Podpisanie umowy przez Arrivę to zakończenie nieprzyjemnego epizodu odwołań i oczekiwań – mówi Michał Beim, ekspert z Instytutu Sobieskiego.

Okresu niepewności można było uniknąć – z korzyścią dla zamawiającego, przewoźnika i pasażerów.

Przedłużające się procedury postawiły wyłonionego w postępowaniu przetargowym przewoźnika w trudnej pozycji. Czasu na dobre przygotowanie oferty, a zwłaszcza na uzgodnienia odnośnie tras i rozkładów jazdy, jest stosunkowo mało. Choć jak na polskie warunki, wydaje się, że i tak cały przetarg odbywał się z dużym wyprzedzeniem, to należy pamiętać, że w Europie Zachodniej przewoźnicy otrzymują na przygotowanie się do wejścia na rynek przynajmniej dwa lata. Zadanie Arrivie przede wszystkim ułatwia istniejące już w regionie zaplecze, a także wsparcie ze strony macierzystego koncernu Deutshce Bahn przejawiające się w dostawie taboru.

Proponowane przez przewoźnika pociągi DB-Baureihe 628.4 są jedną z lepiej ocenianych serii taborowych w Niemczech. Powstały one w pierwszej połowie lat 90. ubiegłego wieku. Wyprodukowano ponad 300 sztuk serii 628.4. Pojazdy te cechują się bardzo ekonomiczną eksploatacją oraz stosunkowo przestronnym i dobrze rozplanowanym wnętrzem. Do dziś pociągi serii 628 obsługują wiele bocznych linii w Niemczech. Jeżdżą one w trakcji pojedynczej lub ukrotnionej. Wadą pojazdów jest brak klimatyzacji, nieco trącący myszką wystrój i konieczność pokonywania schodów w pojeździe nawet w przypadku wysokich peronów (760 mm). Podejrzewam, że pociągi te mogą zyskać taką samą sympatię, jak pojazdy wykorzystywane wcześniej w Danii – MR/MRD. Choć nie są najmłodsze i nie posiadają klimatyzacji, to jednak dzięki dobrze zaprojektowanemu wnętrzu i dobremu zawieszeniu pasażerowie Arrivy – jak pokazują badania – chwalą sobie te pojazdy.

[mc4wp_form id=”84″]

Uznanie budzi determinacja władz Arrivy, aby zapewnić połączenia z sąsiednimi województwami. Funkcjonowanie połączeń stykowych w dużej mierze zależeć będzie od dobrej woli Przewozów Regionalnych. Należy mieć nadzieję, że współpraca na tym odcinku układać się będzie dobrze. Ewentualna chęć rewanżu za przegrany przetarg przyniosłaby tylko straty i obu przewoźnikom, i pasażerom.

Pozytywnie należy ocenić również propozycje nowych tras i dodatkowych kursów,

choć do ideału w postaci zintegrowanego, cyklicznego rozkładu jazdy droga jeszcze daleka. Pasażerowie sugerowali już od dawna nowe kierunki połączeń. Wygrana w dwóch z trzech pakietów na obsługę trakcji elektrycznej (tzw. pakiet bydgoski i pakiet toruński) wraz z wcześniejszą wygraną na obsługę trakcji spalinowej umożliwiają tworzenie nowej, ciekawej oferty regionalnej. Polscy pasażerowie nadal są sceptycznie nastawieni do przesiadek – nawet tych najlepiej skoordynowanych – stąd też nowe połączenia bezpośrednie mogą walnie przyczynić do wzrostu liczby podróżnych.

Badania z 2009 r. i tegoroczne wskazują, że Arriva cieszy się dobrą opinią wśród pasażerów. Można więc stwierdzić, że rozszerzenie działalności na nowe trasy może przyczynić się do wzrostu znaczenia kolei w przewozach regionalnych w województwie kujawsko-pomorskim.

Doświadczenie na polskim rynku, istniejące już rezerwy taborowe, a także kończące się procedury homologacyjne serii 628.4 oraz wcześniejsza rekrutacja pracowników pozwalają twierdzić, że w grudniu śląski scenariusz się nie powtórzy.

Źródłó: Kurier Kolejowy. Czytaj dalej…

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].