

Wąskotorowe podejście

10 października 2024

Samorządy przeznaczają miliony na koleje wąskotorowe. Ale wcale nie z myślą o włączeniu ich w regionalne systemy transportowe.



Gdy w Austrii, Szwajcarii, Niemczech czy Włoszech koleje wąskotorowe są normalnym elementem systemu transportu publicznego, w Polsce wciąż traktuje się je wyłącznie jako atrakcję turystyczną. I wygląda na to, że nie zmienia tego ani setki tysięcy wydawane na analizy ich rozwoju, ani nawet miliony przeznaczane na modernizację linii wąskotorowych.

Produkt turystyczny

W latach 2021-2023 na 46-kilometrowej kolei wąskotorowej Przeworsk – Kańczuga – Dynów wykonano prace modernizacyjne warte 56,3 mln zł, z czego 37,7 mln zł pochodziło z dotacji unijnej dla powiatu przeworskiego z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego 2014-2020 z puli na infrastrukturę kolejową.

Wykonujący prace austriacki koncern Swietelsky Rail ściągnął z zagranicy specjalne maszyny do napraw infrastruktury wąskotorowej. Przeworska kolejka na całej trasie odzyskała przejezdność, utraconą po tym jak w 2020 r. ulewy zniszczyły nasyp i tor koło Jawornika Polskiego. Może teraz chwalić się wręcz magistralnym standardem: na długich odcinkach powstał tor z podkładami strunobetonowymi i sprężystym przytwierdzeniem szyn. Mimo to na tej linii o rozstawie 750 mm prędkość maksymalna to 35 km/h. Przyjęte w 1998 r. rozporządzenie ministra transportu o warunkach technicznych budowli kolejowych określa, że na liniach wąskotorowych pociągi nie mogą przekraczać prędkości 40 km/h. Tymczasem w

Austrii na liniach o rozstawie szyn 760 mm pociągi jeżdżą 70-80 km/h.

W opisie rewitalizacji Przeworskiej Kolejki Wąskotorowej wskazano, że celem przedsięwzięcia jest skrócenie czasu podróży, poprawa jakości usług przewozowych, zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko w wyniku przeniesienia ruchu pasażerskiego z dróg na tory, poprawa dostępności terenów wiejskich oraz poprawa dostępności transportowej województwa w ruchu kolejowym. Trudno o spełnienie tych celów, gdy kolej funkcjonuje wyłącznie jako atrakcja turystyczna – pociąg „Pogórzezanin” kursuje tylko w soboty i niedziele w sezonie wiosenno-letnim (bilet z Przeworska do Dynowa kosztuje 50 zł).

Czy w ogóle istnieją plany włączenia tej kolei w system transportowy i uruchomienia regularnych przewozów? „Właścicielem i zarządcą infrastruktury Przeworskiej Kolei Dojazdowej jest powiat przeworski” – zaznacza Monika Konopka z samorządu województwa podkarpackiego. „Obecny stan prawny nie pozwala powierzać realizacji kolejowego transportu publicznego bez przetargu. Prowadzona działalność na linii wąskotorowej ma charakter komercyjny. Dlatego też objęcie Taryfą Podkarpacką przejazdów na linii wąskotorowej w ramach wspólnego biletu byłoby możliwe do rozważenia po uruchomieniu przewozów powiatowych jako usługi publicznej”.

Powiat przeworski wcale jednak nie ma w planach rozszerzenia działalności o przewozy regularne. „Rewitalizacja miała sprawić, by Pogórzezanin stał się rozpoznawalny jako produkt turystyczny odpowiadający wymogom współczesnego turysty” – mówi Robert Mądry, dyrektor zarządzającego koleją wąskotorową Powiatowego Zarządu Dróg w Przeworsku. Linia Przeworsk – Dynów, choć w całości jest własnością powiatu przeworskiego, to biegnie również przez trzy gminy powiatu rzeszowskiego. Gdy trasa przekracza granice powiatów, to – w myśl ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – podjęcie decyzji o uruchomieniu regularnych połączeń należy do samorządu wojewódzkiego. Codzienne przewozy zapewniłyby dojazd z Pogórza

Dynowskiego do stacji Przeworsk na linii Przemyśl – Rzeszów – Kraków, rozszerzając sieć połączeń kolejowych na Podkarpaciu.

Kolej krajobrazowa

Samorząd województwa świętokrzyskiego w 2023 r. uzyskał 27 mln zł z funduszu Polski Ład na renowację linii wąskotorowej Jędrzejów – Motkowice – Umianowice – Pińczów (obecnie pociągi turystyczne kursują między Jędrzejowem i Motkowicami w niedziele od maja do września).

W zakres przedsięwzięcia wchodzi remont toru między Motkowicami a doliną Nidy i między Umianowicami a Pińczowem, modernizację stacji i zaplecza w Jędrzejowie, modernizację stacji i dworca w Pińczowie, a także naprawę parowozu Px48, lokomotywy spalinowej Lxd2 i sześciu wagonów. Ponadto planowana jest renowacja biegnącej nad doliną Nidy unikatowej przeprawy z 1915 r. „W ramach programu Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego 2021-2027 planowany jest remont mostów i estakad, który umożliwi połączenie szlaku kolejki od Motkowic do Umianowic, dzięki czemu zrewitalizowany zostanie cały szlak od Jędrzejowa do Pińczowa” – mówi Przemysław Chruściel z samorządu województwa świętokrzyskiego. „Przywrócenie do ruchu odcinka Jędrzejów – Pińczów planowane jest w 2027 r.”.

Choć 10-tysięczny Pińczów jest miastem powiatowym leżącym poza siecią połączeń kolejowych, to rewitalizacja wąskotorówki nie jest prowadzona z myślą o uruchomieniu codziennych przewozów w celu zapewnienia dojazdu do położonej na linii Kraków – Kielce – Warszawa stacji Jędrzejów. Tu dodatkowym problemem jest to, że na terenie miasta kilkanaście lat temu rozebrano 700 metrów toru, którym wąskotorowe pociągi docierały do stacji normalnotorowej. „Ze względu na zmiany zagospodarowania przestrzennego miasta Jędrzejów dotyczące zabudowy mieszkaniowej, usługowej i drogowej aktualnie brak jest możliwości odtworzenia tego odcinka” – mówi Chruściel.

Od dwóch lat kolej wąskotorowa działa w strukturze Zespołu

Świątokrzyskich i Nadnidziańskich Parków Krajobrazowych – podlegająca samorządowi wojewódzkiemu jednostka wpisała kolejkę w swoje działania. W 2022 r. na trójkątnej stacji węzłowej Umianowice powstał ośrodek edukacji przyrodniczej – odrestaurowano drewniany budynek dworca, kolejową wieżę ciśnień przebudowano w wieżę widokową, a atrakcją ośrodka są też drezyny rowerowe działające na odcinku Umianowice – Hajdaszek.

Celem przywrócenia przejezdności 29-kilometrowego odcinka z Jędrzejowa do Pińczowa jest rozwój turystyki na Ponidziu. – „Po wykonaniu wszystkich prac pozwalających na uruchomienie przejazdów na trasie Jędrzejów – Pińczów planowane są w sezonie turystycznym pociągi sobotnio- niedzielne oraz czarterowe w tygodniu” – informuje Przemysław Chruściel.

Świątokrzyski wicemarszałek Marek Bogusławski, odbierając w 2023 r. promesę z programu Polski Ład, oznajmił: „W ciągu najbliższych trzech, czterech lat będziemy mieć naprawdę piękną perełkę turystyczną”.

Brak systemowego wsparcia

O wykorzystaniu wąskich torów nie tylko jako atrakcji turystycznej myślał samorząd województwa łódzkiego, zlecając w 2022 r. za 971 tys. zł opracowanie studium rozwoju linii wąskotorowej Biała Rawska – Rawa Mazowiecka – Rogów. W ekspertyzie brano pod uwagę kompleksową modernizację w celu uruchomienia codziennych przewozów. Zapewniłoby to dojazd z powiatu rawskiego do stacji Rogów, na której zatrzymują się pociągi Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej i Polregio kursujące na trasie Łódź – Skierniewice – Warszawa.

Prace nad ekspertyzą zakończyły się we wrześniu 2023 r. Koszt modernizacji został oszacowany na kwotę wahającą się – w zależności od zakresu przedsięwzięcia – od 198 mln zł do 431 mln zł. Choć w grudniu 2022 r. linię wąskotorową Biała Rawska – Rogów jako predystynowaną do regularnych przewozów ujęto w

planie transportowym województwa łódzkiego, to coraz więcej wskazuje na to, że nic z tego nie będzie. Urzędnicy samorządu województwa łódzkiego nieoficjalnie mówią, że nastawienie do tej koncepcji zmieniło się po powyborczych zmianach we władzach regionu. Od czerwca 2024 r. marszałkiem województwa łódzkiego nie jest już Grzegorz Schreiber z Prawa i Sprawiedliwości, który promował się na transporcie publicznym. Zastąpiła go Joanna Skrzydlewska z Koalicji Obywatelskiej – w latach 2019-2024 była wiceprezydentką Łodzi, gdzie komunikacja zbiorowa znajduje się w kryzysie.

W kryzysowym stanie pogrąża się linia wąskotorowa. Z powodu degradacji toru pociągi turystyczne kursują tylko na odcinku Rogów – Jeżów, czyli na liczącym 8 km fragmencie 49-kilometrowej linii.

„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” – oświadczyła Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych, która zarządza linią Rogów – Biała Rawska.

Rozważanie możliwości

Dzięki dotacji unijnej z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego 2014-2020 opracowana została dokumentacja rewitalizacji 32-kilometrowej sieci Żuławskiej Kolei Dojazdowej, na którą składają się wykorzystywane w sezonowym ruchu odcinki Nowy Dwór Gdański – Stegna i Sztutowo – Stegna – Prawy Brzeg Wisły.

W ramach wartego 1,2 mln zł zlecenia sporządzono studium wykonalności, program funkcjonalno-użytkowy i dokumentację środowiskową. Koszt rewitalizacji – obejmującej remont infrastruktury torowej, mostów i przepustów, a także

instalację urządzeń sterowania oraz renowację peronów – oszacowano na 102 mln zł. W studium wykonalności wskazano, że rewitalizacja jest niezbędna nie tylko dla dalszego funkcjonowania kolei wąskotorowej, ale także pozwoli na jej rozwój i rozszerzenie oferty przewozowej. W opisie studium czytamy, że „realizacja przedmiotowej inwestycji istotnie przyspieszy integrację przestrzenną i gospodarczą regionu Doliny Dłty Wisły w województwie. Umożliwi wyższą dostępność rynku pracy i edukacji”.

Wszystko stoi jednak pod dużym znakiem zapytania. „Na chwilę obecną nie ma zapewnionego finansowania na kontynuację działań dotyczących powyższego projektu” – mówi Dorota Patzer z samorządu województwa pomorskiego. „Program Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 nie przewiduje wsparcia działań dotyczących linii kolejowych. Zgodnie z przedstawioną przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej linią demarkacyjną – czyli podziałem wdrażania krajowych i regionalnych programów unijnych na lata 2021-2027 – infrastruktura kolejowa ma być finansowana na poziomie krajowym”.

W tej sytuacji przyjęty przez samorząd województwa pomorskiego w 2022 r. „Regionalny plan strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji” wskazuje na potrzebę rewitalizacji Żuławskiej Kolei Dojazdowej, oczekując, że władze centralne zapewnią finansowanie przedsięwzięcia, a jego realizacją zajmie się właściciel kolejki, czyli powiat nowodworski. „Sieć ŻKD zlokalizowana jest w całości na obszarze powiatu nowodworskiego, zasadne jest więc prześledzenie strategii lokalnych – dokumentów powiatowych czy planu zrównoważonej mobilności Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot” – mówi Dorota Patzer. „Przeanalizowaliśmy je i ze zdziwieniem nie widzimy żadnej wzmianki o planach dotyczących ŻKD”.

Władze powiatu nowodworskiego zaznaczają, że to nie one zamówiły studium rewitalizacji Żuławskiej Kolei Dojazdowej, w związku z czym w planach finansowych powiatu nie jest

przewidziana realizacja tego przedsięwzięcia. – „Jeżeli pojawią się możliwości finansowania przedsięwzięć związanych z Żuławską Kolej Dojazdową, powiat rozważy taką możliwość” – deklaruje starosta Barbara Ogródowska.

Wąskotorowe błędne koło

O uwzględnienie w programach rozwoju kolei potrzeb wąskich torów – zarówno w zakresie remontów linii, jak i zakupów taboru – zwróciła się do Ministerstwa Infrastruktury posłanka Paulina Matysiak, przewodnicząca parlamentarnego zespołu ds. walki z wykluczeniem transportowym.

„Ministerstwo Infrastruktury dostrzega i ma na uwadze potrzeby kolei wąskotorowych. Potwierdza to fakt, że od 2020 r., przy udziale przedstawicieli zarządów kolei wąskotorowych, prowadzone były rozmowy i spotkania, na których analizowano różne możliwości finansowania i dofinansowania kolei wąskotorowych” – oznajmił w odpowiedzi wiceminister Przemysław Koperski. „Na obecną chwilę nie wypracowano 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”.

Jak widać, resort infrastruktury nie traktuje potrzeb wąskotorówek poważnie. Tak będzie, dopóki samorządy nie będą planowały włączenia kolei wąskotorowych w regionalne systemy transportowe. Samorządowców zniechęca jednak brak źródeł finansowania. I tak oto zamyka się wąskotorowe błędne koło.

Autorstwo: Karol Trammer

Źródło: [„Z Biegiem Szyn” nr 5 \(132\) 2024](#)