

Turystyczne wykorzystanie kolei wąskotorowej w Polsce

Monika Bąk, Jarosław Kaczmarczyk

Transport, zarówno w rozumieniu infrastruktury, jak i usług transportowych, jest niezbędnym warunkiem sprawnego obsługi ruchu turystycznego. Wszystkie gałęzie transportu pasażerskiego znajdują zastosowanie w przemieszczeniach turystycznych, zaś struktura gałęziowa przejazdów w celach turystycznych w danym regionie zależy przede wszystkim od uwarunkowań historycznych i geograficznych. Jedną z gałęzi transportu o znaczącej roli w obsłudze ruchu turystycznego jest transport kolejowy. Nowe realia gospodarcze wyznaczyły kolejom wąskotorowym nową rolę i szanse rozwoju jako element wspierający lub budujący produkt turystyczny. Celem niniejszego artykułu jest ocena roli kolei wąskotorowej jako atrakcji turystycznej w wybranych rejonach Polski, przedstawienie form organizacyjno-prawnych jej funkcjonowania oraz kierunków rozwoju.

Artykuł recenzowany zgodnie z wytycznymi MNiSW

data zgłoszenia do redakcji: 22.05.2012

data akceptacji do druku: 25.09.2012



prof. dr hab. Monika Bąk
Uniwersytet Gdański,
Katedra Badań Porównawczych Systemów
Transportowych
monika.bak@ug.gda.pl



mgr
Jarosław Kaczmarczyk
doktorant na Wydziale
Ekonomicznym UG
jkacz33@wp.pl

do czynienia z pociągami rozkładowymi, rzadko z pociągami specjalnie zamawianymi. Połączenia kolejowe wpływają na poprawę dostępności transportowej regionu turystycznego. Ponadto w transporcie turystycznym szczególnie istotne są koleje wąskotorowe, które często mają szansę przetrwania tylko dzięki ruchowi turystycznemu. W niniejszym artykule wskazano ponadto, że przy relatywnie niewielkim zaangażowaniu środków i wysiłku organizacyjnym trasy kolei wąskotorowych mogą stanowić atrakcje turystyczne, a nawet budować produkt turystyczny w danym regionie.

Celem niniejszego artykułu jest ocena funkcjonowania kolei wąskotorowej jako atrakcji turystycznej w wybranych rejonach Polski, przedstawienie form organizacyjno-prawnych jej funkcjonowania oraz kierunków rozwoju.

Historyczne uwarunkowania rozwoju kolei wąskotorowych w Polsce

Genezy transportu kolejowego należy upatrywać w drugiej połowie XVIII wieku, kiedy to James Watt wynalazł maszynę parową, a następnie opatentował ten wynalazek 1769 r. W transporcie maszyna parowa znajduje zastosowanie od początku XIX wieku [7]. Kolejne 100 lat było okresem dynamicznego rozwoju transportu kolejowego, który stał się nie tylko środkiem do przemieszczania ładunków, ale także pasażerów. Trzeba zauważyć, że rozwój transportu kolejowego od początku powiązany był z celami turystycznymi. Charakterystyczne jest też, że historycznie początki transportu kolejowego powiązane są z okresem dynamicznego rozwoju turystyki. W dużym stopniu wraz z rozwojem kolei turystyka nabrała masowego charakteru, podróże bowiem stały się krótsze, tańsze, czyli łatwiej dostępne. Najbardziej znanym w Europie przykładem pierwszego kolejowego produktu turystycznego

stał się Orient Express, który w pierwszy kurs relacji Paryż – Konstantynopol wyruszył w 1883 roku [20].

Na obecnym terytorium Polski, będącym wówczas pod zaborami, rozwój kolei przebiegał w sposób zróżnicowany, zdecydowanie najbardziej intensywnie w zaborze pruskim [9]. Koleje wąskotorowe (czyli o prześwicie mniejszym niż 1435 mm) budowane były w odpowiedzi na potrzeby zgłaszane przez lokalne kręgi przemysłowe. Koleje takie traktowano jako koleje drugorzędne i ich budowa oraz finansowanie leżały w prywatnych rękach. Pierwsze linie wąskotorowe powstały w Górnośląskim Zagłębiu Węglowym w latach 1851-1852. W 1853 r. rozpoczęto budowę dwóch głównych linii wąskotorowych Tarnowskie Góry-Bytom Rozbark-Ruda Chebzie-Wirek Nowowiejski oraz Bytom Karb-Bytom Rozbark, które dały początek systemowi Górnośląskich Kolei Wąskotorowych o szerokości 785 mm [2]. W Wielkopolsce inicjatywa budowy linii wąskotorowych, tzw. „kolejki” do 1892 r. należała do cukrowni i wyłącznie one ją eksploatowały [13]. Pierwsza linia wąskotorowa o prześwicie 750 mm powstała w 1886 r. z Opalenicy do Głuponia i była własnością cukrowni w Opalenicy. Z kolei w 1891 r. cukrownia w Nowym Stawie na Żuławach otrzymała zezwolenie na budowę własnej kolei polowej do zwożenia buraków cukrowych z plantacji, o szerokości toru 750 mm, z zastosowaniem traktacji mechanicznej. Pierwszy odcinek oddano jesienią 1891 r. z Nowego Stawu do Kościelec [8]. Zdając sobie sprawę ze znaczenia gospodarczego kolei lokalnych parlament pruski podjął w 1879 r. prace nad nowym uregulowaniem prawnym ich budowy i eksploatacji w celu pobudzenia przedsiębiorczości prywatnej. Ostatecznie „Ustawa o kolejkach i bocznicach prywatnych została ogłoszona w 1892 roku [2]. Na ich podstawie koncesji udzielał prezes rejencji w uzgodnieniu z Ministerstwem Robót Publicznych i Mi-

Transport, zarówno w rozumieniu infrastruktury, jak i usług transportowych, jest warunkiem obsługi ruchu turystycznego. Z definicji bowiem, turysta przemieszczając się w miejsce swego docelowego pobytu turystycznego korzysta z jednej lub wielu gałęzi transportu lub form przemieszczeń (np. pieszych czy rowerowych). Wszystkie gałęzie transportu pasażerskiego znajdują zastosowanie w przemieszczeniach turystycznych, zaś struktura gałęziowa przejazdów w celach turystycznych w danym regionie zależy przede wszystkim od uwarunkowań historycznych i geograficznych (np. ograniczona dostępność obszarów turystycznych położonych na wyspach czy w wysokich górach, czy też duży udział przewozów wodnych śródlądowych w związku z wysokim stopniem rozwoju tej gałęzi na danym obszarze).

Jedną z gałęzi transportu o znaczącej roli w obsłudze ruchu turystycznego jest transport kolejowy, przy czym najczęściej mamy

nisterstwem Wojny, a zarządcami mogły być powiaty, przez które linie przebiegały.

Jak wcześniej wspomniano, znacznie gorzej koleje rozwijały się w zaborze rosyjskim. Władze carskie hamowały rozbudowę kolei na pograniczu z innymi państwami, uważając pas bezdroży za najlepszą obronę swojego terytorium. Nie było też żadnych ułatwień dla regionalnych inicjatyw, nie powstały prawie wcale koleje lokalne, z wyjątkiem cukrownianych i podwarszawskich kolejek dojazdowych [4]. Dopiero w 1897 r. rozpoczęto budowę Kolei Dojazdowej Warszawa-Radzymin o prześwicie 800 mm, a rok później Grójeckiej Kolei Dojazdowej o prześwicie 1000 mm.

Kolei wąskotorowych praktycznie nie rozwijano w zaborze austriackim, gdzie w obecnych granicach Polski zostały wybudowane zaledwie dwie prywatne linie kolejowe - Przeworsk - Dynów i Łupków - Cisna [1]. Projekt budowy kolejki leśnej na trasie Łupków - Cisna powstał w końcu XIX wieku. Początkowo zamierzano wybudować linię normalnotorową, jednakże do realizacji tego przedsięwzięcia nie doszło na skutek sprzeciwu krajowego parlamentu węgierskiego [11].

W przededniu I wojny światowej rozkład sieci kolejowej, w tym również wąskotorowej na obecnym terytorium Polski był więc bardzo nierównomierny. W granicach zaboru pruskiego znajdowało się prawie 75% sieci normalnotorowej i 85% wąskotorowej, w granicach zaboru austriackiego około 9% sieci normalnotorowej i 3% wąskotorowej, w granicach zaboru rosyjskiego ok. 17% sieci normalnotorowej (wraz z szerokotorową) i 12% wąskotorowej [4]. Paradoksalnie w okresie I wojny światowej, w latach 1914-1918 następował stosunkowo szybki rozwój kolei wąskotorowych ze względu na słabo zaawansowany stan dróg kołowych i transportu samochodowego [10]. Walczące strony budowały nowe i rozbudowywały istniejące sieci kolejek w celu łatwiejszego dowozu zaopatrzenia dla wojska i wywozu produktów gospodarczych (kopaliny, płodów rolnych i leśnych). Takimi kolejkami są m.in. kolejka w Białowieży, Łupkowie i Starachowicka. Niemniej jednak zróżnicowanie regionalne wciąż się utrzymało. W okresie międzywojennym dominującą rolę jako zarządcy infrastruktury kolejowej odgrywało przedsiębiorstwo PKP, które eksploatowało większość linii normalnotorowych oraz wąskotorowych. Koleje prywatne i samorządowe stanowiły znaczącą mniejszość [1].

W czasie II wojny światowej koleje wąskotorowe odegrały swoją istotną rolę. Z jednej strony służyły do masowych ucieczek ludności (mniejsza była komenda wojsk hitlerowskich), a także do przewozu żywności i wody dla głodującej ludności [10]. Jednak trzeba też pamiętać, że wykorzystywane były

przez hitlerowców do przewozu ludności w celu umieszczania ich w obozach (np. obóz w Sztutowie na Mierzei Wiślanej).

Na początku 1945 r. istniało w Polsce 37 sieci i linii wąskotorowych o różnych szerokościach torów. Dwie kolejki (szczecińską i olecką) oraz część kętrzyńskiej zlikwidowano już w 1945 r. Kolej bieszczadzką przekazano leśnictwu (nastąpiło wtedy przedłużenie linii). W pierwszych latach powojennych rozbudowywano jeszcze koleje wąskotorowe, przyjęto też jednolitą szerokość torów – 750 mm. Nowe linie doprowadzono do Ilży i Pułtuska. Ostatnią kolej wąskotorową zbudowano w 1952 r. Ale już w latach 50-tych rozpoczęła się likwidacja tych kolei, poczynając od podwarszawskich, które kolidowały z rozbudową miasta [4]. Inną przyczyną był

rozwój sieci drogowej i rosnące znaczenie transportu samochodowego jako konkurencyjnej gałęzi transportu. Proces ograniczania ruchu bądź całkowitej likwidacji kolei trwał do lat 90-tych XX wieku, przybierając szczególnie na przełomie wieków dynamiczny charakter, co zilustrowano w tabeli 1. W 2010 roku spośród 139 km linii wąskotorowych na woj. podkarpackie przypadało 46 km, a na woj. wielkopolskie 93 km (dane dotyczą sieci PKP i innych podmiotów będących zarządcami sieci kolejowej).

Kolej wąskotorowa jako element infrastruktury turystycznej

Obok funkcji dostępności transportowej obszaru turystycznego oraz przemieszczania się wewnątrz tego obszaru, transport jako usługa oraz obiekt infrastrukturalny, może stanowić też atrakcję turystyczną samą w sobie. Przez atrakcję turystyczną rozumie się wszelkie obiekty stanowiące przedmiot zainteresowania turystów i przyciągające ruch turystyczny [12]. W literaturze spotkać można także określenie: walory turystyczne. Stanowią one specyficzne cechy i elementy środowiska, które są przedmiotem zainteresowań turystów [5].

Zarówno atrakcje turystyczne, jak i walory turystyczne są elementami produktu turystycznego. Najczęściej spotykane w literaturze definicje produktu turystycznego odzwierciedlają przede wszystkim podejście strukturalne. Podkreślają one głównie jego dużą pojemność, złożoność i elastyczność [3]. W tabeli 2 przedstawiono materialne i niematerialne elementy składowe produktu turystycznego.

W tym rozumieniu koleje wąskotorowe mogą stanowić produkt turystyczny, na który składa się infrastruktura kolejowa, usługa transportowa (lub powiązana z usługami turystycznymi uzupełniającymi) oraz często tzw. otoczenie i wizerunek miejsca (często trasy kolei wąskotorowych przebiegają w regionach o szczególnych walorach krajobrazowych).

Produkty turystyczne w ujęciu wąskim traktować można jako markowe produkty

Tab.1: Długość sieci kolei wąskotorowych w Polsce w latach 1924-2010

Rok	Długość linii w km
1924	2631
1938	2125
1946	2429
1950	3830
1955	3862
1960	3672
1965	3515
1970	3367
1975	2936
1980	2829
1985	2734
1990	2235
1995	1388
2000	985
2005	410
2010	139

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych GUS [25].

Tab.2: Materialne i niematerialne elementy składowe produktu turystycznego

Produkt turystyczny		
Dobra materialne	Usługi	Otoczenie
Walory turystyczne Infrastruktura turystyczna Wyżywienie Pamiątki Sprzęt turystyczny i sportowy	Transport Zakwaterowanie Gastronomia Pilotaż, przewodnictwo Wypożyczalnie	Pogoda Kontakty towarzyskie Wrażenia, emocje Nowe doświadczenia, umiejętności Wizerunek miejsca
Idea (pomysł), organizacja		
Sfera ekonomiczna		Sfera psychologiczna

Źródło: [3], s. 76.

turystyczne podmiotów świadczących usługi turystyczne na rynku, zaś w ujęciu szerszym, przestrzennym, jako markę turystyczną, tj. jako kompleks działań skierowanych na lokalny (regionalny) produkt turystyczny. Dotyczy to zatem: regionów, rejonów, miejscowości i pojedynczych atrakcji turystycznych [6]. Marka turystyczna wg A.Panasiuka to kompleksowy produkt turystyczny, który jest łatwo identyfikowalny przez potencjalnych turystów i wyróżniający się z oferty rynkowej obszarów konkurencyjnych, reprezentujący stale wysoki poziom jakości. Tworzony jest przy zaangażowaniu jednostek samorządu terytorialnego, organizacji turystycznych i branży turystycznej, wspomagany w znacznym zakresie działaniami marketingowymi, zaspokajający jednocześnie potrzeby turystyczne i kształtujący satysfakcję turystów. Z punktu widzenia wykorzystania kolei wąskotorowych oczywisty jest w tym aspekcie problem organizacyjny i prawny związany z eksploatacją i rozwojem takiego produktu turystycznego w powiązaniu ze specyfiką i uwarunkowaniami zarządzania infrastrukturą transportu kolejowego.

Jak wcześniej wspomniano i przedstawiono w tabeli 1, lata 90-te XX wieku, a również pierwsza dekada XXI wieku to bardzo szybka likwidacja sieci kolei wąskotorowych będących w strukturach PKP. Wiązało się to z deficytowością przewozów pasażerskich oraz towarowych. Nowe uwarunkowania ekonomiczne, gospodarcze i polityczne spowodowały konieczność podjęcia działań mających na celu dostosowanie funkcjonowania kolei do zachodzących zmian. Restrukturyzacja transportu kolejowego w Polsce, zgodnie z polityką transportową Unii Europejskiej polegała m.in. na wydzieleniu zarządzania infrastrukturą kolejową od działalności operatorskiej. Konsekwencją zmian na rynku transportowym było zaprzestanie eksploatacji kolei wąskotorowych przez PKP w 2001 roku. Ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” z 8 września 2000 r. (Dz.U. z 2000 r. nr 84, poz. 948) zezwalała na nieodpłatne przekazywanie Skarbowi Państwa, jednostkom samorządu terytorialnego oraz państwowym jednostkom organizacyjnym mienia, którego utrzymanie nie jest uzasadnione ze względów ekonomicznych. Wieloletnie zaniechania zarządzania kolejami wąskotorowymi sprawiły, że z punktu widzenia ówczesnego właściciela utrzymanie tego majątku było nieopłacalne.

Paradoksalnie, dramatyczna sytuacja kolei wąskotorowych w Polsce stworzyła nowe warunki organizacyjne i szanse kreowania produktu turystycznego na bazie usługi kolejowej.

Organizacyjne uwarunkowania rozwoju kolei wąskotorowych w Polsce

Na początku lat 90-tych z inicjatywy lokalnych środowisk m.in. miłośników kolei, świadomych wartości kolei wąskotorowych jako dziedzictwa kulturowego i technicznego, udało się wpisać niektóre z kolejek do rejestru zabytków. Takie działania dotyczyły m.in. Elckiej Kolei Wąskotorowej (1992), Żuławskiej Kolei Dojazdowej (1991). Uchroniło to je od całkowitej, fizycznej likwidacji. Po 2001 roku następował Proces przejmowania kolei wąskotorowych przez samorządy rozpoczęty po 2000 r. następował w większości przypadków z myślą o zmianie charakteru przewozów na turystyczne. Obecnie najpopularniejszym modelem jest własność jednego podmiotu samorządowego (gminy, powiatu), jak np. w przypadku Żuławskiej Kolei Dojazdowej, gdzie właścicielem jest Starostwo Powiatowe w Nowym Dworze Gdańskim, czy Nadmorskiej Kolei Wąskotorowej (dawna Gryficka Kolej Dojazdowa) należącej do Urzędu Gminy w Rewalu lub kilku podmiotów samorządowych, jak ma to miejsce m.in. w Żnińskiej Kolei Powiatowej, której właścicielami są Starostwo Powiatowe w Żninie oraz Urząd Gminy w Gąsawie. Właściciele kolei wąskotorowych, na których prowadzone są pasażerskie przewozy turystyczne do działalności operatorskiej wykorzystują podległe sobie jednostki, np. w przypadku Elckiej Kolei Wąskotorowej operatorem jest Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji w Elku. Niekiedy też operatorami są powołane do tego celu spółki celowe, np. w przypadku Jędrzejowskiej Kolei Dojazdowej, gdzie operatorem jest spółka z o.o. Świętokrzyska Kolejka Dojazdowa „Ciuchcia Ekspres Poniemie” utworzona przez samorząd województwa świętokrzyskiego, które przejęły w użyczenie część majątku Jędrzejowskiej Kolei Dojazdowej od PKP. Udziałowcami spółki są: Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego, Starostwa Powiatowe w Jędrzejowie i Pińczowie, Gminy Jędrzejów, Imielno, Kije, Pińczów [14].

Występujące obecnie w Polsce formy zarządzania (właścicielskie i operatorskie) czynnych kolei wąskotorowych przedstawiono w tabeli 3.

W tabeli 4 przedstawiono trasy oraz ofertę przewozową wybranych kolei wąskotorowych, które były wykorzystywane dla celów turystycznych w roku 2011. Z przedstawionych danych wynika, że długość linii, na których odbywa się ruch przewyższa oficjalne statystyki GUS, które uwzględniają tylko te linie, które pozostały w strukturach PKP.

Czynne dla celów turystycznych kolei wąskotorowe stanowią samą w sobie atrakcję turystyczną przebiegającą po terenach

ślabo zagospodarowanych turystycznie, ale malowniczych krajobrazowo, np. Bieszczadzka Kolejka Leśna, bądź też są atrakcją turystyczną łączącą inne miejsca odwiedane przez turystów, np. przypadku Żnińskiej Kolei Powiatowej umożliwiającej przemieszczanie między osadą kultury łużyckiej w Biskupinie, Muzeum Kolei Wąskotorowej i ruinami XIV-wiecznego zamku w Wenecji. W obu przypadkach koleje te cieszą się powodzeniem. Wskazuje to na duży potencjał rozwojowy i szerokie możliwości wykorzystania turystycznego kolei wąskotorowych.

Według uzyskanych informacji od operatorów przewozy pasażerów w 2011 roku wyniosły: na Przeworskiej Kolei Wąskotorowej – ok. 12 tys. pasażerów, Świętokrzyskiej Kolei Dojazdowej – ok. 15 tys. pasażerów, Bieszczadzkiej Kolejce Leśnej – ok. 73 tys. pasażerów. Z kolei ponad 100 tys. pasażerów przewiezionych przez Nadmorską Kolej Wąskotorową skłoniły władze gminy Rewal do podjęcia działań mających na celu, stworzenie z kolei markowego produktu turystycznego.

W ostatnich latach w kilku obszarach działania kolei wąskotorowych w Polsce zaszły istotne zmiany, stymulowane możliwościami wykorzystania funduszy regionalnych Unii Europejskiej na projekty związane z rewitalizacją kolei. I tak, w latach 2010-2011 tabor Bieszczadzkiej Kolejki Leśnej po zakupie wagonów towarowych i ich przebudowie powiększył się o 8 wagonów do przewozu osób. Na terenie stacji Majdan wybudowano sanitariaty, a istniejące zabytkowe budynki poddano remontom kapitalnym (w tym budynek stacyjny i parowozownię). Zakończono także remont parowozu Kp 4, który w 2012 r. zostanie włączony do eksploatacji. Będzie to jedyny sprawny technicznie parowóz tego typu w Polsce. Prace te zostały wykonane dzięki realizacji projektu „Restauracja, modernizacja i rozbudowa obiektów stacyjnych oraz torowisk i taboru Bieszczadzkiej Kolejki Leśnej w Majdanie”, który był współfinansowany ze środków Unii Europejskiej z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz Budżetu Państwa w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2007-2013. Całkowita wartość projektu wynosiła 1 675 293,04 zł, w tym dofinansowanie ze środków Funduszu wyniosło 655 866,30 zł, z Budżetu Państwa – 115 741,13 zł. Wkład własny, m.in. środki pozyskane od Podkarpackiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków (100 000 zł) i z Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Rzeszowie (50 000 zł) wyniósł 597 315,76. Jak podkreśla przedstawiciel zarządcy kolejki, realizacja tego projektu służy także ochronie obiektów wpisanych do reje-

Tab.3: Zestawienie modeli właścicielskich i operatorskich występujących na wybranych, czynnych kolejach wąskotorowych w Polsce

Model zarządzania	Przykłady kolei	Oferta przewozowa
Jedna lub kilka instytucji samorządowych jako właściciel i operator (wydzielona jednostka samorządowa)	Elcka Kolej Wąskotorowa, Gryficka Kolej Dojazdowa, Nadwiślańska (d. Nałęczowska KD) Kolejka Wąskotorowa, Żnińska Kolej Powiatowa	Sezon letni – rozkładowo Cały rok – na zamówienie
Jedna lub kilka instytucji samorządowych jako właściciel, Operator – zewnętrzna jednostka (stowarzyszenie, fundacja, muzeum)	Przeworska Kolej Dojazdowa, Żuławska Kolej Dojazdowa, Górnośląskie Koleje Wąskotorowe, Sochaczewska Kolej Muzealna	Sezon letni – rozkładowo Cały rok – na zamówienie
Stowarzyszenie, fundacja jako właściciel i operator	Bieszczadzka Kolejka Leśna, Kolej Leśna Puszczy Knyszyńskiej	Sezon letni – rozkładowo Cały rok – na zamówienie

Źródło: opracowanie własne na podstawie [15]

Tab.4: Wybrane koleje wąskotorowe wykorzystywane dla ruchu turystycznego w 2011 r.

Nazwa kolei	Trasa	Długość w km	Oferta przewozowa
Bieszczadzka Kolejka Leśna	Balnica – Majdan – Przysłup	21	Sezon letni – kursy rozkładowe, cały rok na zamówienie
Elcka Kolej Wąskotorowa	Elk Wąsk. – Sypitki	15	Sezon letni – kursy rozkładowe, cały rok na zamówienie
Górnośląskie Koleje Wąskotorowe	Bytom Główny Wąsk – Miasteczko Śląskie Wąsk	21	Sezon letni – kursy rozkładowe, cały rok na zamówienie
Nadmorska Kolej Wąskotorowa (d. Gryficka Kolej Dojazdowa)	Gryfice – Trzęsacz - Pogorzelica	41	Sezon letni – kursy rozkładowe, cały rok na zamówienie
Nadwiślańska Kolejka Wąskotorowa	Opole Lubelskie Wąsk. - Karczmiska	10	Sezon letni – kursy rozkładowe, cały rok na zamówienie
Przeworska Kolej Wąskotorowa	Przeworsk Wąski - Dynów	46	Sezon letni – kursy rozkładowe, cały rok na zamówienie
Świętokrzyska Kolej Dojazdowa	Jędrzejów Wąsk – Pinczów/Sędziejowice	29,5	Sezon letni – kursy rozkładowe, cały rok na zamówienie
Żnińska Kolej Powiatowa	Żnin - Gąsawa	12	Sezon letni – kursy rozkładowe, cały rok na zamówienie
Żuławska Kolej Dojazdowa	Nowy Dwór Gdański – Stegna – Sztutowo/Prawy Brzeg Wisły	31	Sezon letni – kursy rozkładowe, cały rok na zamówienie

Źródło: opracowanie własne na podstawie: [14], [16], [17], [19], [21], [22], [23], [26]

stru zabytków jako dobro kultury [24].

Inny projekt pod nazwą: „Nadwiślańska Kolejka Wąskotorowa jako markowy produkt turystyczny Lubelszczyzny” realizowany jest w układzie partnerskim – Powiat Opolski jako lider oraz Powiat Puławski wraz z gminami – Karczmiska, Opole Lubelskie, Poniatowa, Nałęczów, Wąwolnica jako partnerzy projektu dofinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2007 – 2013. Najważniejsze założenia tego projektu to [18]:

- Wykreowanie Nadwiślańskiej Kolejki Wąskotorowej jako markowego produktu turystycznego Lubelszczyzny bazującego na infrastrukturze Nałęczowskiej Kolei Dojazdowej,
- Zintegrowanie powstałego produktu turystycznego z innymi atrakcjami regionu – takimi jak:
 - a. sieci szlaków rowerowych Powiatu Opolskiego z dostępem do rezerwatów przyrody (Skarpa Dobrska; Krowia Wyspa, Piskory, Kępa)
 - b. szlaki wodne po rzekach Chodelka, Wisła, Bystra;

- c. zabytki – Zespoły Parkowo-Pałacowe w Kluczkowicach wraz z Muzeum Regionalnym, w Karczmiskach wraz z Izbą Pamięci, w Opolu Lubelskim,
- d. zabytkowe kaplice i kościoły w Opolu Lubelskim, Karczmiskach, Kluczkowicach, Poniatowej, Piotrawinie, Chodlu, Józefowie nad Wisłą, Nałęczowie, Kolanówce,
- e. kazimierskie i janowieckie kamieniołomy,
- f. zamek w Kazimierzu oraz Pałac Czartoryskich w Puławach,
- g. cykliczne imprezy, takie jak – Festyn Archeologiczny w Chodliku, Festyn Ufologiczny w Emilcinie, Święto Kowali w Wojciechowie, Poniatowianki, Jarmark Opolski, Turniej Rycerski w Janowcu, Turniej Miast i Gmin Krainy Lessowych Wąwozów, Sobótki w Łaziskach, Sady w Józefowie nad Wisłą, Ogólnopolski Festiwal Śpiewaków i Kapel Ludowych w Kazimierzu Dolnym,
- Szerokie rozreklamowanie poprzez powstałą stronę internetową projektu oraz innymi środkami przekazu – prasa, film, audycje radiowe, broszury, ulotki, konferencje itp. nadwiślańską kolejkę wąskotorową jako jedyną i niepowtarzalną atrakcję na terenie Lubelszczyzny.

Projekt zakłada realizację następujących zadań:

- Przeprowadzenie analizy atrakcyjności turystycznej gmin powiatów opolskiego i puławskiego w kontekście optymalnego wykorzystania infrastruktury kolejki wąskotorowej,
- Przeprowadzenie badań marketingowych w celu identyfikacji grupy docelowej dla tworzonego produktu turystycznego,
- Opracowanie szczegółowej koncepcji modernizacji kolejki oraz wykorzystania jej pod kątem techniczno-budowlanym,
- Przygotowanie zintegrowanego planu rozwoju i marketingu produktu turystycznego,
- Przygotowanie materiałów promocyjnych, w tym uruchomienie strony internetowej projektu i promującego produkt,
- Przeprowadzenie remontu trzech budynków stacyjnych w celu przystosowania ich na Muzeum Kolejnictwa, Punktu Informacji Turystycznej,
- Uruchomienie pilotażowej kampanii promującej przygotowany produkt turystyczny (przeprowadzenie akcji mailingowej w Internecie oraz akcji reklamowej w prasie, działania w zakresie PR, wpisanie oferowanych usług wraz z towarzyszącymi imprezami do krajowych audio i video przewodników).

Innym przykładem są działania gminy Rewal, która w 2011 roku przystąpiła do realizacji projektu pod nazwą: „Rewitalizacja zabytkowej linii Nadmorskiej Kolei Wąskotorowej w Gminie Rewal – remont budyn-

ków i budowlę wraz z zagospodarowaniem terenu”, dofinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013. Ta największa inwestycja Gminy Rewal realizowana jest w pięciu miejscowościach: Trzęsacz, Rewal, Śliwin, Niechorze i Pogorzelica. Realizacja projektu pozwoli stworzyć kompleksowy produkt turystyczny w oparciu o istniejącą infrastrukturę kolei wąskotorowej. Inwestycja obejmuje [23]:

- Przebudowę zabytkowego budynku dworca w Rewalu,
- Przebudowę zabytkowego budynku dworca w Pogorzelicu,
- Przebudowę zabytkowego budynku dworca w Niechorzu wraz z budową budynku Centrum Informacji Turystycznej,
- Budowę budynku dworca w Trzęsaczu,
- Budowę budynku dworca w Śliwinie,
- Budowę budynku dworca w Niechorzu przy Latarni Morskiej,
- Remont zabytkowego mostu na kanale Liwka w Niechorzu.

Ponadto, w ramach projektu rewitalizacji Nadmorskiej Kolei Wąskotorowej przewidziana jest modernizacja taboru kolejowego – przebudowa i konserwacja linii kolejowej i infrastruktury technicznej, remont taboru kolejowego i przystosowanie go do obsługi rowerzystów oraz remont parowozu.

Podsumowanie

Nowe realia gospodarcze wyznaczyły kolejom wąskotorowym nową rolę i szanse rozwoju jako element wspierający lub budujący produkt turystyczny. Oczywiście nie wszystkie trasy kolei przebiegały przez tereny uznawane za popularne obszary recepcji turystycznej lub też było zdolne wygenerować ruch turystyczny, dlatego w ostatnich kilkunastu latach przy braku zainteresowania ze strony władz samorządowych oraz inwestorów uległy fizycznej likwidacji. W wielu przypadkach oddziaływanie czynników pozaekonomicznych, w postaci spontanicznych akcji i inicjatyw organizowanych przez lokalnych działaczy, w tym miłośników kolei, przyczyniło się do przetrwania kolei w sensie infrastrukturalnym. W kolejnym etapie, przy wsparciu ze strony władz samorządowych różnego szczebla, w warunkach odpowiedniego zarządzania i eksploatacji, można było przystąpić do realizacji projektów rozwojowych. Pomimo wysokiej kapitałochłonności i długiego okresu zwrotu inwestycji transportowych wskazać można już pierwsze przykłady pomyślnej realizacji przedsięwzięć przyczyniających się nie tylko do rewitalizacji, ale też kreujących markowe

produkty turystyczne na bazie kolei wąskotorowych. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Ciechański A.: Rynek pasażerskich przewozów kolejowych w Polsce. Prace komisji geografii komunikacji PTG. Tom XIV Warszawa-Rzeszów 2007, s. 166-167.
- [2] Jerczyński M, Koziarski S.: 150 lat kolei na Śląsku. Instytut Śląski Opole-Wrocław 1992, s. 167 oraz s. 82-83.
- [3] Kaczmarek J., Stasiak A. Włodarczyk B.: Produkt turystyczny. Pomysł-organizacja-zarządzanie. Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne. Warszawa 2010, s. 74.
- [4] Lijewski T.: Koleje polskie po 150 latach. W: Geografia w szkole. nr styczeń/luty 1996. Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne. Warszawa 1996, s. 3-4, 8-9.
- [5] Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J.: Geografia turystyki Polski. Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne. Warszawa 2008, s. 16.
- [6] Panasiuk A.: Zagospodarowanie turystyczne jako warunek kształtowania marki turystycznej. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Ekonomiczne Problemy turystyki. Nr 9/2007, s. 216.
- [7] Piskozub A.: Transport w dziejach cywilizacji. Wyd. Adam Marszałek. Toruń 1999, s. 147.
- [8] Pokropiński B.: Koleje wąskotorowe Polski Północnej. CIBET Warszawa 2000, s. 10.
- [9] Pokropiński B.: Koleje wąskotorowe regionu bydgoskiego. Muzeum Ziemi Pałuckiej. Żnin 1997, s. 3
- [10] Różycki P., Strzelczyk D.: Koleje wąskotorowe w Polsce jako atrakcje turystyczne. Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Przymierza Rodzin w Warszawie. Seria Geograficzno-Turystyczna. Zeszyt nr 2. Warszawa 2009, s. 164, 167.
- [11] Rygiel Z.: Bieszczadzkie kolejki leśne. Oficyna Wydawnicza APLA Krosno 2002, s. 17.
- [12] Turystyka. Red. naukowy W.Kurek. Wydawnictwo Naukowe PWN. Warszawa 2008, s. 7.
- [13] Zięba H.: Monografia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu okres 1848-1945 i okres 1945-1992. Zachodnia Dyrekcja Kolei Państwowych Poznań 1993, s. 36.
- [14] www.expres-ponidzie.k-ow.net, Jędrzejowska Kolej Dojazdowa (JKD) AD 1915. [online]. Polski Klub Przyjaciół Kolei Dojazdowych, [dostęp: 14 marca 2012]
- [15] www.koleje.wask.pl, Koleje wąskotorowe

w Polsce. [online], [dostęp: 16 marca 2012]

- [16] www.kolejka.bieszczady.pl, Bieszczadzka Kolejka Leśna. [online]. Projekt: www.bieszczady.pl realizowany przy wsparciu Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, [dostęp: 18 kwietnia 2012]
- [17] www.mosir.elk.com.pl, Elk. MOSIR [online]. Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji w Elku, [dostęp: 20 marca 2012]
- [18] www.nadwislanskakolejka.pl, Nadwiślańska kolejka wąskotorowa. [online]. Portal utworzony w ramach projektu „Nadwiślańska kolejka wąskotorowa jako markowy produkt turystyczny Lubelszczyzny” współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2007-2013, [dostęp: 11 kwietnia 2012]
- [19] www.opole.lublin.pl, Powiat Opolski. [online]. Starostwo Powiatowe w Opolu Lubelskim, [dostęp: 20 marca 2012]
- [20] www.orient-express.com, Orient-Express. [online]. [dostęp: 25 kwietnia 2012]
- [21] www.ptmkz.org.pl, Świat podróży. Poznaj swój kraj. [online]. [dostęp: 16 marca 2012]
- [22] www.powiat.przeworsk.pl, Powiat Przeworski. [online]. [dostęp: 20 marca 2012]
- [23] www.rewal.pl, Gmina Rewal. [online]. Oficjalny Portal Internetowy Nadmorskiej Gminy Rewal, [dostęp: 24 kwietnia 2012]
- [24] www.rynek-kolejowy.pl/30201/Dobry_rok_Bieszczadzkiej_Kolei_Lesnej.htm, Dobry rok Bieszczadzkiej Kolei Leśnej. [online]. Rynek Kolejowy. [dostęp: 25 kwietnia 2012]
- [25] www.stat.gov.pl, Główny Urząd Statystyczny. [online]. [dostęp: 20 marca 2012]
- [26] www.znin.pl, Powiat Żniński. [online]. Internetowy Portal Informacyjny Starostwa. [dostęp: 4 kwietnia 2012]