

Treść interpelacji radnego Wojciecha Zabłockiego w sprawie opracowania strategii taborowej Kolei Mazowieckich.

prawidłowo opracowana strategia taborowa powinna zakładać mierniki rezultatu przede wszystkim od strony pasażera. Następnie, na etapie opisu technicznego, należy je przełożyć na język opisu technicznego. Niestety, ale w przypadku inwestycji taborowych Kolei Mazowieckich mamy do czynienia z podawaniem suchych liczb odnoszących się do kwestii wyłącznie technicznych - podaję przykładowe komunikaty ze strony mazowieckie.com.pl:

- 12 nowych pociągów dla Kolei Mazowieckich;
- pociągi za ponad 2,2 mld zł. Największe zamówienie (na zakup 71 elektrycznych zespołów trakcyjnych) w historii polskiej kolei zrealizują koleje mazowieckie (co zresztą jest nieprawdą, gdyż zrezygnowano z zakupu pociągów do obsługi linii wokół Radomia - miasta liczącego 220 tysięcy mieszkańców),
- ponad 128 mln zł z UE na modernizację 39 pociągów kolei mazowieckich.

Pośród istotnych dla pasażerów kwestii zauważać należy następujące:

1. Zapewnienie odpowiedniej podaży miejsc.

W wyniku modernizacji część przestrzeni zostaje zagospodarowana na miejsca specjalne (rowery, toalety PRM. miejsca PRM). Działanie to jest jak najbardziej pożądane, ale ponieważ jego skutkiem jest ograniczenie puli dostępnych miejsc siedzących strategia taborowa powinna określać nie tylko ile sztuk taboru zostanie zmodernizowanych, ale także jaka jest planowana pula miejsc przeznaczonych dla pasażerów.

2. Wyposażenie taboru w klimatyzację. Część zmodernizowanego taboru serii EN57 nie jest wyposażona w klimatyzację. W sezonie letnim jest to często odbierane przez pasażerów jako niesprawność urządzeń - gdyż pojazdy wizualnie nie różnią się od pojazdów serii EN57 po modernizacji wyposażonych w klimatyzację.

3. Wyposażenie taboru w toalety pracujące w zamkniętym systemie sanitarnym, to jest w których nieczystości gromadzone są w zbiorniku. Dla pasażerów jest to rozwiązanie umożliwiające korzystanie z toalet także podczas postojów pociągów na stacji i zapewniające pełną dostępność do toalet.

4. Zapewnienie taboru z prędkością maksymalną co najmniej 120 km/h. Wszystkie linie prowadzące do Warszawy są po modernizacji i umożliwiają osiągnięcie prędkości do 160 km/h. Część taboru umożliwia kursowanie wyłącznie z prędkościami do 110 km/h. Dla pasażerów kluczowe jest skrócenie czasu jazdy i cykliczne ułożenie pociągów.

5. Zapewnienie taboru z przyspieszeniem od 0 do 40 km/h wynoszącym co najmniej 0,8 m/s². Przyspieszenie rozruchu w EN57 wynosi 0,45 m/s², w EN57 po modernizacji wynosi 0,8m/s², natomiast dla nowych pociągów jest to co najmniej 1,0 m/s².

Ze względu na częste zatrzymania jest to parametr kluczowy dla ułożenia cyklicznej oferty na linii średnicowej w Warszawie. Ponieważ wszystkie pociągi muszą mieć taki sam czas jazdy, są one przyjmowane dla pociągu z najniższym przyspieszeniem (a więc z najdłuższym czasem jazdy). Dla pasażerów kluczowe jest skrócenie czasu jazdy i cykliczne ułożenie pociągów.

Należy więc postawić następujące pytania o istotne dla pasażerów kwestie związane z taborem (wyłącznie z ważnymi świadectwami sprawności technicznej) w perspektywie 1 stycznia dla lat 2023, 2026 oraz 2030:

1. Jak będzie się kształtować liczba dostępnych miejsc siedzących i miejsc ogółem w całym taborze KM?
2. Jaki procent taboru będzie posiadał wyznaczone miejsca do przewozu rowerów oraz w którym roku zaplanowane jest uzyskanie wskaźnika 100%?

3. Jaki procent taboru będzie posiadał wyznaczone miejsca do przewozu osób na wózkach wraz z windą umożliwiającą wsiadanie na każdym miejscu postojów handlowych oraz w którym roku zaplanowane jest uzyskanie wskaźnika 100%?
4. Na kiedy zaplanowane jest wycofywanie pociągów nie wyposażonych w klimatyzację? Proszę o przedstawienie ilostanu poszczególnych serii taboru.
5. Jaki procent taboru będzie posiadał klimatyzację przestrzeni pasażerskiej oraz w którym roku zaplanowane jest uzyskanie wskaźnika 100%?
6. Jaki procent taboru będzie posiadał toalety w zamkniętym systemie sanitarnym oraz w którym roku zaplanowane jest uzyskanie wskaźnika 100%?
7. Jaki dokument reguluje kwestie strategii i polityki taborowej na szczeblu województwa mazowieckiego oraz Kolei Mazowieckich? Jaki jest horyzont czasowy tych dokumentów? W jaki sposób są one od siebie zależne i kto weryfikuje ich spójność?
8. Jaki procent taboru będzie miał prędkość maksymalną co najmniej 120 km/h oraz w którym roku zaplanowane jest uzyskanie wskaźnika 100%?
9. Jaki procent taboru będzie miał przyspieszenie od 0 do 40 km/h co najmniej 0,8 m/s² oraz w którym roku zaplanowane jest uzyskanie wskaźnika 100%?