

Auto verzus vlak II

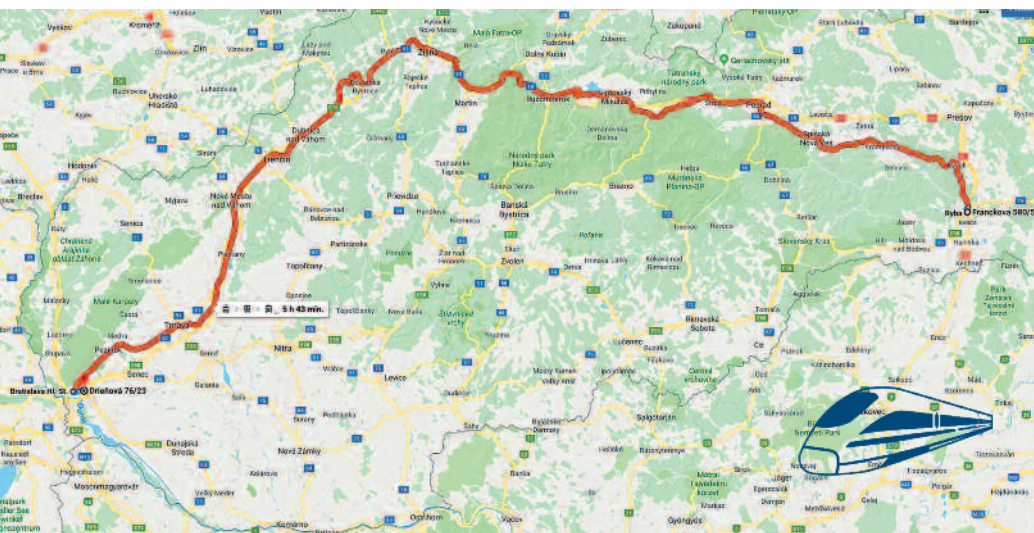
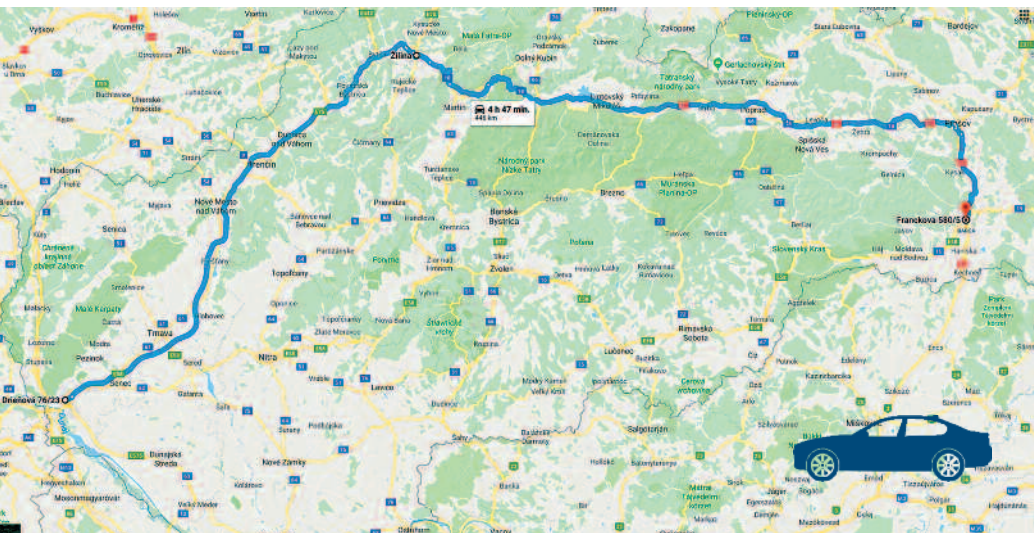
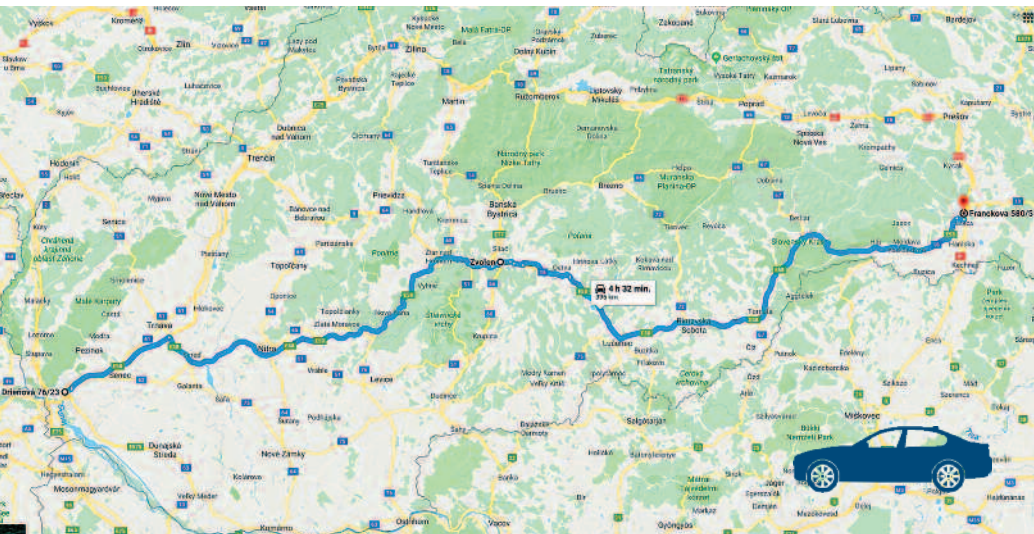
text: Xxx
foto: Xxx

Ako sa najľahšie, najrýchlejšie a najpohodľnejšie dostať z nášho hlavného mesta do metropoly východu? Skúsenosti sú rôzne, v našom prípade sme vždy na tento presun využívali automobil. Teraz sme sa rozhodli, že si na túto otázku posvietime podrobnejšie.

Koncom minulého roku sme sa rozhodli, že si preveríme, aký spôsob dopravy je lepší – vlak či auto. Ako cieľovú destináciu sme si vybrali Prahu, do ktorej pomerne často jazdíme – no a autom to v ostatných rokoch rozhodne nebolo jednoduché. Časté opravy legendárnej diaľnice D1 dávali zabráť nervom aj časovému harmonogramu.

Z nášho porovnania nakoniec vyšiel ako lepšia alternatíva vlak, pritom cestu autom som mal vtedy najlepšiu a najplynulejšiu za posledných 5 rokov. Nielen že bola jazda vlakom komfortnejšia a človek si mohol vybaviť množstvo práce bez stresu, ale aj cenovo to vychádzalo lepšie, dokonca ak sa započítali náklady ako amortizácia vozidla, nebolo v podstate čo z hľadiska ekonomického porovnávať. Vlak jasne dominoval.

Výsledkom bol nielen samotný článok, ale aj zmena, ktorá prebehla u mňa: Ďalšiu cestu do stavebníctva som už riešil vlakom (pri spomínanom porovnaní som sa „obetoval“ a šiel som autom) a rovnako to bude aj nabudúce, tým som si už istý.



SMER VÝCHOD

Ďalšou nami často navštevovanou destináciou sú Košice. Už som spomínal, že sme tam najčastejšie jazdili autom. Navyše, vzhľadom na fakt, že pochádzame zo stredného Gemera, volili sme vždy pre zvyšok Slovenska netypickú trasu, cez Revúcu. Tentokrát sme sa ale rozhodli vyskúšať si trasu severom a juhom (ak sme nešli cez Revúcu, vždy bola toto druhá alternatíva). Existuje aj tretia trasa, cez Maďarsko, ale tú sme s kapacitných dôvodov tentokrát vynechali, rovnako ako alternatívu „stredno-severnej“ trasy, kedy sa nejde cez Žilinu, ale cez Banskú Bystricu. Na cestu sme te-

ne opatrný: Rozhodol sa, že chce mať väčšiu časovú rezervu, a tak vyrazil taxíkom (cena jazdy 5 €) na stanicu už v čase 5:15. To následne oľutoval, nakoľko na stanici bol už 5:25 a vlak odchádzal 6:01, pristavený však bol už o 5:40, takže stráviť čas na bratislavskej hlavnej stanici mu už ostalo „len“ pätnásť minút...

START YOUR ENGINES!

Pohonné jednotky vozidiel sa rozburácali (no, rozburácali – oba sú to pomerne tiché štvorvalce...) o 5:40, do 5:47 sme mali natankované a mohli sme sa pomaličky vydať smerom na východ.



Výplň sedadiel prvej triedy v IC je skôr tuhšia, každopádne kvalitný látkový poťah nám prišiel ako lepšie riešenie než koženkové sedadlá. Komfortu rozhodne prospieva aj tvarovanie opierky hlavy.

da vypravili tri posádky, dve išli vozidlami a jedna vlakom.

Pri ostatnom porovnávaní bol súperom náš firemný Talisman, ktorý vzhľadom na veľkosť a rozmer pneumatík rozhodne nepatrí k rekordmanom v spotrebe (na druhú stranu vodiča hýčka komfortom aj vďaka masážnemu sedadlu a aktívnym tlmičom). Aj tentokrát sa zúčastnil porovnania, ale do boja sme nasadili aj staršiu firemnú tristoosmičku, ktorá zase vyniká práve v spotrebe a mohla by ekonomickú stránku porovnania s vlakom vyhrať. Na posádku Talismanu pripadla severná, na Peugeot južná trasa. Štart bol o 5:30 v sídle firmy. Kolega, ktorý cestoval vlakom, bol však trochu prehn-

Keďže bol pondelok ráno a my sme šli opačným smerom, tradičná zápcha za Sencom sa nás netýkala.

Celkovo začiatok cesty prebiehal takmer idylicky. Samozrejme, oba automobily v čo najväčšej miere dodržiavali rýchlostné limity, nie však podľa tachometra, ale podľa reálnej rýchlosti získanej z GPS.

Pri Trnave sa naše cesty rozišli, čo bolo o 6:12, v tom čase bol vlak necelých desať minút pred Trnavou, ktorú opúšťal o 6:25.

Posádku Talismanu však už pri Červeníku poslala príroda z diaľnice dole. Samotné zdržanie od zjazdu po výjazd na diaľnicu predstavovalo 5 minút (treba skonštatovať, že táto pumpa

rozhodne nevyniká ani kapacitou a ani modernosťou toaliet...).

Druhá posádka sa na čerpacej stanici zastavila až pred Lučencom, doprialo si však trochu dlhší oddych v trvaní 20 min (raňajky, káva), čo bolo v čase, keď vlak vchádzal do Vrútok a posádka na severnej trase schádzala z obchvatu začínajúceho pred Vrútkami, teda s úspechom už mala za sebou Žilinu aj neuralgické Strečno.

BEZ PROBLÉMOV?

Úprimne povedané, na severnej trase sme čakali väčšie problémy s dopravou, no opak bol pravdou. Prejazd Žilinou vykázal slušný priemer 43,9 km/h, popod Strečno to bolo akceptovateľných 71,5 km/h, takže na úseku 16 km sme stratili oproti priemerke 90 km/h len necelé štyri minúty. Tento prepočet je však len teoretický, lebo pri dodržiavaní rýchlostných limitov aj pri prázdnej ceste by tam bola priemerná rýchlosť len okolo 80 km/h, čiže strata by bola menšia. Zato posádka cestujúca trasou južnejšie už príliš nadšením nevyskakovala. Po zjazde na Zvolen totiž premávka poriadne zhustla a nebyť desaťkilometrového „diaľničného“ úseku začínajúceho sa pred Zvolenskou slatinou, priemerná rýchlosť do bodu ich prvej prestávky (čerpacia stanica pred Lučencom) by bola oveľa nižšia než výsledných 80 km/h.



Veľkou výhodou vlaku je fakt, že je tu možné čas okrem driemania stráviť aj prácou. A to aj vďaka pripojeniu na wifi, či elektrickú sieť.

V rovnakom čase sa aj posádka idúca severnou trasou dostala do prvej dopravnej komplikácie. Pred Ružomberkom, neďaleko známej reštaurácie, bola totiž nehoda. Celá minizápcha však trvala len tri minúty. Kolega vo vlaku si zatiaľ »

vychutnával ničím nerušený komfort a o pol deviatej sa nachádzal v Ružomberku, teda pred posádkou idúcou severom.

Tú však už čakalo len prekonanie Ružomberka a pomerne dlhý diaľničný úsek, nihilizovaný len jednorúrovňovým Braniskom a absenciou obchvatu Prešova. Zato južná „spojka“ ďalej trpela v zovretí kamiónov. Navyše, po dosiahnutí Rimavskej Soboty je už predbiehanie vecou osobnej statočnosti, takže sa do Plešivca znížila



Najväčšiu položku v prípade vozidiel tvorí síce nafta, ale nezanedbateľnými nákladmi sú aj opotrebovanie pneumatík, vozidla či náklady na servis. Netreba zabúdať ani na ostrekovače, náplň do ktorých, najmä v zimnej verzii, stojí cez 10 € a za zlého počasia v spojení s ostrekovaním svetlometov ju miniete extrémne rýchlo...

rýchlosť na priemer 78 km/h. Pri meraní od tohto bodu do Košíc sa navyše priemer dostal na slabých 77 km/h, najmä vďaka horskému prechodu Soroška... Mierne meškanie však medzi Spišskou Novou Vsou a Kysakom nabral aj vlak (cca 10 minút), do Košíc tak dorazila ako prvá posádka idúca autom severnou trasou.

REZULTÁT

Z pohľadu rýchlosti „vyhralo“ auto idúce severnou trasou. Trasu dlhú 441 km (od tankovania na Tomášikovej ulici v BA po cieľ na Franckovej ulici v KE) zvládlo za štyri hodiny a tridsať minút (do cieľa sme dorazili v čase 10:24), čiže jeho priemerná rýchlosť bola 105 km/h. Druhá na mieste bola posádka idúca južným smerom, ktorá do cieľa dorazila v čase 10:41 s priemernou rýchlosťou 81 km/h. V reáli však meškanie oproti severu bolo len 10 minút, pretože juh si



Do porovnania sa oproti sebe postavil rýchlik IC, Renault Talisman a Peugeot 308. Peugeot má síce rovnaký objem motora, ale o 26 kW slabší výkon a ľahší je len o 93 kg [308 – 1604 kg, Talisman 1698 kg], čo znamená výkonovú hmotnosť 19,5 kg/kW verzus 14,4 kg/kW v prospech Talismanu. V jeho neprospech však hrá väčší aerodynamický odpor a pneumatiky [245/40 R19 verzus 205/55 R16].

doprial o 10 minút dlhšiu prestávku. Každopádne k skoršiemu dorazeniu do Košíc jej nepomohla ani o 40 kilometrov kratšia trasa.

Vlak prišiel posledný o 11:00, pričom cesta taxikom trvala ďalších 10 minút, konečný čas do cieľovej destinácie je teda 11:10. V podstate bol však kolega z vlaku jediným, kto dorazil oddýchnutý a bez stresu, čo rozhodne za tú o trištvrte hodinu navyše stojí. K tomu sa ale ešte dostaneme...

A ako to vyšlo finančne? Vlak spolu s taxíkmi stál 33,90 €, Renault Talisman, ktorý šiel severnou trasou mal spotrebu 6,65 l/100 km, teda sme za naftu zaplatili 36,65 €. Z pohľadu financií sa stal víťazom Peugeot 308, ktorý na južnej trase (okrem toho, že jeho spotreba je naozaj malá, tu bol aj výrazne menší podiel ciest s rýchlosťou 130 km/h) spotreboval 4,8 litra nafty na 100 km, čo vyšlo na 24 €, teda ako samotná cena lístka na vlak v prvej triede, bez taxíkov. Každopádne, z hľadiska pohodlia jazdy bol presun po južnej trase najhorší, práve pre veľké množstvo kamiónov a celkovo žalostný stav ciest na druhej polovici tohto úseku.

Celkovú cenu však treba brať trochu s rezervou, miesto stretnutia bolo totiž mimo platenej zóny parkovania. Ak by sa uskutočnilo v zóne s plateným parkovaním, výsledok by bol iný. Rovnako tak netreba zabúdať ani na amortizáciu vozidla a náklady na pneumatiky a servis. Ak totiž máte servisný interval 30 000 km, jazdou tam a nazad ste si z neho ukrojili 880 km, čo pri cene servisu vo výške dajme tomu 250 € znamená náklad 7,3 €.

Rovnako ak počítame, že pneumatiky vydržia 50 000 km, tak v prípade Talismanu je to náklad 13,2 €, pri Peugeote je to 4 € na danú trasu. Po započítaní týchto položiek je výsledok nasledovný (stále v ňom chýba započítané opotrebovanie vozidla): vlak – 33,90 €, Peugeot 308 – 34,66 €, Renault Talisman – 44,53 €.

Aby som nezabudol... Ak by Talisman nemal monitorovanie GPS, tak by sme si nevedeli ako daňovo uznateľný výdavok uplatniť nadspotrebu 1,9 litra (v osvedčení o evidencii má písanú spotrebu ešte podľa NEDC 4,6 l/100 km), v prípade Peugeotu by to bolo len 0,1 l/100 km (tam je spotreba písaná vo výške tiež 4,7 l/100 km) Je tu ešte jedna nie nepodstatná vec, ktorú sme už viac krát spomenuli – komfort a bezpečnosť. Na cestu z KE do BA sme vyrážali o 17:12, ale už len v zložení vlak a Talisman (severná trasa). A zatiaľ čo posádka vlaku prišla do cieľovej destinácie oddýchnutá a vysmiata, vodič Talismanu mal aj napriek veľkej dávke kofeínu a rýchlych cukrov niekoľko krízových momentov a do Bratislavy dorazil vyčerpaný a extrémne unavený, s množstvom pracovných restov (približne 50 nevybavených e-mailov). Nuž, nie všetko sa dá ohodnotiť peniazmi... <<