Kategoria: Felietony
Opublikowano: poniedziałek, 01, listopad 2010 23:00
Odsłony: 2745

W realiach polskiej gospodarki wciąż funkcjonują przedsiębiorstwa państwowe, czyli takie których wszyscy jesteśmy właścicielami, a w naszym imieniu zarządzają nimi resorty.
Jako współwłaściciel takich spółek wymagam aby potrafiły one funkcjonować w warunkach wolnej konkurencji. Bez parasola ochronnego, którego koszty roztaczania musimy wszyscy ponosić. A już zupełnie nie podoba mi się, kiedy spółki te żerują na samorządach terytorialnych.Przykładów w przyszłości było bez liku, żeby wymienić chociażby nieodpłatne przejmowanie oświetlenia ulicznego oraz nieruchomości, na których zlokalizowana jest infrastruktura przesyłu energii elektrycznej; spychanie na gminy obowiązków dotyczących remontu kładek dla pieszych wiodących nad torami kolejowymi; czy też bezlitosne wykorzystywanie regionalnych kolei, będących w dyspozycji samorządów województw, przez spółki PKP.Te ostanie spółki kolejowe są też najlepszym przykładem, jak zgubne jest ratowanie za wszelką cenę, państwowych, nierentownych molochów. Spółki te otrzymały m.in.: ogromny majątek, przywilej monopolisty, coroczne, przeróżne formy wsparcia prawnego i finansowego. I tego wciąż mało.

Ostatnio zderzyliśmy się, na forum Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego z kolejna próbą przerzucenia na stronę samorządową skutków nieudolnego zarządzania spółkami kolejowymi.
Rzecz dotyczy zobowiązania samorządowych zarządców dróg do utrzymania drogowych obiektów inżynierskich zlokalizowanych w pasie kolejowym.
Obecnie budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona skrzyżowań jednopoziomowych (na poziomie szyn) należy do zarządu kolei (jakie są skutki tej dbałości, wie każdy kierowca).

Obowiązki kolei w stosunku do skrzyżowań dwupoziomowych, to:

- konserwacja znajdującej się nad skrajnią kolejową dolnej części konstrukcji wiaduktów drogowych, łącznie z urządzeniami zabezpieczającymi (kolej uważa, że ciąży więc na niej wyłącznie obowiązek np. pomalowania dolnej części wiaduktu, a o resztę niech martwi się zarządca drogi. To rodzi niemałe problemy, bowiem niejasnym jest, gdzie kończą się obowiązki kolei, a stawką są ogromne pieniądze jakich potrzeba na remonty wiaduktów);
- budowa i utrzymanie urządzeń odwadniających wiadukty kolejowe nad drogami, łącznie z urządzeniami odprowadzającymi wodę poza koronę drogi;
- budowa skrzyżowań dróg z torami kolejowymi w różnych poziomach w razie budowy nowej lub zmiany trasy istniejącej linii kolejowej, zwiększenia ilości torów, elektryfikacji linii, zwiększenia szybkości lub częstotliwości ruchu pociągów.

Przedmiotem sporu są więc wiadukty znajdujące się w ciągu dróg samorządowych, przejętych przez samorządy z dobrodziejstwem inwentarza (ogromne zaniedbania), a których kolej nie zamierza remontować. Niejasne przepisy, w tym zakresie (patrz punkt 1 wymienionych wyżej obowiązków kolei) resort infrastruktury chce sprostować. Chyba nie jest dla Państwa zdziwieniem w jaką stronę. Oczywiście w kierunku zwolnienia spółek kolejowych z jakikolwiek obowiązków dotyczących remontów wiaduktów wiodących nad drogami samorządowymi!

Pikanterii dodaje tej propozycji fakt, że w przypadku autostrad i dróg ekspertowych, jest dokładnie odwrotnie. To na zarządcy autostrady lub drogi ekspresowej ciąży całość obowiązków związanych przebudową, remontem, utrzymaniem i ochroną skrzyżowania z innymi drogami publicznymi. W tym przypadku przepisy są jasne i nie wzbudzają kontrowersji.
Stanowczo więc, Związek Powiatów Polskich dopomina się, aby identyczne rozwiązanie dotyczyło szlaków kolejowych.
A tak w ogóle niektóre wiadukty przebiegające nad drogami gminnymi i powiatowymi, są ale jakoby ich



Phoca PDF

nie było! Bowiem, zgodnie z obowiązującym obecnie rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi, przejazdy dwupoziomowe w ciągu dróg gminnych i powiatowych są przewidziane jedynie w odniesieniu do szczególnie istotnych linii kolejowych (takich, na których przewidywane jest prowadzenie ruchu pociągów z prędkością ponad 160 km/h, łączny czas zamknięcia przejazdu dla pojazdów drogowych byłby większy od 12 godzin na dobę oraz w obrębie stacji kolejowych). A co z wcale niemałą resztą wiaduktów? Są, ale jakoby ich nie było!

*Wszystkiego dobrego*
*Marek Wójcik*



Phoca PDF