

Geodezja nie po kolei

Wśród wykonawców panuje powszechna opinia, że problemy z powiatowymi ośrodkami dokumentacji geodezyjnej to fraszka w porównaniu z ich kolejowymi odpowiednikami. Czym sobie na nią zasłużyły i czy PKP w ogóle się tym przejmują?

Jerzy Królikowski

Między PODGiK-ami a KODGiK-ami istnieją spore różnice. Te pierwsze są częścią administracji samorządowej, podlegają bowiem starostwom, a ich funkcjonowanie reguluje *Prawo geodezyjne i kartograficzne* oraz rozporządzenia do tejże ustawy. Natomiast ośrodki kolejowe to de facto część spółki akcyjnej, jaką są Polskie Koleje Państwowe. Ich funkcjonowanie bezpośrednio nie reguluje żadna ustawa czy rozporządzenie. Mimo tych różnic (no i oczywiście innego zasięgu terytorialnego) główne zadania obu tych instytucji są te same – prowadzenie zasobu geodezyjnego oraz nadzór nad pracami geodezyjnymi.

Pośrednie uzasadnienie powołania KODGiK-ów można znaleźć w *Pgik*, które daje ministrom prawo wyznaczania terenów zamkniętych (tam prace geodezyjne żądają się swoimi prawami). Korzystając z tej prerogatywy, minister odpowiedzialny za transport wyznaczył takie tereny na obszarach kolejowych. Decyzją tegoż ministra zgodę na wykonywanie prac geodezyjnych na tych obszarach otrzymała PKP SA i właśnie w związku z tym spółka utworzyła w swojej strukturze KODGiK-i.

Oznacza to tyle, że geodeta wykonujący jakąkolwiek pracę w takim miejscu musi udać się do najbliższego kolejowego ośrodka (a jest ich w Polsce osiem) i postępować zgodnie z zasadami ustalonymi przez PKP.

Wykonawcy geodezyjni już od lat narzekają, że w geodezji kolejowej patologia goni patologię. Nie trzeba chyba dodawać, że w obawie przed zemstą ośrodka na ogół są to żale anonimowe. Natomiast publicznie sprawę nieraz starały się naświetlać organizacje geodezyjne, interweniując w PKP czy GUGiK. Ale nawet jeśli odpowiedzi obu tych instytucji były po myśli wykonawców, nijak nie zmieniło to funkcjonowania KODGiK-ów.

Krótkim cięciem problem miała rozwiązać ubiegłoroczna nowelizacja *Pgik*. GUGiK zaproponował w niej, by tereny zamknięte można było wyznaczać jedynie ze względów bezpieczeństwa kraju, co w praktyce oznaczałoby, że obszary kolejowe utraciłyby ten status i nie byłoby już uzasadnienia dla funkcjonowania KODGiK-ów. W ich obronie stanęły jednak nie tylko PKP, ale także resort transportu. Podczas uzgodnień międzyresortowych zwracano uwagę, że KODGiK-i są gwarantem sprawnej realizacji inwestycji, a ich likwidacja doprowadzi do

wzrostu kosztów funkcjonowania PKP lub nawet może wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Padł nawet argument, że zamiast likwidować kolejowe ośrodki, należy je formalnie włączyć do służby geodezyjnej i kartograficznej.

Początkowo GUGiK bronił swoich propozycji, argumentując, że deregulacja terenów zamkniętych „ułatwi realizację zadań z zakresu planowania i zagospodarowania przestrzennego”, a poza tym po ich likwidacji PKP dalej będą mogły prowadzić swoje własne zbiory danych przestrzennych oraz zapewniać odpowiedni poziom prac geodezyjnych wykonywanych na potrzeby kolei. Ostatecznie Urząd jednak skapitulował, tłumacząc się „trudnościami w uzgodnieniu projektu”. Jednocześnie obiecał, że do tematu terenów zamkniętych wróci w „odrębnym postępowaniu legislacyjnym”.

W trakcie konsultacji resort transportu argumentował, że kolejowe ośrodki przyspieszają inwestycje kolejowe oraz obniżają ich koszty, a także sprawnie obsługują interesantów i zapewniają wysoką jakość danych. Ten pogląd rzadko znajduje potwierdzenie w praktyce – oceniają chłodno nasi rozmówcy, którzy na kontaktach z KODGiK-ami zjedli zęby i zgadzają się wypowiedzieć tylko pod

warunkiem zachowania anonimowości. Czy w takim razie PKP wraz z resortem transportu nie znajdują problemów trapiących geodezję kolejową lub – co gorsza – nie chcą się nimi zajmować? Jeśli tak, to szkoda, bo ich lista jest długa, a skala patologii – poważna.

● Układ zamknięty

Zacznijmy od samego sposobu wyznaczania terenów zamkniętych. Nawet jeśli przyjmujemy, że obszary kolejowe powinny zachować taki status, to w praktyce dochodzi na tym polu do wielu nieprawidłowości. Jak mówi prezes jednej z firm geodezyjnych, nietrudno natknąć się na działkę, która z transportem szynowym nie ma nic wspólnego, ale że należy do PKP, to teren zdecydowano się zamknąć. Są też sytuacje odwrotne, gdy linia kolejowa biegnie przez szachownicę terenów otwartych i zamkniętych, co dla wykonawcy geodezyjnego oznacza konieczność nieustannego kursowania między ośrodkiem kolejowym i powiatowym.

Następny problem sygnalizowany przez geodetów to spory kompetencyjny na linii KODGiK – PODGiK. Choć teoretycznie prowadzenie ewidencji gruntów i budynków to domena starostów, bywa, że kolejowe ośrodki mają własny rejestr gruntów znacząco odbiegający od powiatowego. Rezultat tego rozdwojenia jest taki, że np. przygotowując decyzje dla Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, geodeta musi korzystać z ewidencji powiatowej, a opracowując dokumenty dla KODGiK-ów – kolejowej. Przyczyna tego stanu rzeczy jest prosta – podmioty prowadzące oba typy zasobów wzajemnie oskarżają się o kiepską jakość danych, choć jednocześnie nie kwapią się, by temu problemowi wspólnie zaradzić. Jak mówi jeden z wykonawców, nawet jeśli już coś próbuje się z tym fantem zrobić, to jednostronnie – np. automatycznie zastępując dobrą ewidencję kolejową znacznie gorszą powiatową, a potrzebna jest weryfikacja granic w terenie.

Stanowisko GUGiK-u jest w tej kwestii jednoznaczne: „PKP nie posiada żadnych uprawnień do prowadzenia urzędowych map oraz innych urzędowych zbiorów danych, o których mowa w ustawie *Prawo geodezyjne i kartograficzne*. Zgodnie z obowiązującymi przepisami starostowie są obowiązani prowadzić dla terenów kolejowych ewidencję gruntów i budynków w pełnym zakresie. Zatem jeżeli spółka PKP wykonuje prace geodezyjne na terenach kolejowych obejmujące obiekty ewidencji gruntów i budynków, takie jak: punkty graniczne, granice nieruchomości, kontury użytków gruntowych oraz budyn-

ki, to jej obowiązkiem jest zgłoszenie tych prac oraz przekazanie ich rezultatów do właściwego starosty. Obowiązki te odnoszą się także do innych wykonawców, którzy wykonują prace geodezyjne na terenach kolejowych”.

Ale jest też problem zgoła odwrotny! GESUT dla kolei powinny prowadzić KODGiK-i, jednak niektóre powiaty nie respektują zamknięcia terenu kolejowego i prowadzą dla nich własną ewidencję uzbrojenia, oczywiście wymuszając korzystanie z niej np. przy opracowywaniu map do celów projektowych.

● Wywiad z wampirem

Bodaj najczęściej podnoszonym problemem geodezji kolejowej są wywiady branżowe. Geodeci zderzają się z nim bowiem nie tylko przy obsłudze projektów PKP, ale w zasadzie przy dowolnych inwestycjach, które choćby w wąskim pasie przecinają teren kolejowy. – To relikty komunizmu, który przetrwał do dziś i w niektórych regionach, szczególnie na Śląsku, rozrósł się do niepojętych rozmiarów – ocenia jeden z przedstawicieli Geodezyjnej Izby Gospodarczej. Wszystko postawione jest tu do góry nogami. Lekceważąc obowiązek prowadzenia pomiarów powykonawczych sieci uzbrojenia terenu, naniesienie tych obiektów na mapy KODGiK zrzuca na wykonawcę mapy do celów projektowych, którego zmusza do nieodpłatnego przeprowadzenia wywiadu branżowego i aktualizacji kolejowego zasobu o wskazane sieci. W tym celu geodeta musi udać się do poszczególnych gestorów, czyli spółek kolejowych (w zależności od miejsca jest ich maksymalnie 5). Tam zaczyna się gehenna, bo przeprowadzenie wywiadu ciągnie się niekiedy tygodniami, i to mimo ciągłego przypominania, wydzwaniania i monitorowania. Ale nawet po uzyskaniu tych danych wcale nie jest z górki. Często okazuje się bowiem, że kolejowa spółka albo dysponuje danymi o marnej jakości, albo w ogóle ich nie ma! Geodeta musi wtedy zdobyć je sam, co w praktyce kończy się wykorzystaniem wykrywacza instalacji podziemnych. Raz, że jest to niezgodne z obowiązującymi przepisami, a dwa, to nietrudno wyobrazić sobie skuteczność użycia tej technologii w wąskim pasie terenu, gdzie jest aż gęsto od przewodów i innych metalowych elementów. Wykrywacz po prostu tam głupieją!

Na koniec geodeta otrzymuje fakturę – najczęściej na nieprzyzwoicie wysoką kwotę. Dlaczego za stwierdzenie na piśmie (i to bez załącznika mapowego), że w kilkudziesięciometrowym pasie biegnącym prostopadle do torów dany gestor nie ma żadnych urządzeń, żąda on ponad

pół tysiąca złotych? Jak podsumuje się rachunki od wszystkich gestorów, często przewyższają one cenę usługi geodezyjnej! Jeszcze większym kuriozum jest to, że opłaty w tej samej wysokości są egzekwowane nawet za wywiady na potrzeby inwestycji kolejowych. – Za coś trzeba sobie budować te pałace ze złotymi klamkami – komentuje z przekąsem prezes firmy geodezyjnej.

Sprawa jeszcze bardziej się komplikuje, gdy dodać, że niektóre ośrodki nie wymagają wywiadów. Zamiast tego żądają jednak od geodety podpisania oświadczenia, że to on bierze na siebie ryzyko błędów w kolejowym zasobie.

Problem wywiadów branżowych jest na tyle poważny, że w ramach Geodezyjnej Izby Gospodarczej powołano nawet specjalną komisję, która miała się nim zająć. Na jej prośbę ówczesny główny geodeta kraju Wiesław Potrapeluk wydał stanowisko, w którym jednoznacznie stwierdził, że KODGiK-i nie mają prawa wymuszać wywiadów. Z pismem tym zgodziły się nawet PKP, choć jednocześnie próbowały odwrócić kota ogonem, stwierdzając, że to biura projektowe, a nie ośrodki dokumentacji żądają wywiadów (co jest bzdurą). Zapewniono jednocześnie, że PKP pracują nad rozwiązaniami, które usprawnią tworzenie MdcP na terenach kolejowych. Było to w 2007 r., podczas przygotowań do Euro 2012. Jednak w ocenie naszych rozmówców nic się od tego czasu nie zmieniło.

● Powrót do przeszłości

Wykonawcy narzekają ponadto, że KODGiK-i tkwią w poprzedniej epoce. Wystarczy zerknąć do instrukcji D-19, która jest swego rodzaju „biblią geodezji kolejowej”. – Kilometracja toru 20-metrową taśmą, regulacja osi toru w układzie lokalnym, pomiar układu torowego metodą strzałek... 40 lat temu się tak robiło, ale teraz już nie! – komentuje ten dokument jeden z geodetów ze sporym doświadczeniem na kolei.

Szczęśliwie instrukcja dopuszcza stosowanie innych metod, ale w praktyce różnie z tym bywa. Generalnie o wykorzystaniu najnowszych osiągnięć technologicznych, takich jak wózki pomiarowe czy mobilny skaning, można zapomnieć..., a przynajmniej lepiej nie zbliżać się z nimi do KODGiK-ów. W praktyce dochodzi więc do absurdalnych sytuacji, że za skanerem laserowym cierpliwie kroczy ekipa geodetów z tachimetrami i przyzmatami! Chmura jest dla projektanta, a tachimetria dla ośrodka.

Nasi rozmówcy narzekają także na bałagan z układami współrzędnych. – Teoretycznie w całym kraju obowiązuje

układ 2000, ale KODGiK-i, tłumacząc się zniekształceniami odległości, narzucają odwzorowania lokalne. Czy oni słyszeli o czymś takim jak poprawki odwzorowania? Pokolenia profesorów geodezji wyższej w grobach się przewracają! – żali się prezes jednej z firm wykonawczych.

Kolejny problem to osnowa, a raczej jej brak. – W teorii na polskiej kolei powinna istnieć osnowa o dokładności porównywalnej z infrastrukturą dla pociągów TGV. Byłby to dla geodetów nieoceniony zasób, ale w rzeczywistości nikt tego nie archiwizuje i nie udostępnia. Cała para idzie w gwizdek, bo wykonawca, wchodząc na inwestycję, na ogół musi zakładać osnowę od początku, zamiast otrzymać ją od KODGiK-u – zwraca się szef jednej z firm geodezyjnych. A dochodzi i do takich absurdów, że geodeta odkupuje dane o kolejowej osnowie od swojego kolegi po fachu, który wcześniej obsługiwał w tym miejscu inwestycję!

Bodaj największą bolączką współpracy z KODGiK-ami jest znikomy stopień cyfryzacji zasobu. – Większość zgromadzonych tam materiałów to analogi. Jeśli jakaś linia nie była modernizowana od 50 lat, od razu można przyjąć, że mapę zasadniczą trzeba będzie zakładać od nowa. Jeśli nawet jakieś materiały cyfrowe istnieją, to albo są to obrazki (a nie bazy danych), albo opracowania geodetów wykonane przy okazji jakiejś niedawnej inwestycji – mówi jeden z prezesów.

W kontekście tej wypowiedzi nie powinien więc dziwić brak jednolitego systemu do prowadzenia mapy zasadniczej. – W jednym ośrodku jest MicroStation, w innym EWMAPA, w jeszcze innym GeoInfo – zauważa inny prezes firmy geodezyjnej. Większość naszych rozmówców zgodnie twierdzi, że droga do cyfryzacji KODGiK-ów jest bardzo daleka i, niestety, ośrodki przyjęły taktykę, że będą rozwiązywać ten problem rękami geodetów, zamiast przeprowadzić jeden kompleksowy projekt.

Mimo tej mizerii PKP PLK (Polskie Linie Kolejowe) na konferencjach chwali się systematyczną rozbudową Systemu Informacji o Liniach Kolejowych (SILK), a także ogłaszają przetargi na wdrożenie systemu do kodyfikacji infrastruktury torowej, który ma bazować na mobilnym skanowaniu laserowym. Sęk w tym, że w kolejowej układance PKP PLK to co innego niż KODGiK..., ale o tym za chwilę.

● Bogowie

Być może nowe życie w geodezję kolejową tchnie drugie wydanie instrukcji D-19? PKP zapowiedziały jej powstanie już w 2010 roku, ale od tego czasu zrobiło się na ten temat cicho. Wielu naszych

rozmówców raczej nie wiąże z tym dokumentem większych nadziei. Podkreślają, że problemem nie są instrukcje czy wytyczne, ale ich dowolne interpretacje. – Co w regulacjach dotyczących aktualizacji mapy do celów projektowych oznacza zapis „kontrola układu torowego”? W jednym przypadku spotkałem się z pomiarem kilku pikiet, a w innym wymagano niemal całkowitego pomiaru układu torowego wraz z rozmierzaniem rozjazdów i niwelacją geometryczną torów co 100 metrów! Zakres tej kontroli jest zależny wyłącznie od decyzji inspektora – słyszymy w GIG.

Przykładów podobnych rozbieżności interpretacyjnych jest znacznie więcej. – Przy niektórych pracach kolejowe ośrodki wymagają stosowania instrukcji IG-6 oraz IG-7. Dlaczego, skoro ich autorem jest PKP PLK? KODGiK-i teoretycznie w ogóle nie powinny ich znać! – zwraca uwagę jeden z prezesów. – Jakiś cennik za usługi KODGiK-ów niby istnieje, ale w praktyce nie da się na jego podstawie sporządzić rzetelnego kosztorysu. Do tego zdarza się, że fakturę z ośrodka dostajemy półtora roku po fakcie – mówi inny. Bałagan jest także z uprawnieniami. – Niektóre ośrodki akceptują projekty tylko z podpisem geodety, a nie projektanta ze stosownymi uprawnieniami dla inwestycji kolejowych – słyszymy od przedstawiciela naszego zawodu.

Normą bywa wielokrotne zwracanie prac geodezyjnych do poprawki, gdzie inspektor dopatruje się kolejnych błędów. Czasem jest to zły rozmiar czy krój czcionki. O ile w przypadku drobnej pracy łatwo takie uwagi uwzględnić, to przy dokumentacji dla kilkudziesięciu kilometrów linii kolejowej powstaje konieczność powtórnego zadrukowania stosów papieru! Bywają i takie przypadki, że błąd opisywany jest lakonicznie, np. „szkic niezgodny z instrukcją D-19”. Dlaczego? To geodeta musi zgadnąć sam.

Temat rzeka to tempo pracy kolejowych ośrodków. Po nowelizacji *Pgik* z 12 lipca geodeci narzekają, że wprowadzenie wymogu „niezwłocznego” załatwiania spraw przez PODGiK-i w praktyce oznacza „na święte nigdy”. Ale w KODGiK-ach ten problem jest znany od lat. Należy pilnie określić konkretne terminy załatwiania poszczególnych spraw – apelują nieustannie do PKP geodeci. Wielu z nich przyznaje jednocześnie, że nie jest to kwestia urzędniczej złośliwości, a raczej braków kadrowych. – Wchodząc do powiatowego ośrodka, na ogół widzę kilkanaście osób krzątających się przy obsłudze geodetów. Tymczasem w KODGiK-u są np. cztery, w tym jeden stażysta i jeden emeryt na ćwierć etatu.

Przy obecnym natężeniu inwestycji kolejowych nie ma szans, żeby sprawnie obsługiwali geodetów, nie mówiąc o podnoszeniu jakości zasobu – przyznaje jeden z szefów firmy geodezyjnej.

Efekt tych braków kadrowych jest taki, że KODGiK-i swoje obowiązki coraz częściej zrzucają na geodetów. – Podczas prac na potrzeby jednego z kolejowych projektów usłyszałem w ośrodku, że przy okazji mamy również zdigitalizować materiały dla obiektu nieobjętego inwestycją. Wszystko oczywiście nieformalnie, nic na piśmie! Przynosiło nam to kilka tygodni dodatkowych prac. W takich momentach mam nieodpartą wrażliwość, że pracuję dla KODGiK-u, a nie zamawiającego – skarży się jeden z prezesów.

Takie przykłady można mnożyć bez końca, a wszystkie wynikają z braku precyzyjnych zasad regulujących funkcjonowanie kolejowych ośrodków oraz sensownego nadzoru ze strony resortu transportu. – W przypadku powiatowego ośrodka mogę interweniować u starosty, WINGiK-a czy wreszcie u GgK. Nie zawsze to pomaga, ale czasem tak. Natomiast na kolei to KODGiK jest pierwszą i ostatnią instancją. Może więc dyktować, czego dusza zapagnie, a to stwarza wręcz szklarniowe warunki do rozwoju korupcji – mówi jeden z geodetów.

● Dobry, zły i brzydki

Część geodetów zastrzega, że nie wszystkie KODGiK-i są siedliskiem patologii. Sporo pochwał zebrał np. ośrodek w Poznaniu. – Chciałbym, żeby mój PODGiK dysponował tak dobrymi materiałami i tak sprawnie oraz profesjonalnie obsługiwał interesantów – słyszymy od jednego z członków GIG. Jego koledzy z Izby zaraz jednak dodają, że i ten ośrodek nie jest wolny od nieprawidłowości. Inny geodeta chwali ośrodek wrocławski m.in. za możliwość sprawnej komunikacji elektronicznej i wymiany materiałów przez internet. To o tyle ważne, że kolejowych ośrodków jest raptem osiem, możliwość załatwiania spraw tylko na miejscu oznacza więc dla wykonawcy konieczność organizowania wycieczek nawet po kilkaset kilometrów.

Wśród najmniej przyjaznych KODGiK-ów najczęściej wymieniany jest ten w Krakowie. Inne ośrodki zbierają mieszane oceny, choć nasi rozmówcy są zgodni – wiele zależy od człowieka, który akurat jest za ladą. Jedni traktują geodetów jak partnerów, inni – jak natrętów.

● Need for Speed

Czytając ten artykuł, wielu geodetów powie: przecież identyczne problemy zdarzają się w powiatach! To fakt, ale

odnotować trzeba trzy zasadnicze różnice. Pierwsza to zasygnalizowana na wstępie skala patologii – według wielu geodetów ośrodki kolejowe wypadają pod tym względem znacznie gorzej. Druga to tendencja zmian. Nowe przepisy tworzone przez GUGiK przynajmniej w założeniach mają poprawiać działanie PODGiK-ów, natomiast w przypadku PKP nie widać jakiegokolwiek woli zmian. Zdaniem jednego z geodezyjnych prezesów wraz z przyspieszeniem inwestycji kolejowych funkcjonowanie KODGiK-ów znacznie się pogorszyło. Inny twierdzi, że wprawdzie można zaobserwować pewną poprawę, np. w jakości zasobu, ale dokonywana jest ona rękami wykonawców geodezyjnych. Reszta rozmówców jest zgodna – od lat nie widać tu żadnych zmian.

Trzecia, zasadnicza różnica między KODGiK-ami a PODGiK-ami tkwi we wpływie na tempo realizacji inwestycji. O ile obie instytucje postrzegane są przez inwestorów jako hamulcowi, to kolejowe ośrodki de facto spowalniają własne projekty! Trudno sobie wyobrazić, by jakiś PODGiK opóźnił flagową inwestycję starostwa – jego kierownik wyleciałby od razu na zbity pysk. Tymczasem KODGiK-i zdają się nie przejmować tym, że spowalniają modernizacje i rewitalizacje linii kolejowych. Nasi rozmówcy podkreślają: najgorzej jest podczas inwentaryzacji powykonawczej. Tu kolejowy ośrodek potrafi opóźnić ukończenie inwestycji o kilka tygodni, a nawet miesięcy. Jeden z prezesów opowiada nawet o przypadku, gdy obsunięcie sięgnęło 9 miesięcy. W tym czasie KODGiK wciąż zwracał operaty do poprawy, tyle tylko że ostatecznie przyjęta mapa pod względem graficznym niczym nie różniła się od wersji pierwotnej. Nic więc dziwnego, że zdarzają się przypadki oddawania inwestycji kolejowej do użytku, podczas gdy formalnie nie przyjęto jeszcze inwentaryzacji powykonawczej do KODGiK-u! PKP PLK i wykonawca oczekują od geodety tylko potwierdzenia, że materiały przekazano do ośrodka. A to, że ten będzie je „miał” miesiącami i zwracał do poprawy, jest już bez znaczenia... no chyba, że w sąsiedztwie startuje następna kolejowa inwestycja i inny geodeta musi wyciągnąć z KODGiK-u materiały, których formalnie tam jeszcze nie ma.

Przyczyną tego typu patologicznych sytuacji jest przede wszystkim zagnatana struktura grupy PKP. Nasi rozmówcy są generalnie zgodni, że toczą się tu jakieś wojenki. Poszczególne kolejowe spółki wzajemnie rzucają sobie kłody pod nogi i trudno dostrzec w ich



Zasięg działania KODGiK-ów

działaniu jakiegokolwiek partnerstwo. Najwięcej zatargów KODGiK-i mają ponoć z PKP PLK. – PLK zależy na sprawnej realizacji inwestycji, a ośrodki nie mają w tym żadnego interesu. Ich celem jest zrobienie przy okazji tych inwestycji porządku w ich zasobie – wyjaśnia jeden z geodezyjnych prezesów. Niesnasek w kolejowej rodzinie jest jednak więcej, czego przykładem – oprócz wspomnianych wywiadów branżowych – może być choćby zakazywanie przez PKP Energetyka nawiercania znaków geodezyjnych niezbędnych do regulacji osi toru.

W tym kontekście nie powinno więc dziwić ślimacze tempo modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych, wytknięte zresztą w 2013 roku przez miazdzący raport NIK. Wymieńmy tu choćby rozgrzebaną od 2011 roku linię Kraków – Katowice, modernizowaną od 2006 r. trasę Warszawa – Łódź czy będącą od 2009 r. wciąż w sferze planów modernizację torów z Warszawy do Radomia. Oczywiście w większości przypadków trudno stwierdzić, na ile zawiniła tu geodezja, jednak w tym ostatnim projekcie zostało to stwierdzone oficjalnie, choćby w odpowiedzi na interpelację poselską. O przyczynach opóźnień napisano w niej m.in.: „W związku ze stwierdzonymi rozbieżnościami dokumentacji geodezyjnej ze stanem na gruncie niezbędne stało się sporządzenie przez wykonawcę dokumentacji nowych map do celów projektowych dla danych lokalizacji”. Z kolei w raporcie NIK wytknięto, że na sześć etapów przygotowania doku-

mentacji geodezyjnej dla tej inwestycji opóźnienia pojawiły się w pięciu, z czego największe przekraczały tysiąc dni! Mimo to PKP PLK nie zerwały umowy z wykonawcą. Trudno się oprzeć w tej sytuacji podejrzeniu o kumoterstwo. Ale inne wyjaśnienie może być takie, że państwowa spółka miała świadomość, że z jakichś powodów tak duże opóźnienia są na kolei uzasadnione.

Ta nieporadność w prowadzeniu inwestycji sprawiła, że w 2011 roku ówczesna minister rozwoju regionalnego Elżbieta Bieńkowska przesunęła sporą część unijnych dotacji z kolei na drogi. I jak tu uwierzyć PKP, że nie poradzi sobie bez KODGiK-ów, skoro GDDKiA do efektywnej realizacji swoich inwestycji wcale nie potrzebuje ani terenów zamkniętych, ani żadnych specjalnych ośrodków dokumentacji!

● Ostry dyżur

Jak rozwiązać problemy geodezji kolejowej? W pierwszym odruchu niektórzy z naszych rozmówców chcą likwidacji KODGiK-ów oraz kolejowych terenów zamkniętych. Inni podchodzą jednak do sprawy ostrożniej. – Błąd rządu 10 cm w powiatowym zasobie bywa akceptowany, ale na kolei jest już absolutnie niedopuszczalny. Dlatego likwidacja kolejowych ośrodków i terenów zamkniętych oraz wpuszczenie tego specjalistycznego zasobu do PODGiK-ów spowoduje istny

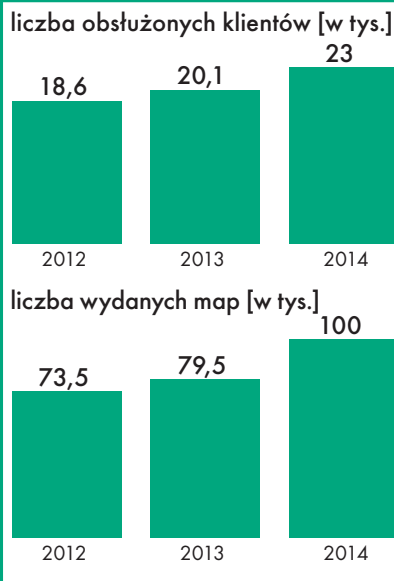
horror – przewiduje jeden z prezesów. Wskazuje jednocześnie, że nawet na Zachodzie zachowana jest pewna odrębność geodezji kolejowej. Można domniemywać, że to właśnie ta perspektywa połączenia zupełnie różnych zasobów odstraszyła GUGiK od deregulacji terenów zamkniętych. Urząd podtrzymuje jednak chęć rozprawienia się z tym tematem – ma to nastąpić przy okazji pisania nowego prawa geodezyjnego.

A może zamiast likwidować KODGiK-i, lepiej je zreformować? Lista niezbędnych zmian jest obszerna: uporządkowanie terenów zamkniętych, digitalizacja zasobu, wdrożenie jednolitego systemu informacyjnego do jego prowadzenia, opracowanie nowej instrukcji D-19, określenie precyzyjnych reguł działania ośrodków, zrezygnowanie z wywiadów branżowych oraz wprowadzenie skutecznego nadzoru – to tylko najpilniejsze punkty. W ocenie części naszych rozmówców kluczowe są także zmiany strukturalne, szczególnie aby KODGiK-i podlegały pod PKP PLK i powstał jeden wspólny kolejowy zasób. Zdaniem GIG oba te podmioty powinny przynajmniej ściśle ze sobą współpracować. Brak takiej kooperacji odbija się czkawką już na etapie tworzenia projektu, gdy okazuje się np., że linie kolejowe na mapie do celów projektowych rozjeżdżają się z tym, co jest w rzeczywistości. – Projekt przyjęty do realizacji przez PKP PLK powinien być uzgadniany w KODGiK, wprowadzony do zasobu w formie elektronicznej z określonym sposobem dowiązania do stanu istniejącego w zakresie kilometracji, profilu, osnowy, znaków regulacji – postuluje GIG.

Dobrze byłoby także uporządkować sprawę geodezji kolejowej w *Prawie geodezyjnym i kartograficznym*. Wsluchując się w narzekania wykonawców, można dojść do wniosku, że na terenach PKP ani ten akt, ani towarzyszące mu rozporządzenia w ogóle nie obowiązują, a wewnętrzne regulacje spółki są ważniejsze od przepisów w randze ustawy! Jest tu zresztą druga strona medalu. Jak mówił podczas zeszłorocznej konferencji GISforum (GEODETA 10/2014) Tomasz Wesołowski z PKP PLK, korzystając z PZGiK, PLK traktowane są jak zwykły podmiot komercyjny, a przecież realizują zadania publiczne.

Jest też wreszcie grupa ludzi, którzy nie oczekują żadnych zmian w geodezji kolejowej. W większości to oczywiście różne podmioty działające w ramach PKP, którym obecny stan rzeczy jest jak najbardziej na rękę, choćby ze względu na stałe przychody z tytułu wywiadów branżowych. Wśród zwolenników zachowania status quo są jednak również

Wybrane wyniki pracy KODGiK-ów



niektórzy wykonawcy, którzy przez lata pomiarów na kolei wypracowali skuteczne metody działania w tym patologicznym systemie, zyskując tym samym istotną przewagę nad konkurencją.

• Pociągi pod specjalnym nadzorem

By dowiedzieć się, co na temat opisanych problemów sądzi Grupa PKP, wysłaliśmy do spółki obszerną listę konkretnych pytań. Niestety, odpowiedzi generalnie były zdawkowe, a niektóre kwestie w ogóle zostały pominięte. Padło jednak kilka istotnych konkretów.

W kwestii stanu zasobu Grupa PKP wyjaśnia, że obecnie KODGiK-i prowadzą dokumentację geodezyjno-kartograficzną dla 22 tys. km linii kolejowych, z czego tylko dla 3,2 tys. km linii (14%) dostępna jest mapa wektorowa. Spółka dodaje ponadto, że prowadzone są analizy dotyczące wdrożenia systemu teleinformatycznego dla KODGiK-ów. Biuro Prasowe unika jednak podawania konkretnych terminów, kiedy prace nad tym systemem miałyby w ogóle ruszyć. Podobnie PKP odpowiada na pytanie dotyczące aktualizacji instrukcji D-19. Dowiadujemy się jedynie, że między PKP SA i PKP PLK trwają jeszcze uzgodnienia dotyczące ostatecznej wersji dokumentu.

Spółka zapewnia, że systematycznie porządkuje kolejową ewidencję gruntów. Przykładowo, w ubiegłym roku PKP potwierdziły prawo użytkowania wieczystego nieruchomości dla ponad 1,8 tys. ha, wydzielając przy tym ok. 0,6 tys. ha gruntów niezwiązanych z liniami kolejowymi. Dodajmy, że powierzchnia kolejowych terenów za-

mkniętych wynosi obecnie 81,9 tys. ha. Pytaliśmy także, co zrobiono, by usprawnić obsługę geodetów w KODGiK-ach (podjęcie takich działań zapowiedziano w liście do GIG w 2007 r.). Z odpowiedzi dowiedzieliśmy się jedynie, że takich działań było „szereg”, a ich wymiernym efektem jest znaczne zwiększenie efektywności działania ośrodków (patrz wykres obok).

Nie pominieliśmy kwestii wywiadów branżowych, choć odpowiedź PKP okazała się nie na temat. Zamiast o wywiadach spółka napisała bowiem o uzgadnianiu dokumentacji projektowej, podkreślając znaczenie tych czynności w realizowaniu inwestycji. Nie dostaliśmy tym samym odpowiedzi na pytanie, czy kolej zamierza znieść ten wymóg lub choćby ucywilizować ceny i procedury. Dowiedzieliśmy się za to, że w zeszłym roku kolejowe zespoły uzgadniania dokumentacji projektowej wydały ponad 2,5 tys. decyzji ZUD. Nawet jeśli tylko w części tych przypadków wymuszono wywiad, przemnożenie tej wartości przez przeciętne wartości faktur pokazuje, że jest to świetna maszyna do robienia pieniędzy. Wymigiwanie się PKP od odpowiedzi świadczy więc o tym, że instytucja wywiadów szybko nie zniknie.

Zapytaliśmy również, kto formalnie nadzoruje KODGiK-i i do kogo mogą się zgłaszać w razie sporu geodeci. PKP odpowiedziały lakonicznie, że do ministra odpowiedzialnego za transport (czyli infrastruktury i rozwoju).

PKP podtrzymują ponadto deklarację z zeszłorocznych uzgodnień międzyresortowych ws. noweli *Pgik*, że chcą uregulowania geodezji kolejowej, w tym działania KODGiK-ów, w prawie geodezyjnym. Spółka odmawia jednak komentarza w sprawie zmiany usytuowania kolejowych ośrodków w strukturze PKP, w tym ewentualnego przeniesienia ich do PLK.

Powyższe odpowiedzi nie wróżą szybkiej poprawy funkcjonowania geodezji kolejowej, choć dają nadzieję, że sytuacja – przynajmniej pod pewnymi względami – powoli będzie się poprawiać. Problem w tym, że nie mamy czasu na „powoli”. W 2020 roku kurek z unijnymi pieniędzmi na rozwój infrastruktury zostanie mocno przykręcony. Jeśli PKP szybko nie zmienią sposobu realizacji inwestycji, nie będzie już można – jak to dotychczas było – przerzucać opóźnionych projektów do kolejnej unijnej perspektywy. Dobrze, by decydenci mieli świadomość, że jednym z kluczowych warunków powodzenia w tej dziedzinie będzie gruntowna reforma geodezji kolejowej.

Jerzy Królikowski