

Polsko

Základní geografické údaje

Polsko (oficiálně Polská republika) je stát ležící v severní části střední Evropy u pobřeží Baltského moře na severu. Česká republika sdílí s Polskem svou severní hranici. S rozlohou 312 679 km² jde o 9. nejrozlehlejší stát v Evropě. Polsko je silně národnostní stát, jehož 38 511 824 obyvatel (2011) tvoří z téměř 95 % Poláci. Hustota obyvatel je pak v průměru 123 obyv./km². Reliéf země je převážně rovinatý s nížinnou polohou, pouze jižní hranice jsou vymezeny pásem vrchovin na jihozápadě a masivem Karpat směrem k jihovýchodu.

Poloha této země v evropském prostoru z ní činí významný spojovací prvek v dopravním tahu západ – východ a dnes již spíše historicky významným je rovněž dopravní vztah sever – jih. Vnitřní dopravní vztahy jsou pak definovány především zaměřením jižní části země na těžký a zpracovatelský průmysl, přičemž zbytek území je silně zaměřen na zemědělství.

Polská železniční síť čítala ke konci roku 2012 19 191 km železničních tratí, z nichž většina je elektrizována stejnosměrnou napěťovou soustavou 3 kV.

Struktura osídlení

Nejvíce obyvatelstva se na území Polska soustřeďuje do průmyslově založené jižní části země. Nej hustěji osídlená je pak Hornoslezská pánev, kde se v konurbaci Katowic, v tzv. Hornoslezské průmyslové oblasti (GOP), soustřeďují především závody těžkého průmyslu s množstvím pracovních příležitostí. Směrem k severu se pak mění zaměření hospodářství spíše na zemědělskou činnost, s čímž zároveň klesá i hustota zalidnění. Pomineme-li pak aglomeraci hlavního města Warszawy, tak pouze konurbace tzv. Trojměstí (Gdynia – Sopoty – Gdaňsk) díky své příležitosti k Baltskému moři a soustředěním obchodních příležitostí je opět územím s hustším osídlením.

Organizace železniční dopravy

V roce 2000 byl v Polsku přijat zákon o komercializaci, restrukturalizaci a privatizaci společnosti Polskie Koleje Państwowe (česky Polské státní železnice, a. s., zkratka PKP), čímž byla v zásadě ustanovena struktura, s jakou fungují polské železnice dnes. PKP mají dnes holdingovou strukturu, která se dle funkce dělí na správce dopravní cesty a provozovatele drážní dopravy. Mateřskou společností v holdingu jsou PKP, a.s. Ve struktuře dále jsou čtyři společnosti provozující osobní železniční dopravu (PKP Intercity, s.r.o., PKP Przewozy Regionalne, s.r.o., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, s.r.o., PKP Warszawska Kolej Dojazdowa, s.r.o.), dvě společnosti provozující nákladní železniční dopravu (PKP Cargo, a.s., PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa) a čtyři společnosti pro správu železniční infrastruktury (PKP Polskie Linie Kolejowe a.s., PKP Energetyka, s.r.o., PKP Informatyka s.r.o. a Telekomunikacja Kolejowa, s.r.o.).

Nástin historického vývoje železniční sítě

Železniční síť na území současného Polska se začala formovat ve druhé čtvrtině 19. století, kdy bylo Polsko fakticky rozděleno mezi tři evropské mocnosti. Západ a jihozápad země náležel Prusku, jihovýchod země pak Rakousku a střed a východ země podléhal Ruskému carství. V průběhu času, se hranice Polska zásadně měnily, avšak zmíněný stav měl nejvýznamnější vliv na formování železniční sítě. A tak po vzniku nezávislého Polska v roce 1918 zdědily nově ustavené Polské státní železnice značně nerovnoměrně rozvinutou síť. Do roku 1920 bylo vystavěno celkem 25 700 km železničních tratí. V částech s rozvinutým průmyslem, které dříve spadaly pod Prusko a Rakousko se nacházela velmi hustá síť železnic, tvořená jednak normálně rozchodnými tratěmi a jednak hustým systémem úzkorozchodných železnic. V bývalé ruské části byl stav zcela opačný. Železniční síť nedosahovala takové hustoty, nacházel se na ní vedle standardního rozchodu z větší části rozchod široký a tratě byly spíše páteřního charakteru, bez zásadního významu v regionální dopravě. Ještě do druhé světové války prošla železniční síť Polska mírným rozvojem, kdy byly dostavěny významné železniční spojnice. Po válce došlo však ve třech rozlišitelných etapách k velmi významné redukci rozsahu železniční sítě. V prvním období, vymezeném lety 1944 – 1948, docházelo doslova k masivnímu rozkrádání tratí Sovětskou armádou, která na své území odvážela veškerý materiál tratí, včetně zabezpečovacího zařízení a dalšího vybavení. Takto bylo zlikvidováno celkem 1548 km normálněrozchodných a 222 km úzkorozchodných tratí. Další období lze pak vymezit lety 1960 – 1990, kdy byla hlavní příčinou uzavírání a případné likvidace tratí vzrůstající a sílící konkurence silniční dopravy. Nejvíce postiženou částí železniční sítě se v tomto období staly úzkorozchodné tratě. A tak bylo postupně uzavřeno v roce 1960 659 km, v roce 1970 554 km a v roce 1980 819 km úzkorozchodných tratí. Ještě v roce 1986 činila celková délka železniční sítě v Polsku kolem 27000 km. V posledním období trvajícím od roku 1991 dodnes se projevila především ekonomická neschopnost udržet na mnoha tratích dostatečný provoz. Dochází k omezování dopravní nabídky, což má za následek další snižování počtu cestujících, kteří ochotně přecházejí k silniční dopravě, což nakonec vede k úplnému zastavení dopravy, přičemž v mnoha případech nedochází ani k následné fyzické likvidaci tratě. Toto období je pak charakteristické největší redukcí polské železniční sítě. Jen v letech 1991 – 2001 bylo uzavřeno celkem 4507 km normálně rozchodných tratí a na dalších 3889 km byl zastaven provoz. Ve stejném období bylo dále zrušeno 1422 úzkorozchodných tratí. Větší redukci železniční sítě zaznamenáme v historii pouze ve velké Británii v 60. letech 20. století.

Největší redukcí prošla železniční síť právě na území bývalého Pruska, resp. Německa v předválečných hranicích, a Rakouska a dále rovněž v oblastech při pobřeží Baltského moře.

Shrnutí příčin redukce železniční sítě po roce 1990

Vývoj rozsahu polské železniční sítě po roce 1990 je typickým příkladem negativní synergie při hledání úspor redukováním rozsahu železniční dopravy, která se navíc musí potýkat s podudržovanou a nezainvestovanou železniční infrastrukturou. Polské železnice se po roce 1990 dostaly do hluboké ekonomické krize, jejímž řešením se mělo stát hledání úspor ve vlastním provozu. A tak byly nejméně vytížené spoje postupně redukovány či rušeny. V rámci

liberalizace železničního trhu, která byla i tak dlouhodobě z obav o výrazné zvýšení nezaměstnanosti odkládána, došlo k oddělení správce dopravní cesty a provozovatelů drážní dopravy, kterých nakonec vzniklo v různých oblastech, ale i v různých segmentech osobní železniční dopravy několik, přičemž chybí jejich vzájemná integrace. Spolu s nevyhovující drážní infrastrukturou tak dochází k větší a větší ztrátě konkurenceschopnosti železnice na současném dopravním trhu, což má za následek další úbytek přepravených cestujících (v období po roce 1990 docházelo každý rok k úbytku objemu přeprav v řádu desítek procent), což opět vede k redukci spojů a dalšímu uzavírání tratí. Vlastní příčiny lze pak hledat ve všech úrovních správních orgánů Polska, které jen neochotně a pomalu v uplynulých letech reagovaly na vývoj dopravního trhu, zvláště v souvislosti se značným posilováním významu individuální silniční dopravy.

Zdroje

- [1] KOTULANOVÁ, Helena. Geografie Polska multimedialně [online]. 2006 [cit. 2014-02-11]. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta. Vedoucí práce Alois Hynek. Dostupné z: <http://is.muni.cz/th/63915/prif_m/>
- [2] FUČÍK, Václav. Reforma železničního sektoru v Polsku [online]. 2013 [cit. 2014-02-11]. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta. Vedoucí práce Zdeněk Tomeš. Dostupné z: <http://is.muni.cz/th/369778/esf_b/>.
- [3] TAYLOR, Z. The contraction of the railway network in Poland, 1911-2002. In *Geografický časopis*, 55, 4 [online]. 2003 [cit. 2014-02-11]. Dostupné na WWW: <<http://www.sav.sk/journals/uploads/03291458Taylor.pdf>>
- [4] TACZANOWSKI. A comparative study of local railway networks in Poland and the Czech Republic. *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*. 2012-01-1 [cit. 2014-02-11], vol. 18, issue 18, s. -. DOI: 10.2478/v10089-012-0025-1. Dostupné z: <<http://www.degruyter.com/view/j/bog.2012.18.issue-1/v10089-012-0025-1/v10089-012-0025-1.xml>>
- [5] <http://www.wikipedia.cz/>
- [6] <http://www.plk-sa.pl/>