

„Zabawka” coraz bardziej zawodna

2 listopada 2014

Kilka dni temu Informacyjna Agencja Radiowa zamieściła na swojej stronie tekst, w którym opisuje próbną eksploatację jednego ze składów Pendolino na Centralnej Magistrali Kolejowej, która zakończyła się spektakularną klapą.

Zdaniem rzeczniczki PKB Intercity tym razem na skutek błędu załogi prowadzącej skład (zresztą zapewnionej przez producenta Pendolino czyli firmę Alstom) doszło do uszkodzenia pantografu czyli urządzenia odbierającego prąd z sieci.

Po tej awarii skład Pendolino został odholowany przez starą lokomotywę PKP do jedynej stacji serwisowej tych pociągów Warszawa Grochów.

Testy kolejnych składów Pendolino są coraz intensywniejsze bo nieubłaganie zbliża się 14 grudnia kiedy kilka z nich ma się pojawić na trasach z Warszawy do Gdańska, Krakowa, Katowic i Wrocławia i przewieźć pierwszych pasażerów.

Przypomnijmy tylko, że o pociągu Pendolino, zrobiło się znowu głośno latem poprzedniego roku, kiedy do Polski został przywieziony jego pierwszy egzemplarz, a uroczyste jego przywitanie odbyło się z udziałem ówczesnego ministra transportu Sławomira Nowaka i wielu innych oficjeli.

Wtedy to telewizje 24-godzinne, wspierające jak i gdzie się tylko da, ekipę Tuska, urządziły prawdziwy show, była, a jakże, bezpośrednia transmisja (podobnie jak z przylotu pierwszego Dreamlinera), zwiedzanie pociągu z udziałem mediów i przemówienie ministra, że już „pod choinkę” Polacy pojadą Pendolino (później okazało się, że będzie pod choinkę ale 2014 roku).

Od tego czasu co i rusz w zaprzyjaźnionych z rządem mediach, nadawane były komunikaty (wyświetlane na kolorowych paskach), że kolejne egzemplarze przechodzą szczęśliwie testy na wybranych odcinkach torów.

Doszło nawet do tego, że na konwencji wyborczej Platformy w Warszawie premier Tusk przerywał swoje przemówienie (po otrzymaniu stosownego sms- a), aby poinformować zebranych, że jego rząd odniósł kolejny sukces, bowiem pociąg Pendolino osiągnął prędkość ponad 280 km na godzinę (oczywiście na specjalnie przygotowanym odcinku torów pod Zawierciem) i po tym komunikacie rozległy się burzliwe oklaski.

Z kolei zimą tego roku w jednej z 24-godzinnych telewizji został pokazany kilkuminutowy reportaż prezentujący jak w szczerym polu pod Warszawą jak to dumnie nazwano w Centrum Usług Serwisowych PKP, stoi i rdzewieje 5 składów Pendolino, które do tego momentu znalazły się w Polsce.

Okazało się, że składów tych specjalnie nikt nie pilnuje, stały zasypane śniegiem i z sopłami lodu, a przecież każdy egzemplarz tej „zabawki” zamówionej przez ministra Grabarczyka i zakupionej przez ministra Nowaka, kosztował około 84 mln zł (20 mln euro).

Jakiś czas temu w tygodniku „wSieci”, ukazał się wywiad z byłym prezesem spółki PKP Intercity Czesławem Warsewiczem, który nie owijając w bawełnę mówi o „przetargu” na zakup pociągu Pendolino tak: „ktoś za to coś wziął, gdzieś poszły łapówki, procenty, jakieś dziwne transfery.

To był kuriozalny przetarg. Mieliśmy do wydania 3 mld zł. I ostatecznie w roku 2011, została złożona tylko jedna ważna oferta. Inne rzekomo nie spełniały wymogów! Tak się uczciwych, prawdziwych przetargów nie przeprowadza”.

Prawdopodobieństwo korupcji w tym przetargu jest tym większe, że w zasadzie w każdym kraju gdzie firma francuska Alstom (producent Pendolino), dostarczała swoje produkty bądź usługi,

wykrywano korupcję, a łapówki sięgały nawet 15% wartości kontraktu (6,8 mln USD za wygranie kontraktu na budowę linii metra w San Paulo w Brazylii).

Mimo tych wszystkich informacji do tej pory nie znamy rezultatów postępowania sprawdzającego podjętego w tej sprawie przez CBA, choć powodów do gruntownego sprawdzenia tego zakupu z każdym tygodniem przybywa.

Ostatnio pojawiły się także w mediach porównania czasu przejazdu pociągu Pendolino z Warszawy do Gdańska (2 godz.58 min.), z Warszawy do Krakowa (2 godz.27 min.) i z Warszawy do Katowic (2 godz.28 min.) z czasem przejazdu pociągów InterCity w połowie lat 1990. i okazało się, że teraz wcale nie będzie szybciej.

Tylko na zakup 20 składów Pendolino i wybudowanie stacji serwisowej w Warszawie wydano 655 mln euro, na remonty i modernizacje torów wydajmy kolejne setki milionów złotych, a czas przejazdu tych pociągów na wymienionych trasach będzie podobny jak 20 lat temu.

Czy to naprawdę nie jest skandal?

Autor: Zbigniew Kuźmiuk

Źródło: Stefczyk.info