

Kategoria

[Relacje](#)

Nie tylko komfortowe pojazdy, ale także przyjazna infrastruktura - o doświadczeniach podróżnego podczas Europejskiego Forum Taborowego

Europejskie Forum Taborowe, organizowane przez TOR Konferencje, to jedno z ważniejszych wydarzeń w Europie Środkowo-Wschodniej, poświęcone branży kolejowej. To tu spotykają się eksperci kolejni, przedstawiciele firm związanych z tą gałęzią transportu i osoby żywo zainteresowane losami kolei w Polsce i Europie.

Forum jest okazją do wymiany zdań i opinii, a przede wszystkim do dyskusji na tematy, które związane są z branżą kolejową. Podczas w sumie czterech debat poruszono m.in. temat ważności innowacji na kolei, sposobów zachęcenia do podróżowania koleją, żywą dyskusję wywołał na przykład temat modernizacji pojazdów kolejowych. W ostatniej debacie, poświęconej doświadczeniom pasażera, jednym z prelegentów był Piotr Wakuła, dyrektor Biura Eksploatacyjno-Technicznego Kolei Mazowieckich. Razem z nim w debacie wzięli udział: Krystyna Pękała, prezes zarządu Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie, Peter Jančovič, dyrektor LEO Express Polska, Bartosz Piotrowski, szef Zespołu Projektowego z Pesy Bydgoszcz oraz Sławomir Pipke, dyrektor ds. eksploatacji z PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście.

Jednym z tematów, którym w kontekście doświadczeń pasażera zajęli się prelegenci, była kwestia wpływu jego opinii na decyzje przewoźników dotyczące zamawianych pojazdów i projektowania ich pod kątem potrzeb podróżnych. Temat ten jest nieodłącznie związany z udogodnieniami dla osób o ograniczonej mobilności - nie

tylko poruszających się na wózku inwalidzkim, ale także niesłyszących, niewidomych, czy osób podróżujących z małymi dziećmi. Piotr Wakuła, odpowiadając na pytanie o cechy pojazdu, na które zwracają uwagę Koleje Mazowieckie podczas zamawiania taboru, zwrócił uwagę m.in. na kwestię wieku taboru i związane z tym ograniczenia, a także trudności, jakie stwarza sama infrastruktura.

Ważną sprawą w przypadku pasażerów Kolei Mazowieckich jest to, że zwykle pokonują trasę średnio 40 kilometrów, trwającą około 50 minut, i z tego względu z reguły wolą siedzieć. Dlatego liczba siedzeń w takim pojeździe musi być większa, zwykle w układzie rzędownym lub naprzeciwległym. Dlaczego akurat te systemy? Bo tak zażyczyli sobie pasażerowie. Ograniczyliśmy liczbę drzwi i przeszkleń, w pojazdach jest dostęp do Wifi. W nowych pojazdach dbamy m.in. o to, by drzwi były szersze, co wynika z potrzeby szybkiej wymiany pasażerów. To wszystko z uwagi na oczekiwania klientów, o których wiemy z prowadzonych wśród nich ankiet - mówił dyrektor Wakuła.

Prezes Krystyna Pękała zgodziła się z tym, że pasażerów należy pytać o to, czego oczekują. Jednak oprócz komfortu jazdy należy zadbać o to, by pasażer mógł się do pociągu wygodnie i bezpiecznie dostać. W tym miejscu pani prezes poruszyła m.in. problem ograniczeń, jakie osobom niepełnosprawnym stwarza infrastruktura.

Przykładów takich ograniczeń jest w przypadku sieci PKP aż nazbyt wiele. W ostatnich latach samorządy i przewoźnicy zakupili sporo nowego taboru. Natomiast z naszych badań prowadzonych we współpracy z Zarządem Transportu Miejskiego wynika, że wiele osób w dalszym ciągu nie chce korzystać z pociągu, jako środka transportu, bo zwyczajnie nie może się do niego dostać, bo nie ma windy, pochylni, ale też na przykład nie ma przy stacji parkingu, na którym mogliby zostawić samochód. Dlatego żeby to wszystko mogło sprawnie zadziałać i żeby mówić o konkurencyjności kolei oraz powrocie pasażera na kolej, to musimy także stworzyć odpowiednie warunki okołokolejowe związane z infrastrukturą. To muszą być naczynia połączone - zauważyła pani prezes.

Mowa była nie tylko o komforcie, ale także o estetyce pojazdów - kolorystyce wnętrza, malaturze oraz o tym, czy estetyka może stać w konflikcie z funkcjonalnością. Uczestnicy przyznali, że oczekiwań pasażerów jest nie tylko wiele, ale są one bardzo zróżnicowane, dlatego trudno o stworzenie pojazdu idealnego. A jednak warto do ideału dążyć. Ciekawy pogląd na ten temat przedstawił dyrektor Piotrowski.

Estetyka pojazdu też jest funkcją i ona też jest potrzebna. Ale sprawą nadrzędną jest na przykład bezpieczeństwo. My rozumiemy, że są różni odbiorcy, różni klienci - ci, którzy podróżują na dłuższych trasach, gdzie klimat w pojeździe jest ważniejszy niż w przypadku tych, którzy chcą po prostu szybko dostać się do pracy czy na uczelnię. Każdy przewoźnik pracuje na konkretnej populacji klientów, których obserwuje. Z drugiej strony jest producent, który bazuje na jakimś podstawowym module, a który następnie w konsultacji z zamawiającym jest personalizowany pod konkretne potrzeby - powiedział dyrektor Piotrowski.

O pomysłach dotyczących malatury pojazdów mówił Piotr Wakuła, przywołując wcześniejsze inicjatywy Kolei Mazowieckich związane z konkursami przewoźnika na projekt malatury „Elfów” i lokomotyw Traxx. O podobnym pomysle mówił dyrektor Sławomir Pipke - żółto-niebieską malaturę nowych pojazdów trójmiejskiej SKM-ki wybrali właśnie podróżni.

Galeria

