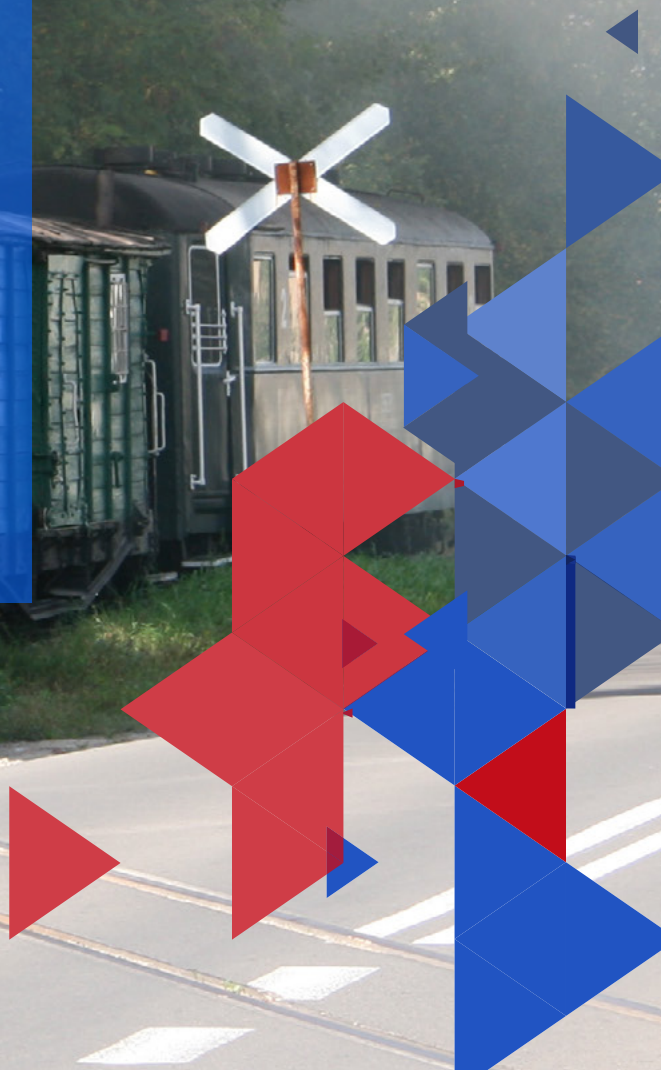


Koleje wąskotorowe w 2021 r.



NASZA MISJA

Kreowanie bezpiecznych
i konkurencyjnych warunków
świadczenia usług transportu
kolejowego

NASZA 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

Warszawa 2022



dr inż. Ignacy Góra
Prezes Urzędu Transportu
Kolejowego

Szanowni Państwo,

oddaję w Państwa ręce kolejne już opracowanie UTK dotyczące funkcjonowania kolei wąskotorowych w Polsce. Założeniem tego cyklicznego dokumentu jest pośrednio promowanie usług kolei wąskotorowej jako nie tylko atrakcji turystycznej, ale również źródła wiedzy na temat tradycji kolei na ziemiach polskich. W publikacji wskazujemy aktualne trendy w przewozach wąskotorowych, staramy się również zwrócić uwagę na wyzwania z jakimi związane jest ich funkcjonowanie.

Kolejka poruszająca się po torach o rozstawie 750 czy 600 mm wciąż pozostaje żywym wspomnieniem dawnych czasów. Wiele szlaków powstało ponad sto lat temu, kiedy to, jako uzupełnienie normalatywnej linii kolejowej, odgrywały ważną rolę w hutnictwie, leśnictwie czy przetwórstwie żywności. W czasie I wojny światowej służyły również na froncie, transportując żołnierzy i zaopatrzenie na linię frontu. Pod koniec XX wieku, kiedy transport nimi przestał być opłacalny, zaczęto je wycofywać z użytku, a infrastruktura zaczęła ulegać stopniowej dewastacji. Większość z kolei wąskotorowych prawdopodobnie nie przetrwałaby do dzisiaj, gdyby nie wysiłki miłośników kolei. Niejednokrotnie wolontariusze własnymi rękami odbudowywali zniszczoną infrastrukturę, pozyskiwali środki na reaktywację przewozów, przy czym kilkanaście lat temu mało kto dostrzegał olbrzymi potencjał drzemący w historycznych kolejkach.

Dzięki temu społecznemu zaangażowaniu udało się zachować prawdopodobnie jedną z największych w Europie kolekcji zabytkowego taboru wąskotorowego, wśród którego znajdują się unikalne egzemplarze nawet z końca XIX. W 2021 r. na stanie kolejek wąskotorowych znajdowało się 12 czynnych lokomotyw parowych, a obecnie kolejne egzemplarze oczekują na ponowne uruchomienie. Eksploatacja i naprawa historycznego taboru to kolejne wyzwanie dla zarządców wąskotorówek, które zazwyczaj funkcjonują na granicy płynności finansowej. Aby przetrwać, stale muszą poszukiwać nowych źródeł finansowania czy też alternatywnych sposobów pozyskiwania pasażerów. Zauważalne staje się poszerzanie oferty przejazdów o kursy specjalne poza letnim szczytem przewozowym. Dodatkowo oferta uzupełniana jest o projekty edukacyjne z zakresu historii kolei czy też regionu. Wybrane kolejki przejmują również funkcję uzupełnienia oferty przewozowej pomiędzy miejscowościami dotychczas wykluczonych komunikacyjnie. Jak widać, kolejki wąskotorowe nie stanowią już wyłącznie atrakcji turystycznej, co powinno znaleźć odzwierciedlenie w szerszym dostępie do środków publicznych na ich funkcjonowanie.

Ubiegły rok pokazuje, że wysiłki całej rzeszy osób zaangażowanych w funkcjonowanie kolei wąskotorowych przynoszą wymierne rezultaty. Rok 2021, pomimo cały czas obowiązujących obostrzeń i ograniczeń sanitarnych, przyniósł wąskotorówkom ponad 890 tys. pasażerów. W porównaniu z rokiem wcześniej to znaczny wzrost. Przy czym ponad połowa kolejek uzyskała wyniki lepsze, nawet w porównaniu z okresem sprzed pandemii.

Z wyrazami szacunku

Spis treści

1. Zestawienie danych o funkcjonowaniu kolei wąskotorowych w Polsce w 2021 r.	5
1.1. Liczba osób przewiezionych kolejami wąskotorowymi	5
1.2. Udziały kolei wąskotorowych według liczby pasażerów	6
1.3. Odbudowa przewozów kolejami wąskotorowymi po 2020 r.	8
1.4. Infrastruktura kolei wąskotorowych	8
1.5. Dane ekonomiczne kolei wąskotorowych	11
1.6. Zatrudnienie w kolejach wąskotorowych	12
2. Spis rysunków	14
3. Spis tabel	14
Mapa kolei wąskotorowych w Polsce	15

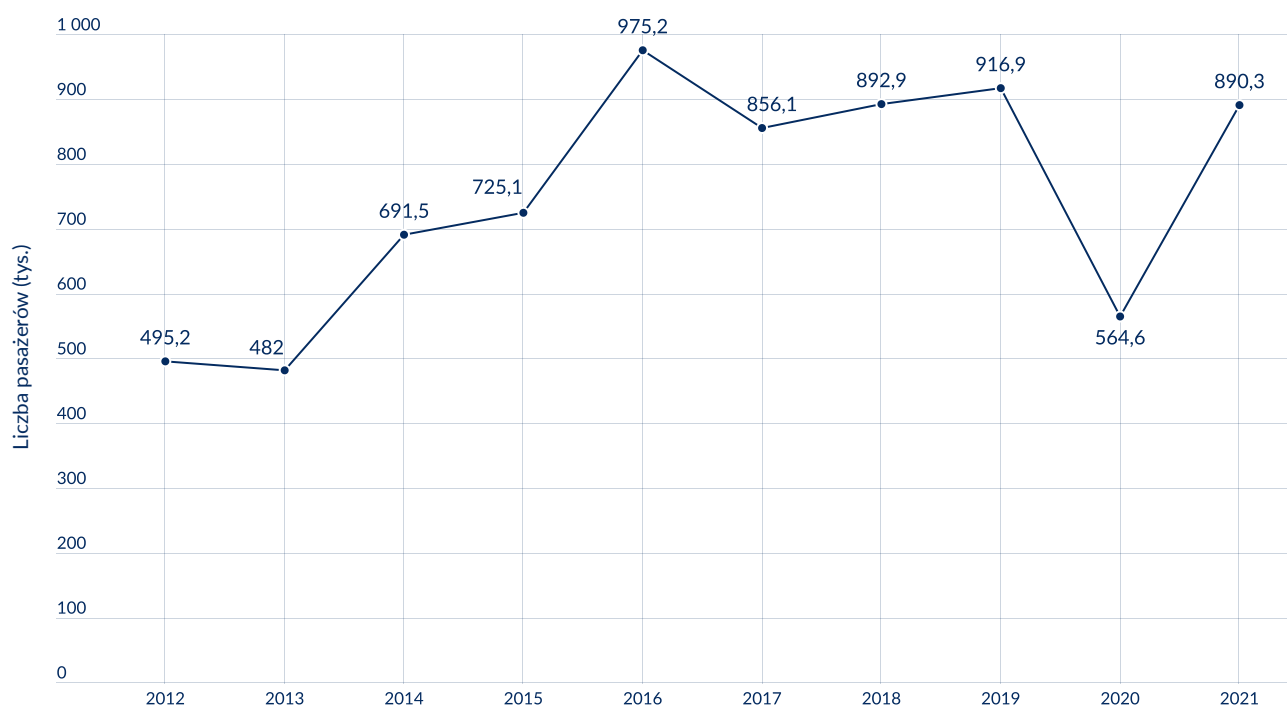
1. Zestawienie danych o funkcjonowaniu kolei wąskotorowych w Polsce w 2021 r.

1.1. Liczba osób przewiezionych kolejami wąskotorowymi

Z danych pozyskanych od operatorów 23 funkcjonujących w Polsce kolei wąskotorowych wynika, że w 2021 r. pociągami kolei wąskotorowych przewieziono 890,3 tys. pasażerów. W porównaniu z 2020 r. oznacza to o 325,8 tys. osób więcej (+57,7%). Liczba pasażerów wąskotorówek z 2021 r. to tylko 26,6 tys. mniej (-2,9%) w porównaniu z przedpandemicznym 2019 r. Wartości te pokazują,

że zainteresowanie wąskotorówkami wraca na utrzymujący się na przestrzeni ostatnich lat trend wzrostowy. Niejednokrotnie kolej charakteryzująca się niestandardowym prześwitem toru, pełni nie tylko funkcję turystyczną, ale niejednokrotnie stanowi uzupełnienie oferty komunikacyjnej pomiędzy miejscowościami w regionach wykluczonych komunikacyjnie.

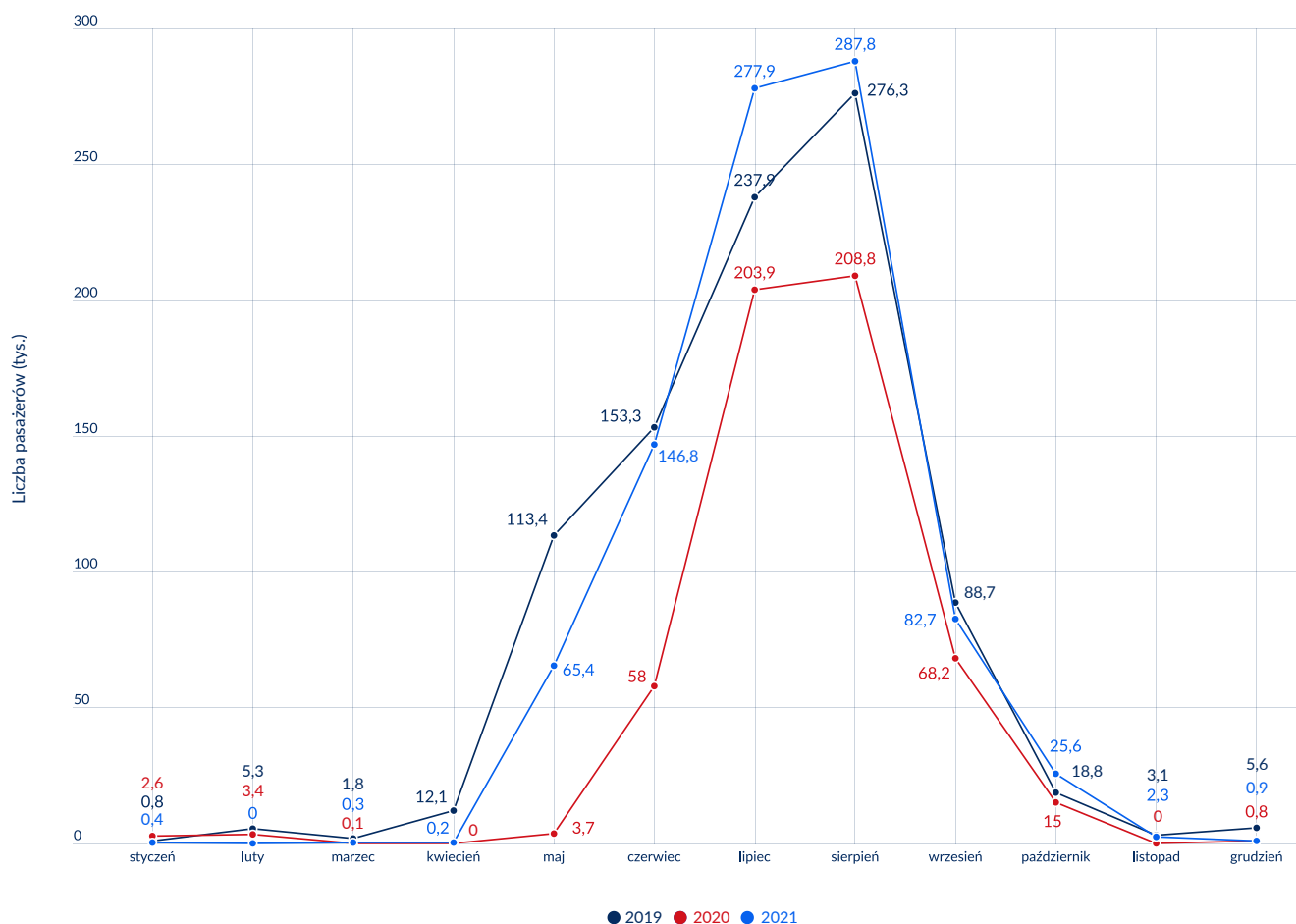
▼ Rys. 1 Liczba pasażerów kolei wąskotorowych w latach 2012 - 2021 (w tys.)



W skali roku najwięcej pasażerów (ponad 287,8 tys.) skorzystało z przewozów pociągami wąskotorówek w sierpniu, co jest ściśle związane ze specyfiką ich funkcjonowania. Codziennie kursują głównie w miesiącach letnich, w pozostałych zaś sporadycznie, zazwyczaj w weekendy. W lutym nie wykazały żadnych przewozów. Na miesiące zimowe przypada odpowiednio: na I kwartał niespełna 0,1% ogółu pasażerów, a na IV kwartał – 3,2% wszystkich przewozów kolejkami wąskotorowymi. W miesiącach cieplejszych wartości te wynosiły: w II kwartale 23,9%, a w III kwartale ponad 72,8% liczby wszystkich pasażerów przewiezionych wąskotorówkami w 2021 r. W związku z kosztownym

procesem przygotowania tras i taboru, a także mniejszym zainteresowaniem ze strony turystów, uruchamianie przewozów wąskotorówkami w okresie zimowym jest nieopłacalne. Nie zniechęca to jednak operatorów do poszukiwania nowych możliwości zapewniania atrakcji. Zauważalnym trendem na rynku przewozów kolejkami jest sukcesywne poszerzanie oferty o przejazdy specjalne w okresie świątecznym i noworocznym, ferii zimowych a także w wybrane dni wolne. Można tym samym prognozować, że w najbliższych latach znajdzie to odzwierciedlenie w liczbie przewiezionych pasażerów w miesiącach dotychczas nie utożsamianych z tego typu przewozami.

▼ Rys.2 Liczba pasażerów kolei wąskotorowych w poszczególnych miesiącach 2021 r. w porównaniu do 2020 r. i 2019 r. (w tys.)

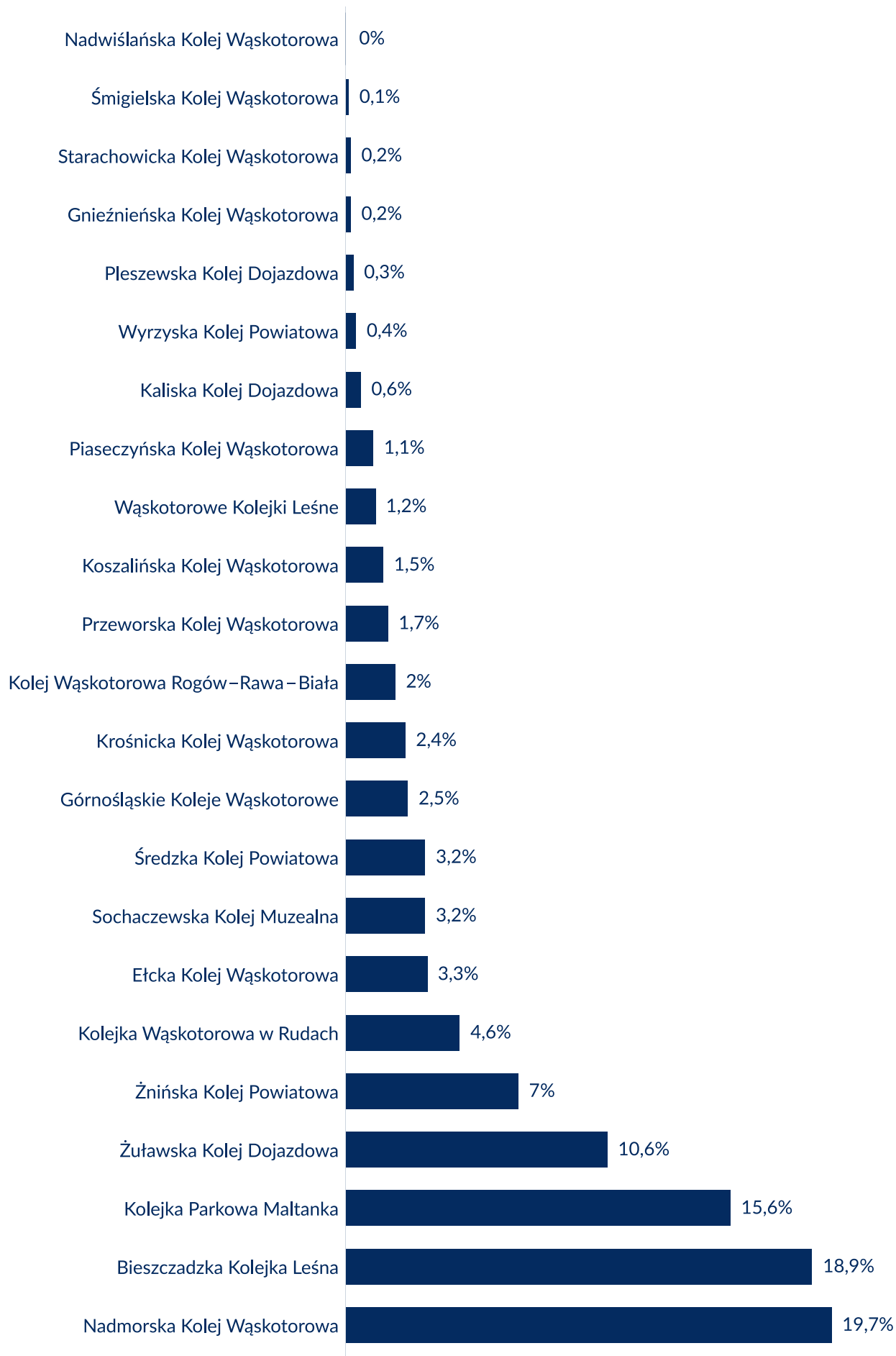


1.2. Udziały kolei wąskotorowych według liczby pasażerów

W 2021 r., zgodnie z trendem z lat wcześniejszych, ponad ¼ ogółu przewiezionych wąskotorówkami pasażerów w Polsce przypada na 6 największych kolejek wąskotorowych. Najwięcej pasażerów (175 tys.) przewiozła Nadmorska Kolej Wąskotorowa, co daje jej 19,7% udział w tym rynku. W 2021 r. nadmorska atrakcja świętowała 125. rocznicę uruchomienia swojej pierwszej linii wąskotorowej (z Gryfic do Niechorza). Nieznacznie słabszy wynik uzyskała Bieszczadzka Kolejka Leśna (pierwsze miejsce w 2020 r.) z liczbą 168,1 tys. pasażerów, uzyskując tym samym 18,9% udział w rynku. Bieszczadzka Kolejka przez niemal sto lat

służyła do transportowania drewna, a teraz, gdy przestało to być opłacalne, od ponad 25 lat z powodzeniem służy celom turystycznym. Znaczną liczbę pasażerów przewiozły również: Kolejka Parkowa Maltanka – 138,7 tys. (15,6%), Żuławska Kolej Dojazdowa – 94 tys. (10,6%), Żnińska Kolej Wąskotorowa 62,5 tys. (7,0%) oraz Kolej Wąskotorowa w Rudach – 40,6 tys. (4,6%). Jak widać dobre wyniki odnoszą nie tylko kolejki, które ze względu na walory przyrodnicze stanowią uzupełnienie oferty turystycznej regionu, ale również – jak w przypadku Maltanki – kolejki stanowiące atrakcję miejską.

▼ Rys. 3 Liczba pasażerów kolei wąskotorowych w poszczególnych miesiącach 2021 r. w porównaniu do 2020 r. i 2019 r. (w tys.)



1.3. Odbudowa przewozów kolejami wąskotorowymi po 2020 r.

Rok 2021 dla zdecydowanej większości kolejek wąskotorowych (18 z 23) oznaczał większą liczbę pasażerów, którzy skorzystali z ich usług, w porównaniu z 2020 r. Ponad połowa z wąskotorówek (12) uzyskała wyniki nawet wyższe w porównaniu z 2019 r. Dla Nadmorskiej Kolejki Wąskotorowej było to o 71,5 tys. pasażerów więcej w porównaniu z 2020 r. i o 1,2 tys. pasażerów więcej niż w 2019 r. Kolejka Parkowa Maltanka uzyskała w 2021 r. wynik wyższy odpowiednio o: 65,2 tys. i 0,6 tys. w porównaniu do 2020 i 2019 r. Z kolei Bieszczadzka Kolejka Leśna przewiozła o 31,1 tys. pasażerów więcej niż w 2020 r. i o 11 tys. pasażerów więcej niż w 2019, zaś Żuławska Kolej Dojazdowa odpowiednio o 29,2 tys. i o 19,8 tys. osób więcej w porównaniu z 2020 i 2019 r.

W 2021 r. przewozy wznowiły cztery kolejki, które w 2020 r., ze względu na sytuację epidemiologiczną, ich nie realizowały:

- ▶ Rogowska Kolej Wąskotorowa, która w 2021 r. przewiozła o 6,9 tys. pasażerów więcej niż w 2019 r.,

- ▶ Starachowicka Kolej Wąskotorowa, która w 2021 r. odnotowała o 0,28 tys. pasażerów więcej niż w 2019 r.,
- ▶ Przeworska Kolej Wąskotorowa – w 2021 r. wykazała przewozy na poziomie o 0,16 tys. niższym (-1,1%) w stosunku do 2019 r.,
- ▶ Wyrzyska Kolej Powiatowa – w 2021 r. uzyskała wynik o 0,21 tys. pasażerów mniejszy (-5,4%) w porównaniu do wyniku z 2019 r.

W 2021 r. roku przewozów nadal nie reaktywowała Nadwiślańska Kolej Wąskotorowa. Jednocześnie okres dwóch lat, w trakcie którego kolejka nie kursowała, został wykorzystany na przegląd torowisk i naprawę taboru. W 2022 r. kolejka uruchomiła już specjalne przejazdy. Od maja planowane jest rozpoczęcie regularnych przewozów sezonowych. Wznowienie działalności od czerwca 2022 r. po trzyletniej przerwie zapowiada również Ciuchcia Ekspres Ponidzie.

1.4. Infrastruktura kolei wąskotorowych

W 2021 r., zgodnie z danymi przekazanymi przez operatorów, całkowita długość linii kolejowych w eksploatacji zarządzanych przez nich wąskotorówek wyniosła łącznie 411,9 km. To w zdecydowanej większości infrastruktura liniowa z prześwitem toru wynoszącym 750 mm (64,1% długości linii ogółem). Linie z prześwitem 1000 mm stanowią 18,1% długości wszystkich linii, 11% to linie o prześwicie toru wynoszącym 600 mm, natomiast pozostałe 6,8% infrastruktury charakteryzuje się prześwitem toru 785mm.

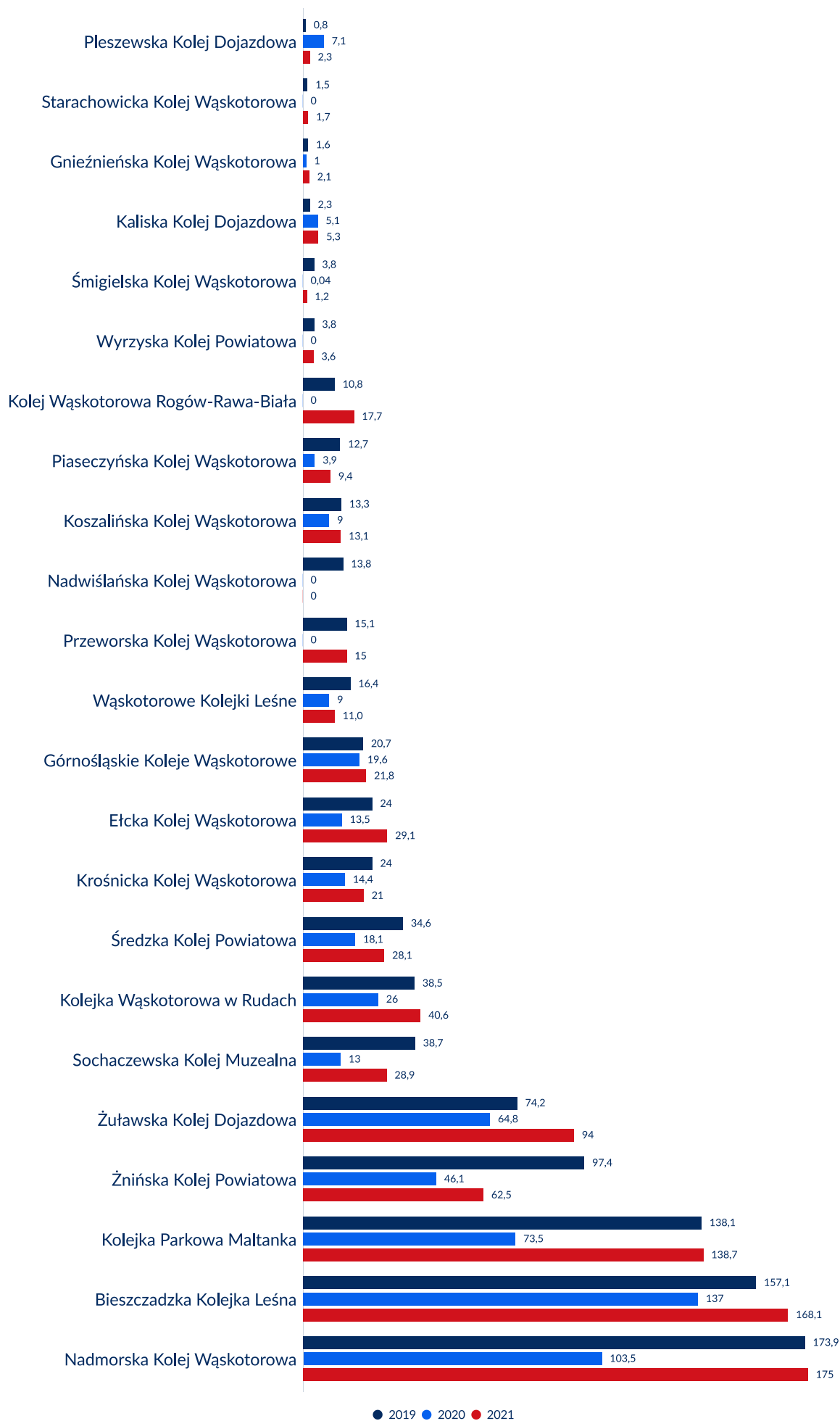
Cechą charakterystyczną funkcjonujących wąskotorówek jest ich zróżnicowanie pod względem długości tras. Najdłuższą linią kolejową (49 km), łączącą Rogów z Rawą Mazowiecką i Białą Rawską, może cieszyć się Rogowska Kolej Wąskotorowa. Kolejne pod względem długości były przebiegające doliną rzeki Mleczyki wąskotorowe linie Przeworskiej Kolejki Wąskotorowej (46,2 km), następnie trasa Nadmorskiej Kolejki Wąskotorowej (39,6 km) na Pomorzu Zachodnim oraz linia Żuławskiej Kolejki Dojazdowej na trasie Nowy Dwór Gdański / Sztutowo – Stegna – Jantar – Prawy Brzeg Wisły (Mikoszewo) (32 km).

Infrastruktura poszczególnych kolei wąskotorowych cechuje się bardzo dużą różnorodnością taboru związanego m.in. z ich historycznym tłem. Zanim stały się atrakcją turystyczną wykorzystywane były m.in. do transportu w hutnictwie, leśnictwie czy też w kopalniach. Niektóre z nich odgrywały ważną rolę w czasie I wojny światowej, kiedy to służyły do transportu żołnierzy i zaopatrzenia na linię frontu. Znajduje

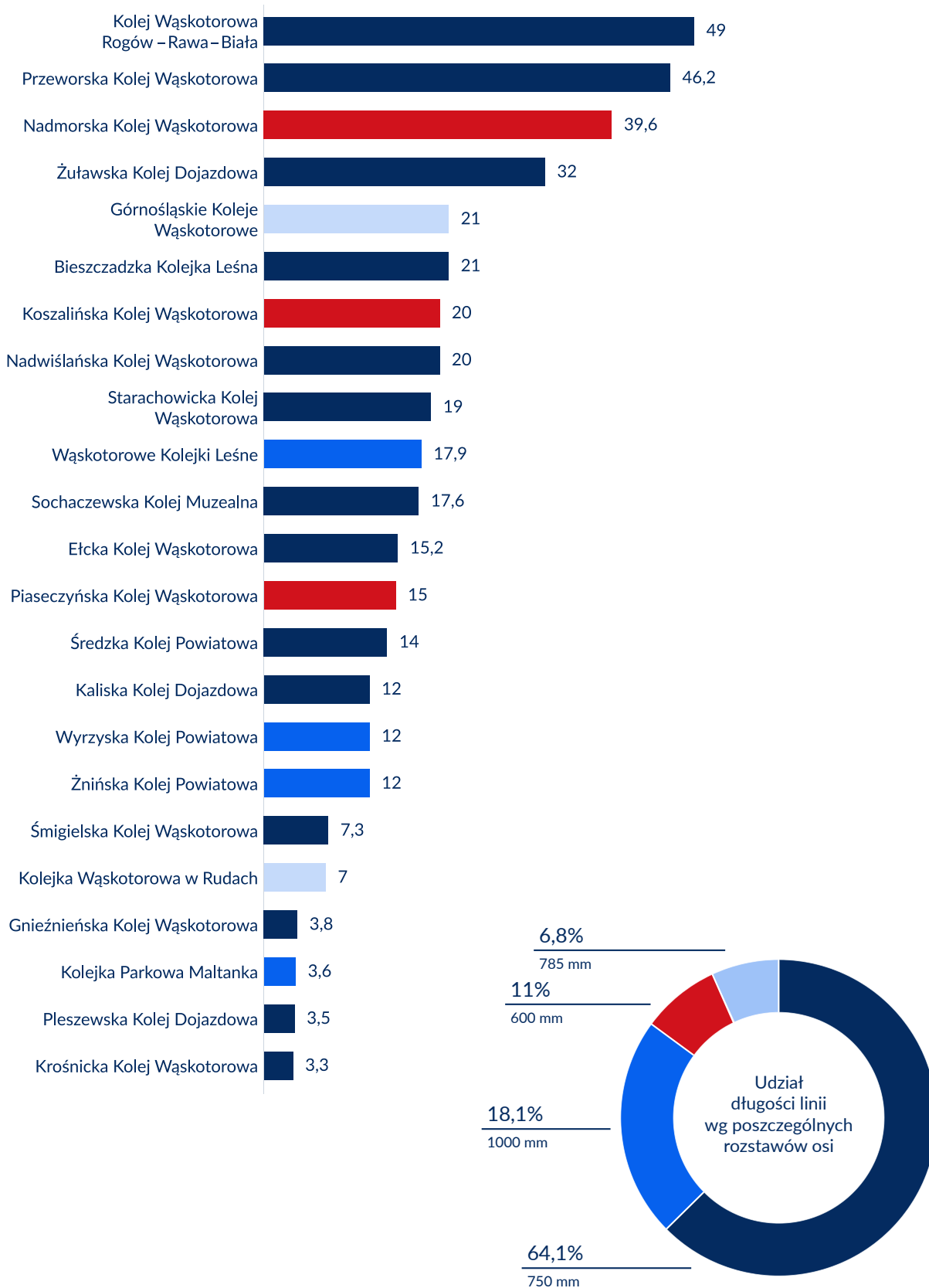
to odzwierciedlenie w zasobach wąskotorówek – taboru kolejowy, który jest na ich stanie, datowany jest niejednokrotnie na początek ich powstania, tj. XIX w. W przypadku niektórych egzemplarzy ze względu na brak danych trudno jest nawet określić ich rzeczywisty wiek.

Z danych przekazanych przez operatorów 23 funkcjonujących w Polsce kolejek wąskotorówek wynika, że na ich stanie jest ok. 610 sztuk różnego rodzaju taboru kolejowego, z którego ponad połowa (59,2%) została trwale lub czasowo wyłączona z eksploatacji. Nie powinno to dziwić zważywszy, że średni wiek taboru to 62 lata. Na przykład w posiadaniu Rogowskiej Kolejki Wąskotorowej znajduje się m.in. parowóz z oznaczeniem Bn2t – tendrzak o układzie osi B, z dwucylindrowym silnikiem bliźniaczym na parę nasyconą, datowany na 1920 r. Natomiast należąca do Maltanki sprawna lokomotywa parowa z serii Borsig Bn2t – 2 z 1925 r., obsługuje pociągi kolejki w wybrane weekendy. Czynne lokomotywy parowe znajdują się również w posiadaniu Wyrzyskiej Kolejki, Górnośląskich Kolei Wąskotorowych, w kolejkach: Ełckiej, Krośnickiej, Koszalińskiej, Średzkiej, Sochaczewskiej i Żnińskiej, a także na stanie Kolejki Wąskotorowej w Rudach. Bieszczadzka Kolejka Leśna posiada 2 sprawne parowozy o oznaczeniu KP 4 i LAS, odpowiednio z 1957 r. i 1956 r. Żnińska Kolej Wąskotorowa dysponuje 3 egzemplarzami wagonów z miejscami do siedzenia typu Fxh z 1895 r. To tylko wybrane eksponaty będące w posiadaniu wąskotorówek. Niewątpliwie z perspektywy entuzjasty kolejnictwa i nie tylko takie zasoby to cenne zabytki techniki, a tym samym unikalna możliwość ich obejrzenia.

▼ Rys.4 Liczba pasażerów kolei wąskotorowych w 2021 r. w porównaniu do 2020 i 2019 r. (w tys.)



▼ Rys.5 Długość linii kolejowych w eksploatacji 23 kolei wąskotorowych w 2021 r. (w km) oraz udział długości linii wg poszczególnych rozstawów osi



▼ Tab.1 Tabor kolejowy znajdujący się w dyspozycji operatorów wąskotorówek w 2021 r.

Rodzaj taboru kolejowego	Liczba (w sztukach)	pojazdy trwale lub czasowo wyłączone z eksploatacji	średni wiek (w latach)	wiek najstarszego egzemplarza (w latach)	Kolej Wąskotorowa w której posiadaniu jest najstarszy egzemplarz
lokomotywy parowe i parowozy	23	11	75	102	Rogowska Kolej Wąskotorowa
lokomotywy spalinowe	97	46	50	68	Wyrzyska Kolej
spalinowe wagony silnikowe	22	11	51	90	Kolejka Parkowa Maltanka
pozostałe pojazdy trakcyjne	20	16	61	126	Kolej Wąskotorowa w Rudach
wagony z miejscami do siedzenia	175	60	65	127	Żnińska Kolejka Wąskotorowa
wagony transportery	85	76	56	71	Średzka Kolej Powiatowa
wagony bagażowe	19	9	92	121	Koszalińska Kolej Wąskotorowa
wagony osobowe	21	0	72	72	Bieszczadzka Kolejka Leśna
pozostałe wagony	135	127	77	124	Rogowska Kolej Wąskotorowa
wagony z miejscami do siedzenia z częścią bagażową	5	3	70	94	Rogowska Kolej Wąskotorowa
wagony z miejscami do siedzenia z częścią gastronomiczną	2	1	46	62	Żuławska Kolej Wąskotorowa
spalinowe zespoły trakcyjne	2	1	43	48	Nadmorska Kolej Wąskotorowa
drezyna spalinowa	2	0	66	66	Bieszczadzka Kolejka Leśna
wagony z miejscami do siedzenia z przedziałem dla rowerów	2	0	65	66	Etcka Kolej Wąskotorowa

1.5. Dane ekonomiczne kolei wąskotorowych

Eksploatacja, czy też przywrócenie do życia tak historycznych zasobów wąskotorówek, wymaga znacznego nakładu sił i środków finansowych, które często są niewspółmierne do możliwości zarządców. W wielu przypadkach liczba pasażerów kolei wąskotorowej jest zbyt mała, by zagwarantować środki na właściwe utrzymanie infrastruktury i pojazdów.

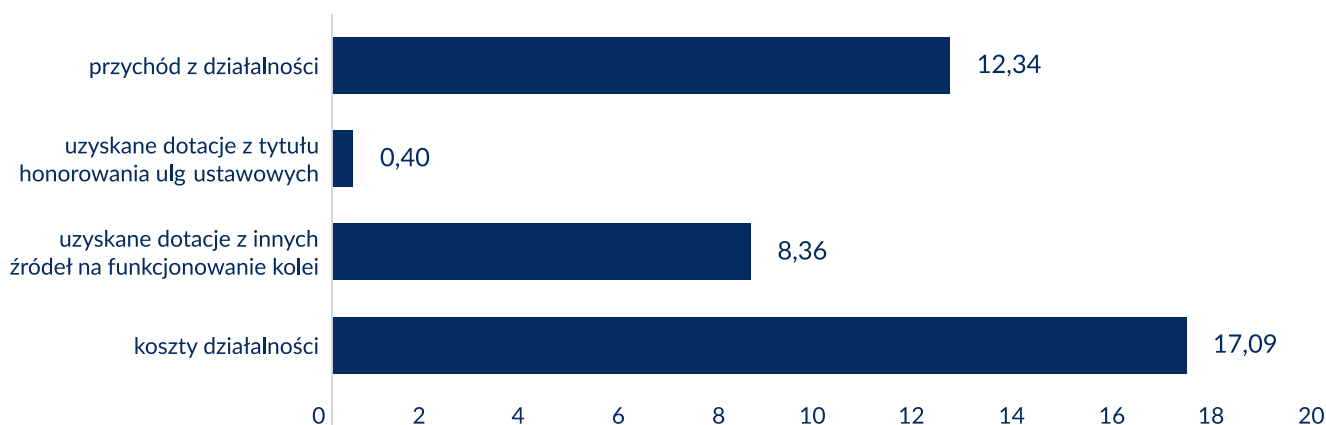
W 2021 r. zagregowany przychód z działalności przewoźników wąskotorowych wyniósł 12,34 mln zł, natomiast koszty ich działalności to 17,09 mln zł.

W tym kontekście istnienie kolei wąskotorowych najczęściej związane jest z doraźnym zbieraniem środków przez zaangażowanych w tę sprawę społeczników czy też sezonowe wsparcie ze strony samorządów.

W 2021 r., w ramach dotacji pozyskanych z różnych źródeł, operatorzy wąskotorówek dysponowali środkami w łącznej wysokości 8,76 mln zł. W porównaniu z 2020 r. (kiedy kwota ta wyniosła 4,3 mln zł) to ponad dwukrotnie więcej. Można odebrać to jako sygnał, że samorządy zaczynają doceniać niewątpliwe atuty historycznych kolejek jako uzupełnienie atrakcji turystycznej regionu.

Dla przykładu, remont parowozu Px48 3901 Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej został zrealizowany w ramach budżetu obywatelskiego miasta Koszalin (wartość projektu wyniosła 0,5 mln zł). Natomiast remont zabytkowego, pochodzącego z 1950 r., parowozu "Ryś" był możliwy m.in. dzięki internetowej zbiórce zorganizowanej przez Stowarzyszenie Górnośląskich Kolei Wąskotorowych. Ponadto inicjatywę

▼ Rys.6 Dane ekonomiczne kolei wąskotorowych w 2021 r. (w mln PLN)



wsparto miasto Bytom, prywatni przedsiębiorcy oraz fundacja Orlen. W ramach projektu Para Buch! – powrót historycznych pociągów parowych, w realizację którego zaangażowana jest KPRM, a także samorządy gminy Rogów i powiatu rawskiego, możliwe będzie również przywrócenie kursowania pociągów parowych Px48-1911 na Kolei Rogowskiej¹.

We wspieraniu kolei wąskotorowych uczestniczy również PKP PLK. Państwowy zarządca najczęściej przekazuje niewykorzystywane części toru i sprzęt. W ubiegłym roku PKP PLK przekazała m.in. 300 m szyn i 5 tys. wkrętów na potrzeby remontu torów Przeworskiej Wąskotorówki, natomiast gminie Czernice Borowe dała niewykorzystywane już na dużej kolei wkręty, szyny i połączenia, które mają zostać wykorzystane na potrzeby reaktywacji zabytkowej kolejki wąskotorowej Mława – Maków Mazowiecki².

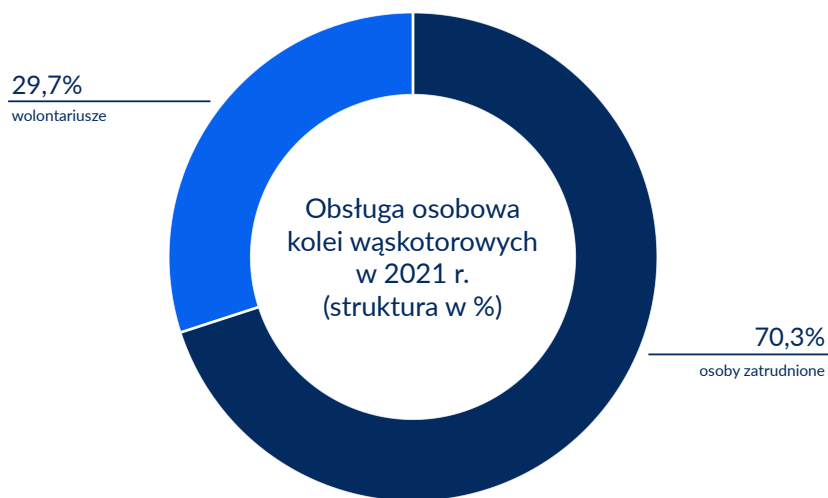
1.6. Zatrudnienie w kolejach wąskotorowych

Zarówno przed rozpoczęciem, jak i po zakończeniu sezonu turystycznego dla zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów i obsługi wymagane jest dokonanie szczegółowego przeglądu taboru oraz stanu infrastruktury kolejowej (torów, podkładów i urządzeń sterowania ruchem). Istotny jest również stały, codzienny monitoring działania urządzeń i stanu torów. Choć w wielu przypadkach rolę człowieka może przejąć maszyna

lub system nadzoru wizyjnego, to w przypadku starych kolejek rola doświadczonego specjalisty jest niezastąpiona.

Według danych przekazanych od zarządców, w 2021 r. koleje wąskotorowe zatrudniały na różnych stanowiskach 251 osób. Większość wąskotorówek funkcjonowała i funkcjonuje również dzięki wysiłkom wolontariuszy. W ub. roku liczba stale

▼ Rys.7 Obsługa osobowa kolei wąskotorowych w 2021 r. (struktura w %)



¹ Źródło: strona http://fpkw.org/650,para_buch.html dostępna w dniu 11 kwietnia 2022 r.

² Źródło: <https://www.plk-sa.pl/o-spolce/biuro-prasowe/informacje-prasowe/szczegoly/pojedziemy-waskotorowkami-dzieki-wsparciu-plk-5712> w dniu 11 kwietnia 2022 r.

współpracujących wolontariuszy to dodatkowe 108 osób do pomocy przy obsłudze kolejek wąskotorowych.

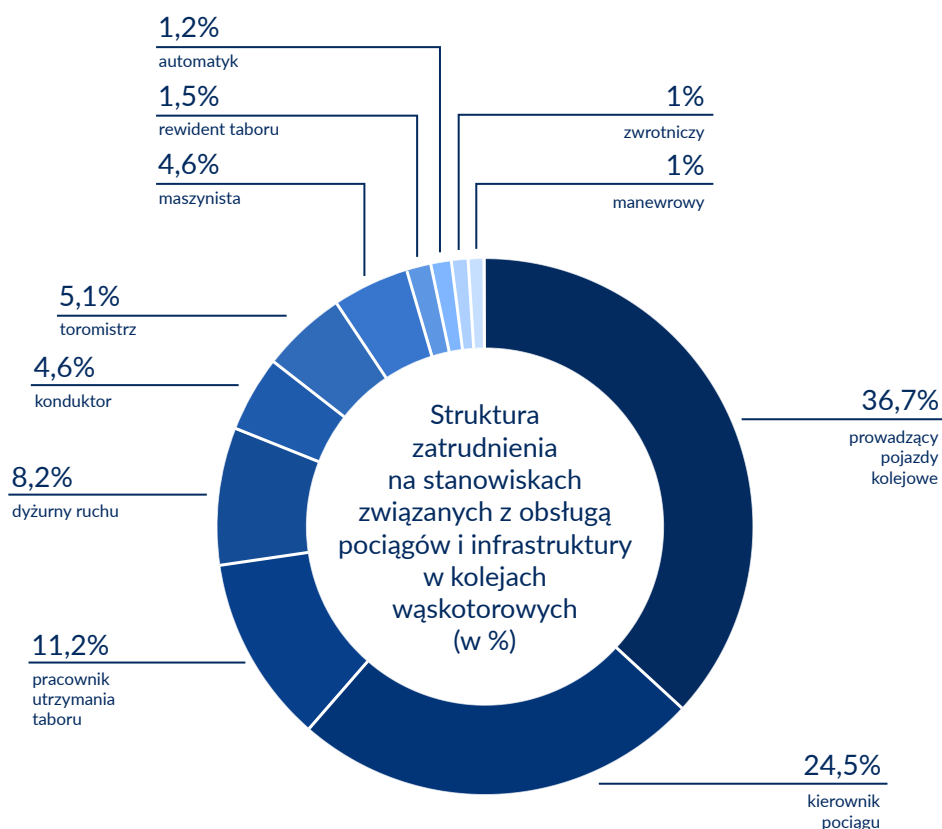
W strukturze zatrudnienia w wąskotorówkach największy procentowy udział wśród osób odpowiedzialnych za obsługę pociągów przypada na stanowisko związane z prowadzeniem pojazdów kolejowych (36,7%). W przypadku tego stanowiska wymagania kwalifikacyjne nie są tak restrykcyjne jak w przypadku np. maszynisty. Wystarczającym dokumentem potwierdzającym uprawnienia jest Prawo kierowania pojazdem kolejowym (w przypadku maszynisty konieczne są: licencja maszynisty i świadectwo maszynisty)³.

Drugą pod względem liczby zatrudnianych funkcją jest kierownik pociągu (24,5%). Kolejne pozycje to: pracownik utrzymania taboru (11,2%), dyżurny ruchu (8,2%), konduktor (4,6%), toromistrz (5,1%) i maszynista (4,6%). Wąskotorówki zatrudniały również osoby na stanowisku rewidenta taboru (1,5%) i automatyka (1,2%), a także na stanowiskach zwrotniczy i manewrowy (po 1%).

Działające w Polsce wąskotorówki zazwyczaj funkcjonują na granicy płynności finansowej, aby zapewnić jak najbardziej efektywne zagospodarowanie zasobów (w tym przypadku czasu pracy pracowników) w czasie postoju pociągu na stacji lub na trasie kierownik pociągu czy konduktor mają dodatkowe obowiązki. Przykładowo, drużyna konduktorska może być odpowiedzialna za organizację konkursów dla turystów czy też zabezpieczenia dodatkowej atrakcji dla najmłodszych (i nie tylko) pasażerów np. w postaci odwiedzin w kabinie maszynisty.

Szereg prac związanych z kolejami wąskotorowymi możliwy jest również dzięki zaangażowaniu wolontariuszy. Najczęściej to miłośnicy kolei wąskotorowych, dzięki którym niejednokrotnie możliwe jest dokonywanie niezbędnych przeglądów, naprawa taboru kolejowego, torowisk i rozjazdów, a nawet prace porządkowe na linii i stacjach – np. wycinka roślinności czy pielęgnacja zieleni. Wysiłki tych wszystkich osób sprawiają, że pomimo wszelkich trudności związanych z ich funkcjonowaniem, w różnych regionach Polski nadal możliwy jest przejazd historycznym taborem.

▼ Rys.8 Struktura zatrudnienia na stanowiskach związanych z obsługą pociągów i infrastruktury w kolejach wąskotorowych (w %)



3 <https://utk.gov.pl/pl/uslugi/koleje-turystyczne/aktualnosci-dla-kolei-t/13398,Licencja-i-swiaectwo-maszynisty-a-prawo-kierowania.html>

2. Spis rysunków

Rys. 1 Liczba pasażerów kolei wąskotorowych w latach 2012 – 2021 (w tys.)	5
Rys. 2 Liczba pasażerów kolei wąskotorowych w poszczególnych miesiącach 2021 r. w porównaniu do 2020 r. i 2019 r. (w tys.)	6
Rys. 3 Liczba pasażerów kolei wąskotorowych w poszczególnych miesiącach 2021 r. w porównaniu do 2020 r. i 2019 r. (w tys.)	7
Rys. 4 Liczba pasażerów kolei wąskotorowych w 2021 r. w porównaniu do 2020 i 2019 r. (w tys.)	9
Rys. 5 Długość linii kolejowych w eksploatacji 23 kolei wąskotorowych w 2021 r. (w km) oraz udział długości linii wg poszczególnych rozstawów osi	10
Rys. 6 Dane ekonomiczne kolei wąskotorowych w 2021 r. (w mln PLN)	12
Rys. 7 Obsługa osobowa kolei wąskotorowych w 2021 r. (struktura w %)	12
Rys. 8 Struktura zatrudnienia na stanowiskach związanych z obsługą pociągów i infrastruktury w kolejach wąskotorowych (w %)	13

3. Spis tabel

Tab. 1 Tabor kolejowy znajdujący się w dyspozycji operatorów wąskotorówek w 2021 r.	11
---	----

Mapa kolei wąskotorowych w Polsce





Urząd Transportu Kolejowego
Al. Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa
www.utk.gov.pl