

Kolej a drzewa

Czy wzdłuż linii kolejowych nie będzie już drzew? Od 2008 roku obowiązują przepisy, które niejako obligują zarządcę infrastruktury kolejowej do usuwania drzew z pasa o szerokości 15 metrów od drogi kolejowej. Czy w imię bezpieczeństwa ruchu kolejowego będą znikać zadrzewienia? A może nie ma żadnego problemu, bo przecież sieć linii kolejowych względem innych dróg jest dość uboga, a wycinki są pod kontrolą samorządowych organów ochrony?

Linie kolejowe

Publiczna sieć kolejowa, zarządzana głównie przez państwową spółkę Polskie Linie Kolejowe, ma ok. 21 tys. km. To niewiele w stosunku do dróg publicznych, których łącznie jest ok. 360 tys. km. Zapewne z powodu długości sieci walory przyrodnicze dróg asfaltowych, betonowych czy utwardzonych są rozpoznane, a konkretniej mówiąc: wartość otaczającej je zieleni jest rozpoznana przez przyrodników. Wydaje się, że w mniejszym stopniu znane są walory dróg żelaznych. To efekt nie tylko długości sieci, ale także – może nawet bardziej – niedostępności tych terenów, wynikającej zarówno z zakazu wstępu, jak i z trudnej dostępności do takich obszarów.



Pień wyciętego drzewa przy budynku dworca. Fot. Rafał Jasiński

Tymczasem wiele linii kolejowych otaczają zadrzewienia nierzadko z interesującymi okazami. Te walory wynikają zarówno z przeprowadzenia tras żelaznych przez obszary o wysokich wartościach przyrodniczych, jak i ze świadomej polityki zarządców kolei. Liczne nasadzenia miały stanowić naturalną osłonę przed śniegiem, wiatrem czy spiekotą lub wyładowaniami atmosferycznymi i stąd piękne okazy drzew rozpościerają konary nad budynkami zabytkowych dworców. Niestety, zgodnie z dominującą tendencją, zwłaszcza zieleń wysoka bywa rugowana z terenów kolejowych – a to w imię bezpieczeństwa zostanie wycięty wyniosły jesion z placu przed dworcem, a to pod topór trafią aleje drzew rosnących wzdłuż torów. Trudno ocenić, na ile przypadki likwidacji zadrzewień są faktycznie uzasadnione względami bezpieczeństwa, a na ile dzieje się tak z innych powodów.

Prawo

Generalnie do usuwania zadrzewień przy terenach linii kolejowych stosuje się przepisy ochrony przyrody oraz dotyczące transportu kolejowego. Aby móc wyciąć drzewo, zarządca infrastruktury kolejowej musi uzyskać stosowne decyzje. Wydaje się je na podstawie ustawy o ochronie przyrody. W przypadku „drzew kolejowych” procedura administracyjna wygląda podobnie jak w przypadku usuwania drzew przez podmioty gospodarcze.



Zadrzewienie przy lokalnej linii kolejowej. Fot. Rafał Jasiński

Zarządca linii kolejowych, jak każdy inny podmiot, który dąży do usunięcia drzew, musi spełnić wymogi formalne, czyli sporządzić odpowiedni wniosek. Musi on zawierać m.in. gatunek usuwanego drzewa, jego obwód na pierśnicy, przyczynę usunięcia itp. Tak jak w każdym innym przypadku zarządca linii kolejowej może bez uzyskiwania zgody usuwać np. drzewa w wieku do lat 10 czy gatunki owocowe. Odmienne jest to, że organem właściwym do wydania decyzji ws. usunięcia zadrzewienia jest starosta powiatu (ewentualnie prezydent miasta). Pod warunkiem jednak, że drzewa *utrudniają widoczność sygnalizatorów i pociągów, a także utrudniają eksploatację urządzeń kolejowych albo powodują tworzenie na torowiskach zasp śnieżnych.*

Jeśli drzewa zagrażają bezpieczeństwu ruchu kolejowego (w zasadzie każdy okaz rosnący przy linii kolejowej można uznać za taki), zarządca linii kolejowej nie wnosi opłat za usunięcie drzew. Takie same rozwiązanie ma zastosowanie w przypadku przebudowy linii kolejowej. Zatem za usunięcie drzew rosnących np. w parkach przydworcowych (a takich jest całkiem sporo i nierzadko są to ciekawe drzewostany ze starodrzewem) zarządca tych terenów musi wносить wysoką opłatę. Oczywiście o ile nie zachodzą inne przesłanki określone w ustawie o ochronie przyrody (a konkretnie art. 86).

W odróżnieniu od dróg samochodowych, gdzie przepisy dotyczące zieleni zawarto w rozporządzeniu wydanym z delegacji przepisów o ochronie przyrody, kwestie związane z „utrzymywaniem” drzewostanu na terenach kolejowych regulowane są na podstawie ustawy o transporcie kolejowym. Zapewne z tego względu nie uwzględniono przy nowelizacji ustawy o ochronie przyrody konieczności uzgodnienia wycinki drzew z właściwym regionalnym dyrektorem ochrony środowiska. Podejście technokratyczne do tego zagadnienia potwierdza wydane na podstawie ustawy o transporcie kolejowym rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów

ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych. W par. 1 zapisano: *Na gruntach położonych w sąsiedztwie linii kolejowej drzewa i krzewy mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 15 m od osi skrajnego toru kolejowego.* Zatem przepis ten nie tylko potwierdza krótszą ścieżkę procedury administracyjnej dla zarządców infrastruktury kolejowej, lecz niejako nakłada obowiązek takiego utrzymania pasa drogi kolejowej, aby drzewa nie rosły w odległości 15 m od toru. Stosowanie tego przepisu w sposób literalny daje szerokie możliwości usuwania drzew nawet w takich przypadkach, gdy w sposób oczywisty zadrzewienie nie zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego (np. drzewa rosnące przy wysokim nasypie). Warunkiem jednak jest uzyskanie stosownego pozwolenia.



Na nieużytkowane torowiska powraca las. Fot. Rafał Jasiński

To nie jedyne przepisy odnoszące się do kwestii związanych z drzewami przy torach. Blokadą może okazać się brak uregulowanego stanu własności gruntów lub określonej granicy działek między terenem kolejowym a np. lasem. Zaszłości historyczne powodują zatem, że teren we władaniu zarządcy infrastruktury kolejowej może nie sięgać 15 m od toru. Wtedy na usunięcie drzew musi on uzyskać zgodę właściciela gruntu. Innym ważnym aspektem jest ochrona poszczególnych gatunków – musi być brany pod uwagę okres lęgowy ptaków.

Przykłady

W tym roku na łamach lokalnych mediów relacjonowano sprawy dotyczące właśnie usuwania drzew z terenów dróg kolejowych. Z punktu widzenia ochrony środowiska najważniejsza dotyczyła próby usunięcia kilkuset drzew w zachodniej części Lublina. Jedną z głównych linii kolejowych kraju, łączącą Warszawę z Lublinem i dalej z Kijowem, przecina północny skraj Starego Gaju – jednej z ważniejszych oaz zieleni stolicy Lubelszczyzny. Obszar ten odznacza się znacznymi walorami przyrodniczymi (w jego granicach znajduje się rezerwat przyrody „Stasin”, ustanowiony dla zachowania fragmentu lasu liściastego z dużym udziałem brzozy czarnej) i krajobrazowymi. To także miejsce wypoczynku jednej z większych sypialni Lublina – osiedla Czuby.

Jeden z lokalnych portali internetowych relacjonował spór między władzami miasta a lubelską jednostką PLK. Dotyczył on uzyskania zgody na wycinkę ok. 400 drzew w pasie 15 metrów od toru. Kolejarze uzasadniali swój wniosek względami bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz budową linii zasilającej do urządzeń. W odpowiedzi władze wydały pozwolenie na wycinkę kilkudziesięciu drzew, zdaniem urzędników usunięcie ok. 300 drzew nie wymagało zezwolenia (z uwagi na wiek lub gatunek). Organ ochrony przyrody nie wydał zgody na wycinkę kilkudziesięciu najcenniejszych okazów (np. sosny czarne). Zarządca infrastruktury zapowiedział odwołanie od decyzji. Będzie dążył, aby usunąć wszystkie drzewa z pasa drogi kolejowej.

Inny charakter miał spór związany z rewitalizacją trasy kolejowej Wałcz - Kalisz Pomorski - Ulikowo. W trakcie prac odtwarzających możliwość prowadzenia ruchu kolejowego doszło do sporu między zarządcą infrastruktury a Nadleśnictwem Wałcz. Dotyczył on wycinki drzew w pasie 15 m od toru. Przeciwno takiej decyzji zaprotestowali leśnicy, którzy uważali, że firmy remontujące torowisko będą usuwać drzewa z ich gruntów. Nie pozwolili też na wycinki na swoich terenach, ponieważ na podstawie ustawy o lasach ich teren nie może pozostać niezalesiony. Spór zażegnano wyznaczając granicę działek między gruntami państwowymi, będącymi we władaniu różnych jednostek. Jednak cała sprawa pokazała, że w stosunku do tej samej materii obowiązują przepisy sprzeczne. Kolejarze mają rozporządzenie nakazujące usuwanie drzew z pasa 15 m wzdłuż torów, a leśnicy mają ustawę, która nakazuje utrzymywać lasy na gruntach do tego celu przeznaczonych.

Podsumowując, wydaje się, że problem zieleni wysokiej na terenach kolejowych nie jest aż tak istotny, jak w przypadku alei przydrożnych dróg kołowych. Jednak wraz z planowanym nasileniem inwestycji modernizacyjnych w ramach „porządkowania” terenu może zostać usuniętych wiele zadrzewień. Ich likwidację ułatwiają przepisy. Dlatego i na inwestycje kolejowe warto zwracać uwagę, bo przy rozbudowie „zielonego transportu” jego najbliższe otoczenie może stać się mniej zadrzewione.

Rafał Jasiński