Tomasz Herud

Kolej przyjazna użytkownikom rowerów

FEDERACJA ROWEROWA

Kolej przyjazna użytkownikom rowerów

Możliwość przewozu rowerów jest warunkiem koniecznym rozwoju długodystansowej turystyki rowerowej. Ze względu na duże odległości pomiędzy punktami końcowymi i początkowymi długodystansowych szlaków rowerowych kolej nie może być zastąpiona przez przewóz rowerów samochodami ani przez punktowe wypożyczalnie rowerów. Oba te rozwiązania cechuje to, że start i meta muszą być w tym samym miejscu. Natomiast możliwość przewozu rowerów autobusami dalekobieżnymi jest marginalna i jest możliwa tylko u części przewoźników na wybranych trasach.
W 2024 roku samo PKP Intercity przewiozło ponad 600 tysięcy rowerów (źródło).

Pociąg jest też przydatny w sytuacjach awaryjnych takich jak: załamanie pogody, awaria roweru, choroby rowerzysty czy braku dostępności noclegu.

Zdjęcie 1. Wypełniona rowerami strefa rowerowa w pociągu 27WEb Kolei Śląskich

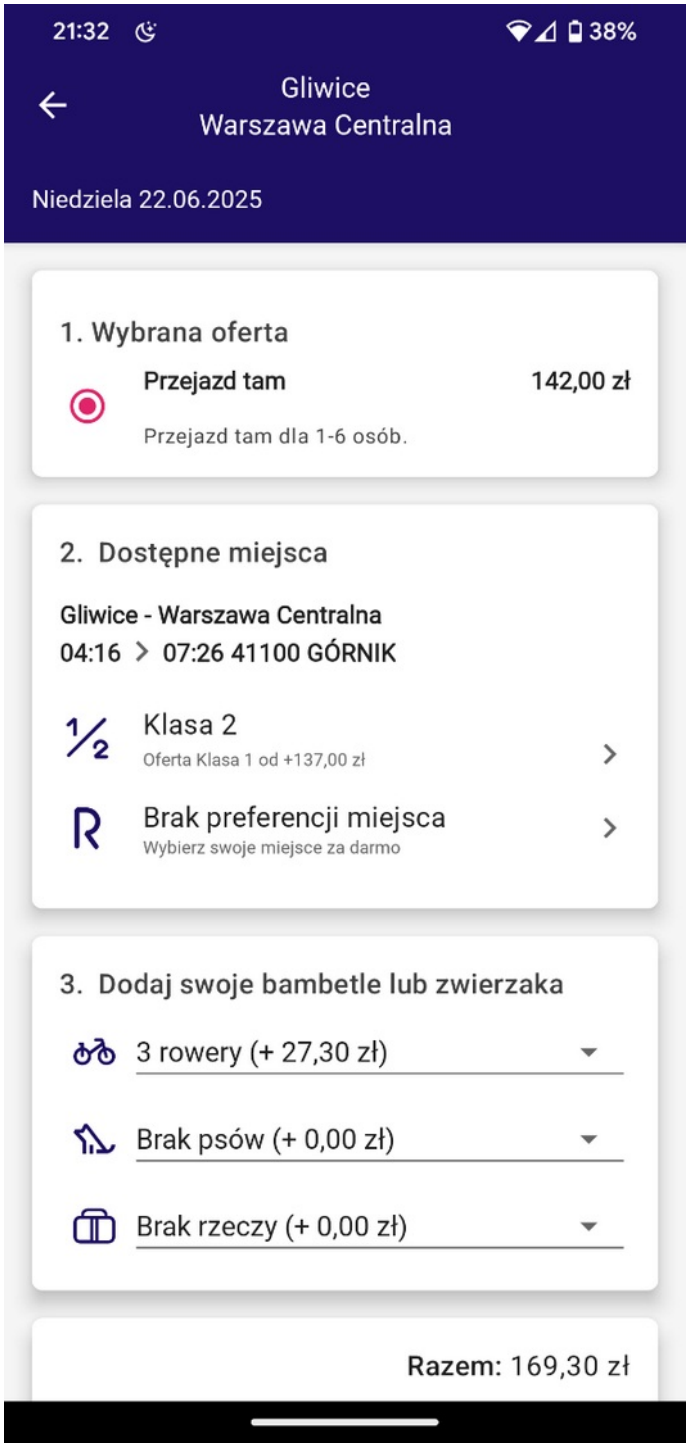
Zakup biletu

Pasażer z rowerem jest pasażerem o ograniczonej możliwości poruszania, ponieważ przemieszcza się razem z dużym bagażem. Manewrowanie rowerem po zatłoczonych dworcach w poszukiwaniu kas biletowych jest problematyczne zarówno dla samego rowerzysty, jak i pozostałych pasażerów. Jednocześnie, ze względu na często przewożone sakwy, rozwiązanie alternatywne w postaci pozostawienia roweru na parkingu rowerowym przed dworcem również nie jest rozwiązaniem idealnym. Dlatego ważne jest, aby zakup biletu na rower był możliwy również przez inne niż kasa kanały sprzedaży biletów, w szczególności aplikacje mobilne. Optymalna jest sytuacja, w której zakup biletu na rower możliwy jest w każdym kanale sprzedaży oraz we wszystkich możliwych wariantach obejmujących takie przypadki jak połączenia z przesiadkami czy bilety wieloosobowe.

W przypadku polskiego rynku kolejowego dodatkowym problemem jest wielość przewoźników kolejowych, aplikacji sprzedających bilety i brak wspólnej taryfy. Szczególnym utrudnieniem są sytuacje, kiedy różni przewoźnicy regionalni mają różne ceny za przewóz rowerów, co może skutkować koniecznością wielokrotnego ponoszenia opłaty za przewóz roweru w przypadku połączeń przesiadkowych. Wg stanu na czerwiec 2025 aplikacją obsługującą najwięcej przewoźników kolejowych oraz dającą możliwość zakupu biletów rowerowych jest Koleo.

Kolejnym napotykanym przez turystów problemem przy zakupie biletu na rower jest brak możliwości wyszukiwania połączeń, które mają jeszcze dostępne miejsca na rowery ani nawet sprawdzenia ile w danym pociągu jest miejsc dla rowerzystów. Brak ten wydłuża proces zakupu biletu na połączenia oblegane przez rowerzystów, ale dotyczy wyłącznie tych przewoźników, którzy mają obligatoryjną rezerwację miejsc na rowery (PKP Intercity i część przewoźników regionalnych).

Ostatnim istniejącym problemem jest brak możliwości łączenia przewozu rowerów z innymi niestandardowymi opcjami, takimi jak np. wagon sypialny, 1 klasy czy przedział rodzinny.



Którędy na peron?

Gdy już mamy bilet, to kolejnym etapem podróży jest dostanie się razem z rowerem na właściwy peron. W przypadku mniejszych stacji, na których perony znajdują się na wysokości ulicy i nie ma tuneli ani kładek, zwykle jest to dosyć proste.

Problematyczne są duże stacje, wyposażone w tunele bądź kładki. W takich przypadkach najlepiej, kiedy tory znajdują się na poziomie +1, a tunele pod nimi są na poziomie ulicy. Wówczas rowerzysta (i każdy inny pasażer) musi tylko raz pokonać różnicę wysokości. Taka sytuacja ma miejsce m.in. na wielu stacjach S-Bahn w Berlinie (linie S-Bahn w większości biegną po nasypach kolejowych) oraz stacjach Gliwice i Wrocław Główny.

Mniej korzystny, a znacznie powszechniejszy jest układ, w którym tory znajdują się na poziomie 0, a pod nim biegną tunele dla pasażerów. W takich przypadkach rowerzysta różnicę wysokości musi pokonać dwa razy.

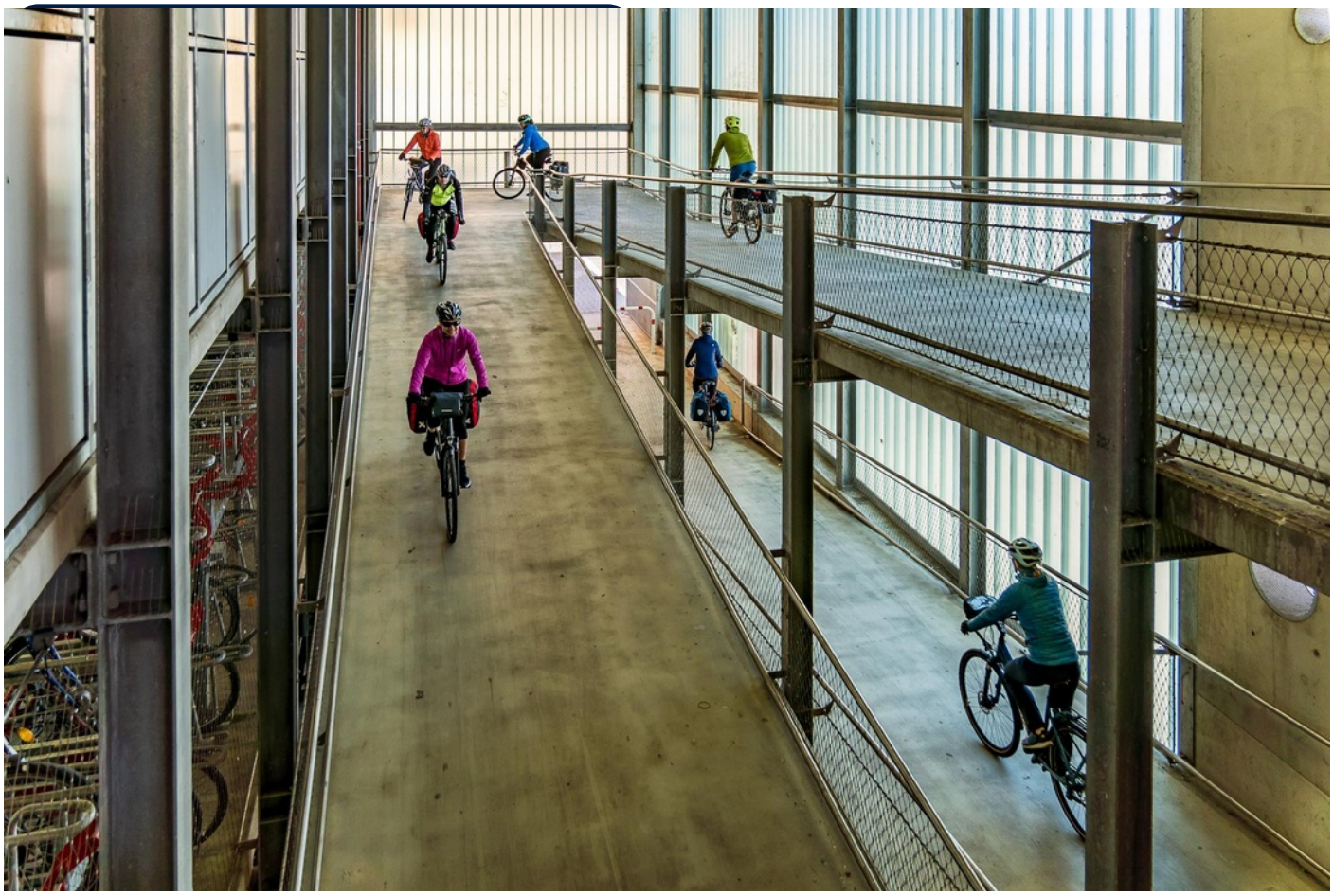
Niezależnie od tego, ile razy konieczna będzie zmiana poziomu, to nie może to oznaczać wnoszenia i znoszenia roweru po schodach. Takie rozwiązania szczególnie utrudniają korzystania z usług kolei rowerzystom mniej sprawnym oraz mającym cięższe rowery (np. rowery ze wspomaganiem elektrycznym albo z przyczepką). Alternatywą dla schodów są rampy oraz windy.

Wygodniejszym rozwiązaniem dla turystów rowerowych są rampy. W ich przypadku ważne jest, aby ich parametry umożliwiały legalny ruch rowerowy, nie rodząc ryzyka nieprzyjemności ze strony Straży Ochrony Kolei lub ochrony dworca. Dodatkowo trzeba je planować w sposób przemyślany, ponieważ widoczność w gąszczu tuneli dworcowych jest ograniczona, a prędkości podczas zjeżdżania w dół mogą być wysokie.

Drugim rozwiązaniem służącym pokonywaniu różnic wysokości są windy. Winda powinna być na tyle duża (absolutne minimum to 140 cm x 230 cm), aby swobodnie można było wprowadzić do niej rower, idealnie, jeżeli zmieści się rower z przyczepką bez rozpinania. Niedopuszczalna jest sytuacja, kiedy winda jest przeznaczona wyłącznie dla osób poruszających się na typowych wózkach inwalidzkich.

Zdjęcie 2. Berlin Friedrichstraße station (Taxiarchos228, FAL, Wikimedia Commons)

Na kolejnej stronie: od góry zdjęcie 3. Rampa rowerowa na stacji Bernau koło Berlina (Fot. Szymon Nitka – Znajkraj), zdjęcie 4. Rower z przyczepką w windzie stacji Gliwice (rozmiar windy to 140 cm x 230 cm)



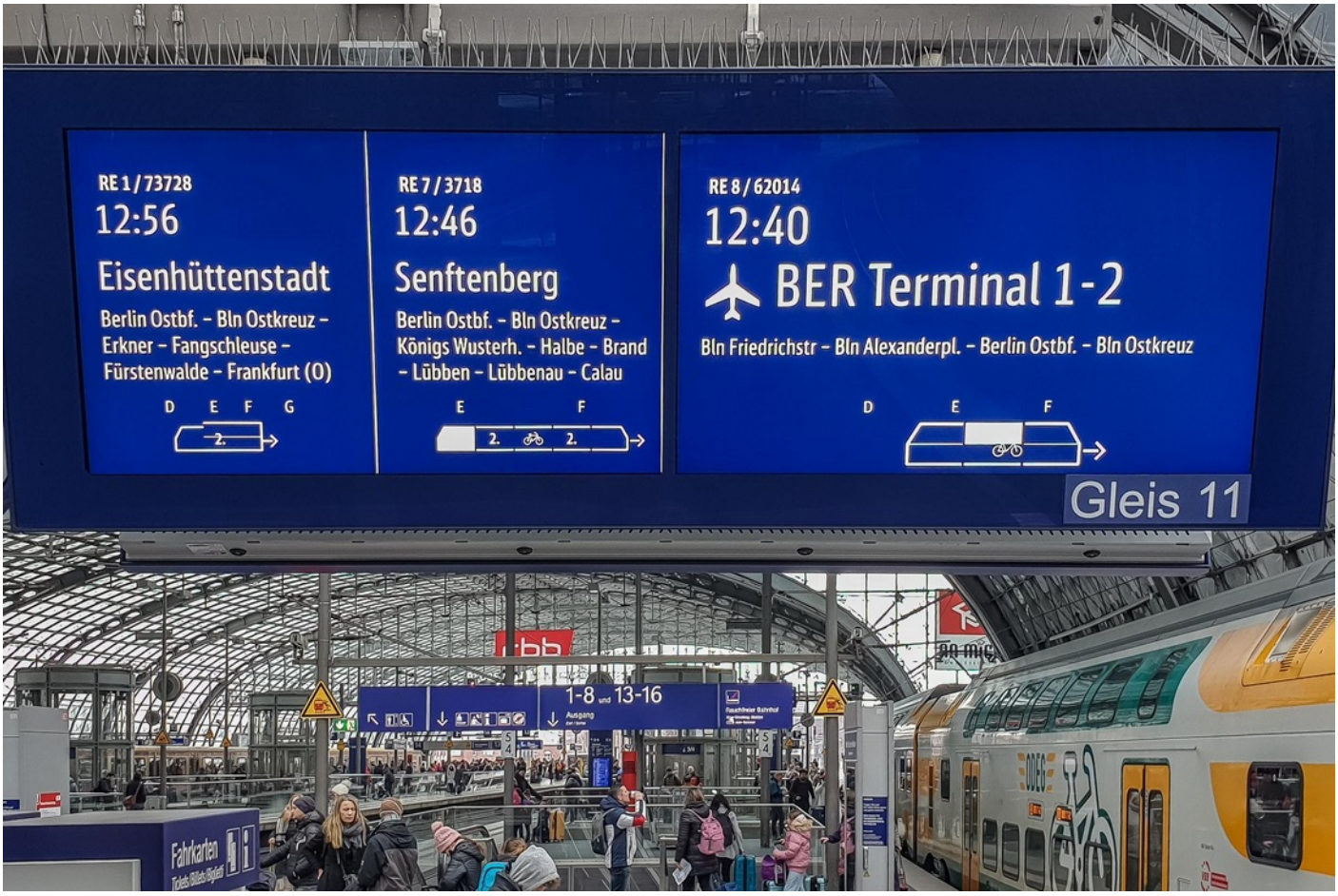
5 tor track
peron platform 2
tor track 6
PRZYCISK OTWIERANIA DRZWI
THULE

Jak zlokalizować wagon rowerowy?

Zanim wsiądziemy do pociągu, musimy wiedzieć, który wagon czy człon pociągu przeznaczony jest dla rowerzystów. Przed przyjazdem pociągu pomocne będą wyświetlacze informujące, w którym wagonie odbywa się przewóz rowerów. Jest to szczególnie istotne w przypadku połączeń dalekobieżnych, które zwykle obsługiwane są pociągami o większej liczbie wagonów. Czytelna informacja pasażerska przyśpiesza wymianę pasażerską oraz ogranicza liczbę sytuacji stresujących dla pasażerów.

Pomocne w zlokalizowaniu wagonu czy przedziału rowerowego są też kontrastowe i czytelne symbole rowerów na samych pociągach. W przeciwieństwie do informacji na wyświetlaczach takie symbole są bezobsługowe i bezawaryjne.

Ważny jest też dobór konkretnego rozwiązania w zakresie oznaczenia części rowerowej pociągu. Musi być ono dostosowane do malatury pojazdu oraz wielkości i układu okien. Tam, gdzie jest to możliwe warto, aby symbol roweru miał wysokość drzwi do wagonu. W przypadku składów o jasnej malaturze i dużych oknach, symbole roweru mogą być przyklejone do okna.



Zdjęcie 5. Wyświetlacz z informacją o lokalizacji wagonów rowerowych na stacji Berlin Hbf (Fot. Szymon Nitka – Znajkraj)

Od góry: zdjęcie 6. Oznakowanie części składu kolei regionalnych (TER) przeznaczonej do przewozu rowerów – region Rodan-Alpy we Francji (Fot. Bruno Desmet);

Zdjęcie 7. Wagon piętrowy DB z dużym, kontrastowym i czytelnym symbolem roweru (Fot. Szymon Nitka – Znajkraj)

Zdjęcie 8. Pociąg berlińskiej S-Bahn z widocznymi oznaczeniami miejsc na rowery na szybach

Jaka wysokość peronu jest najlepsza?

W *Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie* znajduje się następujący zapis na temat możliwych wysokości peronów:

Wysokość peronu powinna wynosić 0,76 m albo 0,55 m nad główkę szyny w zależności od typu pojazdu kolejowego zatrzymującego się przy peronie.

Analogiczny zapis znajduje się w unijnym dokumencie Technical Specifications for Interoperability, dzięki czemu również zarządcy infrastruktury kolejowej z krajów ościennych (Deutsche Bahn, Česke drahy czy Železnice Slovenskej republiky) wdrażają taki sam standard co do wysokości peronów.

Wg stanu na czerwiec 2025 PKP Polskie Linie Kolejowe zarządzają 6179 peronami, z których 2428 ma wysokość 76 cm, a 1139 wysokość 55 cm. Pomimo że inne niż standardowe wysokości peronów występują głównie w mniej popularnych lokalizacjach, to proces modernizacji peronów wraz z ich podwyższaniem musi być kontynuowany.

Być może nawet należałoby docelowo odejść od drugiej (niższej: 55 cm) dozwolonej wysokości. W przypadku dwóch obowiązujących standardów nie będzie możliwe uniknięcie sytuacji, że na części stacji będą pojawiać się za wysokie/niskie pociągi.

Analogiczne działania muszą być podejmowane po stronie przewoźników kolejowych – do obsługi linii z peronami o danej wysokości musi być kupowany tabor mający podłogę na tej samej wysokości.

Drugim ważnym technicznym aspektem peronów jest odległość pomiędzy krawędzią peronu a pociągiem. Im mniejsza, tym lepsza. Problem zbyt szerokiej luki występuje głównie na peronach na łukach oraz takich, które zostały dostosowane do skrajni 1-WM (tzw. radzieckiej).

Zdjęcie 9. Wsiadająca rowerzystka do pociągu na stacji Gliwice, zarówno perony, jak i pociąg mają „wysokość" 76 cm

Na kolejne stronie na dole: zdjęcie 11. Piętrowy pociąg „Loara na rowerze" z „parterem" przeznaczonym do przewozu rowerów

Rower to nie płaszcz, nie wieszaj go

Podobnie jak wnoszenie roweru po schodach stanowi problem dla wielu pasażerów, tak samo wieszanie ich na wieszaki to czynność, którą nie każdy potrafi wykonać. Nie wszyscy mają odpowiednio dużo siły, a rowery bywają bardzo ciężkie. Dlatego kluczowym elementem podczas planowania strefy rowerowej jest to, aby rowery przewożone były na poziomo, a nie pionowo.

Dodatkowo ze względu na wszelkie niestandardowe rowery (np. tandemy i inne rowery dla osób z niepełnosprawnościami, rowery cargo oraz dziecięce przyczepki rowerowe) zaleca się, aby przestrzeń do przewozu rowerów miała charakter otwarty bez słupków, przeszkleń czy stałych siedzeń. Przydatne za to będę gniazdka elektryczne, które będą mogły służyć do ładowania rowerów ze wspomaganiem elektrycznym.

Pożądane jest również, aby taka strefa była tak zlokalizowana, aby rowerzysta widział swój rower podczas podróży. W przypadku połączeń z rezerwacją miejsc system też musi przydzielać rowerzystom odpowiednie miejsca.

Zdjęcie 10. Pociąg regionalny w Niemczech z miejscami na rowery, które są stawiane poziomo i mocowane do burt pociągu (Fot. Szymon Nitka – Znajkraj)

Idealny wagon rowerowy

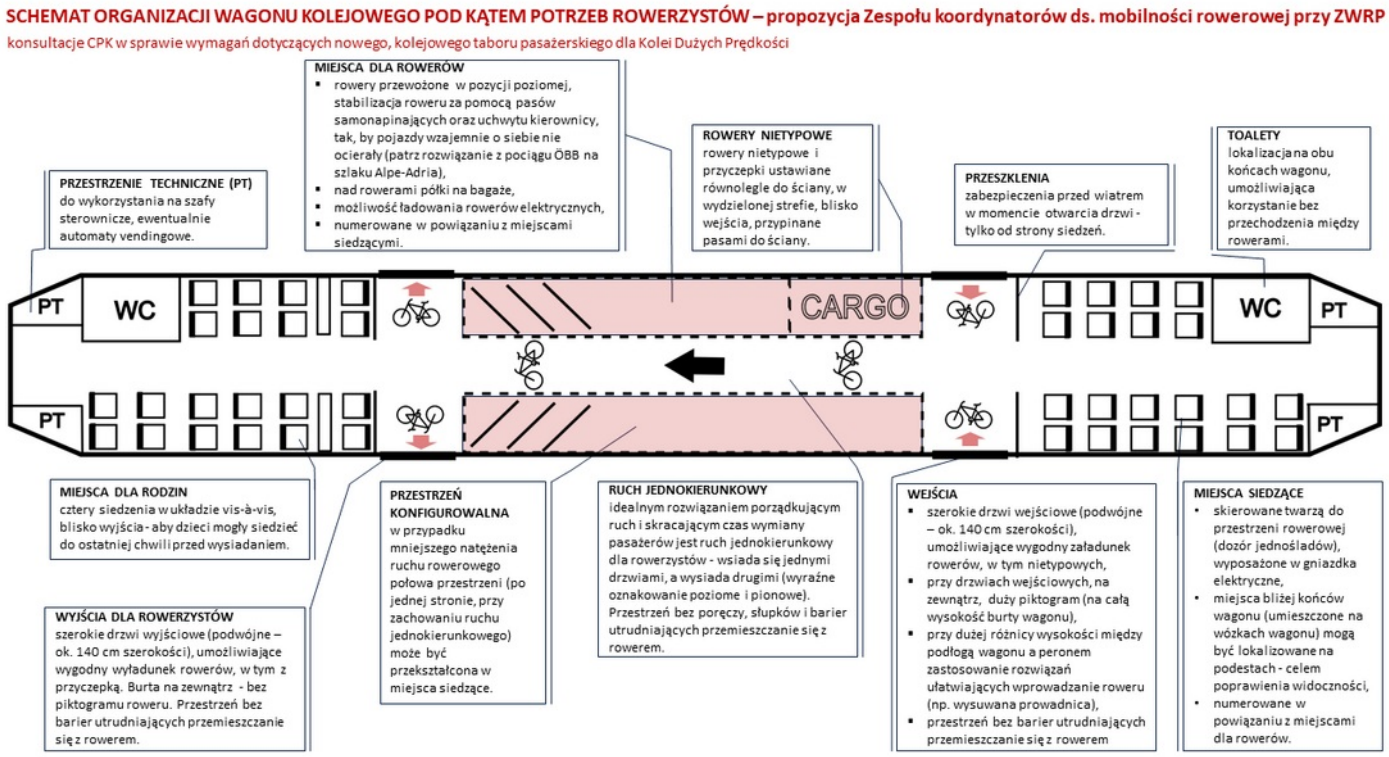
W celu zabezpieczenia roweru przed upadkiem podczas nagłego hamowania pociągu przydatne są pasy bezpieczeństwa umożliwiające przypięcie roweru lub dwóch rowerów (ich długość musi być na tyle, duża, aby było to możliwe niezależnie od kształtu rowerów).

Zdjęcie 12. Rowerowe pasy bezpieczeństwa w pociągu EN75 Kolei Śląskich

Kolejną ważną kwestią jest łatwość dotarcia od wejścia do pociągu do strefy rowerowej. Powinno ono być możliwe nawet z rowerami wyposażonymi w szerokie kierownice (zgodnie z Prawem o Ruchu Drogowym max. 90 cm) oraz przyczepkami rowerowymi. Pożądane jest takie planowanie stref rowerowych, aby znajdowały się w bezpośrednim sąsiedztwie drzwi (czyli dotarcie do nich nie może oznaczać konieczności przejścia obok stałych miejsc siedzących czy rejonu WC). Same drzwi do wagonu/członu rowerowego również powinny być odpowiednio szerokie.

Zdjęcie 13. Regionalny „szynobus" PolRegio, w którym łatwo dostać się do strefy rowerowej (Fot. Szymon Nitka – Znajkraj)

Na przełomie 2023/2024 działający przy Związku Województw RP Zespół koordynatorów ds. mobilności rowerowej opracował schemat organizacji wagonu kolejowego pod kątem potrzeb rowerzystów dedykowany przede wszystkim przewozom dalekobieżnym[6].



A co jeśli nie przewóz pociągiem?

Uzupełnieniem oferty przewozu rowerów pociągiem może być przewóz roweru autokarem. Taką ofertę ma m.in. popularny w Polsce przewoźnik Flixbus, jednakże dotyczy ona tylko wybranych połączeń.

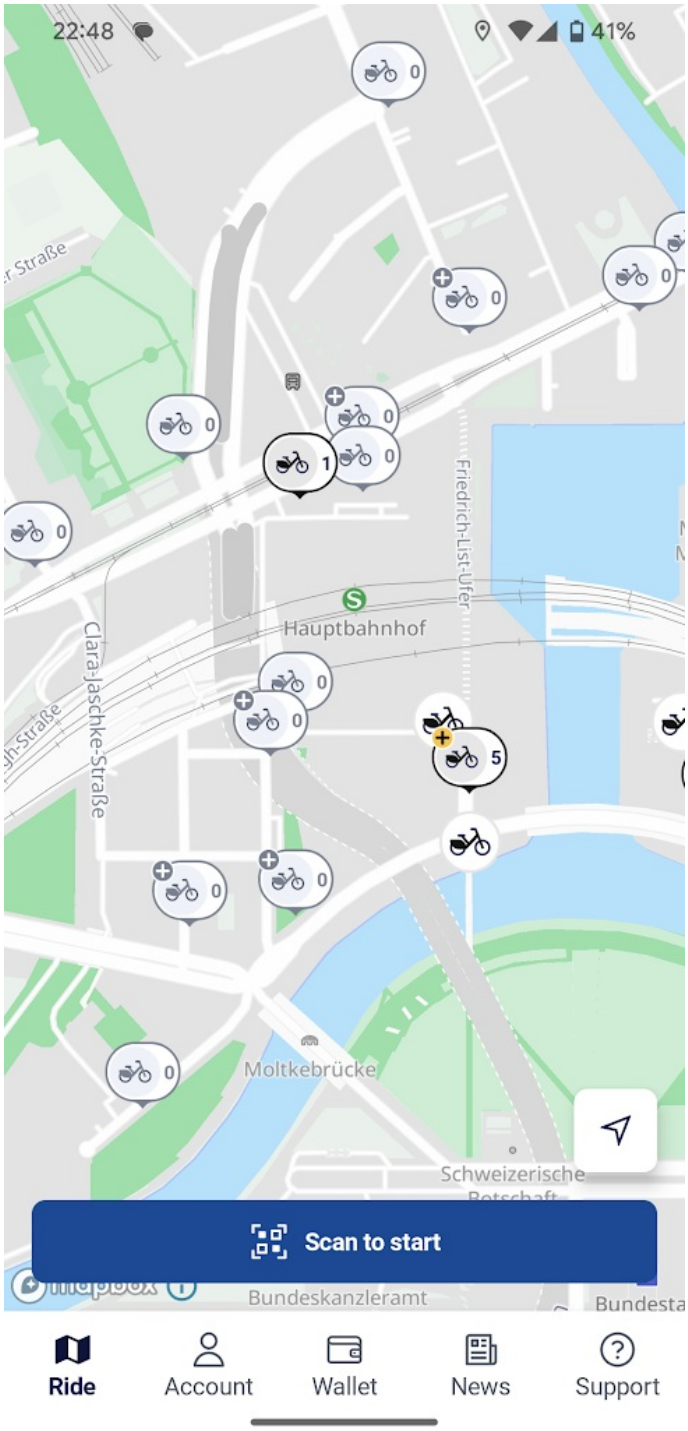
W przypadku kiedy przewozy autokarowe występują w roli Zastępczej Komunikacji Autobusowej, to powinny one udostępniać możliwość przewozu rowerów, szczególnie jeżeli ZKA funkcjonuje na linii, gdzie występuje wysoki popyt na przewóz rowerów.

Zdjęcie 14. Autokar Flixbusa przewożący rower (Laura Hoffmann, CC BY 2.0, Wikimedia Commons)

Istotną barierą w rozwoju przewozu rowerów autokarami (oraz w ogóle przewozów pasażerskich autokarami) jest brak wspólnej wyszukiwarki obejmującej wszystkie połączenia autokarowe wraz z informacjami o udogodnieniach typu możliwość przewozu rowerów. Nie istnieje żadna państwowa wyszukiwarka (tak jak ma to miejsce w przypadku połączeń kolejowych), a prywatne są słabo rozwinięte i nie mają pełnej oferty.

Drugą potencjalną alternatywą dla przewozu rowerów pociągami mogą być wypożyczalnie rowerów publicznych, jednakże nie będą one służyć do wielodniowej turystyki rowerowej, a jedynie do zwiedzania miast.

Aby stacje rowerów publicznych mogły być wykorzystywane w celach turystycznych, konieczne jest lokowanie ich przy stacjach kolejowych i dworcach autobusowych oraz głównych celach turystycznych.



Skład i korekta: Miłosz Tatara

Więcej materiałów na stronie:
federacjarowerowa.pl

Zadanie publiczne pn. „Podstrategia dla Turystyki Rowerowej" dofinansowano ze środków Ministerstwa Sportu i Turystyki zgodnie z zawartą umową nr 2025/0009/4914/UDOT/DT/BP/IC z dnia 2.06.2025. r.

FEDERACJA ROWEROWA

Ministerstwo Sportu i Turystyki