

Słowacki zwrot akcji

15 marca 2023

Nad Słowacją krążyło widmo dużych cięć połączeń. W grę wchodziła powtórka sprzed 20 lat, kiedy likwidacje dotknęły jedną piątą sieci. Uznano jednak, że problemy rozwiąże zwiększenie liczby pociągów.



1 stycznia 2023 r. minęło 30 lat od podziału Czechosłowacji na dwa państwa. W każdym koła historii – przynajmniej jeśli chodzi o kolej – potoczyły się inaczej. O ile w Czechach nigdy nie doszło do masowych likwidacji połączeń, o tyle w Słowacji – w dziesiątą rocznicę powstania kraju – zapadła decyzja o wycofaniu pociągów z jednej piątej sieci kolejowej.

Cięcie po słowacku

Na początku 2003 r. ogłoszono, że z dniem 2 lutego zlikwidowane zostaną przewozy pasażerskie na 689 km linii. Domagając się odwołania tej decyzji, 29 stycznia 2003 r. kolejarze zorganizowali strajk ostrzegawczy i na sześć godzin zatrzymali ruch pociągów na terenie całej Słowacji. Jako że nic to nie dało, 31 stycznia 2003 r. rozpoczął się strajk bezterminowy. Jak wspomina Jozef Gulík w portalu Vlaky.net, był to największy strajk w historii niepodległej Słowacji. W ekspresowo wydanym orzeczeniu sąd w Bratysławie nakazał jego przerwanie – 4 lutego 2003 r. pociągi znowu zaczęły kursować, ale już nie na 24 liniach, które Železničná Spoločnosť przewidziała do likwidacji.

Niektóre części Słowacji zostały bardzo mocno dotknięte ograniczeniami. W krainie Gemer pociągi przestały kursować na liniach Dobšiná – Rožňava, Slavošovce – Plešivec i Muráň – Revúca – Plešivec, stanowiących dopływy z gemerskich dolin do głównej linii Koszyce – Zwoleń. Leżący z dala od największych

miast Gemer to rejon dotknięty największą stopą bezrobocia – obecnie sięga ona tu 20%. Cięcia wcale jednak nie ominęły też lepiej rozwiniętej zachodniej części Słowacji. Choćby regionu nitrzańskiego, w którym przestały funkcjonować właściwie wszystkie linie lokalne.

Zamknięto nie tylko krótkie lokaliki, czyli ślepe linie biegnące od głównych ciągów do położonych na uboczu miasteczek, ale także kilka odcinków, które łącząc stacje węzłowe, zapewniały spójność sieci połączeń. Pociągi wycofano też z kilku ośrodków powiatowych oraz miast ze światowej listy dziedzictwa UNESCO: Bańskiej Szczawnicy i Lewoczy. Wszystko to działo się, gdy premierem był działacz chrześcijańskiej demokracji Mikuláš Dzurinda, który przed rozpoczęciem kariery politycznej pracował w żylińskim Instytucie Badawczym Transportu oraz bratysławskiej dyrekcji czechosłowackich kolei ČSD.

Z likwidacjami nie pogodziły się społeczności lokalne i władze samorządowe. Niezadowolenie było na tyle duże, że w czerwcu 2003 r. Železničná Spoločnosť przywróciła ruch na dziewięciu z 24 linii. Połączenia odzyskały stolice powiatów Zlaté Moravce i Bánovce nad Bebravou. Pociągi znowu pojawiły się między innymi na 19-kilometrowej linii łączącej kilkutysięczne miasteczka Neded, Vlčany, Žihárec, Tešedíkovo i Diakovce ze stacją Šaľa na magistrali Bratysława – Budapeszt. O ile jednak przed zawieszeniem przewozów w relacji Neded – Šaľa kursowało siedem połączeń dziennie, o tyle po reaktywacji już zaledwie trzy i to tylko w dni robocze. Następnie liczbę połączeń zmniejszono do dwóch, potem do jednego, by w 2010 r. ponownie zlikwidować ruch.

Komunizm na kolei

Po cięciach wyniki słowackiej kolei mocno się pogorszyły. W 2002 r., przed wielką likwidacją połączeń, pasażerowie odbyli pociągami 59,4 mln podróży, a w 2003 r. już tylko 51,3 mln.

Następnie w latach 2006-2014 ani razu nie udało się przekroczyć poziomu 50 mln podróży rocznie. Odbicie nastąpiło dopiero w 2015 r. – podróżni odbyli wówczas 60,6 mln przejazdów pociągami. Przede wszystkim był to efekt jednego ze sztandarowych posunięć partii Smer-Sociálna Demokracia, która sprawowała rządy w latach 2012-2020.

Od listopada 2014 r. podróże pociągami stały się bezpłatne dla dzieci, młodzieży, studentów, emerytów, rencistów oraz osób otrzymujących zasiłki. Wszyscy oni muszą pobierać darmowe bilety, za które kolej otrzymuje refundację z budżetu państwa. Gdy został wprowadzony rządowy program „Pociągiem za darmo”, na okładce opiniotwórczego czasopisma „Týždeň” pojawił się ówczesny premier Robert Fico w mundurze kolejarza z czasów socjalistycznej Czechosłowacji. Tygodnik opublikował artykuł pod tytułem „Komunizm na kolei”. Prognozowano w nim, że koszty kolei wzrosną, bo będzie musiała ona uruchomić więcej połączeń, aby zdołać przewieźć tłumy „socjalnych” pasażerów, którzy w dodatku odstraszą podróżnych płacących za bilety.

Komercyjni przewoźnicy alarmowali, że pasażerowie, mając możliwość darmowej jazdy dotowanymi pociągami, nawet nie będą rozważali podróży za pieniądze. – „Nasz biznesplan został całkowicie zniszczony” – mówił Radim Jančura, właściciel prywatnego przewoźnika RegioJet. Ta czeska firma wciąż jednak działa na słowackich torach: jej żółte składy jeżdżą na trasach Żylina – Bratysława – Brno – Praga oraz Koszyce – Żylina – Ostrawa – Praga. Na drugiej z tras jeżdżą również komercyjne pociągi Leo Express.

Przez pierwszych pięć lat funkcjonowania programu „Pociągiem za darmo” liczba podróży koleją skokowo rosła, by w 2019 r. osiągnąć 81,4 mln – z czego darmowych było 36% przejazdów. Przed epidemią COVID-19 każdy z 5,4 mln mieszkańców Słowacji statystycznie odbywał 15 podróży koleją rocznie (dla porównania polski wynik za 2019 r. to dziewięć podróży na mieszkańca).

W Słowacji epidemia, zresztą tak jak w innych krajach, doprowadziła do tąpnięcia na kolei: w 2020 r. pasażerowie odbyli 49,6 mln podróży, a w 2021 r. jeszcze mniej, bo 46,3 mln. Železničná Spoločnosť podała już swój wynik za 2022 r.: 67,1 mln podróży, a więc wciąż wyraźnie mniej niż przed nastaniem koronawirusa.

Co gorsze, coraz więcej wskazywało na to, że zanim słowacka kolej na dobre zdoła wyjechać z kryzysu epidemicznego, wjedzie w jeszcze poważniejsze problemy.

Kryzys kolejowy, kryzys polityczny

Słowacji w oczy zajrzała wizja powtórki sytuacji sprzed 20 lat. Wicepremier i minister finansów Igor Matovič wiosną 2022 r. oznajmił, że zmuszony jest dokonać cięć wydatków na połączenia kolejowe.

„Miałoby to niewyobrażalne skutki. Cały świat idzie przecież w przeciwnym kierunku i inwestuje w koleje” – apelował do kolegi z rządu minister transportu Andrej Doležal.

„Jeśli ministerstwa transportu i finansów nie znajdą sposobu na pokrycie kosztów zamówionych przewozów, scenariusz dużych cięć będzie realny” – powiedział w dzienniku „Pravda” Tomáš Kováč, rzecznik prasowy spółki Železničná Spoločnosť. A jej prezes Roman Koreň oznajmił na antenie Radia Slovensko, że z każdej trasy może wypaść co trzecie, co czwarte połączenie. – „W grze są też warianty, że niektóre linie zamkniemy całkowicie”.

W całej sytuacji nie pomagały konflikty, w których pogrążyła się szeroka koalicja rządząca Słowacją od 2020 r. Istniała obawa, że Igor Matovič z ugrupowania OĽANO (Zwyczajni Ludzie i Niezależne Osobowości) i Andrej Doležal, reprezentujący partię Sme Rodina (Jesteśmy Rodziną), będą coraz bardziej skupiać się na sporach politycznych i połączenia kolejowe staną się tego ofiarą.

Mimo nasilającego się kryzysu – który, wiadomo już, wiosną 2023 r. skończy się przedterminowymi wyborami – udało się uzgodnić wysokość dofinansowania dla spółki Železničná Spoločnosť. W 2023 r. otrzyma dotację w wysokości 439 mln euro, czyli na podobnym poziomie jak w 2022 r., skorygowanym o inflację. Resort finansów jednocześnie zażądał jednak od państwowego przewoźnika zwiększenia efektywności oraz zoptymalizowania oferty przewozowej. Takie oczekiwania – zwłaszcza gdy padają z ust finansistów i to akurat 20 lat po pamiętnym 2003 r. – mogą mrozić krew w żyłach jako ładnie opakowana zapowiedź cięć.

Co więcej, minister finansów zdecydował, że jego resort włączy się w prace nad rozkładem jazdy. Zlecił to pracownikom Wydziału Jakości za Pieniądze, który ma za zadanie sprawdzać, czy finansowane przez podatników usługi publiczne świadczone są na odpowiednim poziomie. Pracownicy tego wydziału w dokumencie podsumowującym ich kolejowy audyt orzekli: „Rozwiązaniem nie może być likwidowanie połączeń, lecz zwiększanie ich liczby”.

Walka o minuty

„Wzmocnienie połączeń regionalnych oraz przyspieszenie pociągów dalekobieżnych stworzy silną zachętę dla podróżujących, aby przesiedli się do pociągów” – pisali analitycy Ministerstwa Finansów, wskazując problemy wymagające rozwiązania: „Przykładem jest zmodernizowana wielkim kosztem linia Bratysława – Żylina, którą jedzie się 30 min. dłużej niż równoległą autostradą”.

Magistrała z Bratysławy przez Trnavę, Trenčyn do Żyliny, łącząc stolice czterech regionów zachodniej Słowacji, cechuje się największą w całym kraju liczbą pasażerów. Jest to przy tym jedyny słowacki ciąg, na którym pociągi mogą rozpędzić się do 160 km/h. Linia kursują również pociągi łączące dwa największe miasta kraju: Bratysławę z Koszycami. I to od tej

relacji postanowiono zacząć przyspieszanie kolei.

Železničná Spoločnosť chwali się, że od grudnia 2022 r. jeden z pociągów InterCity pokonuje relację Koszyce – Bratysława w rekordowym czasie 4 godz. 31 min. Na całej 443-kilometrowej trasie pociąg ma tylko trzy postoje (w Kysaku, Popradzie, Żylinie) i bez zatrzymania przemyka nawet przez dwie regionalne stolice: Trenčyn i Trnavę. Łączące Bratysławę z Koszycami pociągi InterCity to jedyne komercyjne połączenia, jakie uruchamia Železničná Spoločnosť – nie są one objęte dotacjami i nie przysługują w nich bezpłatne podróże.

Połączenia dotowane też przyspieszyły: pociągi pospieszne „Tatran” relacji Koszyce – Bratysława przekształcono w ekspresy. Ich czas jazdy skrócił się z 5 godz. 50 min. do 5 godz. 26 min., jednak kosztem zatrzymań na stacjach Trenčianska Teplá, Nové Mesto nad Váhom, Piešťany i Leopoldov. Spotkało się to ze sprzeciwem mieszkańców i lokalnych władz – petycję domagającą się przywrócenia postojów podpisało 7,5 tys. osób. Železničná Spoločnosť podkreśla jednak, że zwiększyła na tej trasie częstotliwość obsługujących mniejsze miasta regionalnych ekspresów REX, a łączna liczba bezpośrednich połączeń z Trenčyna do Bratysławy wzrosła z 25 do 31. Przewoźnik nie zostawił złudzeń: w ruchu dalekobieżnym kluczowe jest teraz skracanie czasów jazdy.

Walka toczy się niemal o każdą minutę. Kursujące ze Zwolenia do Koszyc pociągi pospieszne „Gemeran” skróciły swój czas przejazdu z 3 godz. 25 min. do 3 godz. 18 min. – w tym celu jeden z postojów pośrednich przeniesiono ze stacji Fil'akovo na przystanek Fil'akovo Zastávka, dzięki czemu przez to 10-tysięczne miasto można przejechać łącznicą skracającą trasę o 3 km.

Regionalna efektywność

W Słowacji rząd odpowiada nie tylko za ruch dalekobieżny, ale również za pociągi regionalne (samorządy ośmiu słowackich

regionów odpowiedzialne są natomiast za połączenia autobusowe).

Wzmocnienie kolei regionalnych, na czego potrzebę wskazywał dokument Ministerstwa Finansów, widać na trasie łączącej stolicę dwóch regionów wschodniej Słowacji. Z Preszowa do Koszyc pociągi zaczęły przez cały dzień kursować dwa razy na godzinę – od 4:19 do 22:19 ruszają składy zatrzymujące się wszędzie po drodze, a 42 min. po pełnej godzinie odjeżdżają nowo uruchomione regionalne ekspresy REX z jednym postojem pośrednim w Kysaku.

Na liniach, na których dotąd jeszcze nie funkcjonował cykliczny rozkład jazdy, uporządkowano godziny kursowania. Z Popradu pociągi na Zamagurze Spiskie zaczęły wyruszać od 4:46 do 22:46 – co dwie godziny do Starej Lubowli i co godzinę do położonego bliżej Kieżmarku.

Takt godzinny przez większość dnia zaczął też funkcjonować na wijącej się doliną rzeki Hnilec linii Nálepko – Gelnica – Margecany. Liczbę par połączeń zwiększono z 14 do 16, ale tak, aby nie generować zapotrzebowania na dodatkowy tabor. Skrócono więc postoje na mijance i stacjach końcowych, zrezygnowano z zatrzymań na leśnych przystankach Švedlár Zastávka i Gelnica Zastávka, a także ustalono postoje na żądanie na trzech przystankach.

Na linii biegnącej z położonego u stóp Białych Karpat miasteczka Horné Srnie do węzłowej stacji Trenčianska Teplá liczbę pociągów zwiększono z 11 do 13, zapewniając równomierne odjazdy od 4:45 do 19:45 – co godzinę w szczycie rano i po południu, a w międzyszczytce co dwie godziny. Zniknęła więc czterogodzinna luka w ruchu przed południem.

Już podczas audytu oferty przewozowej w 2022 r. pracownicy resortu finansów zwracali uwagę na to, że „jedną z głównych przyczyn rosnących kosztów jest nieefektywny rozkład jazdy”, przekładający się na „problem słabego wykorzystania taboru i

personelu”.

Na linii Levice – Štúrovo z sześciu par połączeń zrobiło się dziewięć, co pozwoliło wyeliminować sześciogodzinny przestój w środku dnia. Na części linii pojawiły się dodatkowe połączenia wieczorem. Z Żyliny ostatni pociąg do Rajca odjeżdżał już przed 19:00, a wraz ze zmianą rozkładu jazdy dodano pociągi o 20:49 i 22:49 (jeden z nich to pociąg przesunięty z mało atrakcyjnej 3:50). Nowe wieczorne połączenia pojawiły się też między innymi na trasach Lučenec – Poltár – Utekáč i Humenné – Vranov nad Topľou – Prešov.

Zwiększenie efektywności w niektórych przypadkach odbywało się za wszelką cenę. Widać to w leżącym przy trójstyku granic Słowacji, Czech i Polski regionie Kysuce, na lokalnej linii Čadca – Makov. Od grudnia 2022 r. w połowie tej trasy, na stacji Turzovka, podróżni muszą przesiadać się z jednego składu do drugiego. Zdecydowano się na takie rozwiązanie, bo na odcinku Čadca – Turzovka potoki pasażerskie są znacznie większe niż na dalszym odcinku Turzovka – Makov. Słabiej wykorzystywany odcinek zaczął być obsługiwany krótszym składem.

Także efektywnością uzasadniono decyzję o ograniczeniu ruchu do weekendów, ferii i wakacji na odcinkach Tisovec – Brezno, Studený Potok – Tatranská Lomnica, a także Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica (z którego pociągi wycofano w czasie cięcia w 2003 r., ale wkrótce potem przywrócono). Resort finansów zaznacza, że wzdłuż powyższych linii jeżdżą autobusy, a Železničná Spoločnosť dodaje, że gros podróżujących tymi trasami stanowią turyści. Burmistrz Bańskiej Szczawnicy Nadežda Babiaková z partii Smer skarżyła się portalowi Aktuality: – „Miasto jest nie tylko dla turystów, ale też dla ludzi, którzy tu żyją i muszą dojechać do pracy. Dużo mówi się o ekologii, a likwidacja pociągów w dni powszednie spowoduje, że jeszcze więcej ludzi będzie poruszać się samochodami”.

Železničná Spoločnosť podkreśla, że na całej sieci praca

eksploatacyjna – czyli łączny dystans pokonywany przez wszystkie pociągi – wyniesie w 2023 r. 38,8 mln km, a zatem o 5% więcej niż 2022 r. oraz o 11% więcej niż w 2019 r.

Jak przewidują analitycy Ministerstwa Finansów, „zwiększenie liczby połączeń przyciągnie więcej pasażerów i spowoduje wzrost przychodów”. Ma to otworzyć drogę do dalszej rozbudowy oferty przewozowej w kolejnych latach, a przy tym do utrzymania dotacji na tym samym poziomie.

Autorstwo: Karol Trammer

Źródło: [ZBS.net.pl](https://zbs.net.pl)