

25.03.2013

2/2013

Sz. Pan  
Sławomir Nowak  
Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej  
ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 Warszawa

Z ogromnym zaniepokojeniem obserwujemy dramatycznie pogarszającą się ofertę przewoźników kolejowych w zakresie przewozu rowerów.

Obecnie przewóz rowerów jest **niemożliwy** w większości dalekobieżnych pociągów dziennych przewoźnika InterCity i wszystkich pociągach nocnych. Przewóz rowerów jest możliwy **jedynie** w pociągach przewoźników lokalnych (Przewozy Regionalne, Koleje Mazowieckie, Koleje Dolnośląskie, Koleje Śląskie, Arriva itp.) oraz w niektórych pociągach ekspresowych i TLK spółki InterCity wyposażonych w wagony do przewozu rowerów.

**Utrudnia lub wręcz uniemożliwia to rozwój turystyki rowerowej w Polsce i przewóz rowerów między większymi miastami Polski.** Zainteresowani mają dostęp jedynie do wybranych dalekobieżnych połączeń kolejowych, zwykle o nieatrakcyjnych porach dnia i z ograniczonymi możliwościami optymalnego skomunikowania z innymi połączeniami. Ograniczenie możliwości wyboru konkretnego pociągu w sezonie skutkuje również w sezonie nadmiernym zatłoczeniem wagonów rowerowych.

Jest to sytuacja zdumiewająca, nie tylko w porównaniu z praktyką wielu krajów Unii Europejskiej, ale nawet jeśli weźmie się pod uwagę środki inwestowane w rozwój turystyki rowerowej w Polsce – na przykład 50 mln Euro w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej (Działanie V.2. - trasy rowerowe).

Turysta rowerowy z dalej na zachód położonych miast Polski (Poznań, Szczecin, Wrocław, Trójmiasto czy Kraków) nie ma jak dotrzeć z rowerem do któregoś z miast stanowiących węzeł finansowanej z tych środków trasy rowerowej wzdłuż wschodniej granicy. Niemożliwy jest też dojazd turystów rowerowych z zagranicy. Założenie, że turysta rowerowy straci łącznie cztery dni na dojazd na wakacje (a tyle potrzeba przy wykorzystaniu pociągów lokalnych) jest nie do

przyjęcia. Z kolei założenie, że turyści rowerowi będą przyjeżdżać samochodami świadczy o elementarnej nieznanym rynku turystyki rowerowej i wydaje się niezgodne z założeniami w/w Działania V.2.

Nowo kupowany tabor nagminnie nie posiada żadnych ułatwień dla rowerzystów (wieszaki, miejsca przeznaczone tylko dla rowerzystów) co może powodować uszkodzenie rowerów, trudności z ich załadunkiem i wyładunkiem i może stanowić niedogodność również dla innych pasażerów (rowery mogą brudzić czy niszczyć ubrania i bagaż wskutek kontaktu z napędem czy kołami). Co gorsza, tabor formalnie przystosowany do przewozu rowerów jest często wyposażony w rozwiązania wadliwe. Wieszaki na rowery uniemożliwiają wykorzystanie ich przez niektóre rodzaje rowerów lub rowery w nich umieszczone blokują przejście innym podróżnym.

Dlatego oczekujemy:

- **dopuszczenia przewozu rowerów we wszystkich pociągach dziennych w pierwszym przedsiönku pierwszego wagonu i ostatnim przedsiönku ostatniego wagonu składu pociągu, zgodnie z modelem, który sprawnie funkcjonował przez kilkanaście lat.**
- opracowania standardów dotyczących formy, wymiarów i usytuowania miejsc do przewozu rowerów i ich wdrożenia: rower umieszczony w wieszaku nie może blokować przejścia innym podróżnym ani utrudniać im poruszania się, dostęp rowerem nie może być utrudniony np. wąskimi przejściami, wieszaki powinny być dostosowane wymiarami do wszystkich podstawowych rodzajów rowerów dostępnych na rynku;
- wyznaczenia w każdym pociągu (lub składzie zespolonym) co najmniej 6 miejsc (wieszaków) przeznaczonych do przewozu rowerów; dotyczy to również pociągów typu Pendolino;
- docelowo - dostosowania taboru wykorzystywanego w w pociągach nocnych do przewozu rowerów i większego bagażu ręcznego w osobnym, zamkniętym pomieszczeniu nadzorowanym przez obsługę pociągu.

Ponadto oczekujemy:

- możliwości zakupu biletu na rower u wszystkich przewoźników przez internet, telefon komórkowy i w automacie biletowym;
- dostosowania do potrzeb rowerzystów dworców kolejowych: w szczególności dostępu do wind, pochylni i przejść przez tory. Przenoszenie rowerów turystycznych z bagażem, w tym z przyczepkami, o łącznej masie nierzadko przekraczającej 50 kg po schodach jest niewygodne a wręcz może być niebezpieczne. Tu również konieczne jest opracowanie standardów technicznych i szybkie ich wdrożenie.
- zmiany § 2 pkt 8 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 listopada 2004 r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych (Dz.U. nr 264, poz. 2637). Przywołany przepis zabrania *"wprowadzania na perony, do holów, poczekalni, tunelów i przejść między peronami oraz w pobliżu torów nieprzeznaczonych do przewozu kolejną rowerów, motorowerów, motocykli lub innych pojazdów, z wyjątkiem wózków inwalidzkich i dziecięcych"*. Uniemożliwia pracę kurierom rowerowym, odbierającym i nadającym przesyłki konduktorskie, zakup biletu w kasie, gdy na dworcu nie ma miejsca na pozostawienie roweru (rozporządzenie nie nakazuje umieszczać na dworcach stojaków czy przechowalni rowerów) i budzi wątpliwości, gdy przez teren dworca (np. tunel pod torami) prowadzona jest droga dla rowerów.

Standardy techniczne dla wieszaków/miejsc przewozu rowerów w taborze oraz wind, ramp i innych ułatwień na dworcach powinny zostać opracowane w ramach przejrzystej współpracy wszystkich przewoźników, zarządców dworców, organizacji rowerowych i ekspertów. Niniejszym deklarujemy wolę współpracy w tym zakresie.

Marcin Hyła  
prezes stowarzyszenia

Do wiadomości:

- Pani Elżbieta Bieńkowska, Minister Rozwoju Regionalnego
- Pani poseł Ewa Wolak, Parlamentarna Grupa Rowerowa