

Rewitalizacja kolei wąskotorowych – finansowanie, organizacja, inwestycje

**Fundusze Europejskie
na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko**

Opracowanie: Karol Trammer

Praca została przyjęta 22.10.2025 roku.



Pomoc Techniczna
dla Funduszy Europejskich



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Koleje wąskotorowe w Polsce

Rozwój kolei wąskotorowych

Rozwój kolei na ziemiach polskich od początku obejmował budowę linii wąskotorowych, które uzupełniały sieć linii normalnotorowych. Najstarszą siecią kolei wąskotorowych są Górnośląskie Koleje Wąskotorowe, które zaczęły powstawać w 1853 roku. Jako ostatnia wybudowana została Nasielska Kolej Dojazdowa – została ona otwarta w 1950 roku w celu zapewnienia połączenia miasta Pułtusk ze stacją węzłową Nasielsk na normalnotorowej magistrali Warszawa – Gdańsk. Polska w wyniku trwającego 100 lat procesu powstawania kolei wąskotorowych stała się krajem cechującym się jedną z największych gęstości linii wąskotorowych w Europie¹.

Ze względu na to, że istniejące na ziemiach polskich koleje wąskotorowe były budowane przez różne podmioty pod administracjami różnych krajów (Rosja, Niemcy, Austria) oraz w różnych epokach, to cechują się one różnymi rozstawami toru: 600 mm, 750 mm, 785 mm, 800 mm lub 1000 mm.

Niektóre koleje wąskotorowe były pojedynczymi liniami dowozowymi łączącymi z liniami normalnotorowymi miasta od nich oddalone, a niektóre koleje wąskotorowe rozrosły się do dużych sieci – największa rozciągała się od Ozorkowa pod Łodzią po Aleksandrów Kujawski i Gniezno, licząc w sumie 1400 kilometrów długości. Koleje wąskotorowe miały nie tylko znaczenie w ruchu pasażerskim, ale także zapewniały transport towarów – zarówno w skali lokalnej (np. zwożenie buraków cukrowych do cukrowni), jak i ponadlokalnej (dzięki stacjom przeładunkowym na styku z liniami normalnotorowymi).

Po II wojnie światowej koleje wąskotorowe znalazły się w strukturach przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe. Z jednej strony umożliwiło to scalenie zarządzania i dzięki temu uzyskanie pod pewnymi względami efektu skali: większe zakupy taboru, przekazywanie taboru między różnymi kolejami wąskotorowymi, a nawet unifikacji rozstawu toru – za standardową szerokość przyjęto 750 mm i na ten rozstaw przebudowano część kolei wąskotorowych, które wcześniej miały rozstaw 800 mm czy 1000 mm. Objęcie wszystkich kolei wąskotorowych przez PKP ułatwiło również włączenie ich w ogólnokrajową sieć przewozów towarowych – przede wszystkim za sprawą wagonów-transporterów, czyli wąskotorowych platform, na które wjeżdżały wagony normalnotorowe, dzięki czemu nie było konieczne przeładowywanie towarów na stacjach wąskotorowych stycznych ze stacjami normalnotorowymi. Centralizacja zarządzania kolejami wąskotorowymi z drugiej strony spowodowała jednak, że zaczęto patrzeć na nie przez pryzmat państwowego molocha, przez co nie zawsze doceniano ich znaczenie dla lokalnych układów transportowych. PKP bardziej chętnie niż lokalny gospodarz podejmowało decyzje o skracaniu sieci kolei wąskotorowych czy wręcz całkowitym likwidowaniu poszczególnych kolei.

Regres kolei wąskotorowych

Pierwsze likwidacje całych kolei wąskotorowych miały miejsce już w latach 60. i 70. W 1961 roku zlikwidowano Bogatyńską Kolej Dojazdową (Turoszów – Bogatynia – Łąki – Sieniawka), a w 1971 roku zamknięto Kętrzyńską Kolej Dojazdową (Kętrzyn – Mrągowo) oraz Podlaską Kolej Dojazdową (Biała Podlaska – Konstantynów/Janów Podlaski).

¹ Jakub Taczanowski, *Porównanie współczesnego znaczenia kolei wąskotorowych w Polsce i Austrii*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego”, 2011

Dość szybko zaczęły też znikać linie wąskotorowe w największych aglomeracjach (Radzymin – Marki – Warszawa, Góra Kalwaria – Piaseczno – Warszawa, Konstancin-Jeziorna – Warszawa, Koszwały – Gdańsk, Trzebnica – Wisznia Mała – Wrocław), które już w latach 60. i 70. XX wieku ustępowały miejsca poszerzanym arteriom drogowym wbiegającym do dużych miast, choć dziś mogłyby pełnić funkcję szybkiego tramwaju podmiejskiego, stanowiąc lekarstwo na wzmożony ruch uliczny na tychże poszerzonych drogach. Paradoxem było to, że likwidacja linii wąskotorowych – uznawanych za przeszkodę dla obowiązującej w okresie PRL filozofii transportu w dużych miastach opierającej się na przyspieszaniu ruchu samochodowego, poszerzaniu jezdni i zapewnianiu bezkolizyjności – rozpoczynała się od likwidacji odcinków prowadzących do dużych miast, a więc cechujących się największym potencjałem ze względu na masowe dojazdy. Przykładowo Wrocławska Kolej Dojazdowa – której odcinek prowadzący z Trzebnicy do Wrocławia zlikwidowano w 1967 roku – na pozostałych, oddalonych od Wrocławia, odcinkach w rejonie Żmigrodu i Milicza przetrwała w regularnym ruchu do 1991 roku.

Lata 80. XX wieku – mimo dokonanych przez PKP scentralizowanych zakupów taboru wąskotorowego: lokomotyw, szynobusów i wagonów – były początkiem końca kolei wąskotorowych. W schyłkowym okresie PRL brak remontów infrastruktury wpływał na coraz dłuższe czasy przejazdu, niekonkurencyjne wobec autobusów PKS, a problem dodatkowo potęgowało drastyczne zmniejszanie liczby połączeń. Na wielu kolejach wąskotorowych w ostatnich latach przed likwidacją realizowano tylko pojedyncze połączenia, co mogło być skutkiem polityki stopniowego wygaszania popytu, tak aby ułatwić zamknięcie przewozów bez większego sprzeciwu społecznego.

Na przełomie XX i XXI wieku koleje wąskotorowe uznano za balast dla rozpoczynającej się restrukturyzacji PKP, która podzieliła to przedsiębiorstwo na spółki. Nie została wypracowana żadna koncepcja włączenia kolei wąskotorowych w proces przekształceń. PKP podjęło decyzję o zakończeniu działalności kolei wąskotorowych i zaoferowała ich przekazanie jednostkom samorządu terytorialnego – podmiotom, które wówczas nie miały żadnego doświadczenia ani w zarządzaniu infrastrukturą kolejową, ani w realizacji przewozów kolejowych.

Do 2001 roku, gdy w centrali PKP zapadła ostateczna decyzja o zakończeniu działalności kolei wąskotorowych, regularny ruch pasażerski prowadzony był na liniach liczących w sumie 232 kilometry²:

- Rogów – Rawa Mazowiecka – Biała Rawska (województwo łódzkie),
- Ostrowy/Wielka Wieś Kujawska – Krośnice – Krzewie (województwo łódzkie),
- Ełk – Laski Małe – Zawady Tworki/Turowo (województwo warmińsko-mazurskie),
- Koszalin – Świelino (województwo zachodniopomorskie),
- Stargard – Dobra Nowogardzkie (województwo zachodniopomorskie),
- Środa Wielkopolska – Zaniemyśl (województwo wielkopolskie),
- Śniaty – Śmigiel – Stare Bojanowo (województwo wielkopolskie),
- Pleszew Miasto – Pleszew Wąskotorowy (linia dowozowa z centrum miasta do leżącej poza jego granicami stacji na linii normalnotorowej Ostrów Wielkopolski – Jarocin – Poznań; województwo wielkopolskie).

Kryzysowe lata 80. i 90. XX wieku na kolejne dekady ukształtowały wizerunek kolei wąskotorowych jako nieprzystającego do współczesnych wymagań powolnego środka transportu, który stanowi przede wszystkim ciekawostkę, zabytek i atrakcję turystyczną.

² Jakub Taczanowski, *Porównanie współczesnego znaczenia kolei wąskotorowych w Polsce i Austrii*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego”, 2011



Rysunek 1. Nieczynna węzłowa stacja wąskotorowa Krośniewice Miasto. Po tym jak PKP w 2001 roku zakończyły działalność tej kolei, w 2002 roku – staraniem samorządu, dawnych pracowników i entuzjastów – doszło do reaktywacji przewozów. Ruch regularny ponownie funkcjonował do 2008 roku.

Obecna funkcja kolei wąskotorowych

Gdy w 2001 roku PKP ostatecznie zrezygnowały z realizowania przewozów na kolejach wąskotorowych, samorządy stanęły w obliczu niespodziewanej możliwości ich przejęcia. Zgodnie jednak z ówczesnym wizerunkiem kolei wąskotorowych przejmowały je jako ciekawostkę turystyczną lub wart ochrony element dziedzictwa wpisujący się w lokalną historię. Tylko nieliczne samorządy podejmowały próby zachowania czy przywrócenia kolejom wąskotorowym ich funkcji transportowej. Takie działania – dzięki zaangażowaniu dotychczasowych pracowników kolei wąskotorowych i stowarzyszeń entuzjastów kolei – podjęto na Śmigielskiej Kolei Dojazdowej (przejętej przez gminę Śmigiel), Krośniewickiej Kolei Dojazdowej (przejętej przez gminę Krośniewice), Pleszewskiej Kolei Dojazdowej (przejętej przez gminę Pleszew).

Pleszewska Kolej Dojazdowa to jedyna kolej, która nadal prowadzi regularne przewozy pasażerskie na trasie Pleszew Miasto – Pleszew Wąskotorowy (Kowalew). Podstawową funkcją jest dowóz pasażerów z centrum Pleszewa do leżącej poza miastem stacji Pleszew na linii normalnotorowej Ostrów Wielkopolski – Jarocin – Poznań. Między centrum Pleszewa a stacją normalnotorową Pleszew kursuje 13 par pociągów dziennie, ruch odbywa się od poniedziałku do piątku. Pociągi lokalne skomunikowane są z kursującymi główną linią pociągami Kolei Wielkopolskich, Polregio i PKP Intercity – w przypadku ich opóźnienia pociągi lokalne czekają do 20 minut na przesiadających się pasażerów. Organizatorem przewozów jest Urząd Miasta i Gminy Pleszew, a przewoźnikiem Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych. Jednakże – ze względu na fakt, że kolej pleszewska jest

trójszynowa z rozstawem wąskotorowym 750 mm i normalnotorowym 1435 mm – zrezygnowano z kursowania taboru wąskotorowego i od kilku lat regularne przewozy realizowane są normalnotorowym szynobusem, który został sprowadzony z Czech przez Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych.

Obecnie więc już wszystkie bez wyjątku koleje wąskotorowe skupiają się na przewozach turystycznych. W 2024 roku koleje wąskotorowe odnotowały w sumie 917,6 tys. podróży – widoczna jest przy tym duża sezonowość ruchu: ponad 80% pasażerów przewieziono na liniach wąskotorowych w okresie od maja do sierpnia³.

Największe przewozy w 2024 roku odnotowały następujące koleje wąskotorowe:

- Bieszczadzka Kolejka Leśna (Majdan – Balnica): 166,4 tys. podróży,
- Nadmorska Kolej Wąskotorowa (Pogorzelnica – Rewal – Gryfice): 161,7 tys. podróży,
- Kolejka Parkowa Maltanka (Poznań): 118 tys. podróży,
- Żuławska Kolej Dojazdowa (Nowy Dwór Gdański – Stegna – Sztutowo/Prawy Brzeg Wisły): 88,3 tys. podróży,
- Żnińska Kolej Powiatowa (Żnin – Gąsawa): 76,9 tys. podróży⁴.

Wszędzie tam, gdzie próbowano wyjść poza funkcję turystyczną i przywrócić regularne przewozy całoroczne, zderzano się z problemami finansowymi i organizacyjnymi. Samorządy wojewódzkie nie odpowiadały na postulaty nowych właścicieli kolei wąskotorowych o włączenie ich w system finansowania kolejowych przewozów regionalnych. Zwłaszcza że próby przywrócenia regularnego ruchu pasażerskiego były podejmowane pierwszej dekadzie XXI wieku, która była okresem kryzysu kolei regionalnych na liniach normalnotorowych – borykano się z brakiem funduszy na połączenia, odczuwano skutki braku utrzymania i remontów infrastruktury, a także – po masowych likwidacjach w latach 90. XX wieku – w dalszym ciągu zamykano ruch na kolejnych liniach. Obecnie jednak kolej regionalna na sieci normalnotorowej jest już w znacznie lepszej kondycji. Między innymi dzięki funduszom unijnym zmodernizowane zostały nie tylko główne magistrale, ale także linie znaczenia regionalnego, a ponadto kupowany jest nowy tabor. Powstali przewoźnicy samorządowi jak Koleje Dolnośląskie, Koleje Małopolskie czy Koleje Śląskie, które dzięki dofinansowaniu z budżetów samorządów wojewódzkich, rozwijają swoje sieci połączeń i przywracają ruch do kolejnych miejscowości, dzięki czemu rokrocznie zwiększa się liczba pasażerów korzystających z kolei. Skoro więc nadszedł renesans kolei regionalnej na liniach normalnotorowych, to dziejową konsekwencją powinno być również nastanie renesansu kolei wąskotorowych i ponowne włączenie ich w system transportowy. Wiąże się to jednak z wyzwaniem ich modernizacji dostosowującej dotychczas niedofinansowane koleje wąskotorowe do współczesnych wymagań, a więc zapewnienia wysokiej jakości infrastruktury, komfortowego taboru oraz integracji z koleją normalnotorową i innymi środkami transportu.

³ *Koleje wąskotorowe w Polsce. Analiza danych statystycznych za 2024 rok*, Urząd Transportu Kolejowego, 2025.

⁴ *Koleje wąskotorowe w Polsce. Analiza danych statystycznych za 2024 rok*, Urząd Transportu Kolejowego, 2025.



Rysunek 2. Wąskotorowy szynobus na stacji Stare Bojanowo w 2006 roku w okresie realizacji planowego ruchu po przejęciu Śmigielskiej Kolei Dojazdowej przez samorząd lokalny (źródło: Ulrich Thorhauer).

Finansowanie kolei wąskotorowych

Istniejące źródła finansowania kolei wąskotorowych

Najpoważniejszą barierą dla renesansu kolei wąskotorowych i ponownego włączenia ich w system transportowy jest brak stabilnego finansowania. Obecnie koszty funkcjonowania kolei wąskotorowych pokrywane są z przychodów ze sprzedaży biletów na pociągi turystyczne, dotacji z budżetów jednostek samorządu terytorialnego, które jednak nie stanowią stabilnego wsparcia, lecz często sprowadzają się do pomocy przyznawanej ad hoc – często wręcz wyłagiwanej – w obliczu wystąpienia potrzeb związanych z pogorszeniem się stanu technicznego. Jako że żadna kolej wąskotorowa nie prowadzi obecnie regularnych przewozów pasażerskich zamawianych przez jednostki samorządu terytorialnego, nie istnieje dofinansowanie takie jak w przypadku linii normalnotorowych, gdzie kontraktowane są usługi przewozowe i przyznawane rekompensaty pokrywające różnicę między kosztami realizacji przewozów a przychodami ze sprzedaży biletów.

W sytuacji braku stabilnego systemu finansowania kolei wąskotorowych powszechnym problemem jest pogarszający się stan techniczny infrastruktury, przez co zarządcy kolei wąskotorowych zmuszeni są podejmować decyzje o skracaniu odcinków objętych utrzymaniem niezbędnym do prowadzenia ruchu. Na przykład na Piaseczyńsko-Grójeckiej Kolei Wąskotorowej obecnie przejezdny jest tylko odcinek Piaseczno – Tarczyn, stanowiący jedną trzecią linii Piaseczno – Nowe Miasto nad Pilicą, natomiast na 51-kilometrowej sieci Elckiej Kolei Wąskotorowej przejezdny jest tylko liczący 15 kilometrów odcinek Elk – Sypitki.

Koleje wąskotorowe nie były obejmowane kolejnymi tworzonymi na szczeblu rządowym źródłami finansowania infrastruktury kolejowej. Finansowania utrzymania infrastruktury wąskotorowej nie przewidziano w przyjętym w 2018 roku przez rząd programie *Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku*, ani w będącym kolejnym jego edycją *Rządowym programie wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku*, który został przyjęty w 2023 roku.

Przyjęty w 2019 roku *Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej Plus do 2029 roku* również nie objął kolei wąskotorowych, mimo że mogły one odpowiedzieć na podstawowy cel programu, jakim jest przywrócenie do życia linii kolejowych do miast liczących co najmniej 10 tys. mieszkańców. Koleje wąskotorowe mogły zapewnić realizację tego celu dla takich miast jak Rawa Mazowiecka (15,9 tys. mieszkańców) czy Grójec (16,8 tys. mieszkańców). Władze Grójca – choć do miasta biegnie niewykorzystywana linia wąskotorowa – zgłosiły do programu Kolej Plus koncepcję budowy zupełnie nowej linii normalnotorowej Grójec – Warszawa, lecz ze względu na wysokie koszty szybko wycofały swoje zgłoszenie z tego programu. Program Kolej Plus objął tylko spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe, która nie zarządza liniami wąskotorowymi. Nawiasem mówiąc, do programu nie włączono też innych niż PKP PLK zarządców infrastruktury normalnotorowej, takich jak Dolnośląska Służba Dróg i Kolei, mimo że rewitalizuje ona nieczynne linie kolejowe i dobrze wpisuje się w cele programu.

Przyszłość kolei wąskotorowych dotychczas była zamknięta w błędnym kole: samorządy będące właścicielami kolei wąskotorowych z niechęcią podchodziły do ich modernizacji ze względu na brak zewnętrznych źródeł finansowania na ten cel, a jednocześnie Ministerstwo Infrastruktury – z uwagi na występujący w tej sytuacji brak formułowania przez samorządy planów dla kolei wąskotorowych – nie traktowało priorytetowo kwestii stworzenia mechanizmów finansowych mających na celu rozwój kolei wąskotorowych.

W sierpniu 2024 roku Ministerstwo Infrastruktury w odpowiedzi na interpelację poselską informowało: „Ministerstwo Infrastruktury dostrzega i ma na uwadze potrzeby kolei wąskotorowych. Potwierdza to fakt, że od 2020 roku, przy udziale przedstawicieli zarządów kolei wąskotorowych, prowadzone były rozmowy i spotkania, na których analizowano różne możliwości finansowania i dofinansowania kolei wąskotorowych. Na obecną chwilę nie wypracowano jednak konkretnego instrumentu wsparcia, jednak należy zauważyć, iż resort podejmuje prace w kierunku zmiany zapisów ustawy i możliwości finansowania kolei wąskotorowych. Z uwagi na złożoność sprawy Ministerstwo Infrastruktury nie ma możliwości wskazania konkretnego terminu. (...) Ministerstwo Infrastruktury nie planuje stworzenia mechanizmu finansowego pozwalającego dofinansować zakup/remont pojazdów wąskotorowych”⁵.

Obecnie jednym z podstawowych źródeł finansowania kolei wąskotorowych jest sprzedaż biletów na pociągi turystyczne. Wycieczka koleją wąskotorową to wydatek rzędu kilkudziesięciu złotych. W wiosenno-letnim sezonie przewozowym w 2025 roku ceny biletów na przejazdy turystyczne na całej dostępnej trasie danej kolei kształtowały się następująco:

- Górnośląska Kolej Wąskotorowa – 29 zł,
- Nadmorska Kolej Wąskotorowa – 44 zł,
- Świętokrzyska Kolej Wąskotorowa – 45 zł,
- Bieszczadzka Kolejka Leśna – 45 zł,
- Etcka Kolej Wąskotorowa – 46 zł,
- Piaseczyńsko-Grójecka Kolej Wąskotorowa – 49-54 zł,
- Przeworska Kolej Wąskotorowa – 90 zł.

Powyższe przykładowe ceny przejazdu liniami wąskotorowymi nie są adekwatne do cen biletów w publicznym transporcie zbiorowym, ale wpisują się w pełnienie przez te koleje funkcji turystycznej i odpowiadają cenom biletów oferowanych w innego rodzaju atrakcjach turystycznych (skanseny, parki wodne, parki rozrywki itp.).

Plany zapewnienia systemowego finansowania kolei wąskotorowych

W kwietniu 2025 roku Ministerstwo Infrastruktury w odpowiedzi na interpelację poselską poinformowało, że prowadzi prace nad zmianami przepisów prawa w kierunku stworzenia mechanizmu umożliwiającego dofinansowanie kolei wąskotorowych. Ministerstwo wskazało, że na celu ma dofinansowanie wykonywanej pracy eksploatacyjnej, uwzględniając zarówno koszty prowadzenia przewozów, jak i koszty zarządzania infrastrukturą, na której prowadzone są przewozy. Wskazano przy tym, że założeniem projektowanych przepisów jest objęcie dofinansowaniem tylko tych przewoźników, którzy już prowadzą przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowych. Wskazano, że zamierzeniem prowadzonych prac jest uruchomienie systemu dofinansowania kolei wąskotorowych od 2026 roku⁶.

Z powyższej informacji Ministerstwa Infrastruktury wynika, że planowany instrument dofinansowania kolei wąskotorowych ma być skierowany na wsparcie bieżącej działalności przewozowej kolei wąskotorowych, a nie na inwestycje w ich kompleksową modernizację czy rewitalizację odcinków nieczynnych i zlikwidowanych, a także nie na modernizację i zakup taboru.

W maju 2025 roku weszło w życie *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2025 roku zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego*

⁵ Odpowiedź Ministerstwa Infrastruktury na interpelację poselską Pauliny Matysiak, 23.08.2024 (<https://sejm.gov.pl/INT10.nsf/klucz/ATTD8JJBU/%24FILE/i04203-o1.pdf>).

⁶ Odpowiedź Ministerstwa Infrastruktury na interpelację poselską Barbary Grygorcewicz, 17.04.2025 (<https://sejm.gov.pl/INT10.nsf/klucz/ATTDUF8J/%24FILE/i08480-o1.pdf>).

i sygnalizacji. Nowelizacja ta zwiększyła maksymalną dopuszczalną prędkość na liniach wąskotorowych z 40 km/h⁷ do 80 km/h⁸. Obecnie jednak na żadnej kolei wąskotorowej w Polsce ani infrastruktura, ani tabor nie pozwalają osiągać takiej prędkości. Aby było to możliwe, konieczna jest realizacja programu modernizacji kolei wąskotorowych. Zamiary Ministerstwa Infrastruktury dotyczące stworzenia systemowych możliwości finansowania odnoszą się przede wszystkim do pokrywania kosztów ich bieżącej działalności, a nie do większych przedsięwzięć obejmujących kompleksową modernizację poszczególnych kolei wąskotorowych w celu ponownego włączenia ich w system transportowy i uruchomienia regularnych przewozów.

Podejmowane przez niektóre samorządy i organizacje zarządzające kolejami wąskotorowymi większe inwestycje, na które uzyskiwane jest zewnętrzne finansowanie, sprowadzają się do przedsięwzięć realizowanych tylko pod kątem sezonowego ruchu turystycznego.

⁷ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. 2005 nr 172 poz. 1444).

⁸ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2025 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. 2025 poz. 586).

Inwestycje realizowane na kolejach wąskotorowych

Na funkcjonujących kolejach wąskotorowych podejmowane są działania mające na celu remonty infrastruktury torowej, poprawę standardu stacji pasażerskich czy bieżące i przedsezonowe utrzymanie infrastruktury. Zwykle są to przedsięwzięcia o stosunkowo niewielkim zakresie, mające na celu naprawę odcinków znajdujących się w najgorszym stanie technicznym i zapewnianie przejezdności danej linii lub – w sytuacji niewystarczających funduszy – tylko wybranych jej odcinków. Na przykład na 49-kilometrowej linii wąskotorowej Rogów – Rawa Mazowiecka – Biała Rawska przewozy turystyczne obecnie realizowane są tylko na liczącym 8 kilometrów odcinku Rogów – Jeżów. Stan techniczny pozostałej części linii nie pozwala na kursowanie pociągów nawet tylko w ruchu turystycznym. Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych, która zarządza koleją wąskotorową Rogów – Rawa Mazowiecka – Biała Rawska, oświadczyła: „Obecna sytuacja jest skutkiem wieloletniego braku systemowego wsparcia utrzymania infrastruktury torowej. Prowadzone na przestrzeni kilkunastu ostatnich lat rozmowy z samorządami, a także instytucjami rządowymi niestety nie doprowadziły ani do zapewnienia wsparcia bieżącego utrzymania torów, ani do realizacji projektu rewitalizacyjnego. Obecna sytuacja jest przykrym skutkiem pozostawienia utrzymania całej trasy kolei wyłącznie na barkach społeczników z organizacji pozarządowej”⁹.

Na części kolei wąskotorowych podejmowane są większe przedsięwzięcia inwestycyjne z zaangażowaniem zewnętrznego wsparcia finansowego pochodzącego z programów rządowych lub funduszy unijnych. Wciąż jednak nie jest to systemowe i stabilne wsparcie, lecz wynik zdobywania funduszy w ramach pojedynczych projektów. Nawet jednak te duże przedsięwzięcia modernizacyjne ukierunkowane są na rozwój turystycznej funkcji kolei wąskotorowych (nawet w sytuacji gdy deklarowane cele danego projektu odnoszą się do szerszego wykorzystania linii wąskotorowej w celu poprawy dostępności transportowej).

Przeworska Kolej Wąskotorowa: Przeworsk – Dynów

W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego 2014-2020 w działaniu „5.3 Infrastruktura kolejowa” zrealizowany został projekt „Rewitalizacja kolei dojazdowej Przeworsk Wąskotorowy – Dynów”. Całkowita wartość projektu to 59,2 mln zł (dofinansowanie unijne 38,9 mln zł) – beneficjentem przedsięwzięcia jest Powiat Przeworski, do którego należy ta kolej wąskotorowa. Przedsięwzięcie objęło modernizację infrastruktury torowej (na długich odcinkach uzyskano wysoki standard toru z podkładami strunobetonowymi i sprężystym przytwierdzeniem szyn) oraz modernizację infrastruktury na stacjach (budowę nowych peronów, dojść i małej architektury).

W opisie projektu „Rewitalizacja kolei dojazdowej Przeworsk Wąskotorowy – Dynów” wskazano następujące jego cele szczegółowe:

- skrócenie czasu podróży pasażerów i towarów na odcinku linii kolejowej, dostosowanie infrastruktury do obowiązujących norm technicznych, dostępności dla osób niepełnosprawnych,

⁹ *Kolej Wąskotorowa Rogów – Rawa – Biała*, Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych, 7.07.2024 (<https://kolejrogowska.pl/25,rok2024.html>).

- poprawa jakości usług przewozowych, niezawodności i bezpieczeństwa, dostosowania linii kolejowych do norm europejskich,
- zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko w wyniku przeniesienia ruchu pasażerskiego z dróg na tory kolejowe oraz redukcji hałasu,
- poprawa dostępności terenów wiejskich,
- poprawa dostępności transportowej województwa w ruchu kolejowym¹⁰.

Eksperti prowadzący ewaluację Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego 2014-2020 wskazali, że trudno mówić o osiągnięciu powyższych celów, w sytuacji gdy kolej wąskotorowa funkcjonuje tylko jako atrakcja turystyczna: „Wątpliwości można mieć do linii Przeworsk – Dynów, gdyż jest to linia wąskotorowa czynna jedynie okresowo (w sezonie letnim), przez co może nie spełniać do końca roli wzmacniania transportu regionalnego. Warto rozważyć bardziej regularne wykorzystanie linii Dynów – Przeworsk”¹¹.

Eksperti prowadzący ewaluację dostrzegali sensowność wprowadzenia na kolei wąskotorowej regularnych połączeń i dzięki temu włączenia jej w regionalny system transportowy: „Duży potencjał jest dostrzegany w Przeworskiej Kolei Dojazdowej. Pełni ona funkcję atrakcji turystycznej, ale jej początkowa stacja w Przeworsku zlokalizowana jest w bezpośrednim sąsiedztwie linii normalnotorowej. Umożliwia to nie tylko dojazd potencjalnych turystów zainteresowanych koleją wąskotorową. Skłania także do refleksji, czy kolej wąskotorowa nie powinna funkcjonować w regularnym ruchu, dając możliwość przemieszczania się mieszkańców w codziennych celach komunikacyjnych. Istotne w tym kontekście byłoby włączenie jej w Taryfę Podkarpacką wraz z zapewnieniem biletów miesięcznych”¹².

W raporcie ewaluacyjnym wskazano wręcz, że wprowadzenie regularnych przewozów na kolei wąskotorowej Przeworsk – Dynów jest właściwie jedyną możliwością osiągnięcia wskaźników efektywności i spełnienie założeń poczynionych na etapie przygotowania przedsięwzięcia: „Przeprowadzone analizy ekonomiczne uwzględniały oszczędności czasu wynikające z poprawy warunków technicznych linii wąskotorowej, a także oszczędności wynikające ze zmniejszenia kosztów wypadków związanych z przejęciem ruchu samochodowego. Były to założenia mocno naciągnięte, ponieważ kolej będzie obsługiwała tylko ruch turystyczny. Można więc mieć wątpliwości co do efektywności ekonomicznej. Może być ona jednak zwiększona za pomocą przywołanego wyżej pomysłu włączenia kolei do obsługi regularnych przewozów. Przełoży się to wtedy na przejęcie osób korzystających z transportu samochodowego i osiągnięcie wartości współczynników ekonomicznych, jakie zostały przedstawione w studium wykonalności”¹³.

¹⁰ Mapa dotacji UE – Rewitalizacja Kolei Dojazdowej Przeworsk Wąskotorowy-Dynów (<https://mapadotacji.gov.pl/projekty/1376287/>).

¹¹ Raport końcowy z badania ewaluacyjnego „Ocena wpływu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego 2014-2020 a efektywność systemu transportowego regionu”, Wolański sp. z o.o., kwiecień 2023 (<https://www.ewaluacja.gov.pl/strony/badania-i-analizy/wyniki-badan-ewaluacyjnych/badania-ewaluacyjne/ocena-wplywu-rpo-wp-2014-2020-na-efektywnosc-systemu-transportowego-regionu/>).

¹² Raport końcowy z badania ewaluacyjnego „Ocena wpływu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego 2014-2020 a efektywność systemu transportowego regionu”, Wolański sp. z o.o., kwiecień 2023 (<https://www.ewaluacja.gov.pl/strony/badania-i-analizy/wyniki-badan-ewaluacyjnych/badania-ewaluacyjne/ocena-wplywu-rpo-wp-2014-2020-na-efektywnosc-systemu-transportowego-regionu/>).

¹³ Raport końcowy z badania ewaluacyjnego „Ocena wpływu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego 2014-2020 a efektywność systemu transportowego regionu”, Wolański sp. z o.o., kwiecień 2023 (<https://www.ewaluacja.gov.pl/strony/badania-i-analizy/wyniki-badan-ewaluacyjnych/badania-ewaluacyjne/ocena-wplywu-rpo-wp-2014-2020-na-efektywnosc-systemu-transportowego-regionu/>).



Rysunek 3. Stacja Kańczuga na zmodernizowanej z funduszy unijnych linii wąskotorowej Przeworsk – Dynów
(źródło: Karol Trammer).

Świętokrzyska Kolej Wąskotorowa: Jędrzejów – Pińczów

Działająca w strukturze Zespołu Świętokrzyskich i Nadnidziańskich Parków Krajobrazowych kolej wąskotorowa Jędrzejów – Pińczów przeprowadza szereg inwestycji. W 2023 roku Samorząd Województwa Świętokrzyskiego pozyskał z Rządowego Programu Polski Ład – Programu Inwestycji Strategicznych dofinansowanie w wysokości 25,9 mln zł¹⁴ na inwestycje na kolei wąskotorowej biegnącej przez powiaty jędrzejowski i pińczowski: remont toru na odcinkach liczących w sumie 11 kilometrów, modernizację stacji w Jędrzejowie i Pińczowie, remont zaplecza technicznego w Jędrzejowie, remont budynku dworcowego w Pińczowie, a także remont parowozu Px48, lokomotywy spalinowej Lxd2 i sześciu wagonów¹⁵. Łączna wartość przedsięwzięcia wraz z samorządowym wkładem własnym wynosi 28,8 mln zł¹⁶.

ewaluacyjnych/badania-ewaluacyjne/ocena-wplywu-rpo-wp-2014-2020-na-efektywnosc-systemu-transportowego-regionu/).

¹⁴ *Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych*, Zespół Świętokrzyskich i Nadnidziańskich Parków Krajobrazowych (<https://www.pk.kielce.pl/rzadowy-fundusz-polski-lad/>).

¹⁵ *Miliony na rewitalizację Ciuchci Ponidzie*, Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego, 27.06.2024 (<https://www.swietokrzyskie.pro/rewitalizacja-ciuchci-ponidzie/>).

¹⁶ *Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych*, Zespół Świętokrzyskich i Nadnidziańskich Parków Krajobrazowych (<https://www.pk.kielce.pl/rzadowy-fundusz-polski-lad/>).

W 2022 roku na trójkątnej stacji węzłowej Umianowice powstał ośrodek edukacji przyrodniczej – w ramach tego przedsięwzięcia odrestaurowano drewniany budynek dworca, kolejową wieżę ciśnieniową przebudowano w wieżę widokową, a atrakcją ośrodka są też drezyny rowerowe działające na odchodzącej od linii Jędrzejów – Pińczów odnodze Umianowice – Hajdaszek.

Samorząd Województwa Świętokrzyskiego i podlegający mu Zespół Świętokrzyskich i Nadnidziańskich Parków Krajobrazowych, który zarządza koleją wąskotorową, realizują wszystkie przedsięwzięcia – mające na celu zapewnienie przejezdności trasy z Jędrzejowa do Pińczowa – tylko pod kątem działających pod marką Ciuchcia Ponidzie przejazdów turystycznych (odbywających się w niedziele w sezonie wiosenno-letnim) oraz przejazdów wycieczek szkolnych na zamówienie. Po zrealizowaniu inwestycji ruch turystyczny i wycieczkowy ma odbywać się na trasie Jędrzejów – Pińczów (obecnie prowadzony jest na krótszej trasie Jędrzejów – Motkowice). Zakończenie inwestycji finansowanej z programu Polski Ład zaplanowano na kwiecień 2026 roku, konieczny jest jeszcze remont unikatowych estakad nad doliną Nidy. Uruchomienie przewozów turystycznych na całej trasie z Jędrzejowa do Pińczowa planowane jest wraz z rozpoczęciem sezonu wiosenno-letniego w 2027 roku.

Choć liczące 9,7 tys. mieszkańców miasto powiatowe Pińczów leży poza siecią połączeń kolejowych, to Samorząd Województwa Świętokrzyskiego nie przewiduje uruchomienia regularnych przewozów na linii wąskotorowej Jędrzejów – Pińczów. Całe przedsięwzięcie inwestycyjne ukierunkowane jest na rozwój kolei wąskotorowej jako produktu turystycznego¹⁷.



Rysunek 4. Stacja Jędrzejów Wąskotorowy na Świętokrzyskiej Kolei Wąskotorowej
(źródło: <https://www.swietokrzyskie.pro/rewitalizacja-ciuchci-ponidzie/#pid=7>).

¹⁷ *Miliony na rewitalizację Ciuchci Ponidzie*, Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego, 27.06.2024 (<https://www.swietokrzyskie.pro/rewitalizacja-ciuchci-ponidzie/>).

Koncepcje włączenia kolei wąskotorowych w system transportowy

Warunki prawne organizacji regularnych przewozów na kolejach wąskotorowych

*Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym*¹⁸ nie rozróżnia kolejowych przewozów pasażerskich ze względu na rozstaw toru. Decydujący jest przebieg i zasięg danej linii komunikacyjnej. Ustawa wyszczególnia następujące rodzaje lokalnych i regionalnych przewozów pasażerskich: gminne, powiatowe, gminno-powiatowe, metropolitalne i wojewódzkie. Kluczowe jest to, przez ile i jakich jednostek samorządu terytorialnego przebiega dana linia komunikacyjna.

W *Ustawie z dnia 16 czerwca 2023 roku o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw* znalazły się – jak zaznaczyło Ministerstwo Infrastruktury, „w celu doprecyzowania faktu, że publiczny transport zbiorowy może być także realizowany przez przewoźników wykonujących przewozy kolejną wąskotorową”¹⁹ – stosowne przepisy przewidujące możliwość prowadzenia regularnych przewozów pasażerskich na podstawie świadectwa bezpieczeństwa wydawanego dla przewoźników wąskotorowych.

Duża część kolei wąskotorowych biegnie przez obszar dwóch powiatów, co oznacza, że organizatorem przewozów powinien być samorząd województwa – nawet w sytuacji gdy właścicielem kolei wąskotorowej jest samorząd niższego szczebla. Zdarza się jednak, że samorządy województw wskazują, że organizatorem przewozów na liniach wąskotorowych powinny być samorządy lokalne, do których należy dana kolej wąskotorowa. Na przykład Samorząd Województwa Podkarpackiego w medialnych wypowiedziach dotyczących ewentualnej reaktywacji regularnych połączeń na będącej własnością Powiatu Przeworskiego linii wąskotorowej Przeworsk – Dynów wskazywał, że powinny tam odbywać się powiatowe przewozy pasażerskie²⁰. Tymczasem ta linia wąskotorowa biegnie przez obszar dwóch powiatów (przeworskiego i rzeszowskiego), a więc zgodnie z definicją ustawową linia komunikacyjna Przeworsk – Dynów wpisuje się w definicję wojewódzkich przewozów pasażerskich, w związku z czym to samorząd województwa powinien pełnić funkcję ich organizatora (oczywiście nie wykluczając przy tym współpracy finansowej z samorządami gminnymi i powiatowymi leżącymi na trasie).

Rogowska Kolej Dojazdowa: Rogów – Rawa Mazowiecka – Biała Rawska

Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego w 2022 roku zlecił przygotowanie opracowania eksperckiego dla projektu „Identyfikacja kluczowego kierunku rozwoju Kolei Wąskotorowej Rogów – Rawa – Biała”. W przetargu wybrano ofertę firmy Multiconsult, która wykonała zadanie za 971 tys. zł. W ramach opracowania rozważane były trzy warianty dalszego rozwoju kolei wąskotorowej Rogów – Rawa Mazowiecka – Biała Rawska:

- wariant turystyczny – poprawa stanu kolei wąskotorowej tylko pod kątem kontynuacji ruchu turystycznego,
- wariant dowozowy wolny – rewitalizacja kolei wąskotorowej pod kątem ruchu turystycznego i przewozów regularnych (z prędkością maksymalną 40 km/h),

¹⁸ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.).

¹⁹ Odpowiedź Ministerstwa Infrastruktury na interpelację poselską Pauliny Matysiak, 23.08.2024 (<https://sejm.gov.pl/INT10.nsf/klucz/ATTD8JBU/%24FILE/i04203-o1.pdf>).

²⁰ Karol Trammer, *Wąskotorowe podejście*, „Z Biegiem Szyn” nr 132, wrzesień-październik 2024

- wariant dowozowy szybki – modernizacja kolei wąskotorowej pod kątem ruchu turystycznego i przewozów regularnych (z prędkością maksymalną 80 km/h).

W przyjętej uchwale Sejmiku Województwa Łódzkiego w 2022 roku aktualizacji *Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030* zapisano możliwość wpięcia kolei wąskotorowej Rogów – Rawa Mazowiecka – Biała Rawska w regionalny system transportowy poprzez przywrócenie na niej regularnych przewozów: „Właściwy organizator ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów rozważy również wykorzystanie lokalnej linii kolejowej Rogów Osobowy – Biała Rawska (wąskotorowej) do świadczenia publicznego kolejowego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej, jeśli infrastruktura tej linii zostanie dostosowana w sposób umożliwiający wykorzystanie jej do regularnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej (a nie tylko do przewozów o charakterze turystycznym)”²¹.

Użyte w planie transportowym określenie „właściwy organizator ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów”²² nie stanowi konkretnego wskazania jednostki samorządu terytorialnego, która powinna zająć się organizacją przewozów kolejowych na linii wąskotorowej Biała Rawska – Rawa Mazowiecka – Rogów. Linia ta biegnie przez obszar powiatów rawskiego i brzezińskiego. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, linia komunikacyjna, na której przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany jest w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów, stanowi wojewódzkie przewozy pasażerskie²³ – tym bardziej w kontekście planowanej dowozowej funkcji kolei wąskotorowej do połączeń kolejowych organizowanych przez samorząd województwa na sieci normalnotorowej. W związku z czym przywołana w planie transportowym kwestia decyzji o organizacji regularnych przewozów na tej linii wąskotorowej spoczywa w pierwszej kolejności na Samorządzie Województwa Łódzkiego, którego organ – sejmik województwa – przyjął plan transportowy.

W ramach zakończonych we wrześniu 2023 roku prac nad studium „Identyfikacja kluczowego kierunku rozwoju Kolei Wąskotorowej Rogów – Rawa – Biała” określono koszty modernizacji linii wąskotorowej: oszacowano je na 197,9 mln zł w wariantcie dowozowym wolnym, a w wariantcie dowozowym szybkim na 430,6 mln zł. Koszt prac remontowych tylko pod kątem ruchu turystycznego oszacowano na 64 mln zł.

Po wyborach samorządowych w kwietniu 2024 roku oraz będących ich konsekwencją zmianach polityczno-personalnych w Samorządzie Województwa Łódzkiego szybko doszło do zmiany podejścia do modernizacji linii wąskotorowej Rogów – Rawa Mazowiecka – Biała Rawska. Władze województwa u progu nowej kadencji – mimo przeznaczenia w poprzedniej kadencji milionowej kwoty na analizę dotyczącą rozwoju linii wąskotorowej – wskazały, że działania w ramach funduszy regionalnych będą skupiać się na rozwoju normalnotorowej sieci kolejowej w innych częściach regionu, na zakupach normalnotorowego taboru kolejowego, a także na inwestycjach w regionalną komunikację autobusową (jedna z dowozowych linii autobusowych Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej kursuje na równoległej do kolei wąskotorowej trasie Rawa Mazowiecka – Rogów). Podkreślono, że projekty

²¹ Aktualizacja Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (Uchwała Sejmiku Województwa Łódzkiego nr LI/605/22 z dnia 20 grudnia 2022 r.).

²² Aktualizacja Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (Uchwała Sejmiku Województwa Łódzkiego nr LI/605/22 z dnia 20 grudnia 2022 r.).

²³ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.).

te angażują znaczącą część budżetu województwa na publiczny transport zbiorowy i są kluczowe dla rozwoju gospodarczego regionu oraz zwiększenia mobilności mieszkańców²⁴.

Efektem reaktywacji linii wąskotorowej Rogów – Rawa Mazowiecka – Biała Rawska byłoby podłączenie do sieci kolejowych połączeń regionalnych liczącej 15,9 tys. mieszkańców Rawy Mazowieckiej oraz powiatu rawskiego. Pociągi wąskotorowe mogłyby dowozić pasażerów z tego terenu do stacji stycznej Rogów na linii normalnotorowej Warszawa – Skierniewice – Koluszki – Łódź. Jednocześnie na 2027 rok planowane jest na terenie powiatu rawskiego wybudowanie stacji pasażerskiej Biała Rawska na Centralnej Magistrali Kolejowej Warszawa – Kraków/Katowice. Linia wąskotorowa przebiega około 1,5 kilometra od planowanej lokalizacji stacji Biała Rawska. Zmiana przebiegu linii wąskotorowej – tak aby przebiegała bezpośrednio przy stacji pasażerskiej na Centralnej Magistrali Kolejowej – mogłaby zapewnić dowóz pasażerów z Rawy Mazowieckiej i innych miejscowości do planowanej stacji. Tym samym biegnąca przez Rawę Mazowiecką kolej wąskotorowa stałaby się ogniwem sieci transportowej łączącym we wschodniej części województwa łódzkiego dwie główne normalnotorowe linie kolejowe: Centralną Magistralę Kolejową i linię Łódź – Koluszki – Skierniewice – Warszawa.

Piaseczyńsko-Grójecka Kolej Wąskotorowa: Piaseczno – Grójec

We wrześniu 2025 roku spółka Centralny Port Komunikacyjny ogłosiła wariant inwestorski dla linii Węzeł CPK – Warka²⁵, mającej pełnić funkcję wylotu z planowanego lotniska CPK w Baranowie w kierunku południowej części województwa mazowieckiego, a także województw świętokrzyskiego i podkarpackiego. W zakres wariantu inwestorskiego wchodzi kolej wąskotorowa Piaseczno – Tarczyn – Grójec, dla której przewidziano pełnienie funkcji dowozowej do planowanej szprychy CPK dla mieszkańców Grójca, a także gmin Tarczyn i Piaseczno. Biorąc pod uwagę kierunki codziennych dojazdów do szkoły, pracy i usług, nie mniej istotna jest funkcja dowozu do Grójca i Piaseczna, w tym do tamtejszej normalnotorowej stacji kolejowej, z której kursują pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej i Kolei Mazowieckich do Warszawy.

Linia wąskotorowa Piaseczno – Grójec, która obecnie funkcjonuje tylko w ruchu turystycznym na krótszym odcinku Piaseczno – Tarczyn, została włączona w zakres zleconych przez spółkę CPK i realizowanych przez firmę IDOM prac nad studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym dla linii Węzeł CPK – Grójec. Podstawą analiz stały się następujące założenia: przywrócenie ruchu regularnego na Piaseczyńsko-Grójeckiej Kolei Wąskotorowej i przystosowanie jej do przewozów pasażerskich współczesnym taborom z prędkością do 100 km/h przy zachowaniu wartości historycznej, krajobrazowej i estetycznej linii. Analiza objęła inwentaryzację istniejącej infrastruktury i określenie jej podatności modernizacyjnej, koncepcję programowo-przestrzenną, uzgodnienia konserwatorskie dotyczące infrastruktury zabytkowej, prognozy ruchu, analizę potoków i wymiany pasażerskiej oraz rozmieszczenie stacji i przystanków. W ramach analiz przyjęto też wstępne założenia rozkładu jazdy: 30-minutową częstotliwość w szczycie i 60-minutową częstotliwość poza szczytem, miejsca mijania się pociągów i maksymalne prędkości uwzględniające podatność modernizacyjną poszczególnych odcinków. Na tej podstawie określono możliwy do osiągnięcia czas

²⁴ *Niepewna przyszłość Rogowskiej Kolei Wąskotorowej. Marszałek odpowiada na interwencję posłanki*, Paulina Matysiak, 2.08.2024 (<https://paulinamatysiak.pl/2024/08/02/niepewna-przyszlosc-rogowskiej-kolei-waskotorowej-marszalek-odpowiada-na-interwencje-poslanki/>).

²⁵ *„Jest wariant inwestorski dla linii Węzeł CPK – Grójec – Warka. Będzie szybsze połączenie kolejowe w kierunku południa Polski”*, CPK sp. z o.o., 26.09.2025 (<https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/jest-wariant-inwestorski-dla-linii-wezel-cpk-grojec-warka-bedzie-szybsze-polaczenie-kolejowe-w-kierunku-poludnia-polski>).

przejazdu z Grójca do Piaseczna, który wyniósłby 35 minut, oraz zapotrzebowanie na tabor wynoszące sześć składów (wraz z rezerwą)²⁶.

W analizie wykonanej na zlecenie spółki CPK postawiono wniosek, że czas przejazdu z Grójca do Warszawy przy podróży linią wąskotorową do Piaseczna i następnie linią normalnotorową może stanowić konkurencyjne rozwiązanie w stosunku do transportu autobusowego i samochodowego, a linia wąskotorowa Piaseczno – Grójec może generować istotne potoki pasażerskie, porównywalne z wieloma liniami normalnotorowymi²⁷.



Rysunek 5. Linia wąskotorowa Grójec Wąskotorowy – Piaseczno Miasto uwzględniona w wariantie inwestycyjnym linii Węzeł CPK – Warka (źródło: CPK sp. z o.o.).

W procedowanym projekcie *Strategii Rozwoju Gminy Piaseczno do 2040 roku* znalazł się punkt „Adaptacja piaseczyńskiej kolei wąskotorowej”. Projekt strategii mówi o reaktywacji regularnych przewozów na trasie Piaseczno – Grójec, wskazując na potrzebę przekształcenia linii na potrzeby transportu pasażerskiego w celu zwiększenia dostępności komunikacyjnej i wsparcia zrównoważonego rozwoju transportu. Wskazano przy tym zarówno na potrzebę ochrony trasy piaseczyńskiej kolei wąskotorowej przed zabudową i innymi przekształceniami, które uniemożliwiłyby wykorzystanie w przyszłości linii do przewozów pasażerskich, jak i na potrzebę planowania uwzględniającego integrację trasy piaseczyńskiej kolei wąskotorowej z systemem transportu publicznego, zapewnianie powiązań z otoczeniem i tworzenie węzłów przesiadkowych²⁸.

Do roli najważniejszego węzła przesiadkowego predestynowana jest stacja Piaseczno na linii normalnotorowej Radom – Warszawa, nad którą linia wąskotorowa Grójec – Piaseczno przechodzi wiaduktem. Warunki terenowe umożliwiają stworzenie tu węzła przesiadkowego zapewniającego możliwość wybudowania peronu przy linii wąskotorowej z zejściami wprost na perony przy linii

²⁶ Prezentacja na temat studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego dla linii Węzeł CPK – Warka, IDOM, luty 2024.

²⁷ Prezentacja na temat studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego dla linii Węzeł CPK – Warka, IDOM, luty 2024.

²⁸ Strategia Rozwoju Gminy Piaseczno do 2040 roku – projekt.

normalnotorowej. Dzięki temu mieszkańcy miasta i gminy Grójec, gminy Tarczyn oraz południowo-zachodniej części miasta i gminy Piaseczno uzyskaliby możliwość dogodnego dojazdu do pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej i Kolei Mazowieckich w kierunku Warszawy.



Rysunek 6. Miejsce, które umożliwia stworzenie w Piasecznie węzłowej stacji przesiadkowej między linią wąskotorową Grójec – Piaseczno a linią normalnotorową Radom – Warszawa (źródło: Karol Trammer).

Okolice stacji Piaseczno na normalnotorowej linii Radom – Warszawa przekształciły się w rejon parkingów Parkuj i Jedź, które są budowane na kolejnych przestrzeniach, tak by zapewnić możliwie największą liczbę miejsc postojowych dla osób dojeżdżających do pociągów. Zachodzi tu paradoks polegający na tym, że miasto, dysponując atrakcyjną ofertą połączeń kolejowych do Warszawy, znalazło się pod presją masowych dojazdów z okolicznych miejscowości, których mieszkańcy docierają samochodami, aby przesiąść się na pociągi i nimi wjechać do Warszawy, unikając dzięki temu korków ulicznych i płatnego parkowania. Reaktywowana kolej wąskotorowa może znacząco zmniejszyć tę presję, stając się alternatywą dla dojazdów samochodami do Piaseczna z kierunku południowo-zachodniego. Jednocześnie miasto będzie mogło odzyskać tereny – dziś zajęte pod parkingi – na zabudowę mieszkaniową, usługową czy handlową w dobrej lokalizacji, jaką jest bezpośrednie otoczenie stacji kolejowej.

W kontekście kolei wąskotorowej Piaseczno – Grójec studium spółki Centralny Port Komunikacyjny zakłada również stworzenie stacji przesiadkowej Tarczyn Wschodni, która miałaby zostać zlokalizowana w miejscu, gdzie linia wąskotorowa Grójec – Piaseczno przechodzi pod linią normalnotorową Skierniewice – Mszczonów – Tarczyn – Góra Kalwaria – Pilawa – Łuków (odcinek tej linii ma stać się częścią kolejowej szprychy prowadzącej do planowanego portu lotniczego CPK z kierunku województw świętokrzyskiego, podkarpackiego i południowej części województwa

mazowieckiego). Kolej wąskotorowa ma zapewnić dojazd do szprychy z kierunku Piaseczna i Grójca. Niezależnie od planów spółki Centralny Port Komunikacyjny spółka PKP Polskie Linie Kolejowe przystępuje do modernizacji linii Skierniewice – Mszczonów – Tarczyn – Góra Kalwaria – Pilawa – Łuków, która jest finansowana w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility) i ma zostać zrealizowana do 2029 roku – wówczas Samorząd Województwa Mazowieckiego przewiduje reaktywację połączeń pasażerskich (według aktualnych założeń pociągi Kolei Mazowieckich mają kursować w relacji Skierniewice – Mszczonów – Tarczyn – Zalesie Górne – Piaseczno – Warszawa). Oznacza to, że kolej wąskotorowa mogłaby pełnić funkcję dowozową do tej linii dla mieszkańców Grójca i okolicznych miejscowości nawet wtedy, gdyby nie doszło do realizacji przedsięwzięcia mającego na celu wykorzystania odcinka linii normalnotorowej Skierniewice – Łuków jako fragmentu szprychy CPK. Modernizacja obecnie rozpoczynana przez spółkę PKP PLK nie przewiduje jednak wybudowania stacji przesiadkowej Tarczyn Wschodni, ani nawet wpisujących się w to zamierzenie peronów przy linii normalnotorowej przy wiadukcie nad linią wąskotorową.

Z uwagi na rosnącą rolę Piaseczna (rozbudowująca się i licząca już 96,7 tys. mieszkańców gmina miejsko-wiejska Piaseczno to czwarta pod względem ludności gmina województwa mazowieckiego po Warszawie, Radomiu i Płocku) wskazuje się na potencjał kolei wąskotorowej nie tylko jako linii dowozowej do stacji Piaseczno w celu kontynuowania podróży do Warszawy, ale także jako środka transportu do samego Piaseczna, które stanowi coraz popularniejszy cel dojazdów do szkół, pracy, usług zdrowotnych czy sklepów. W związku z tym wskazywana jest potrzeba nieznacznego wydłużenia linii wąskotorowej w stronę centrum miasta – od obecnego zakończenia toru na stacji Piaseczno Miasto Wąskotorowe w kierunku północnym do Ronda Tadeusza Mazowieckiego, które stanowi punkt dobrze dostępny z różnych części miasta.

W rejonie Grójca wskazywana jest potrzeba rewitalizacji dalszego fragmentu obecnie nieczynnej linii wąskotorowej w kierunku Nowego Miasta nad Pilicą, tak aby rozszerzyć obsługę o południową część miasta Grójec wraz z wybudowaniem przystanku i parkingu Parkuj i Jedź przy wlocie drogi ekspresowej S7 (co umożliwi podróże multimodalne mieszkańców południowej części powiatu grójeckiego i powiatu białobrzeskiego bez konieczności wjazdu samochodem do centrum miasta) oraz o miejscowość Belsk Duży (ważnym generatorem ruchu jest tu fabryka koncernu Ferrero, do której odbywają się masowe dojazdy pracowników).

Żuławska Kolej Dojazdowa: Nowy Dwór Gdański – Stegna – Sztutowo/Prawy Brzeg Wisły

W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego 2014-2020 sfinansowane zostało studium wykonalności „Rewitalizacja infrastruktury regionalnego systemu transportowego Żuławskiej Kolei Dojazdowej na odcinkach Prawy Brzeg Wisły – Stegna – Sztutowo oraz Stegna – Nowy Dwór Gdański oraz Nowy Dwór Gdański Cmentarz – Nowy Dwór Gdański”. Studium objęło linie, na których obecnie prowadzony jest sezonowy ruch turystyczny. W dokumencie oszacowano koszty rewitalizacji – zostały one określone na 83 mln zł: 1 mln zł na dokumentację przedprojektową, 9 mln zł na dokumentację projektową oraz 73 mln zł na prace rewitalizacyjne obejmujące infrastrukturę torową, renowację peronów, stacyjne urządzenia sterowania ruchem oraz rewitalizację mostów i przepustów.

Studium dla Żuławskiej Kolei Dojazdowej opracowano w oparciu o następujące założenia: przywrócenie całorocznego ruchu pasażerskiego, dobudowanie nowych przystanków osobowych i uzyskanie prędkości maksymalnej 60 km/h (obecnie prędkość maksymalna na obecnie funkcjonującej 32-kilometrowej sieci Żuławskiej Kolei Dojazdowej to 30 km/h).

Zrealizowanie przedsięwzięcia rewitalizacji Żuławskiej Kolei Dojazdowej miałyby przynieść następujący efekt: „Znacząca poprawa dostępności transportu kolejowego przeciążonego układu transportowego północnych Żuław i Mierzei Wiślanej oraz korytarzy łączących ten region z obszarami emisyjnymi”²⁹. Jednocześnie zaznaczono jednak, że rewitalizacja przynieść ma nie tylko rozwój funkcjonującej w powiecie nowodworskim kolei wąskotorowej, ale jest wręcz konieczna do zapewnienia jej dalszego funkcjonowania: „W związku ze specyfiką projektu niezbędna jest interwencja w celu zapewnienia dalszego trwania Żuławskiej Kolei Dojazdowej. Bez pomocy zewnętrznej projekt zostanie zawieszony, a dorobek kolei ulegnie zaprzepaszczeniu”³⁰.

Mimo opracowania studium wykonalności rewitalizacji Żuławskiej Kolei Dojazdowej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego 2014-2020 – zarządzanego przez Samorząd Województwa Pomorskiego – problemem jest brak decyzji zarówno co do dalszych działań na rzecz przystąpienia do prac rewitalizacyjnych, jak i co do zamiaru uruchomienia regularnych przewozów całorocznych. Samorząd Województwa Pomorskiego w regionalnym programie strategicznym wskazuje w oczekiwaniach wobec władz centralnych zapewnienia centralnego finansowania rewitalizacji Żuławskiej Kolei Dojazdowej, a w oczekiwaniach wobec powiatu nowodworskiego przeprowadzenia rewitalizacji tej kolei wąskotorowej³¹. Natomiast powiat nowodworski – w granicach którego leży cała objęta studium obecnie funkcjonująca sieć Żuławskiej Kolei Dojazdowej – wskazuje na problem braku źródeł finansowania przedsięwzięć na kolejach wąskotorowych³².

Istotnym problemem Żuławskiej Kolei Dojazdowej jest brak dowiązania jej obecnie przejezdnej sieci do normalnotorowej linii kolejowej czynnej w ruchu pasażerskim. Regionalny plan strategiczny Samorządu Województwa Pomorskiego wskazuje jednak na możliwość powiązania rewitalizacji Żuławskiej Kolei Dojazdowej z reaktywacją połączeń na linii normalnotorowej biegnącej z Nowego Dworu Gdańskiego do stacji Szymankowo na magistrali Warszawa – Gdańsk³³ (umożliwiłoby to stworzenie połączeń w relacji Nowy Dwór Gdański – Szymankowo – Pruszcz Gdański – Gdańsk – Gdynia, do których kolej wąskotorowa stanowiłaby transport dowozowy z północnej części powiatu nowodworskiego). Efektem tej koncepcji byłoby nie tylko przywrócenie Nowego Dworu Gdańskiego na sieć połączeń kolejowych, ale także wykorzystanie Żuławskiej Kolei Dojazdowej jako środka transportu zapewniającego połączenia kolejowe na pozostałym obszarze powiatu nowodworskiego – przede wszystkim w jego pasie nadmorskim, który w sezonie letnim znajduje się pod dużą presją ruchu samochodowego. Koncept obejmujący reaktywację połączeń normalnotorowych do Nowego Dworu Gdańskiego i rewitalizację Żuławskiej Kolei Dojazdowej byłby przy tym kompleksową przestrzennie odpowiedzią na to, że obecnie powiat nowodworski jest jedynym w województwie pomorskim powiatem niepodłączonym do sieci połączeń kolejowych.

²⁹ Szczegółowy opis inwestycji „Wykonanie Studium Wykonalności dla projektu »Rewitalizacja infrastruktury regionalnego systemu transportowego Żuławskiej Kolei Dojazdowej na odcinkach Prawy Brzeg Wisły – Stegna – Sztutowo oraz Stegna – Nowy Dwór Gdański oraz Nowy Dwór Gdański Cmentarz – Nowy Dwór Gdański«”.

³⁰ Szczegółowy opis inwestycji „Wykonanie Studium Wykonalności dla projektu »Rewitalizacja infrastruktury regionalnego systemu transportowego Żuławskiej Kolei Dojazdowej na odcinkach Prawy Brzeg Wisły – Stegna – Sztutowo oraz Stegna – Nowy Dwór Gdański oraz Nowy Dwór Gdański Cmentarz – Nowy Dwór Gdański«”.

³¹ Regionalny program strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji stanowiący również Regionalny plan transportowy dla województwa pomorskiego 2030, Zarząd Województwa Pomorskiego, 8.07.2025

³² Karol Trammer, *Wąskotorowe podejście*, „Z Biegiem Szyn” nr 132, wrzesień-październik 2024.

³³ Regionalny program strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji stanowiący również Regionalny plan transportowy dla województwa pomorskiego 2030, Zarząd Województwa Pomorskiego, 8.07.2025

Warunki i możliwości reaktywacji przewozów

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym za organizację linii komunikacyjnych odpowiadają jednostki samorządu terytorialnego wszystkich szczebli. Ustawa rozróżnia następujące rodzaje przewozów pasażerskich:

- gminne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny;
- powiatowe przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów;
- powiatowo-gminne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny;
- wojewódzkie przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa;
- metropolitalne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach związku metropolitalnego³⁴.

Powyższy podział odnosi się do linii komunikacyjnych zarówno w transporcie autobusowym, jak i w transporcie kolejowym, nie rozróżniając przy tym linii normalnotorowych i wąskotorowych.

Na większości kolei wąskotorowych, w przypadku reaktywacji regularnego ruchu pasażerskiego, odbywałyby się – uwzględniając ich przebieg jako linii komunikacyjnych – powiatowe lub wojewódzkie przewozy pasażerskie.

Najbardziej predestynowane do włączenia w system transportowy i uruchomienia regularnych przewozów kolejowych są koleje wąskotorowe, które pozwalają osiągnąć następujące efekty:

- **Efekt dowozowy** – linie wąskotorowe prowadzące do linii normalnotorowych z dużym ruchem pociągów;
- **Efekt spójności sieci** – linie wąskotorowe, które mogą połączyć co najmniej dwie normalnotorowe linie kolejowe i uzupełnić brakujące ogniwa sieci kolejowej;
- **Efekt metropolitalny** – linie wąskotorowe na obszarze związku metropolitalnego lub metropolitalnego obszaru funkcjonalnego;
- **Efekt wlotowy** – linie wąskotorowe wbiegające bezpośrednio do miasta liczącego co najmniej 100 tys. mieszkańców;
- **Efekt reaktywacyjny** – linie wąskotorowe, które zapewnią połączenia kolejowe do miast liczących co najmniej 5 tys. mieszkańców i/lub powiatów znajdujących się obecnie poza siecią połączeń kolejowych;
- **Efekt turystyczny** – linie wąskotorowe na obszarach intensywnego ruchu turystycznego, będących pod presją masowego ruchu drogowego.

³⁴ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.).

Przegląd kolei wąskotorowych pod kątem możliwych do osiągnięcia efektów

Linia wąskotorowa Pogrubienie – miejscowość z linią normalnotorową	województwo	Efekty					
		Dowozowy	Spójności sieci	Metropolitalny	Wlotowy	Reaktywacyjny	Turystyczny
Poniatowa/Opole Lubelskie – Wąwolnica – Nałęczów	LUB	✓				✓ powiat opolski, Poniatowa, Opole Lubelskie	
Biała Rawska ¹ – Rawa Mazowiecka – Rogów	ŁDZ	✓	✓ ¹			✓ powiat rawski, Rawa Mazowiecka	
Ozorków – Łęczycza – Krzewie – Krośniewice – Ostrowy	ŁDZ	✓	✓	✓			
Grójec – Tarczyn ² – Piaseczno	MAZ	✓	✓ ²	✓		✓ Grójec	
Dynów – Jawornik Polski – Kańczuga – Przeworsk	PDK	✓				✓ Dynów	
Wetlina – Cisna – Nowy Łupków/Rzepedź ³	PDK	✓ ³					✓
Sztutowo/Prawy Brzeg Wisły – Stegna – Nowy Dwór Gdański ⁴	POM	✓ ⁴		✓			✓
Racibórz – Szymocice – Rudy – Gliwice	ŚLĄ	✓	✓	✓	✓		
Bytom – Tarnowskie Góry – Miasteczko Śląskie	ŚLĄ	✓	✓	✓	✓		
Pińczów – Jędrzejów	ŚWK	✓				✓ Pińczów	
Iłża – Starachowice	ŚWK, MAZ	✓					
Powidz – Witkowo – Gniezno	WLK	✓				✓ Witkowo	
Zaniemyśl – Środa Wielkopolska	WLK	✓					
Stare Bojanowo – Śmigiel – Wielichowo – Rakoniewice	WLK	✓	✓			✓ Śmigiel	
Turek – Zbiersk – Opatówek	WLK	✓				✓ powiat turecki, Turek	
Zawady Tworki/Turowo – Laski Małe – Ełk	WMZ	✓					
Bobolice – Rosnowo – Manowo – Koszalin	ZPO	✓			✓		
Dobra – Stargard	ZPO	✓					
Pogorzelnica – Rewal – Gryfice	ZPO	✓					✓

1 - w przypadku zmiany przebiegu do planowanej stacji Biała Rawska na Centralnej Magistrali Kolejowej.

2 - w przypadku wybudowania przewidzianej w studium CPK stacji węzłowej Tarczyn Wschodni i reaktywacji połączeń pasażerskich na linii normalnotorowej Skierniewice – Tarczyn – Czachówek.

3 - w przypadku reaktywacji całorocznego ruchu na linii normalnotorowej Zagórz – Łupków – Medzilaborce.

4 - w przypadku reaktywacji linii normalnotorowej Nowy Dwór Gdański – Szymankowo.

Powyższa tabela uwzględnia zarówno odcinki linii wąskotorowych, które obecnie są eksploatowane w ruchu turystycznym, jak i odcinki rozebrane, w przypadku których konieczna byłaby odbudowa lub też wytyczenie ich częściowo nowym śladem z powodu zmian, jakie zaszły w zagospodarowaniu przestrzennym. Problem ten dotyczy na przykład wydłużenia linii Śmigielskiej Kolei Wąskotorowej od Wielichowa do Rakoniewic (w miastach tych pas po kolei wąskotorowej fragmentami został zajęty pod zabudowę czy drogi).

W Gliwicach pas kolei wąskotorowej z kierunku Raciborza i Rud, która biegła do atrakcyjnie zlokalizowanego przystanku Gliwice Śródmieście, został zajęty przez Drogową Trasę Średnicową. W takich sytuacjach, w przypadku decyzji o rewitalizacji linii, konieczne jest zaplanowanie alternatywnego przebiegu do ważnych punktów na terenie miast: do węzłów komunikacyjnych dobrze obsługiwanych transportem zbiorowym. W części przypadków – taka sytuacja również ma miejsce w Gliwicach – śladem odcinków linii wąskotorowych poprowadzono drogi dla rowerów, co z jednej strony wymaga zaprojektowania nowego przebiegu dróg rowerowych, ale z drugiej strony zachowało korytarz dawnej linii wąskotorowej (czasem wręcz wskazuje się, że drogi rowerowe wytyczone śladem zlikwidowanej infrastruktury kolejowej zapewniają pas terenu umożliwiającą odbudowę kolei w przyszłości).

Rewitalizacja kolei wąskotorowych może być sposobem na tańsze niż w przypadku budowy nowych linii normalnotorowych zapewnienie transportu kolejowego w części miejsc Polski. Na przykład rewitalizacja linii wąskotorowej Turek – Zbiersk – Opatówek, obecnie przejezdnej tylko na odcinku Zbiersk – Opatówek, może stanowić alternatywne rozwiązanie dla miasta Turek i powiatu tureckiego, dokąd planowane było doprowadzenie nowej normalnotorowej linii kolejowej Konin – Turek w ramach *Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej Plus do 2029 roku*. Jednakże uchwałą z sierpnia 2025 roku Rada Ministrów podjęła decyzję o odstąpieniu od realizacji tego przedsięwzięcia „z uwagi na znaczny wzrost szacowanych kosztów robót budowlanych, liczne protesty społeczne oraz brak oczekiwanego efektu w stosunku do przewidywanych nakładów finansowych związanych z budową nowej linii kolejowej”³⁵. Rewitalizacja linii wąskotorowej mogłaby zapewnić doprowadzenie połączeń kolejowych do Turku i powiatu tureckiego poprzez zapewnienie ciągu dowozowego do stacji normalnotorowej Opatówek na linii kolejowej Warszawa – Łódź – Sieradz – Kalisz – Ostrów Wielkopolski – Wrocław, wypełniając tym samym jedną z największych białych plam w sieci kolejowej, która rozciąga się we wschodniej części województwa wielkopolskiego.

³⁵ Uchwała nr 108 Rady Ministrów z dnia 14 sierpnia 2025 r. w sprawie przyjęcia sprawozdania z wykonania planu realizacji Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej Plus do 2029 roku za rok 2024.

Koleje wąskotorowe w innych krajach

Austria

W Austrii regularny ruch prowadzony jest na kolejach wąskotorowych Mariazellerbahn, Zillertalbahnhof, Murtalbahnhof, Traunseebahn, Atterseebahn i Pinzgauer Lokalbahn. W różnych częściach kraju zapewniają one połączenia ze stacji węzłowych na normalnotorowych liniach kolejowych do miejscowości od nich oddalonych. Rozstaw toru na tych kolejach to 760 mm, a prędkości maksymalne to 60-80 km/h.

W landzie Tyrol elementem systemu transportowego jest Zillertalbahnhof – 32-kilometrowa linia wąskotorowa, która biegnie doliną rzeki Ziller, łącząc miasta Mayrhofen, Zell am Ziller i mniejsze ośrodki ze stacją Jenbach na magistralnej linii normalnotorowej Wiedeń – Linz – Salzburg – Innsbruck. Prędkość maksymalna na wąskotorowej kolei Zillertalbahnhof to 70 km/h. Rozkład jazdy na linii oparty jest o 30-minutową częstotliwość i dogodnie skomunikowania na stacji Jenbach z pociągami regionalnymi i dalekobieżnymi kursującymi linią normalnotorową. Obecnie ruch na Zillertalbahnhof obsługuje tabor spalinowy, ale planowane jest przejście na zeroemisyjność. Początkowo planowano zakup taboru wodorowego, ale ze względu na wysokie koszty i wciąż początkowy etap rozwoju tego rodzaju napędu, planowane jest przejście na elektryczny tabor akumulatorowy, który ma być ładowany za pomocą tzw. wyspowej sieci trakcyjnej, czyli zelektryfikowanego fragmentu linii, na którym pociągi będą zasilane, by pozostałe odcinki pokonywać dzięki energii z akumulatorów. Aktualnie prowadzone są studia nad opracowaniem taboru akumulatorowego dla trzech austriackich kolei wąskotorowych: Zillertalbahnhof, Murtalbahnhof (Unzmarkt – Tamsweg – Mauterndorf) i Pinzgauer Lokalbahn (Zell am See – Krimml).

Na kolei wąskotorowej Murtalbahnhof biegnącej przez landy Styria i Salzburg regularny ruch odbywa się na 64-kilometrowym odcinku Tamsweg – Unzmarkt. Prędkość maksymalna na Murtalbahnhof to 70 km/h. Pociągi pasażerskie kursują w cyklu dwugodzinnym, zapewniając dojazd z miast Tamsweg, Murau i szeregu mniejszych miejscowości do stacji Unzmarkt na linii normalnotorowej Klagenfurt – Wiedeń.

Kolej wąskotorowa Pinzgauer Lokalbahn to 53-kilometrowa linia Krimml – Niedernsill – Zell am See. Na odcinku z Krimml do Niedernsill ruch odbywa się w częstotliwości 60-minutowej, a na dalszym odcinku z Niedernsill do Zell am See w częstotliwości 30-minutowej. Prędkość maksymalna na kolei Pinzgauer Lokalbahn to 80 km/h. Na stacji Zell am See zapewnione są skomunikowania z normalnotorowymi pociągami regionalnymi i dalekobieżnymi w kierunku Salzburga, Linzu i Wiednia.

Funkcjonujące w regularnym ruchu pasażerskim austriackie koleje wąskotorowe włączone są do ogólnokrajowego systemu biletowego – w serwisie internetowym państwowych kolei austriackich Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) możliwy jest zakup jednego biletu na podróż pociągiem normalnotorowym i dalej pociągiem kolei wąskotorowych, mimo że działają one poza strukturą ÖBB.

Unikatowe rozwiązanie przyjęto na kolei wąskotorowej Pöstlingbergbahn: w latach 2008-2009 została ona przebudowana i włączona w sieć tramwajową miasta Linz. Po przebudowie – obejmującej zmianę rozstawu toru z 1000 mm na wynoszący 900 mm rozstaw torów tramwajowych w Linzu – Pöstlingbergbahn stała się jedną z linii tramwajowych, dzięki czemu z Pöstlingberg zapewniono bezpośredni dojazd do centrum miasta. Ze względu na znaczne pochylenie linii do jej obsługi zakupiono specjalnie zaprojektowane tramwaje Bombardier Mountainrunner.

310

Jenbach

Mayrhofen im Zillertal

ZILLERTALBAHN

zug · bus · dampf



Schmalspurbahn

Alle Züge 2.Klasse

Innsbruck Hbf	ab	5 50	6 20	7 05	7 42	7 50	8 05	8 50	9 42	9 50	10 05	10 20	10 50	11 42	11 50	12 05	12 50	13 42	13 50	14 20	14 50	15 42	15 50	16 20	16 50
Schwarz	an	6 09	6 39	7 32	8 09	8 08	8 32	9 08	10 01	10 09	10 32	10 39	11 09	11 42	12 09	12 32	13 09	13 42	14 09	14 39	15 09	16 01	16 14	16 44	17 09
Jenbach		R	R	R	R	R	R	R	R	R	EZ	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R
Zillertaler Verkehrsbetriebe AG		119	121	123	125	127	129	131	133	135	211	137	139	141	143	145	147	149	151	153	155	157	159	161	163
zusätzliche Hinweise		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Jenbach	ab	6 30	6 52	7 48	8 11	8 41	9 11	9 41	10 11	10 41	11 11	11 41	12 11	12 41	13 11	13 41	14 11	14 41	15 11	15 41	16 11	16 41	17 11	17 41	
Rotholz		x18 33	x18 55	x19 30	x19 43	x19 53	x20 08	x20 18	x20 33	x20 43	x20 58	x21 08	x21 23	x21 33	x21 48	x21 58	x22 13	x22 23	x22 38	x22 48	x23 03	x23 13	x23 28	x23 38	
Strass im Zillertal		6 37	6 59	7 54	8 17	8 47	9 17	9 47	10 17	10 47	11 17	11 47	12 17	12 47	13 17	13 47	14 17	14 47	15 17	15 47	16 17	16 47	17 17	17 47	
Schitters-Bruck am Ziller		x6 39	x7 03	x7 57	x8 20	x8 50	x9 20	x9 50	x10 20	x10 50	x11 20	x11 50	x12 20	x12 50	x13 20	x13 50	x14 20	x14 50	x15 20	x15 50	x16 20	x16 50	x17 20	x17 50	
Gagering		x6 41	x7 06	x8 00	x8 22	x8 52	x9 22	x9 52	x10 22	x10 52	x11 22	x11 52	x12 22	x12 52	x13 22	x13 52	x14 22	x14 52	x15 22	x15 52	x16 22	x16 52	x17 22	x17 52	
Fügen-Hart im Zillertal	an	6 44	7 08	8 04	8 25	8 55	9 25	9 55	10 25	10 55	11 10	11 25	11 55	12 25	12 55	13 25	13 55	14 25	14 55	15 25	15 55	16 25	16 55	17 25	17 55
Fügen-Hart im Zillertal	ab	6 45	7 09	8 06	8 26	8 56	9 26	9 56	10 26	10 56	11 14	11 26	11 56	12 26	12 56	13 26	13 56	14 26	14 56	15 26	15 56	16 26	16 56	17 26	17 56
Kapfing im Zillertal		x6 48	x7 11	x8 06	x8 26	x8 56	x9 26	x9 56	x10 26	x10 56	x11 25	x11 39	x12 09	x12 39	x13 09	x13 39	x14 09	x14 39	x15 09	x15 39	x16 09	x16 39	x17 09	x17 39	
Uderns im Zillertal		6 49	7 13	8 10	8 30	9 00	9 30	10 00	10 30	11 00	11 19	11 30	12 00	12 30	13 00	13 30	14 00	14 30	15 00	15 30	16 00	16 30	17 00	17 30	18 00
Ried im Zillertal		x6 52	x7 15	x8 14	x8 33	x9 03	x9 33	x10 03	x10 33	x11 03	x11 25	x11 39	x12 09	x12 39	x13 09	x13 39	x14 09	x14 39	x15 09	x15 39	x16 09	x16 39	x17 09	x17 39	
Kaltenbach-Stumm im Zillertal		6 56	7 20	8 17	8 37	9 07	9 37	10 07	10 37	11 07	11 31	11 37	12 07	12 37	13 07	13 37	14 07	14 37	15 07	15 37	16 07	16 37	17 07	17 37	18 07
Angererbach-Ahrnbach		x6 58	x7 22	x8 19	x8 39	x9 09	x9 39	x10 09	x10 39	x11 09	11 48	11 48	12 13	12 43	13 13	13 43	14 13	14 43	15 13	15 43	16 13	16 43	17 13	17 43	
Aschau im Zillertal		7 03	7 27	8 23	8 43	9 13	9 43	10 13	10 43	11 13	11 48	11 48	12 13	12 43	13 13	13 43	14 13	14 43	15 13	15 43	16 13	16 43	17 13	17 43	18 13
Erlach im Zillertal		x7 05	x7 29	x8 25	x8 45	x9 15	x9 45	x10 15	x10 45	x11 15	11 57	11 57	12 20	12 50	13 20	13 50	14 20	14 50	15 20	15 50	16 20	16 50	17 20	17 50	
Zeil am Ziller		7 10	7 35	8 30	8 50	9 20	9 50	10 20	10 50	11 20	11 57	11 57	12 20	12 50	13 20	13 50	14 20	14 50	15 20	15 50	16 20	16 50	17 20	17 50	
Laimach-Regionalmuseum		x7 12	x7 37	x8 33	x8 51	x9 21	x9 51	x10 21	x10 51	x11 21	12 05	12 05	12 25	12 55	13 25	13 55	14 25	14 55	15 25	15 55	16 25	16 55	17 25	17 55	
Ramsau im Zillertal-Hippach		7 16	7 41	8 35	8 55	9 25	9 55	10 25	10 55	11 25	12 05	12 05	12 25	12 55	13 25	13 55	14 25	14 55	15 25	15 55	16 25	16 55	17 25	17 55	
Büchl im Zillertal		x7 18	x7 43	x8 37	x8 57	x9 27	x9 57	x10 27	x10 57	x11 27	12 16	12 16	12 31	13 01	13 31	14 01	14 31	15 01	15 31	16 01	16 31	17 01	17 31	18 01	
Mayrhofen im Zillertal	an	7 22	7 47	8 41	9 01	9 31	10 01	10 31	11 01	11 31	12 16	12 16	12 31	13 01	13 31	14 01	14 31	15 01	15 31	16 01	16 31	17 01	17 31	18 01	18 31

■ ②-④ nur 3.6.-18.9.

Innsbruck Hbf	ab	17 42	17 50	18 20	19 42
Schwarz	an	18 01	18 09	18 39	19 51
Jenbach		R	R	R	R
Zillertaler Verkehrsbetriebe AG		165	167	169	171
zusätzliche Hinweise		2	2	2	2
Jenbach	ab	18 11	18 41	19 11	20 07
Rotholz		x18 13	x18 43	x19 13	x20 09
Strass im Zillertal		18 17	18 47	19 17	20 13
Schitters-Bruck am Ziller		x18 20	x18 50	x19 20	x20 16
Gagering		x18 22	x18 52	x19 22	x20 18
Fügen-Hart im Zillertal	an	18 25	18 55	19 25	20 21
Fügen-Hart im Zillertal	ab	18 26	18 56	19 26	20 22
Kapfing im Zillertal		x18 28	x18 58	x19 28	x20 24
Uderns im Zillertal		18 30	19 00	19 30	20 26
Ried im Zillertal		x18 33	x19 03	x19 33	x20 29
Kaltenbach-Stumm im Zillertal		18 37	19 07	19 37	20 33
Angererbach-Ahrnbach		x18 39	x19 09	x19 39	x20 35
Aschau im Zillertal		18 43	19 13	19 43	20 39
Erlach im Zillertal		x18 45	x19 15	x19 45	x20 41
Zeil am Ziller		18 50	19 20	19 50	20 46
Laimach-Regionalmuseum		x18 51	x19 21	x19 51	x20 47
Ramsau im Zillertal-Hippach		18 55	19 25	19 55	20 51
Büchl im Zillertal		x18 57	x19 27	x19 57	x20 53
Mayrhofen im Zillertal	an	19 01	19 31	20 01	20 57

Rysunek 7. Rozkład jazdy z kolei wąskotorowej ZillertalBahn w Austrii

(źródło: <https://www.oebb.at/de/fahrplan/fahrplanbilder>).

Austriackie koleje wąskotorowe pełnią funkcję transportową nie tylko w ruchu pasażerskim, ale także towarowym w myśl polityki zdejmowania transportu towarów z dróg (na kolei ZillertalBahn prowadzone są intensywne przewozy towarowe na potrzeby koncernu drzewnego Binderholz).



Rysunek 8. Pociąg towarowy na kolei wąskotorowej ZillertalBahn w Austrii (źródło: ZillertalBahn).

Szwajcaria

W Szwajcarii koleje wąskotorowe stanowią istotny element sieci kolejowej i są w pełni włączone w system transportowy tego kraju pod względem rozkładu jazdy, skomunikowań i taryfy biletowej – mimo że koleje wąskotorowe działają poza strukturą szwajcarskich kolei federalnych SBB/CFF/FFS, których domeną jest obsługa sieci normalnotorowej. Koleje wąskotorowe obsługiwane są przez spółki kantonów, samorządów lokalnych i rząd federalnego.

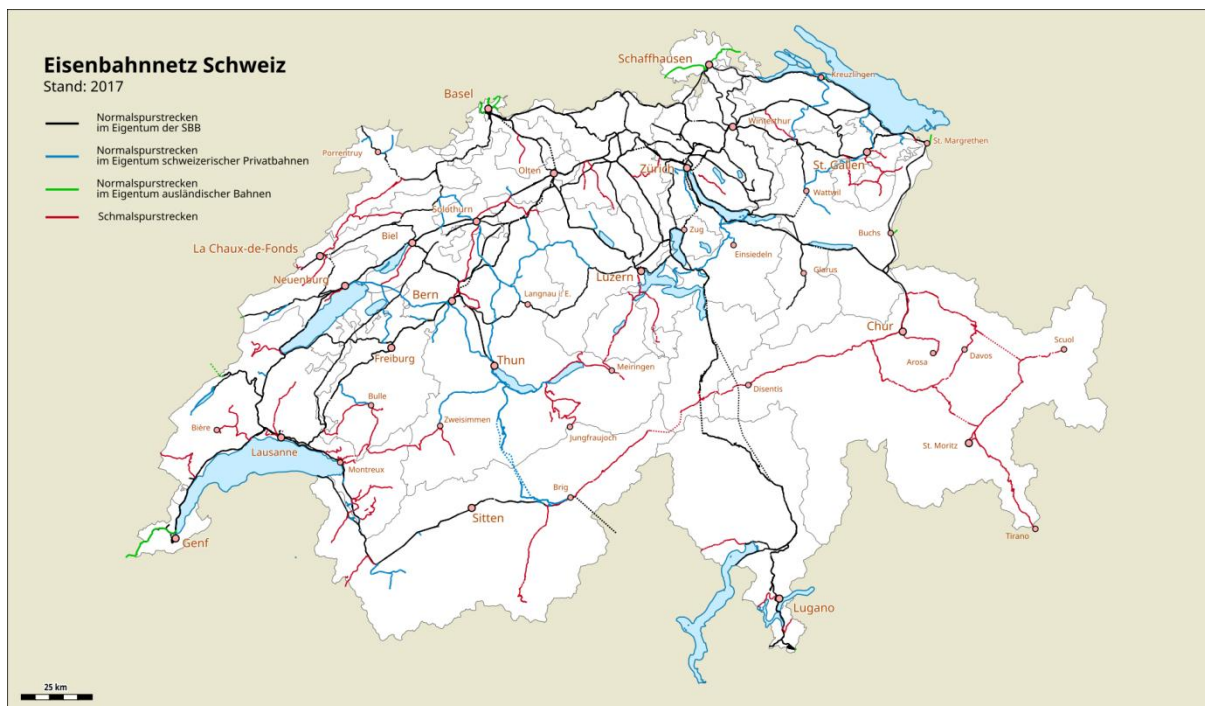
Linie wąskotorowe stanowią około 20% sieci kolejowej w Szwajcarii – wąskotorowych jest łącznie ponad 1000 kilometrów linii. Większość szwajcarskich kolei wąskotorowych ma rozstaw toru 1000 mm, a wszystkie linie są zelektryfikowane. Największe sieci wąskotorowe to Rhätische Bahn (385 km), Matterhorn-Gothard Bahn (144 km), Zentralbahn (103 km), Appenzeller Bahnen (89 km) i Chemins de fer du Jura (74 km).

Trzy z 26 szwajcarskich kantonów, Appenzell Innerrhoden, Obwalden i Nidwalden, obsługiwane są wyłącznie kolejami wąskotorowymi – zapewniają one połączenie tych regionów z liniami normalnotorowymi biegnącymi na terenie sąsiednich kantonów. W kantonie Gryzonia kolej normalnotorowa dociera do stolicy kantonu (Chur), skąd sieć kolei wąskotorowej Rhätische Bahn zapewnia połączenia z pozostałym obszarem kantonu.

Szwajcarskie koleje wąskotorowe oprócz funkcji transportowej w ruchu pasażerskim i towarowym pełnią również funkcję turystyczną – specjalne pociągi Bernina Express czy Glacier Express z wagonami panoramicznymi stanowią jedną z bardziej znanych atrakcji turystycznych Szwajcarii.



Rysunek 9. Stacja Appenzell na szwajcarskiej kolei wąskotorowej Appenzeller Bahnen (źródło: Karol Trammer).



Rysunek 10. Sieć kolejowa w Szwajcarii – kolorem czerwonym oznaczone są linie wąskotorowe
(źródło: Pechristener/Plutowiki/Wikimedia/OpenStreetMap).

Włochy

We Włoszech działa szereg kolei wąskotorowych funkcjonujących w regularnych przewozach – w części regionów stanowią one uzupełnienie w ruchu regionalnym i aglomeracyjnym sieci połączeń kolejowych realizowanych na liniach normalnotorowych. Standardowy rozstaw toru włoskich kolei wąskotorowych to 950 mm.

Na wyspie Sycylia kursuje kolej wąskotorowa Circumetnea – realizuje ona przewozy na okalającej wulkan Etna linii Riposto – Giarre – Randazzo – Maletto – Bronte – Adrano – Biancavilla – Paterno. W 2025 roku kolej Circumetnea zamówiła w koncernie Stadler dwa pociągi z napędem wodorowym (po ich wstępnej eksploatacji zakłada się rozszerzenie zamówienia o kolejnych 13 składów). W latach 2015-2016 na kolej Circumetnea dostarczone zostały nowe pociągi spalinowe Vulcano wyprodukowane przez polski koncern Newag – ich prędkość konstrukcyjna to 100 km/h.

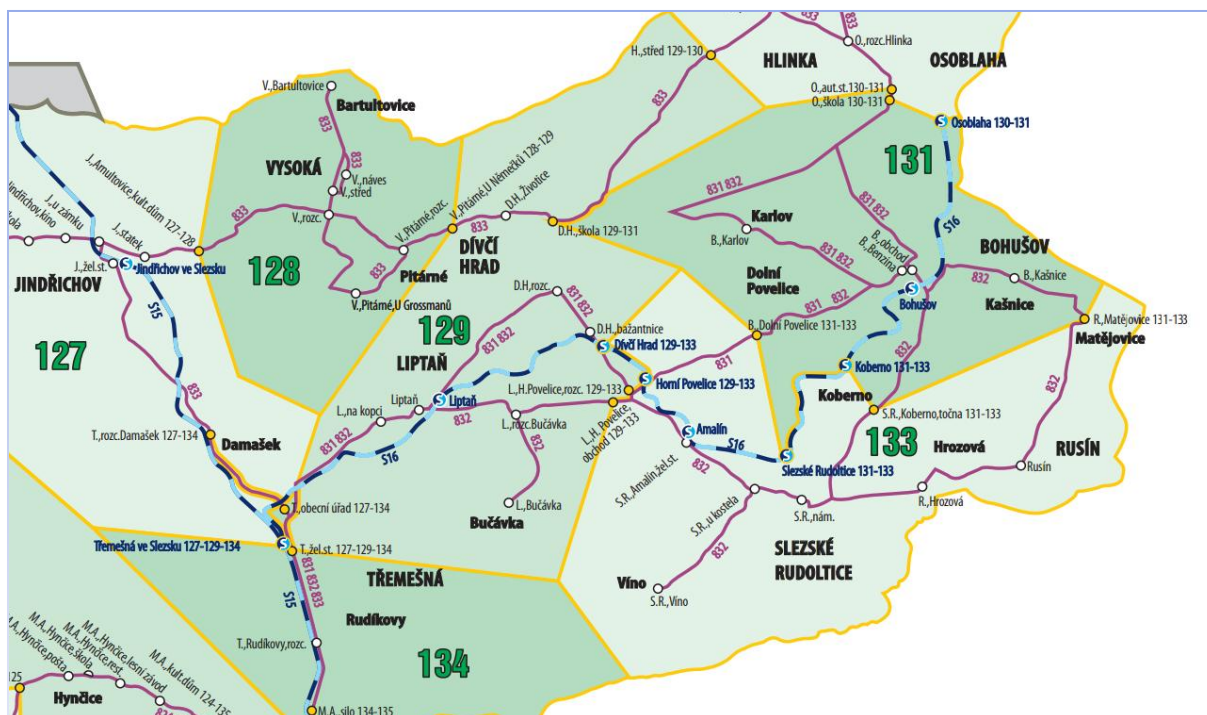
Na obszarze regionów Apulia i Basilicata normalnotorową sieć kolejową uzupełnia kolej wąskotorowa Ferrovie Appulo Lucane, której sieć ma 184 km długości i obejmuje miasta Bari (stolica Apulii), Altamura, Gravina, Matera, Avigliano i Potenza. Na głównym odcinku Bari – Gravina kursuje 20 par pociągów dziennie. Kolej Ferrovie Appulo Lucane zamówiła w koncernie Stadler siedem elektrycznych składów akumulatorowych – pierwszy skład został już zaprezentowany, ale tabor wejdzie do normalnej eksploatacji w 2026 roku. Zakup tego taboru jest dofinansowany ze środków włoskiego Krajowego Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (unijny fundusz Next Generation UE). Wcześniejsze zakupy nowego taboru zrealizowano w latach 2012-2013: koncern Stadler dostarczył kolei Ferrovie Appulo Lucane 17 składów spalinowych.



Największym i najintensywniej wykorzystywanym systemem wąskotorowym we Włoszech jest kolej Circumvesuviana, na którą składa się 148-kilometrowa sieć linii o rozstawie toru 950 mm. Circumvesuviana to istotny element systemu transportu publicznego w obszarze metropolitalnym Neapolu, pełniący funkcję szybkiej kolei aglomeracyjnej dla południowo-wschodniej jego części. Działająca od 1890 roku sieć kolei Circumvesuviana została rozbudowana w XXI wieku: w 2001 roku otwarto łącznik między trzema liniami, a w 2006 roku wybudowano odnogę do miasta Acerra.

Czechy

W Republice Czeskiej w regionie morawsko-śląskim w codziennym ruchu funkcjonuje kolej wąskotorowa Osoblaha – Třemešná ve Slezsku. 20-kilometrowa linia o rozstawie toru 760 mm i prędkości maksymalnej 40 km/h zapewnia połączenie liczącego 1 tys. mieszkańców miasteczka Osoblaha oraz miejscowości Bohušov, Slezské Rudoltice, Horní Povelice i Liptaň ze stacją Třemešná ve Slezsku na normalnotorowej linii kolejowej łączącej Jeseník, Krnov i Opawę. Kolej wąskotorowa jest wpięta w zintegrowany system transportowy regionu morawsko-śląskiego – w pociągach obowiązuje regionalna taryfa biletowa, a na stacji Třemešná ve Slezsku pociągi wąskotorowe są skomunikowane z pociągami normalnotorowymi. Rozkład jazdy zakłada kursowanie czterech par połączeń dziennie, dodatkowo w weekendy w sezonie letnim linią kursuje pociąg turystyczny obsługiwany zabytkowym taborem. Co charakterystyczne, zarządcą linii wąskotorowej jest ogólnokrajowy zarządca infrastruktury kolejowej Správa Železnic (działający w formie agencji rządowej), a przewoźnikiem ogólnokrajowa spółka České Dráhy (od grudnia 2025 roku przewoźnikiem ma jednak zostać podmiot stworzony przez gminy, które obsługiwane są koleją wąskotorową).



Rysunek 13. Linia wąskotorowa Třemešná ve Slezsku – Osoblaha (oznaczona numerem S16) na schemacie transportu publicznego regionu morawsko-śląskiego (źródło: <https://www.kodis.cz/>).

Wnioski, rekomendacje i koncepcje

Wąskotorowa Kolej Plus

Sposobem na modernizację kolei wąskotorowych celem reaktywacji na nich regularnych przewozów i włączenia ich w system transportowy mógłby być ogólnokrajowy program, którego beneficjentem byłoby samorządy będące właścicielami kolei wąskotorowych i zarządcy wąskotorowej infrastruktury kolejowej, czyli albo jednostki samorządowe, albo stowarzyszenia pasjonatów, które przez lata zajmowania się kolejami wąskotorowymi uległy profesjonalizacji. Pod pewnymi względami wzór mógłby stanowić *Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej Plus do 2029 roku*, który dotyczył normalnotorowej infrastruktury kolejowej zarządzanej przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe. Program mógłby opierać się na dofinansowaniu rządowym i wkładzie własnym samorządów (który byłby mniej kontrowersyjny niż w przypadku programu Kolej Plus, gdzie wymaga się wkładu własnego od samorządów na infrastrukturę nie będącą ich własnością).

Warunkiem objęcia danej linii wąskotorowej programem powinien być zamiar uruchomienia na niej regularnych przewozów pasażerskich i włączenia jej w system transportowy. Program powinien być ukierunkowany na modernizację infrastruktury torowej, infrastruktury pasażerskiej oraz tworzenie węzłów przesiadkowych na styku z normalnotorowymi liniami kolejowymi i innymi środkami transportu publicznego.

Program modernizacji linii wąskotorowych pod kątem reaktywacji regularnych przewozów dobrze wpisuje się w zapowiadane przez Ministerstwo Infrastruktury stworzenie instrumentu finansowego mającego na celu wsparcie bieżącej działalności kolei wąskotorowych. Instrument ten – bez uprzedniego zapewnienia funduszy na modernizację kolei wąskotorowych – może nie przynieść pożądanych efektów. Trudno bowiem mówić o jego skuteczności, gdy dofinansowanie bieżącej działalności będzie przeznaczone dla kolei wąskotorowych borykających się z problemem złego stanu technicznego infrastruktury, będące skutkiem wieloletnich zaległości i braku źródeł finansowania na modernizację.

Alternatywnym wobec programu finansowanego z budżetu państwa mógłby być projekt multilokalizacyjny finansowany z funduszy unijnych. Ze względu na rozmieszczenie kolei wąskotorowych – także tych, w przypadku których rozważana jest reaktywacja regularnych przewozów – w różnych regionach kraju, najlepszym rozwiązaniem wydaje się program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko, którego zasięg terytorialny obejmuje całą Polskę. Jednym z rozwiązań mógłby być nabór wniosków w trybie konkursowym w ramach projektu organizowanego przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych w analogicznej formule do przedsięwzięć dedykowanych kolei normalnotorowej: modernizacji infrastruktury czy inwestycji taborowych.

Węzły przesiadkowe i budowa odcinków do centrów miast i normalnotorowych stacji kolejowych

Planowanie przedsięwzięć modernizacyjnych na kolejach wąskotorowych powinno uwzględniać funkcjonalną integrację z innymi środkami transportu: budowę węzłowych stacji przesiadkowych ze stycznymi liniami normalnotorowymi, węzły przesiadkowe z komunikacją autobusową, zapewnianie lokalnych parkingów przesiadkowych, a także doprowadzanie ciągów pieszo-rowerowych do stacji i przystanków kolei wąskotorowych. Przy planowaniu węzłów integracyjnych należy zwracać uwagę na możliwie jak największe zbliżenie peronów kolei wąskotorowej do peronów

kolei normalnotorowej czy wręcz stwarzanie możliwości przesiadek drzwi w drzwi w ramach tego samego peronu z jedną krawędzią dla linii wąskotorowej i drugą krawędzią dla linii normalnotorowej.

Analizy dla poszczególnych kolei wąskotorowych powinny uwzględniać odtworzenie części odcinków i budowę nowych, tak aby zapewnić jak najlepsze dowiązanie do stacji na liniach normalnotorowych i wzmocnić funkcję dowozową linii wąskotorowych. Przedmiotem analiz powinno być nie tylko wydłużanie linii wąskotorowej w skali miejscowej w celu zapewnienia wygodnych przesiadek bez kłopotliwych dojazdów, ale także wydłużanie linii do miejscowości, przez które biegną linie normalnotorowe.

W Jędrzejowie odbudowy wymaga rozebrany na początku XXI wieku 700-metrowy odcinek linii wąskotorowej od stacji Jędrzejów Wąskotorowy do przystanku Jędrzejów Wąskotorowy Osobowy zlokalizowanego się bezpośrednio przy stacji Jędrzejów na linii normalnotorowej Kraków – Radom – Kielce – Kraków. W 2021 roku na placu przed dworcem kolejowym w Jędrzejowie powstało Centrum Komunikacyjne, czyli terminal autobusów miejskich, lokalnych i regionalnych. Odtworzenie odcinka wąskotorowego do dworca kolejowo-autobusowego jest kluczową potrzebą nie tylko w przypadku reaktywacji regularnych przewozów pasażerskich na kolei wąskotorowej Jędrzejów – Pińczów, gdyż może wpłynąć także na zwiększenie jej popularności w weekendowym ruchu turystycznym.

Wydłużenie linii Śmigielskiej Kolei Wąskotorowej Stare Bojanowo – Śmigiel – Wielichowo o około 7 kilometrów do Rakoniewic (odcinek Wielichowo – Rakoniewice został zamknięty w latach 70. XX wieku) stworzyłoby możliwość spięcia dwóch normalnotorowych linii kolejowych: Wrocław – Rawicz – Leszno – Kościan – Poznań i Wolsztyn – Grodzisk Wielkopolski – Poznań. Dzięki temu Śmigielska Kolej Wąskotorowa mogłaby pełnić funkcję dowozową do dwóch linii normalnotorowych, zapewniając połączenia przesiadkowe z liczących w sumie 24 tys. mieszkańców gmin miejsko-wiejskich Śmigiel i Wielichowo do miejscowych ośrodków powiatowych (Kościan i Grodzisk Wielkopolski) oraz innych miast tej części województwa wielkopolskiego (Leszno, Wolsztyn), a także do stolicy regionu Poznania czy Wrocławia.

W czerwcu 2025 roku podpisane zostało porozumienie powiatu starachowickiego oraz gmin Starachowice, Brody i Iłża o współpracy na rzecz rewitalizacji linii wąskotorowej Starachowice – Iłża. Celem jest przywrócenie przejezdności całej 20-kilometrowej linii. Obecnie ruch turystyczny prowadzony jest na dwóch odcinkach Starachowice – Lipie (5 km) i Marcule – Iłża (7 km). Współpraca przynieść ma udrożnienie 8-kilometrowego odcinka Lipie – Marcule. Plany samorządów z pogranicza województw świętokrzyskiego i mazowieckiego zakładają ponadto przedłużenie linii wąskotorowej w Iłży do centrum miasta oraz w Starachowicach do Muzeum Przyrody i Techniki, co wiązałoby się z budową na terenie miasta odcinka przebiegającego bezpośrednio przy stacji Starachowice Wschodnie na linii normalnotorowej Skarżysko-Kamienna – Sandomierz (stacja Starachowice Wschodnie pełni funkcję głównej stacji kolejowej w Starachowicach i jest obsługiwana nie tylko przez pociągi regionalne, ale też przez połączenia PKP Intercity). Plany wynikające z zawartego porozumienia odnoszą się do rozwoju funkcji turystycznej kolei wąskotorowej Starachowice – Iłża, ale – dzięki poprawie dostępności w Iłży i Starachowicach – kolejnym ich etapem mogłoby być włączenie kolei w system transportowy i uruchomienie regularnych przewozów pasażerskich, które zapewniłyby dojazd z Iłży do Starachowic i zlokalizowanej w tym mieście stacji na zmodernizowanej normalnotorowej linii kolejowej zapewniającej połączenia z szeregiem ośrodków: Ostrowcem Świętokrzyskim, Skarżyskiem-Kamienną, Kielcami, Sandomierzem, a także z Warszawą, Krakowem czy Rzeszowem.

Górnośląskie Koleje Wąskotorowe, które obecnie kursują w ruchu turystycznym na trasie Bytom – Tarnowskie Góry – Miasteczko Śląskie, mogłyby zostać włączone w system transportowy Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii jako uzupełnienie zarówno połączeń kolejowych na liniach normalnotorowych, jak i komunikacji tramwajowej. Linia Bytom – Miasteczko Śląskie łączy główną stację kolejową Bytom z osiedlami w Bytomiu, osiedlami i śródmieściem w Tarnowskich Górach i dociera do centrum Miasteczka Śląskiego (stacja wąskotorowa znajduje się tuż przy wybudowanym w 2023 roku przystanku Miasteczko Śląskie Centrum na normalnotorowej linii Tarnowskie Góry – Pyrzowice Lotnisko – Zawiercie). Warte rozważenia jest odbudowa niektórych innych odcinków sieci Górnośląskich Kolei Wąskotorowych, która niegdyś obejmowała szereg miast tworzących Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię: Siemianowice Śląskie, Rudę Śląską, Zabrze, Piekary Śląskie, Katowice i Gliwice, gdzie łączyła się z linią wąskotorową Gliwice – Rudy – Racibórz. Przywrócenie funkcji transportowej Górnośląskich Kolei Wąskotorowych wraz ze stworzeniem węzłów integracyjnych z normalnotorowymi liniami kolejowymi i liniami tramwajowymi mogłoby stanowić kolejny etap rozwoju sieci transportu szynowego na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, której jednym z przedsięwzięć jest Metrokolej, czyli budowa kolei metropolitalnej z wykorzystaniem linii normalnotorowych³⁶.

Kwestie możliwego odtworzenia i wydłużenia linii wąskotorowych, a także tworzenia węzłów przesiadkowych powinny być uwzględniane w planowaniu przestrzennym, tak aby zapewnić pas terenu umożliwiający podjęcie przedsięwzięć reaktywacyjnych w przyszłości.



Rysunek 14. Stacja Miasteczko Śląskie Wąskotorowe na linii Górnośląskich Kolejach Wąskotorowych przy nowym przystanku Miasteczko Śląskie Centrum na linii normalnotorowej Zawiercie – Pyrzowice Lotnisko – Tarnowskie Góry (źródło: Michał_TG, <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=11264&okno=galeria&photoid=315020>).

³⁶ *Kolej Metropolitalna*, Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia (<https://metropoliagzm.pl/kolej-metropolitalna/>).

Zakup taboru

Kluczowym warunkiem reaktywacji regularnych przewozów na kolejach wąskotorowych jest zapewnienie taboru odpowiadającego współczesnym standardom i spełniającego obowiązujące wymagania w zakresie zeroemisyjności, dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, ale także zapewnienia pasażerom komfortowej podróży (klimatyzacja, dynamiczna informacja pasażerska, akustyka itp.).

Wszystkie koleje wąskotorowe w Polsce są niezelektryfikowane, co oznacza, że aby spełnić obowiązujące w Funduszach Europejskich i wynikające z Europejskiego Zielonego Ładu wymagania w zakresie zeroemisyjności środków transportu konieczne byłoby włączenie w zakres ich modernizacji prac elektryfikacyjnych. Elektryfikacja w klasycznym wydaniu – a więc budowa sieci trakcyjnej wraz z podstacjami trakcyjnymi i prowadzącymi do nich liniami średniego napięcia z energetycznych punktów zasilających – może nie tylko znacząco zwiększyć koszty przedsięwzięć modernizacyjnych, ale także skomplikować proces inwestycyjny przez konieczne uzgodnienia z operatorami energetycznymi, pozyskiwanie terenów na doprowadzenie linii energetycznych i budowę podstacji trakcyjnych. Alternatywnym rozwiązaniem może być stosowanie taboru baterijnego – dzięki ładowaniu akumulatorów podczas postoju na stacji początkowej/końcowej pociągi mogą pokonywać trasę bez konieczności zasilania z sieci trakcyjnej. Stosowanie taboru baterijnego na kolejach wąskotorowych może ponadto stanowić rozwiązanie problemu związanego z tym, że duża część kolei wąskotorowych ma status zabytku, przez co związana z elektryfikacją ingerencja w ich substancję może nie zostać zaakceptowana przez służby konserwatorskie lub może wymagać żmudnych uzgodnień w tym zakresie.

Wśród możliwych rozwiązań jest też pozyskiwanie taboru z zagranicznych kolei wąskotorowych, na których z uwagi na nieprzerwanie prowadzoną działalność przewozową regularnie podejmowane są inwestycje taborowe. Wraz z zakupami nowego taboru zagraniczne koleje wąskotorowe (np. z Włoch i Austrii) pozbywają się wcześniej eksploatowanych składów. W przypadku kompleksowej modernizacji polskich kolei wąskotorowych zakup używanego taboru należy traktować jako rozwiązanie przejściowe lub uzupełniające, a także liczyć się z koniecznością dostosowania pozyskanego taboru używanego do warunków polskich lub też warunków poszczególnych kolei wąskotorowych (np. odpowiedniego dopasowania rozstawu włoskiego 950 mm na 1000 mm lub austriackiego 760 mm na 750 mm).

Zakup nowoczesnego taboru opracowanego dla polskich kolei wąskotorowych może zapewnić komplementarność z modernizacją infrastruktury poprzez uwzględnienie dopasowania pociągów do wysokości i długości przebudowywanych peronów w wyniku określenia wymogów kompatybilności taboru i infrastruktury przed podjęciem inwestycji.

Pożądanym rozwiązaniem byłoby zainicjowanie wspólnego projektu zakupu nowoczesnego taboru dla wszystkich kolei wąskotorowych, które zostaną objęte planami modernizacji, reaktywacji regularnych przewozów i wpięcia w system transportowy. Finansowanie mogłoby objąć też prace badawczo-rozwojowe nad uniwersalnymi rozwiązaniami taborowymi dla kolei wąskotorowych. W efekcie mógłby powstać jeden zunifikowany model taboru dla kolei wąskotorowych – dzięki temu możliwe byłoby uniknięcie takich problemów jak zamawianie w oddzielnych przetargach małych partii taboru. Producenci taboru szynowego niechętnie mogą podejmować się realizacji niewielkich zamówień, tym bardziej tak nietypowych jak tabor wąskotorowy (choć warto podkreślić, że polski producent Newag realizował niewielkie zamówienie dla włoskiej kolei wąskotorowej Circumetnea, co oznacza też, że ma już pewne doświadczenie w produkcji taboru wąskotorowego). Stworzenie wąskotorowej grupy mającej na celu wspólne opracowanie specyfikacji taboru wąskotorowego i

wspólny jego zakup może jednak znacząco zwiększyć zainteresowanie producentów taboru realizacją zamówienia, zawieraniem konsorcjów producenckich, włączeniem się prace badawczo-rozwojowe, ale przede wszystkim – ze względu na większą skalę zamówienia – wpłynąć na zwiększenie efektywności inwestycji w tabor dla kolei wąskotorowych.

Przy wspólnych inwestycjach w tabor istotnym wyzwaniem jest to, że koleje wąskotorowe mają różny rozstaw toru. Dlatego jedną z cech taboru, który miałby zostać wyprodukowany w ramach dużego zamówienia obejmującego różne koleje wąskotorowe, powinno być możliwość łatwego dopasowania rozstawu do warunków danej kolei i ewentualnie też zmiany rozstawu po rozpoczęciu eksploatacji, tak by umożliwić przenoszenie taboru między różnymi kolejami wąskotorowymi (na przykład przenoszenie taboru w okresie wakacyjnym na koleje wąskotorowe działające na terenach turystycznych z kolei wąskotorowych obsługujących głównie ruch szkolny). Na możliwości łatwej zmiany rozstawu opierał się tabor zakupiony dla kolei wąskotorowych przez Polskie Koleje Państwowe w latach 80. XX wieku.

Wskazany do realizacji ponadlokalnego przedsięwzięcia mającego na celu zaprojektowanie, a następnie dostarczenie taboru dla kolei wąskotorowych jest ze względu na swój ogólnokrajowy zasięg program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko – program ten umożliwiłby zawarcie partnerstwa przez koleje wąskotorowe z różnych regionów w celu wspólnej realizacji projektu taborowego.



Rysunek 15. Wyprodukowany przez polski koncern Newag pociąg Vulcano kolei wąskotorowej Circumetnea we Włoszech
(Źródło: Di VincentLR - Opera propria, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=112251214>).

Zabytkowy charakter kolei wąskotorowych

Duża część infrastruktury liniowej, dworcowej i technicznej kolei wąskotorowych wpisana jest do rejestru zabytków. Dotyczy to między innymi tych kolei wąskotorowych, które stały się przedmiotem koncepcji modernizacji i reaktywacji regularnego ruchu: Piaseczyńsko-Grójeckiej Kolei

Wąskotorowej czy Kolei Wąskotorowej Rogów – Rawa Mazowiecka – Biała Rawska³⁷. Istnieją doświadczenia w remontowaniu zabytkowej infrastruktury kolei wąskotorowej: linii, budynków dworcowych i technicznych czy obiektów inżynierskich. Na przykład w latach 2021-2023 zrealizowano modernizację zabytkowej Przeworskiej Kolei Wąskotorowej. Również w latach 2021-2023 wyremontowano wpisany do rejestru zabytków unikatowy most obrotowy na rzece Szarpawie na Żuławskiej Kolei Dojazdowej między Nowym Dworem Gdańskim a Stegną (remont był przedsięwzięciem powiatu nowodworskiego zrealizowanym dzięki wsparciu w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego 2014-2020)³⁸.

Przedsięwzięcia modernizacyjne mające na celu reaktywację regularnych przewozów na zabytkowych liniach wąskotorowych mogą o tyle stanowić wyzwanie, że konieczne będzie pogodzenie kwestii dostosowania linii wąskotorowych do współczesnych wymogów i standardów obsługi pasażerów przy jednoczesnym zachowaniu zabytkowego charakteru tych linii. Doświadczenia z zagranicy pokazują jednak, że koleje wąskotorowe są w stanie łączyć funkcję transportową z zabytkowym charakterem: na liniach wąskotorowych kursuje zarówno tabor współczesny obsługujący codzienny ruch, jak i specjalne pociągi prowadzone parowozami w sezonie, a ponadto dba się o historyczną infrastrukturę i budynki dworcowe z jednoczesną dbałością o zapewnienie odpowiedniego komfortu dla pasażerów.

Systemy sterowania ruchem

Zmiana przepisów podnosząca prędkość maksymalną na kolejach wąskotorowych do 80 km/h z jednej strony otwiera możliwość modernizowania tych linii pod kątem uruchomienia regularnych przewozów wpisujących się w potrzeby społeczne i współczesne oczekiwania co do transportu szynowego, ale wiąże się też z koniecznością zastosowania sposobu sterowania ruchem kolejowym bardziej zaawansowanego niż obecnie stosowany. Obecnie bowiem – przy niewielkim ruchu turystycznym – zarządzanie ruchem na kolejach wąskotorowych przeważnie opiera się na zasadzie, że na danym odcinku znajduje się jeden pociąg, w związku z czym nie zachodzi ryzyko wjazdu pociągu na szlak zajęty przez inny pociąg. Reaktywacja regularnego ruchu pasażerskiego powinna wiązać się z wprowadzeniem atrakcyjnej oferty przewozowej, a więc z zapewnieniem dużej częstotliwości kursowania pociągów (np. prace studialne dotyczące linii wąskotorowej Piaseczno – Grójec mówią o częstotliwości 30-minutowej). To oznacza, że linie będą obsługiwane przez więcej niż jeden pociąg jednocześnie, co wywołuje konieczność kontroli zajętości szlaków i funkcjonowania mijanek (wszystkie linie wąskotorowe w Polsce są jednotorowe). Dodatkowo konieczne jest zabezpieczenie ruchliwych przejazdów kolejowo-drogowych sygnalizacją i zaporami – obecnie w sytuacji niewielkiego ruchu na kolejach wąskotorowych przejazdy kolejowo-drogowe nie są zabezpieczone urządzeniami, a na newralgicznych skrzyżowaniach ruch drogowy jest wstrzymywany przez pracownika drużyny pociągowej, który ma za zadanie manualnie wstrzymywać ruch samochodów na czas przejazdu pociągu.

Wskazane jest stworzenie prostego systemu sterowania ruchem na kolejach wąskotorowych, który uwzględniłby ich specyfikę, a jednocześnie zapewniał bezpieczeństwo ruchu pociągów oraz bezpieczeństwo na skrzyżowaniach linii wąskotorowej z drogami. Na liniach wąskotorowych można zastosować bezobsługowe mijanki samoczynne wyposażone w rozjazdy z mechanizmem

³⁷ Zestawienie kolei wąskotorowych wpisanych do rejestru zabytków, Enkol.pl

(https://enkol.pl/Zestawienie_kolei_w%C4%85skotorowych_wpisanych_do_rejestru_zabytk%C3%B3w)

³⁸ Kolejowy most obrotowy z 1906 r., Żuławska Kolej Dojazdowa – Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych (<https://kolejzulawska.pl/kolejowy-most-obrotowy-z-1906-r/>)

samopowrotnym, które po przejeździe pociągu wracają do zasadniczego ustawienia. Opracowanie prostego systemu sterowania ruchem na liniach wąskotorowych mogłoby być przedmiotem projektu badawczo-rozwojowego realizowanego przez uczelnie techniczne, producentów urządzeń sterowania i zarządców infrastruktury wąskotorowej. Przy czym doświadczenia z realizacji projektu i jego wdrożenia mogłyby również zostać wykorzystane dla mało obciążonych ruchem linii normalnotorowych, na których koszty instalacji zaawansowanych komputerowych urządzeń sterowania ruchem znacząco podwyższają wartość przedsięwzięć modernizacyjnych.

Zintegrowane systemy biletowe

Po reaktywacji regularnych przewozów podstawową funkcją kolei wąskotorowych będzie funkcja dowozowa (przede wszystkim do linii normalnotorowych) – w tej sytuacji bardzo istotną kwestią jest zapewnienie integracji taryfowej.

W części województw wprowadzone zostały regionalne taryfy biletowe, których celem jest integracja biletowa regionalnych przewoźników kolejowych realizujących przewozy na terenie danego województwa (np. Taryfa Województwa Łódzkiego obejmująca Łódzką Kolej Aglomeracyjną i Polregio czy Taryfa Pomorska obejmująca Szybką Kolej Miejską w Trójmieście i Polregio). Dodatkowo w części regionów ustanowiono taryfy, które przewidują ceny biletów kolejowych niższe od tych wynikających z ogólnokrajowej taryfy spółki Polregio (np. Taryfa Podkarpacka). W sytuacji reaktywacji regularnych przewozów do taryf obejmujących przewoźników regionalnych należy włączyć koleje wąskotorowe, tak żeby podróż z przesiadką na pociągi kursujące linią normalnotorową była możliwa na podstawie jednego biletu jednorazowego lub okresowego. Przewoźnicy wąskotorowi wraz z reaktywacją regularnych przewozów powinni włączyć się też w ogólnokrajowe oferty taryfowe (Wspólny Bilet Samorządowy, Regio Karnet i Bilet Turystyczny) oraz oferty przewoźników wojewódzkich (bilety sieciowe Kolei Mazowieckich).

W skali ogólnokrajowej rozwiązanie problemu dezintegracji taryf biletowych przynieść mają prowadzone przez Ministerstwo Infrastruktury prace nad projektem *Ogólnopolski Bilet Zintegrowany*³⁹. Jak wynika z zapowiedzi medialnych przedstawicieli ministerstwa, bilet zostanie wprowadzony w 2027 roku i obejmie transport publiczny w całym kraju – nie tylko kolej, ale także komunikację miejską, lokalną i regionalną. W pracach powołanego przez ministra infrastruktury komitetu sterującego projektem *Ogólnopolski Bilet Zintegrowany* należy uwzględnić koleje wąskotorowe i kwestie dotyczące ich integracji pozostałymi środkami transportu publicznego. Jedną z takich kwestii jest wprowadzenie jednolitego nazewnictwa stycznych stacji wąskotorowo-normalnotorowych, tak aby stanowiły one jeden punkt taryfowy. Zaskołością jest to, że bezpośrednio ze sobą sąsiadujące stacje wąskotorowe i normalnotorowe noszą inne nazwy (np. Rogów Osobowy Wąskotorowy i Rogów, Piaseczno Wiadukt i Piaseczno, Przeworsk Wąski i Przeworsk), co może utrudnić sprzedaż jednego biletu przesiadkowego na łączoną podróż koleją wąskotorową i normalnotorową (np. Rawa Mazowiecka – Rogów – Łódź Fabryczna, Grójec – Piaseczno – Warszawa Zachodnia, Kańczuga – Przeworsk – Rzeszów).

Na obszarach metropolitalnych koleje wąskotorowe wraz z reaktywacją regularnych przewozów powinny zostać włączone w systemy taryfowe właściwych organizatorów transportu zbiorowego (np. Piaseczyńsko-Grójecka Kolej Wąskotorową w system biletowy Warszawskiego Transportu Publicznego, a Górnośląskie Koleje Wąskotorowe w system biletowy Zarządu Transportu

³⁹ Zarządzenie nr 6 Ministra Infrastruktury z dnia 19 lutego 2025 r. w sprawie Zespołu do spraw realizacji projektu pn. „Ogólnopolski Bilet Zintegrowany”.

Metropolitalnego Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii). Natomiast w mniejszych ośrodkach należy zapewnić integrację taryfową kolei wąskotorowych z miejskim i lokalnym transportem autobusowym (np. Przeworskiej Kolei Wąskotorowej z PKS Jarosław i PKS Rzeszów, Piaseczyńsko-Grójeckiej Kolei Wąskotorowej z PKS Grójec, a Gnieźnieńskiej Kolei Wąskotorowej z MZK Gniezno).

Podsumowanie: rekomendacje dotyczące objęcia kolei wąskotorowych programem Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko

Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko jako program o zasięgu ogólnokrajowym może być źródłem finansowania działań na rzecz modernizacji kolei wąskotorowych w celu uzupełnienia polskiej sieci kolejowej i rozszerzenia jej o kolejne powiaty i miasta. W celu skutecznej realizacji tego celu konieczne jest uwzględnienie następujących kwestii:

- Należy konkretnie wskazać, że działania w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko dotyczące kolei mogą odnosić się do kolei wąskotorowych.
- Nadanie odpowiedniego znaczenia modernizacji kolei wąskotorowych – jako uzupełnienia normalnotorowej sieci kolejowej – może odbyć się poprzez zawarcie w programie Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko priorytetu bezpośrednio odnoszącego się do modernizacji kolei wąskotorowych (w zakresie infrastruktury liniowej i punktowej, taboru oraz urządzeń sterowania). Wdrażanie tego priorytetu mogłoby odbyć się poprzez dedykowane jednostkom samorządu terytorialnego i zarządom infrastruktury wąskotorowej projekty w trybie konkursowym, dla których instytucją zarządzającą mogłoby być Centrum Unijnych Projektów Transportowych.
- Zarządcami kolejowej infrastruktury wąskotorowej są zarówno jednostki podległe samorządowi terytorialnemu, jak i organizacje pozarządowe (stowarzyszenia, fundacje), co wiąże się z koniecznością uwzględnienia w gronie potencjalnych beneficjentów podmiotów o zróżnicowanej formie organizacyjnej. Przy czym wdrażanie kompleksowych działań dla poszczególnych kolei wąskotorowych może ułatwić to, że w ich przypadku zarządzanie infrastrukturą i realizacja przewozów zazwyczaj skupione są w jednym podmiocie. Pozwala to zrealizować kompleksowe przedsięwzięcia obejmujące infrastrukturę i tabor.
- Wszystkie koleje wąskotorowe w Polsce są liniami niezelektryfikowanymi obsługiwanymi taborem spalinowym (lub w ruchu turystycznym okazjonalnie taboru parowym). Mając na uwadze wymogi Europejskiego Zielonego Ładu, konieczne jest, aby projekty dotyczące kolei wąskotorowych uwzględniały kwestię zeroemisowości (np. poprzez dofinansowanie zakupu taboru akumulatorowego, który nie wymaga prac elektryfikacyjnych na całej długości linii wąskotorowej). Alternatywnym rozwiązaniem może być dążenie do wprowadzenia odstępstwa dla kolei wąskotorowych i umożliwienie finansowania zakupów nowego taboru wąskotorowego o napędzie spalinowym, ale z dbałością o spełnianie dotychczasowych europejskich norm spalania (potrzebę takiego rozwiązania wskazywano także w przypadku taboru normalnotorowego do przewozów regionalnych). Kolejnym rozwiązaniem może być zapewnienie finansowania zakupu wąskotorowego taboru spalinowego z innych źródeł niż fundusze unijne (np. w ramach programu rządowego).
- W kontekście działań dotyczących kolei, transportu publicznego i mobilności (integracja transportu, węzły przesiadkowe, stacje węzłowe, wspólne korytarze) należy wskazać, że projekty powinny uwzględniać infrastrukturę wąskotorową, gdy występuje ona w lokalizacjach objętych innymi przedsięwzięciami. Nawet gdy dany projekt nie odnosi się bezpośrednio do kolei wąskotorowej, konieczne jest przeprowadzenie uzgodnień z jednostkami samorządu terytorialnego i zarządcami kolei wąskotorowych w celu uwzględnienia w podejmowanych przedsięwzięciach planów dotyczących linii wąskotorowych (np. zapewnienia peronu dla linii wąskotorowej przy budowie węzła przesiadkowego).

- Duża część kolei wąskotorowych jest wpisana do rejestru zabytków, w związku z czym zachodzi konieczność uwzględnienia ich modernizacji z poszanowaniem zabytkowego charakteru. Może to zwiększać wartość poszczególnych projektów, co należy uwzględnić na etapie alokacji funduszy.
- Jednostki samorządu terytorialnego i organizacje pozarządowe zajmujące się zarządzaniem kolejami wąskotorowymi powinny zacieśnić współpracę, tak aby mieć gotowość do realizacji ponadlokalnych przedsięwzięć mających na celu wspólne inwestycje w tabor czy urządzenia sterowania ruchem na potrzeby różnych kolei wąskotorowych (także uczestnictwa w projektach badawczo-rozwojowych).
- Konieczne jest uwzględnienie kwestii ciągłości projektów dla kolei wąskotorowych w sytuacji ewentualnych zmian strukturalnych w zarządzaniu infrastrukturą i realizacją przewozów (np. przy przejęciu odpowiedzialności za zarządzanie infrastrukturą od organizacji pozarządowej przez jednostkę samorządu terytorialnego lub przy zleceniu realizacji przewozów operatorowi wyłonionemu w przetargu).
- Mając na uwadze dotychczasowe doświadczenia z realizacji przedsięwzięć finansowanych z funduszy unijnych w celu modernizacji kolei wąskotorowych, należy wskazać, że projekty z działań dotyczących infrastruktury kolejowej, transportu publicznego i mobilności w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko muszą skutecznie zapewniać transportową funkcję kolei wąskotorowych, reaktywację regularnych przewozów i włączenie ich w system transportu publicznego. Przedsięwzięcia ograniczające się do funkcji turystycznej kolei wąskotorowych powinny być realizowane poprzez działania dotyczące infrastruktury turystycznej, także w ramach programów regionalnych lub programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej.



Pomoc Techniczna
dla Funduszy Europejskich



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską

