusové spoločnosti vedeli vystupovať ako jeden sektor a spoločne efektívne obhajovať svoje záujmy. V ďalšej fáze aj spolu s Česmadom Slovakia a ďalšími združeniami v oblasti cestnej dopravy.

**Čo vás čaká v najbližšom období v pozícii GR Slovak Lines?**

Slovak Lines ide dlhodobo svojou vlastnou cestou. Nové čisté autobusy sú dnes nevyhnutnosťou, cestujúcim preto chceme ponúkať viac. Nedávno sme ako prvý dopravca na Slovensku spustili platby kartou priamo v autobusoch na linke Bratislava-Viedeň. Vďaka bezkontaktnéj technológii šetríme čas cestujúcich aj vodiča a inovácia nám pomáha zvýšiť časovú presnosť na tejto obľúbenej linke, čo je napríklad mimoriadne dôležité pri cestovaní z letiska Schwechat. Už teraz pripravujeme ďalšie novinky. Budova autobusovej stanice v Bratislave bude čoskoro prechádzať zásadnou zmenou, na súčasnom pozemku má vyrásť moderné dopravné centrum prepojené s obchodným centrom.

Mojou úlohou je zabezpečiť motivovaný tím zamestnancov a kolegov, ktorí zdieľajú rovnaké hodnoty a spoločne ich presadzujú.

**Čo bude v tomto dlhom období prestavby s autobusovou dopravou Slovak Lines a ostatnými čo využívajú súčasnú autobusovú stanicu?**

„Celý projekt sa bude realizovať tak, aby neutrpel komfort cestujúcich. Počet spojov a počet nástupišť bude rovnaký ako počas štandardnej prevádzky súčasnej stanice. Na druhej strane cesty, teda ako je Centrum Bottova, sa zriadi dočasná náhradná autobusová stanica.

Keď to porovnáme s priestormi, kde sa dnes nachádzame, súčasná budova sa nám rozpadá pred očami. Už teraz sa tešíme aj na dočasné riešenie, ktoré bude omnoho lepšie ako dnes.“

**U nás je verejná autobusová doprava (medzimestská) zaťažená rovnako mýtom, ako vozidlá nad 3,5 t. V Nemecku sú domáci autobusoví dopravcovia vykonávajúci prepravy vo verej-**





## nom záujme oslobodení od úhrad mýta (Zdroj: VDA).

Autobusová doprava je zatažená rôznymi poplatkami a nákladmi, nie len u nás alebo v Nemecku, ale líši sa to aj od krajiny ku krajine. Napríklad téma dodržiavania minimálnych miezd vodičov v krajinách EÚ. Ak to mám zhrnúť, autobusová doprava by mala byť od všetkého buď oslobodená alebo náklady minimalizované. Prečo takto radikálne? Predsa hromadná osobná doprava je to čo má mať prednosť pred osobnými autami a šetrí cesty, čas a životné prostredie. Treba jej v jej celospoločenskej úlohe pomôcť.

### **V čom sú hlavné rozdiely v postavení autobusovej dopravy vo vyspelých štátoch EÚ a u nás, čo by sa malo zmeniť, aby cestujúci viac využívali verejnú dopravu ako osobné autá?**

Autobusová doprava má vo vyspelých krajinách Európy, ale aj u nás, významné spoločenské postavenie. Zabezpečuje predovšetkým presuny verejnou dopravou veľkého množstva ľudí v obciach a hlavne medzi obcami a regiónmi. Ide v prvom rade o prepravu do/z práce, vyšších stupňov škôl, do nemocníc, úradov, obchodov, za rodinou. Vo viacerých krajinách západnej Európy autobusy objavujú, keďže donedávna bola ich domáca doprava dominovaná železnicou. A nevedia sa prestať čudovať, ako sa dá lacno a pohodlne cestovať aj inak ako vlakom. Okrem dobrej ponuky verejnej dopravy však musia prísť aj reštrikčné opatrenia, napríklad v oblasti parkovania áut.

### **„Vlaky zadarmo“ mali dopad aj na dopravcov vykonávajúcich prepravu vo verejnom záujme. Ako s odstupom času vnímate preferovanie železničnej dopravy zo strany vlády SR a neuplatnenie rovnakého kľúča aj vo verejnej autobusovej doprave?**

Názor máme stále rovnaký. Uprednostnil sa jeden mód dopravy pred druhým a čo s obyvateľmi, ktorí nemajú dostupnosť k vlaku? Pokles cestujúcich v autobusoch nebol nakoniec až taký dramatický, preukázalo sa, že ľudia si volia dopravný prostriedok predovšetkým z hľadiska dostupnosti a spoľahlivosti pri ceste do práce a do školy, a až potom podľa ceny.

### **V medzinárodnej kamiónovej doprave je stále väčší problém s vodičmi, aká situácia je vo verejnej autobusovej doprave? Ako sa dá riešiť nedostatok vodičov, ktorých sme kedysi mali dosť aj vďaka povinnej vojenskej službe, to je však už minulosť. Ako získať vodičov?**

„Treba vytvoriť podmienky, aby povolanie vodiča bolo opäť atraktívnym. Podmienky v osobnej doprave sú prebyrokratizované a treba ich zjednodušiť. Nové pravidlá prichádzajú predovšetkým z Európskej únie, štát nie je ich hlavným autorom. Prílišná administratívna záťaž, ale aj finančná náročnosť získania vodičského preukazu sa prejavujú v nedostatku vodičov. Štát nám určite môže pomôcť v príprave systému vzdelávania vodičov autobusov. Tiež si dajme pozor, aby sme pri preberaní predpisov EÚ neboli pápežskejší ako pápež a nepopriádali si do domácej legislatívy ďalšie zbytočné podmienky.“

### **V škandinávskych krajinách rastie počet vodičiek za volantom truckov i autobusov, majú dokonca svoj „Driver’s club“, narastá počet vodičiek aj v autobusovej doprave u nás?**

„Počet vodičiek je nízky, skôr symbolický, ale narastá. Aktuálne nízky počet žien-vodičiek vyplýva z dlhodobého nižšieho záujmu oboch strán zamestnanca a zamestnávateľa, avšak mení sa to. Vozový park navyše priebežne obmieňame a autobusy sú na technologicky čoraz vyššej úrovni. Aj povolanie vodičky či vodiča sa tak stáva čoraz komfortnejším a fyzicky menej náročným. Hľadáme aj vodičky a nové kolegyne radi uvítame.“



Súčasná autobusová stanica už dosluhuje



Projekt nového dopravného centra

### **Kto je optimálnym adeptom na vodiča autobusu, aké predpoklady musí spĺňať daná osoba a ako môže získať vodičské oprávnenia na autobusy?**

„Nevyhnutné je slušné a zdvorilé vystupovanie, ochota dobre vychádzať s cestujúcimi a profesionálny prístup k práci. Overujeme samozrejme psychickú a zdravotnú spôsobilosť adeptov. Podmienkou je taktiež občianska a dopravná bezúhonnosť preukázaná výpisom z registra trestov a evidenčnou kartou vodiča. Ak uchádzač najprv potrebuje získať vodičský preukaz na autobus, ponúkame preplatenie nákladov na získanie vodičského preukazu skupiny D v rámci autoškoly Slovak Lines s vyplácanou mzdou už v priebehu autoškoly.“

### **Aké je v súčasnosti mzdové ohodnotenie vodičov?**

„Najlepšie platy vodičov v tuzemskej autobusovej doprave na Slovensku sú niekde medzi 1000 až 1200 eur v hrubom.“

Každý podnikateľ vie, že súčasťou kvalitnej a spoľahlivej verejnej dopravy sú motivovaní zamestnanci s férovými platovými podmienkami zodpovedajúcimi aktuálnym podmienkam na trhu.

Platy nie sú vysoké, ale možno práve priaznivá hospodárska situácia na Slovensku vytvára priestor na úpravu miezd smerom hore.

### **Aké záľuby a záujmy má Peter Sádovský mimo pracovných povinností? Zostáva nejaký čas aj na svoje záľuby?**

„Zostáva, aj keď popri práci a dvoch deťoch ho nie je veľa. Moja profesionálna deformácia sa prejavuje záujmom o motorky. S partiou chodíme cez víkendy na výlety a raz alebo dvakrát za rok vyrazíme aj na niekoľkodňovú jazdu. Zároveň sledujem motoristický šport. Pravidelne chodím na Veľkú cenu Českej republiky v kráľovskej motocyklovej kategórii MotoGP v Brne a ak čas dovolí, idem aj na viaceré motoristické preteky na Slovensku. Tiež rád počúvam hudbu, pozriem si dobrý film a venujem sa tenisu a plávaniu.“

### **Keby ste mali tú moc, čo by ste navrhovali zmeniť v súčasnej autobusovej doprave, aby sa zvýšil záujem cestujúcich práve o túto dopravu?**

„Rozhodujúca je naša vlastná práca a tou je príprava kvalitnej ponuky verejnej osobnej dopravy. Ak by som mal navyše taký realistický čarovný prútik, tak by som hneď odbúral byrokráciu v povolani profesionálneho vodiča, zaviedol prozákaznícke vzdelávanie vo firmách a všetky osobné autá by som postavil úplne mimo chodníkov.“

**Za rozhovor ďakuje Viliam Bujna**

## Ing. Peter Sádovský

Po absolvovaní Vysoké školy ekonomickej v Bratislave pracoval v medzinárodných spoločnostiach v priemysle a najmä v bankovom sektore. Od roku 2006 je generálnym riaditeľom autobusovej dopravnej spoločnosti Slovak Lines. V roku 2014 bol zvolený za viceprezidenta Zväzu autobusovej dopravy a od volieb v júni 2016 zastáva post prezidenta Zväzu autobusovej dopravy. Zastupuje tiež profesijné združenie cestných dopravcov ČESMAD v rade pre osobnú dopravu pri Medzinárodnej únii cestnej dopravy IRU so sídlom v Ženeve.