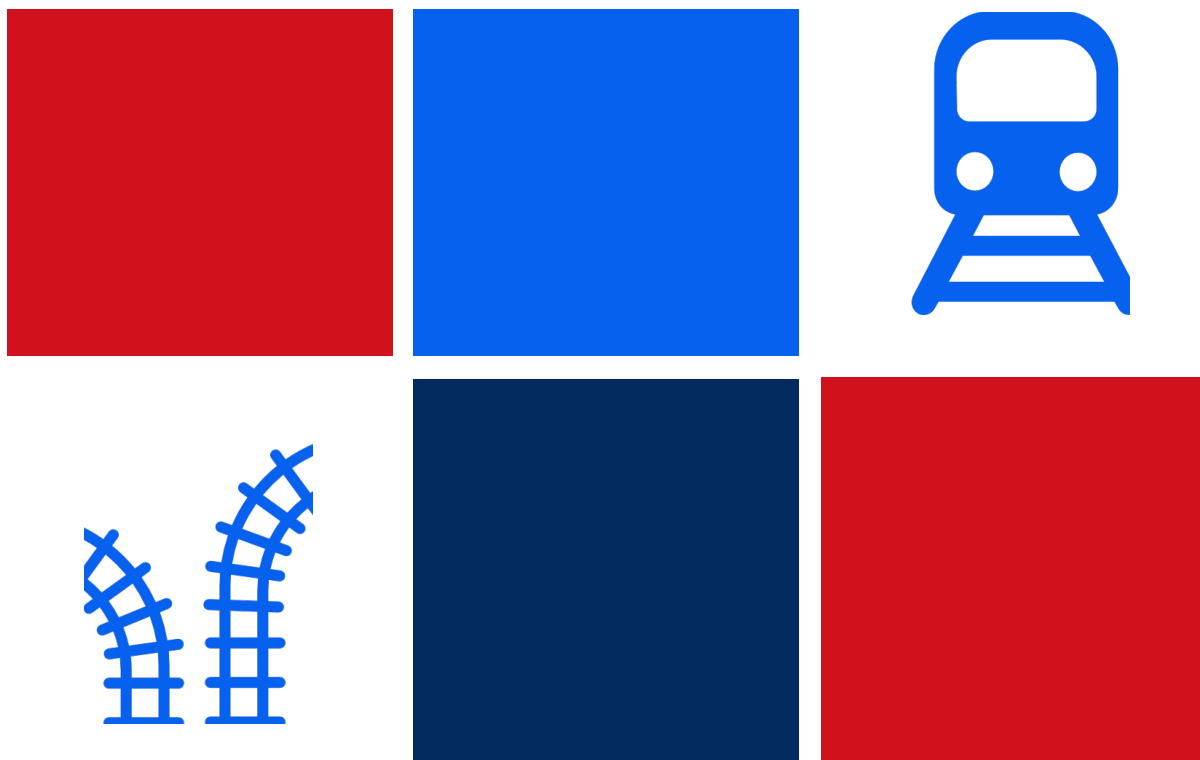




Kolej wąskotorowa w Polsce

Dane rynkowe oraz zasady funkcjonowania,
bezpieczeństwo, ochrona dziedzictwa kolei



URZĄD
TRANSPORTU
KOLEJOWEGO

Warszawa, czerwiec 2017

Misja:

Kreowanie bezpiecznych i konkurencyjnych warunków świadczenia usług transportu kolejowego

Wizja:

Nowoczesny i otwarty urząd dbający o wysokie standardy wykonywania usług na rynku transportu kolejowego

Urząd Transportu Kolejowego

Al. Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa

www.utk.gov.pl

NIP: 526-26-95-081
REGON: 015481433

W dokumencie użyto ikon ze strony www.flaticon.com stworzonych przez [Freepik](https://www.freepik.com)

ISBN 978-83-65709-09-7

Wstęp

Kolej wąskotorowa w Polsce posiada daleko sięgające tradycje. Początki ich funkcjonowania na ziemiach polskich sięgają XIX wieku. Kolej wąskotorowa przez długi czas odgrywała ważną rolę uzupełniającą dla funkcjonującej kolei normalnotorowej, jeszcze w II połowie XX wieku wykorzystywano ją zarówno w rozkładowej obsłudze ruchu pasażerskiego jak i w transporcie towarów na niewielkie odległości. Jej zalety, takie jak stosunkowo niewysoki koszt budowy i użytkowania infrastruktury, pozwalały na wykorzystywanie jej między innymi w miejscach, gdzie korzystanie z normalnotorowej infrastruktury i taboru było nieopłacalne. W dzisiejszych czasach kolej wąskotorowa tylko w niektórych przypadkach jest wykorzystywana w celach przewozu towarów. Częściej stanowi atrakcję turystyczną i swoiste dziedzictwo kultury, zapewniające możliwość podróży wyjątkowym, historycznym taborem w miejscach o szczególnych walorach przyrodniczych i historycznych. Jej znaczenie w krajobrazie turystycznym Polski potwierdzają dane statystyczne. Koleje wąskotorowe, posiadające świadectwo bezpieczeństwa wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, przewożą coraz więcej osób. Liczba pasażerów tych kolei wzrosła z 761 tys. w 2015 r. do prawie 948 tys. w 2016 r. Warto w tym miejscu zauważyć, że dane te wpisują się w ogólny trend wzrostu popularności kolei wśród pasażerów, szczególnie w celach podróży turystycznych. Atrakcje turystyczne związane z dawną historią kolejnictwa zapewniają również koleje normalnotorowe. Są to na przykład przejazdy organizowane przez skansen taboru kolejowego w Chabówce czy przez Parowozownię Wolsztyn. Dodatkową atrakcją na wybranych odcinkach mogą być przejazdy drezynami napędzanymi siłą mięśni.

Wzrost popularności wąskotorówek jest zjawiskiem pozytywnym, gdyż umożliwia pozyskiwanie środków na ich utrzymanie oraz zapewnienie odpowiedniego poziomu usług. W wielu wypadkach działania gwarantujące zachowanie powyższych standardów wiążą się z potrzebą wsparcia finansowego działalności kolei ze środków publicznych, ale również z szansą na pozyskanie dofinansowania realizacji projektów w ramach Funduszy Europejskich czy Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy. Wsparcie to może w wielu wypadkach zapewnić dalszy byt bezcennemu dziedzictwu kolei wąskotorowej.

Dane uzyskane przez Prezesa UTK od przewoźników kolei wąskotorowych potwierdzają wzrost liczby pasażerów w ostatnich latach. Oznacza to, że turyści zaczynają doceniać walory kolei wąskotorowych, które często stają się dodatkową atrakcją turystyczną danego regionu. Dlatego też koleje wąskotorowe powinny być rozwijane i utrzymywane w stanie, który zapewni

im możliwość użytkowania przez następne pokolenia. Celem publikacji jest m.in. wskazanie trendów w przewozach kolejami wąskotorowymi, jak również zapoznanie z podstawowymi zasadami związanymi z ich funkcjonowaniem. Pragniemy również podkreślić znaczenie dziedzictwa kulturowego obiektów, infrastruktury i pojazdów wchodzących w skład wybranych kolei wąskotorowych.

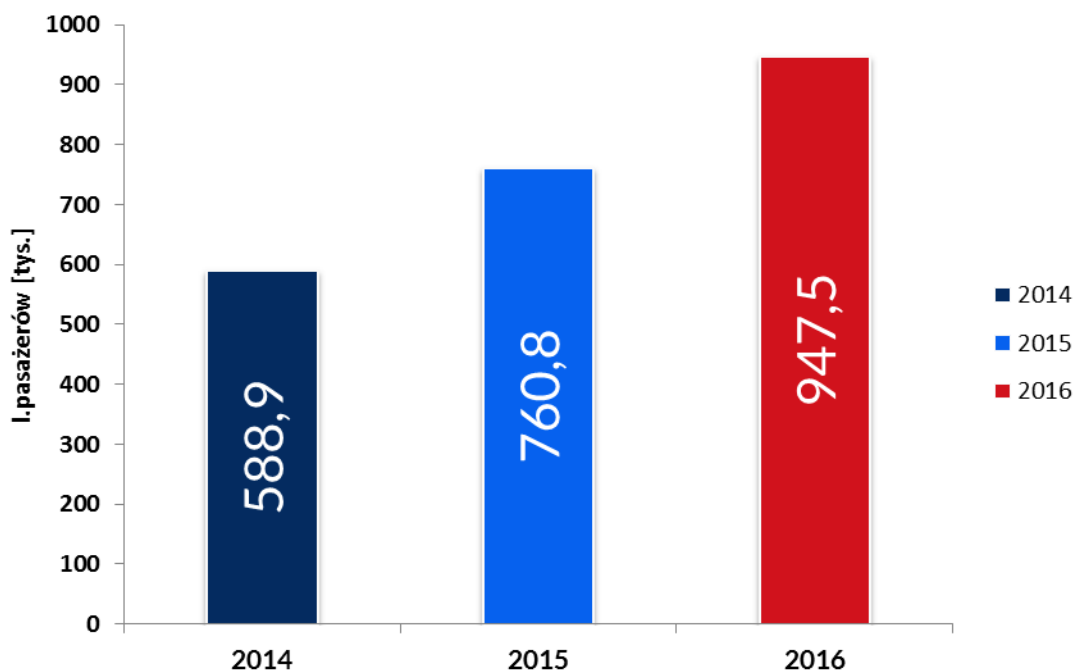


Kolej wąskotorowa w liczbach

Statystyka przewozów pasażerskich kolejami wąskotorowymi.

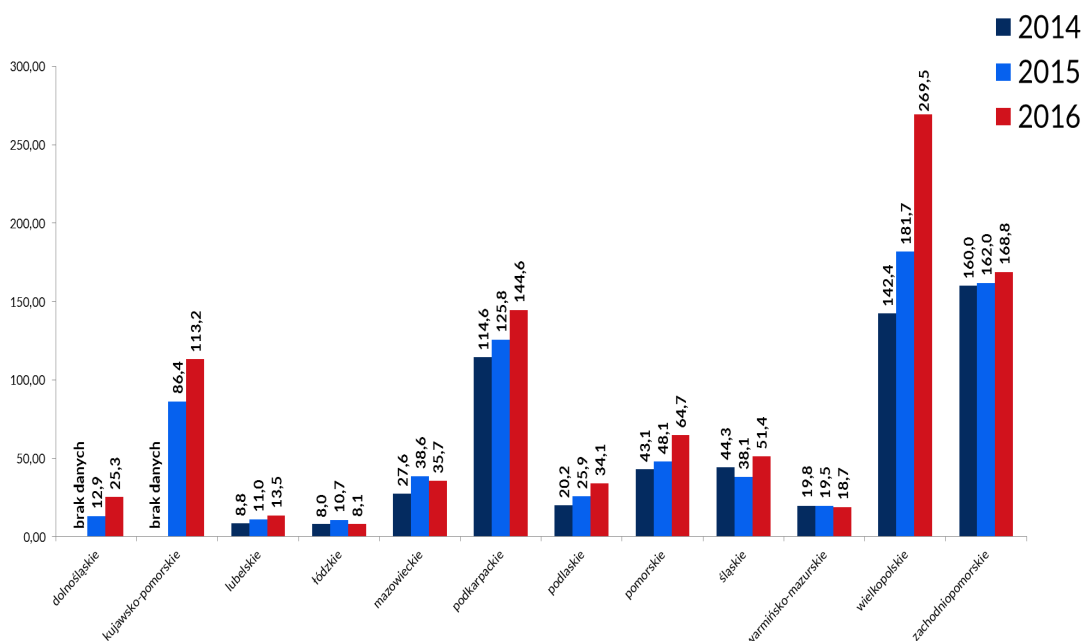
W ostatnich latach koleje wąskotorowe zwiększyły znacząco liczbę pasażerów. W 2016 r. przewiozły blisko 950 tys. pasażerów. Dwa lata wcześniej było to niecałe 590 tys. Oznacza to, że w ciągu dwóch lat liczba pasażerów wzrosła o ponad 60%. Kolej wąskotorowa przeżywa rozkwit, jest wyjątkową atrakcją, która dzięki swojej atmosferze przyciąga coraz więcej pasażerów.

Rys. 1. Liczba pasażerów kolei wąskotorowych w latach 2014 -2016



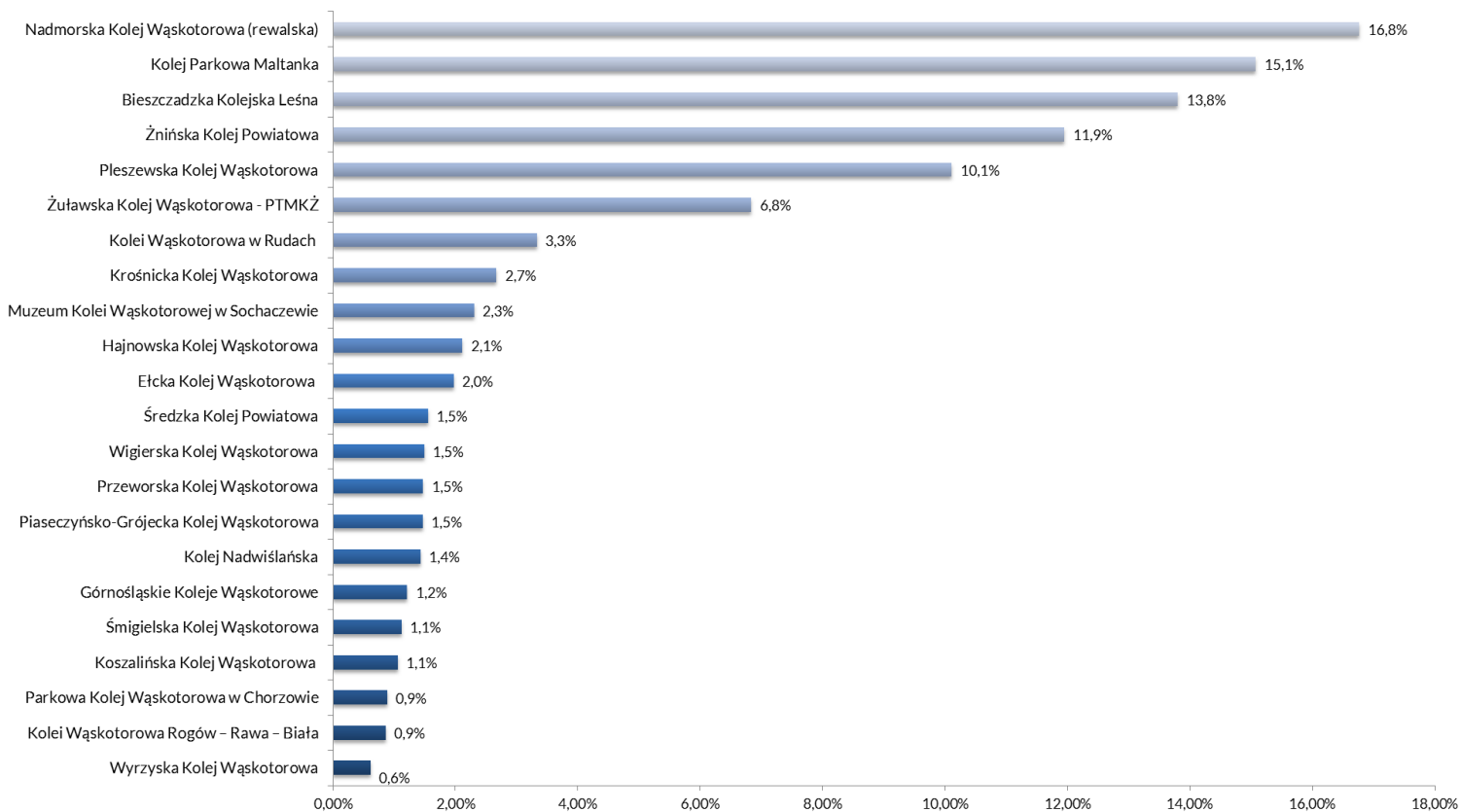
Wzrost liczby pasażerów stanowi sukces poszczególnych operatorów, którzy w pełni starają się wykorzystać atrakcyjność przewozów wąskotorowych. W wielu wypadkach kolej wąskotorowa odgrywa rolę głównej atrakcji regionu, zapewnia możliwość odbycia podróży po obszarze o wyjątkowych walorach przyrodniczych lub stanowi miejską atrakcję dla najmłodszych. W danych dla poszczególnych województw widać, że zainteresowanie wszystkimi formami kolei wąskotorowych jest duże.

Rys. 2. Liczba pasażerów (w tys.) w latach 2014-2016 w podziale na województwa



W większości województw, gdzie istnieją koleje wąskotorowe, zainteresowanie tego rodzaju przewozami rośnie. W czterech województwach liczba pasażerów utrzymuje się na zdecydowanie wyższym poziomie w stosunku do pozostałych. Są to województwa wielkopolskie, zachodniopomorskie, podkarpackie oraz kujawsko-pomorskie. Ich zaletą są wyjątkowe walory regionów, a w przypadku województwa wielkopolskiego bardzo duża liczba pasażerów przewieziona w ramach kolei parkowej (Maltanki) oraz w ramach pleszewskiej kolei wąskotorowej, która jako jedyna była czynna przez cały 2016 r. Co ciekawe, pleszewska wąskotorówka jako jedyna w kraju wykonywała regularne kursy pasażerskie niezwiązane z ruchem turystycznym. Podróżni byli dowożeni z centrum miasta do oddalonego dworca kolei normalnotorowej.

Rys. 3. Udział kolei wąskotorowych wg liczby pasażerów w 2016 r.

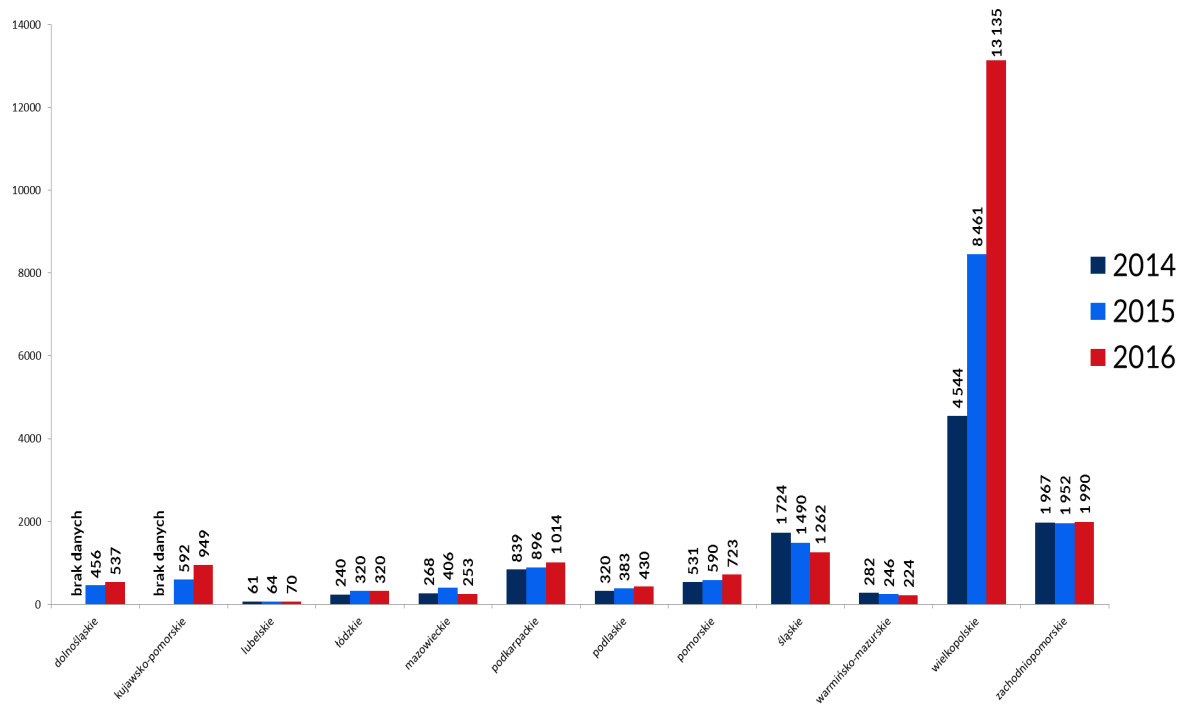


W 2016 r. 6 największych kolei wąskotorowych przewiozło prawie 3/4 pasażerów. Zainteresowaniem cieszą się zarówno te linie, których głównym walorem są warunki przyrodnicze – Nadmorska Kolej Wąskotorowa (rewalska), Bieszczadzka Kolejka Leśna, Żuławska Kolej Powiatowa, ale również kolej wąskotorowa stanowiąca atrakcję miejską: Kolej Parkowa Maltanka. W 2015 r. stałe kursy wznowiła Pleszewska Kolej Wąskotorowa. Można postawić tezę, że największe szanse rozwoju kolej wąskotorowa ma w przypadku, gdy nie jest jedyną atrakcją danego obszaru, ale uzupełnia ofertę turystyczną.

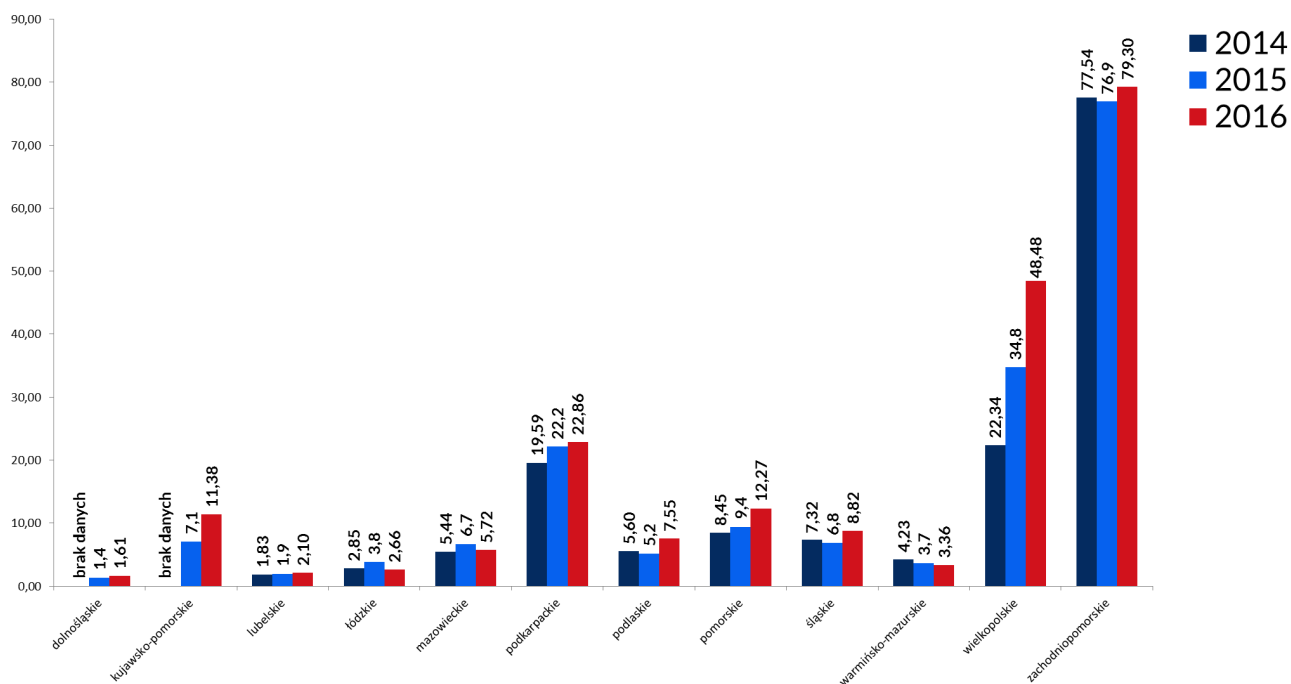
W wielu przypadkach liczba pasażerów kolei wąskotorowej jest zbyt mała, by zagwarantować środki na właściwe utrzymanie infrastruktury i pojazdów. Istnienie kolei wąskotorowych jest uzależnione od źródeł dodatkowego finansowania. Dwie kolejki o największej liczbie pasażerów prowadzone są przez spółki należące do władz samorządowych. Znaczenie samorządów w tym przypadku jest niepodważalne. To łatwiejszy dostęp do dotacji, ale również większe możliwości organizacji przedsięwzięć towarzyszących, szczególnie istotnych w przypadku kolei, których położenie geograficzne nie zapewnia dużego potoku podróżnych.

Największą liczbę pociągów uruchamiały koleje w województwach wielkopolskim, zachodniopomorskim, śląskim i podkarpackim. Liczba pociągów w województwie wielkopolskim związana jest z działalnością Kolei Parkowej Maltanka stanowiącej miejską atrakcję dla najmłodszych oraz z regularnymi codziennymi połączeniami Pleszewskiej Kolei Wąskotorowej. W województwie podkarpackim i zachodniopomorskim najwięcej pociągów uruchamianych jest w sezonie letnim, kiedy to ruch turystyczny zapewnia dużą liczbę podróżnych.

Rys. 4. Liczba uruchomionych pociągów w latach 2014-2016 w poszczególnych województwach



Rys. 5. Praca eksploatacyjna kolei wąskotorowych w latach 2014-2016 w podziale na województwa

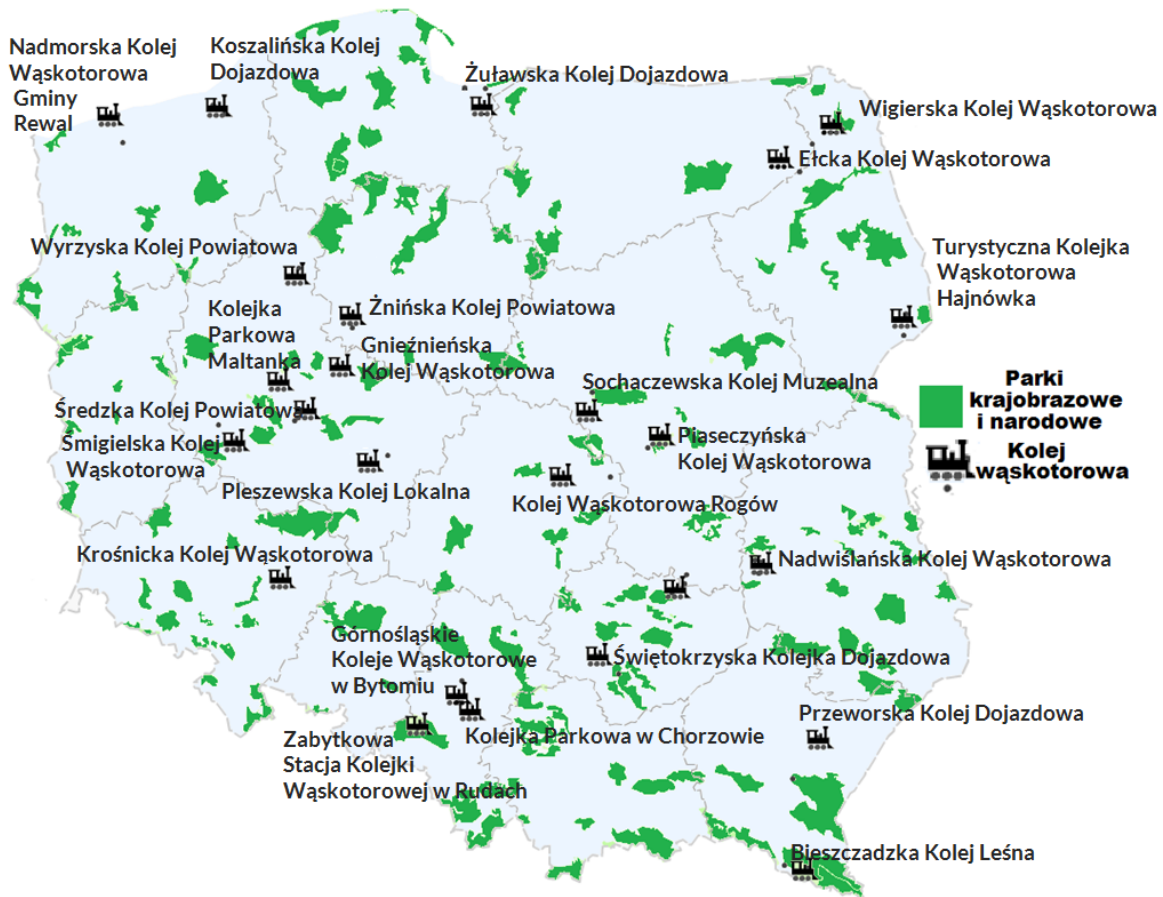


Cechą charakterystyczną kolei wąskotorowych jest ich bardzo duże zróżnicowanie m.in. pod względem długości tras. W 2016 r. największą pracę eksploatacyjną wykonały koleje wąskotorowe w województwach wielkopolskim, zachodniopomorskim oraz podkarpackim. Stosunek wskaźnika pracy eksploatacyjnej do liczby uruchamianych pociągów jest istotny ze względu na koszty ponoszone przez organizatorów przewozów wąskotorowych przy dłuższych przejazdach. Koleje jeżdżące na dłuższych trasach uruchamiają stosunkowo niską liczbę pociągów w porównaniu do kursujących na odcinkach do kilku kilometrów. Widoczne jest to m.in. przy porównaniu województw wielkopolskiego i podkarpackiego. Koszty funkcjonowania związane są między innymi z utrzymaniem infrastruktury kolei wąskotorowych.

Infrastruktura kolei wąskotorowych

Przewozy pasażerskie na kolejach wąskotorowych są często zależne od działań stowarzyszeń lokalnych oraz władz samorządowych. Na mapie przedstawiono koleje wąskotorowe działające w latach 2014-2016. Część z nich obecnie jest nieczynna, inne wznowiły działalność po latach nefunkcjonowania.

Rys. 6. Mapa pasażerskich kolei wąskotorowych w Polsce



W latach 2014 -2016 w 12 województwach w Polsce działały 23 koleje wąskotorowe jeżdżące po infrastrukturze ze świadectwami bezpieczeństwa Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Infrastruktura kolei wąskotorowych cechuje się bardzo dużym zróżnicowaniem związanym m.in. z historycznym tłem powstania danej linii. W latach 2014-2016 łączna długość takich linii wyniosła 649 km. W 2016 r. eksploatowano blisko 395 km. Znacznie mniejsza długość użytkowanych linii wynika najczęściej ze złego stanu technicznego infrastruktury uniemożliwiającego wykorzystanie dawnych szlaków.

Najwięcej linii wąskotorowych znajduje się w województwie mazowieckim – ponad 105 km, jednak w 2016 r. eksploatowane było jedynie 33 km. Najdłuższą infrastrukturę posiada Piaseczyńska Kolej Wąskotorowa – 72 km, ale obecnie eksploatowane jest tylko 15 km. Najkrótszą koleją wąskotorową, która posiada świadectwo bezpieczeństwa, jest Parkowa Kolej w Chorzowie, której długość liczy 1,2 km.

W 2016 r. najdłuższą czynną infrastrukturę (powyżej 30 km) posiadały:

Przeworska Kolej Wąskotorowa – 46 km. Podróż odbywa się wśród krajobrazów Rzeszowszczyzny, a trasa kolejki przebiega między innymi przez jedyny w Polsce tunel dla kolei wąskotorowych w Szklarach o długości 602 m.

Żuławska Kolej Wąskotorowa - 36 km. Na długość tej kolejki składają się 3 fragmenty linii. Kolej ta umożliwia podróż wśród najpiękniejszych obszarów turystycznych Żuław Wiślanych i Mierzei Wiślanej.

Bieszczadzka Kolej Leśna – 33 km. Trasa biegnie przez malownicze tereny Bieszczadów.

Najczęstszym problemem kolei wąskotorowych jest właściwe utrzymanie jakości infrastruktury. Przykładem jest między innymi Kolej Rogowska, gdzie długość czynnej infrastruktura zmniejszyła się z 49 km do 27 km.

Podana w tabeli infrastruktura w większości przypadków stanowi część znacznie dłuższych odcinków dawnych linii wąskotorowych, które ze względu na ograniczanie użytkowania w II połowie XX w. w wielu przypadkach ulegały zamknięciu i stopniowej likwidacji.

Tab. 1. Infrastruktura kolei wąskotorowych funkcjonujących w latach 2014-2016, uszeregowana pod względem długości linii eksploatowanych.

Nazwa	województwo	długość linii w zarządzie	długość linii eksploatowanych	prześwit (mm)
Przeworska Kolej Wąskotorowa	podkarpackie	46	46	750
Nadmorska Kolej Wąskotorowa (rewalska)	zachodniopomorskie	58	40	1000
Gnieźnieńska Kolej Wąskotorowa	wielkopolskie	38	38	750
Żuławska Kolej Wąskotorowa - PTMKŻ	pomorskie	45	36	750
Bieszczadzka Kolejka Leśna	podkarpackie	46	33	750
Kolei Wąskotorowa Rogów - Rawa - Biała,	łódzkie	49	27	750
Górnośląskie Koleje Wąskotorowe	śląskie	21	21	785
Koszalińska Kolej Wąskotorowa	zachodniopomorskie	45	21	1000
Kolej Nadwiślańska	lubelskie	51	20	750
Hajnowska Kolej Wąskotorowa	podlaskie	17	17	600
Etcka Kolej Wąskotorowa	warmińsko-mazurskie	48	15	750
Piaseczyńsko-Grójecka Kolej Wąskotorowa	mazowieckie	72	15	1000
Średzka Kolej Powiatowa	wielkopolskie	14	14	750
Żnińska Kolej Powiatowa	kujawsko-pomorskie	12	12	600
Wigierska Kolej Wąskotorowa	podlaskie	9	9	600
Wyrzyska Kolej Wąskotorowa	wielkopolskie	13	7	600
Zabytkowa Stacja Kolei Wąskotorowej w Rudach	śląskie	6	6	785
Śmigielska Kolej Wąskotorowa	wielkopolskie	23	5	750
Kolej Parkowa Małtanka	wielkopolskie	4	4	750
Pleszewska Kolej Wąskotorowa	wielkopolskie	28	4	750
Krośnicka Kolej Wąskotorowa	dolnośląskie	3	3	750
Parkowa Kolej Wąskotorowa w Chorzowie	śląskie	1	1	785

Infrastruktura kolei wąskotorowych w Polsce jest zróżnicowana – świadectwo bezpieczeństwa posiadają koleje, których prześwit wynosi od 600 do 1000 mm.

Pleszewska Kolej Wąskotorowa posiada infrastrukturę wąskotorową oraz normalnotorową o szerokości 1435 mm. W tym przypadku, jako jedyna w Polsce, ma wydane świadectwo bezpieczeństwa umożliwiające realizację przewozów dla obu rodzajach infrastruktury. Wśród kolei wąskotorowych szczególnym rodzajem są koleje parkowe. W 2016 r. były to Kolej Parkowa Maltanka, Parkowa Kolej Wąskotorowa w Chorzowie oraz nowopowstała w 2013 r. Krośnicka Kolej Wąskotorowa. Ta ostatnia jest jedynym przypadkiem powstania nowej kolei wąskotorowej w XXI wieku.

Funkcjonowanie kolei wąskotorowych w Polsce – wymagania w zakresie licencjonowania, bezpieczeństwa i utrzymania pojazdów

Licencja przewoźnika kolejowego

Nowela ustawy o transporcie kolejowym, która weszła w życie 30 grudnia 2016 r. wprowadziła zmiany w definicji przewoźnika kolejowego, które mają wpływ na funkcjonowanie kolei wąskotorowych w Polsce. Przewoźnikiem kolejowym jest przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej, lub podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej. Od 30 grudnia 2016 r. podmiot wykonujący przewozy na liniach wąskotorowych jest przewoźnikiem kolejowym. Działalność taka nie wymaga licencji przewoźnika kolejowego. Przewoźnicy wąskotorowi, którzy posiadają licencję, powinni zdecydować, czy ją wygasić, czy też ją utrzymać. Licencję wygasza na wniosek zainteresowanego Prezes UTK. Utrzymanie licencji wiąże się z obowiązkiem dostosowania działalności do wymagań wynikających z ustawy o transporcie kolejowym, takich jak dobra reputacja, wiarygodność finansowa, kompetencje zawodowe oraz ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej. Dla tych przewoźników została też określona minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego, w okresie ubezpieczenia nie dłuższym niż 12 miesięcy i wynosi równowartość w złotych kwoty 100 000 euro. Przewoźnicy mają czas na dostosowanie się do nowych wymagań do 30 grudnia 2017 r.

Bezpieczeństwo pasażerów

Brak obowiązku posiadania licencji przewoźnika kolejowego nie zwalnia jednak od zapewnienia wymogów bezpieczeństwa podróżnym wybierającym ten środek transportu, nawet w celach rekreacyjnych. Kolej wąskotorowa, jak i każdy inny rodzaj transportu, musi spełniać wszelkie wymogi bezpieczeństwa.

Podstawowym dokumentem z zakresu bezpieczeństwa kolejowego jest świadectwo bezpieczeństwa wydawane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Dokument ten stanowi potwierdzenie, że podmiot spełnia podstawowe wymagania w zakresie bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych.

Co podlega weryfikacji przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego przed wydaniem takiego dokumentu? Cały proces zaczyna się od złożenia wniosku przez podmiot zainteresowany prowadzeniem tego typu działalności. Do wniosku należy dołączyć dokumenty takie jak: wykaz eksploatowanych typów pojazdów kolejowych, typów budowli i urządzeń, oświadczenie o posiadaniu aktualnych świadectw sprawności technicznej dla eksploatowanych pojazdów kolejowych, oświadczenie, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych zatrudnieni są pracownicy spełniający warunki określone w ustawie i wydanych na jej podstawie przepisach, oraz wykaz przepisów wewnętrznych określających warunki techniczne oraz zasady i wymagania związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych, bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury.

Świadectwo bezpieczeństwa zachowuje swoją ważność 5 lat od daty jego uzyskania. Jednak świadectwo jest ważne tylko w przypadku, jeśli podmiot cały czas spełnia wymogi dotyczące bezpieczeństwa.



Utrzymanie pojazdów

Przedsiębiorcy zajmujący się kolejami wąskotorowymi często są w posiadaniu unikatowych, historycznych typów pojazdów kolejowych. Dzięki zaradności, zapałowi oraz ciężkiej pracy specjalistów oraz miłośników kolejnictwa mogą one służyć do dziś, cieszyć odwiedzających i zarazem stanowić fizyczny dowód rozwoju nauki i techniki. Często w związku z brakiem jakiegokolwiek dokumentacji właściwe utrzymanie tych pojazdów bazuje na wiedzy, doświadczeniu i umiejętnościach osób odpowiedzialnych za utrzymanie. Pojawia się zatem pytanie, jak taką wiedzę można zebrać i uporządkować. Najlepszym miejscem do tego celu jest Dokumentacja Systemu Utrzymania pojazdu kolejowego (DSU).

Dokumentacja Systemu Utrzymania jest jednym z najważniejszych dokumentów dotyczących utrzymania pojazdów kolejowych, określającym sposób postępowania w procesie utrzymania pojazdu. Dlatego tak ważne jest, aby sporządzić ją z zachowaniem należytej wiedzy i staranności.

DSU opracowywane jest dla każdego typu pojazdu kolejowego. Z uwagi na jego znaczenie w procesie zapewnienia właściwego stanu technicznego zawiera:

- opis funkcjonalny pojazdu z podziałem na jego elementy składowe w procesie utrzymania,
- opisy czynności przeglądowych i naprawczych, instrukcje demontażu lub montażu,
- strukturę cyklu przeglądowo-naprawczego,
- zestawienie parametrów mierzonych w procesie przeglądu lub naprawy i opisy metod pomiarowych,
- wzory kart pomiarowych z wykazem wartości konstrukcyjnych, ponaprawczych i kresowych parametrów dla zespołów, podzespołów i elementów pojazdu,
- wykazy urządzeń i narzędzi specjalistycznych,
- wykazy testów wykonywanych w trakcie utrzymania,
- wymagania dotyczące kwalifikacji pracowników oraz wymagania szczególne w zakresie czynności spawania i badań nieniszczących,
- ograniczenia związane z bezpieczeństwem i interoperacyjnością dla podzespołów lub części istotnych dla bezpieczeństwa i interoperacyjności, określające limity, których nie można przekroczyć w czasie eksploatacji, łącznie z eksploatacją w trybie awaryjnym,
- wykaz podzespołów objętych dozorem technicznym.

Moment, w jakim pojazd powinien zostać poddany przeglądowi bądź naprawie, określa cykl przeglądowo-naprawczy. Struktura cyklu przeglądowo-naprawczego to nic innego niż tabelaryczne i/lub graficzne przedstawienie utrzymania pojazdu kolejowego.

Przyjęty cykl musi brać pod uwagę wymogi producenta pojazdu, wytrzymałość zastosowanych elementów konstrukcyjnych, obciążenie pracą, wymagania dotyczące przeglądów i napraw poszczególnych systemów, ale również – szczególnie w przypadku pojazdów historycznych – procesy starzenia, jakie zaistniały na przestrzeni lat, i które odcisnęły swoje piętno na ogólnym stanie technicznym. Niekorzystne warunki atmosferyczne i wieloletnie przestoje wpływają negatywnie na wytrzymałość eksploatacyjną krytycznego elementu z punktu widzenia bezpieczeństwa - osi kolejowych. W związku z tym postój (np. w rezerwie) nie może oznaczać wydłużenia czasookresów cyklu przeglądowo-naprawczego, w jakich te elementy są sprawdzane.

Nie jest możliwe eksploatowanie pojazdu kolejowego bez
Dokumentacji Systemu Utrzymania
zatwierdzonej przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Utrzymanie infrastruktury kolejowej oraz organizacja ruchu.

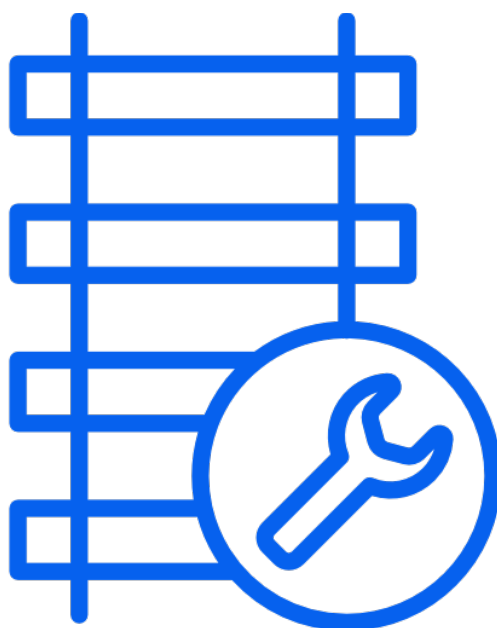
Poza utrzymaniem pojazdów kolejowych w należyтым stanie technicznym, istnieje szereg wymagań związanych z utrzymaniem infrastruktury, organizacją ruchu kolejowego, kwalifikacjami, jakie muszą posiadać pracownicy zatrudnieni na stanowiskach związanych z transportem kolejowym, itd. Wszystkie wymagania mają jeden cel – zapewnić bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego. Wszelkie postanowienia, wymagania i zapisy z tym związane znajdują się w Regulaminie technicznym. Jest to na tyle ważny dokument, że jego opracowanie reguluje odpowiednie rozporządzenie.

W Regulaminie technicznym kolei wąskotorowej zawarte są między innymi:

- opisy techniczne linii kolejowych,
- zasady prowadzenia ruchu kolejowego na liniach kolejowych,
- warunki prowadzenia pracy manewrowej na terenie stacji wąskotorowej,
- zasady prowadzenia nadzoru nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej,

- wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym,
- postępowanie w razie wypadków z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym,
- ustalenia dotyczące eksploatacji drezyn,
- wykaz telefonów zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego oraz telefonów alarmowych,
- zasady BHP.

Z postanowieniami regulaminu technicznego muszą zostać zapoznani pracownicy, zarówno zarządcy, jak i przewoźnika kolejowego.



Podsumowanie

Na atrakcyjność kolei wąskotorowej składa się wiele czynników. Począwszy od ciekawej formy spędzenia wolnego czasu, jako jedna z form poznawania urokliwych zakątków przyrody, czasem codzienny środek transportu, a w wielu przypadkach jako ostoja tradycji i historii kolejnictwa. Niejednokrotnie to właśnie w zasobach kolei wąskotorowej znajdują się „białe kruki” kolejnictwa w postaci historycznych pojazdów oraz infrastruktury. W większości przypadków dbaniem o tę formę dziedzictwa narodowego zajmują się miłośnicy transportu kolejowego. To od nich można się wiele dowiedzieć o historii, budowie oraz przeznaczeniu poszczególnych obiektów.

Jednak istnieje szereg prawnych wymogów, które trzeba spełnić, by prowadzić przewozy wąskotorowe. Wymaga to czasu, nakładu sił i zaangażowania zarówno po stronie podmiotu, który chce takie przewozy wykonywać, ale również po stronie UTK. Przed wydaniem dokumentów zezwalających na rozpoczęcie działalności Urząd weryfikuje spełnienie niezbędnych wymagań oraz nadzoruje ich późniejszą realizację. Wszystkie działania mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa. Warto wspomnieć, że w związku ze specyfiką działalności kolei wąskotorowych, przepisy prawa zostały w wielu przypadkach specjalnie do nich dostosowane.

Działalność kolei wąskotorowych należy również rozpatrywać z uwagi na ich historyczne dziedzictwo. W Polsce zachowało się sporo obiektów architektury wąskotorowej, budowli inżynierskich oraz taboru wąskotorowego, urządzeń i elementów nawierzchni kolejowej. Obiekty te, nierzadko o bardzo dużej wartości historycznej, architektonicznej i kulturowej, często nie podlegają żadnej ochronie konserwatorskiej. Zdarzają się przypadki, gdzie w bezduszny sposób burzy się i złomuje unikatowe zabytki kolejnictwa (historyczne linie kolejowe, tabor, dworce kolejowe, lokomotywownie, wieże ciśnień, nastawnie, mosty i przepusty, urządzenia), o niezaprzeczalnej wartości historycznej i architektonicznej. W wyniku braku poszanowania tych obiektów lub braku alternatywnych pomysłów (a także braku barier formalnoprawnych), dochodzi do skrajnych sytuacji, w których np. następuje likwidacja linii kolejowej, w miejsce której zabudowywana jest ścieżka rowerowa. Eufemizmem służącym bezpowrotnemu zniszczeniu zabytków architektury kolejowej, a także zatarciu historyczno-kulturowego kontekstu, jest tzw. „estetyzacja neoutylitarna”. W ten sposób m.in. w ciągu kilku lat bezpowrotnie zlikwidowano kilkaset obiektów o bardzo dużej wartości. Szczególne zaniepokojenie budzi fakt, iż na skutek tragicznej sytuacji państwowego muzealnictwa kolejowego, ochrona zabytków polskiego kolejnictwa całkowicie przesunęła się na organizacje społeczne. Również służby konserwatorskie w wielu wypadkach są słabo

przygotowane do ochrony tego typu nieszablonowych zabytków. Mało jest ekspertów zajmujących się narodowym dziedzictwem kolejowym. Celem ochrony dziedzictwa nie powinny być działania zmierzające do blokowania nowych projektów oraz pomysłów – również tych niezwiązanych z kolejnictwem – lecz wypracowanie kompromisu pomiędzy rozwiązaniami racjonalnymi a systemową ochroną kolejowego dziedzictwa narodowego. W wielu przypadkach konieczna jest metoda reprezentatywnego wyboru najbardziej wartościowych obiektów rekomendowanych do objęcia ochroną.

Rozumiejąc ten problem oraz często trudną sytuację finansową organizacji społecznych, które dążą do ratowania oraz kultywowania tradycji kolejowej, Urząd Transportu Kolejowego przygotowuje publikacje przeznaczone dla kolei wąskotorowych. Będą one służyć pomocą w prowadzonej działalności, w przystępny sposób przedstawiają na przykład, czym jest DSU, czy wyjaśniają zawłości prawne związane z prowadzeniem przewozów kolejami wąskotorowymi.

Wbrew powszechnej opinii procedury i wymagania, których spełnienie jest niezbędne, aby rozpocząć lub prowadzić działalność kolei wąskotorowych – nie są trudne do zrealizowania. Oczywiście wymagają pewnego nakładu pracy, rzetelności i cierpliwości, ale przyczyniają się do zapewnienia bezpieczeństwa. Mamy nadzieję, że dzięki tego typu publikacjom ten cel będzie łatwiejszy do osiągnięcia, pozostawiając więcej czasu na działania związane z ratowaniem dziedzictwa kolejowego.