

VÝSLEDKY JEDNÁNÍ SŽDC S ORGÁNY STÁTNÍ SPRÁVY **V OBLASTI ODSTRAŇOVÁNÍ STROMŮ OHROŽUJÍCÍCH** **BEZPEČNOST ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY**

Ing. Radovan Kovařík, Mgr. Bohumír Trávníček
SŽDC, Generální ředitelství, Odbor provozuschopnosti, Praha

1. ÚVOD

Jedním z hlavních úkolů SŽDC je zajišťování bezpečného provozování železniční dopravy. Tato bezpečnost je narušována různými způsoby. Jedním z nich jsou překážky na kolejích vzniklé pádem větví nebo stromů.

Udržet zeleň v přiměřené vzdálenosti (tedy nejlépe v odstupe několika desítek metrů) od kolejí, není vůbec jednoduché, zvláště když si uvědomíme délku železniční sítě, kterou SŽDC spravuje.

Ne vždy však záleží pouze na vůli a finančních prostředcích, které jsou na daný účel k dispozici. Od roku 2009 je podle novely zákona o ochraně přírody a krajiny možné kácet větší dřeviny rostoucí mimo les pouze na základě rozhodnutí příslušného orgánu ochrany přírody.

Bez patřičného povolení je možné kácet pouze dřeviny do určitého obvodu kmene nebo takové, jejichž pád do provozované dopravní cesty může být dílem okamžiků. Takový zásah je třeba oznámit do 15 dnů po jeho provedení. Tuto možnost lze uplatnit jen tehdy, je-li stavem dřevin zřejmě a bezprostředně ohrožen život či zdraví nebo hrozí-li škoda značného rozsahu. Tato škoda je definována v trestním zákoně č. 140/1961 Sb., v platném znění (§ 89 odst. 11 citovaného zákona), a to od částky nejméně 500 000 Kč.

V případě kácení dřevin bez povolení hrozí viníkovi, že proti němu bude zahájeno správní řízení o uložení pokuty, která může dosáhnout až 1 milionu Kč.

2. ZMĚNA PŘÍSTUPU SŽDC V ROCE 2013 – BEZPEČNOST VŽDY NA PRVNÍM MÍSTĚ

SŽDC si je vědoma závažnosti této problematiky a do značné míry nevýhodného postavení provozovatelů drah, např. ve srovnání s distributory elektrické energie, jimž dává energetický zákon tradičně daleko větší pravomoci.

Situace se zásadně zhoršila (formálně zkomplikovala) na konci roku 2009 poté, co veškeré kácení nadlimitních dřevin (tedy těch, které mají obvod kmene větší než 80 cm ve výšce 130 cm nad zemí) začalo podléhat vydání souhlasného rozhodnutí orgánu ochrany přírody (dále též OOP), resp. jeho dohodě s drážním správním úřadem.

Před uvedenou novelou byl systém organizace kácení po právní stránce jednodušší. Zamýšlené kácení stačilo pouze oznámit OOP nejpozději 15 dní před plánovaným zásahem. Orgán ochrany přírody je sice mohl kácení pozastavit, omezit

nebo zakázat, ale k tomu v praxi docházelo pouze zřídka. Mimoto nebyl tento režim spojen s možností uložení náhradní výsadby a následné až pětileté péče o tyto dřeviny.

Proto byla tato problematika v roce 2013 opakovaně průřezově řešena na jednání se zástupci resortu dopravy (Ministerstvo dopravy, Drážní úřad), ale i životního prostředí (Ministerstvo životního prostředí, Česká inspekce životního prostředí) nebo přímo se zástupci vlastníků lesních pozemků (Lesy ČR, s.p., Vojenské lesy a statky nebo Správa národního parku a CHKO Šumava).

3. KÁCENÍ U ELEKTRIFIKOVANÝCH TRATÍ – SŽDC JAKO DISTRIBUTOR ELEKTRICKÉ ENERGIE

V roce 2013 se nejprve podařilo upřesnit problematiku kácení u elektrifikovaných tratí, kde se nově koordinovaně využívá postupu dle energetického zákona. Základním dokumentem je Metodická instrukce Odboru obecné ochrany přírody a krajiny Ministerstva životního prostředí z července 2013, který je vodítkem při odstraňování dřevin v ochranném pásmu nadzemních vedení elektrizační soustavy, jejímž provozovatelem je SŽDC.

Zde panuje shoda mezi SŽDC a MŽP a kácení v okolí tratí, tedy zpravidla do 7 m od krajního vodiče, probíhá dle uvedené instrukce MŽP, tedy plně v souladu se zákonem č. 458/2000 Sb. „energetický zákon“ a ustanoveními jeho § 25 a 46. Základním předpokladem k tomu je Licence SŽDC č. 120605086 (vydaná Energetickým regulačním úřadem) k distribuci elektřiny, dle které je SŽDC oprávněným provozovatelem lokální distribuční soustavy železnice.

V těchto případech postačí záměr kácet stromy pouze oznámit místně příslušným orgánům ochrany přírody nejméně 15 dní před jeho zamýšleným provedením.

4. KÁCENÍ V OBVODU (NA STAVBĚ) DRÁHY A V OCHRANNÉM PÁSMU DRÁHY

Ve snaze formální náležitosti co nejvíce zjednodušit a proces odstraňování často nebezpečných dřevin maximálně urychlit jsme ve druhé polovině roku 2013, za spolupráce s externí právní kanceláří, řešili konkrétní postupy pro obvod (stavbu) dráhy a ochranné pásmo dráhy. Zde je třeba podotknout, že dále popsání návrhy se nesetkaly s příznivou reakcí kolegů z resortu životního prostředí. Nicméně, jak Ministerstvo dopravy, tak Drážní úřad SŽDC v daném úsilí podpořily.

4.1 Obvod dráhy

Návrh změn opírající se o citovaný právní výklad spočíval v tom, že dřeviny v obvodu (na stavbě) dráhy lze kácet bez jakéhokoli povolení OOP, neboť tato problematika je plně v kompetenci SŽDC, jako provozovatele dráhy (a správce dané stavby). Existence dřeviny v obvodu (na stavbě) dráhy je v rozporu s požadavkem na její bezpečné a plynulé provozování; současně je ve většině případů v rozporu i s vydaným kolaudačním rozhodnutím.

Cílem SŽDC proto bylo promítnout uvedený přístup do interního metodického pokynu SŽDC k údržbě doprovodné zeleně. Naše návrhy však byly MŽP opakovaně odmítnuty (shoda nebyla nalezena ani po třech jednáních v letním období 2013). Navržený postup však byl potvrzen souhlasnými stanovisky Drážního úřadu i Ministerstva dopravy ČR.

SŽDC následně vytypovala několik úseků v obvodu dráhy, tzn. na pozemku SŽDC, popř. ČD, a.s., kde byl inovovaný formální postup aplikován ještě na přelomu let 2013 a 2014.

4.2 Ochranné pásmo dráhy

Pokud se dřevina ohrožující drážní dopravu vyskytuje na pozemku cizího vlastníka (v ochranném pásmu dráhy), je třeba tuto skutečnost oznámit vlastníkovi dotčeného pozemku a upozornit ho na nutnost odstranění těchto dřevin.

Pokud vlastník pozemku nebude jakkoli reagovat, bude situace následně řešena podnětem k drážnímu správnímu úřadu, a to podle § 10 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění. Pokud cizí vlastník pozemku dřeviny sám neodstraní, kácení zajistí SŽDC následně na základě nařízení DÚ o odstranění zdroje ohrožení dráhy (vyprodukovaná dřevní hmota patří vlastníkovi pozemku) a náklady bude vymáhat po vlastníkovi pozemku. Dle platné legislativy pouze DÚ může objektivně zhodnotit skutečná rizika dřevin v ochranném pásmu dráhy pro bezpečnost dráhy. Proto je zřejmé, že mu přísluší o těchto věcech kvalifikovaně rozhodovat.

Naproti tomu orgán ochrany přírody je kompetentním povolovat jen kácení těch stromů v ochranném pásmu dráhy, které nejsou při svém eventuálním pádu přímým nebezpečím pro dráhu a nejsou tedy zdrojem ohrožení dráhy: avšak i v těchto případech smí rozhodovat po dohodě s drážním správním úřadem.

5. DESÍTKY MILIONŮ KORUN DO NUTNÉHO KÁCENÍ

I navzdory výše uvedené komplikaci formálního schvalování kácení OOP od konce roku 2009, se SŽDC daří v posledních letech odstraňovat keře a stromy podél stovek kilometrů tratí. V posledních letech mají kvantitativní údaje o údržbě a odstraňování doprovodné vegetace rostoucí tendenci. Ročně se údržba zeleně týká úseků tratí zahrnujících sumárně téměř 2 000 km tratí; roční produkce dřevní hmoty přesahuje 5 000 tun. Věříme, že formální zjednodušení postupů uplatněné začátkem roku 2014 přinese další akceleraci uvedených hodnot.

Tyto principy budou využívány i při pravidelné údržbě porostů v okolí železničních přejezdů, čímž se zlepší rozhledové podmínky pro řidiče silničních vozidel a zvýší se bezpečnost železničního provozu.

6. AKTIVNÍ SPOLUPRÁCE SE SOUSEDNÍMI VLASTNÍKY POZEMKŮ JE NUTNÁ

6.1 Lesy České republiky, s.p.

Velká část tratí prochází také v sousedství s lesními pozemky, kde se hospodaří zcela jiným způsobem a odstraňování nežádoucí zeleně je o to komplikovanější. Správcem více než poloviny výměry lesních pozemků, které jsou v řadě případů v těsné blízkosti železničních tratí, je státní podnik Lesy ČR. Od roku 2013 probíhá intenzivní komunikace mezi zástupci SŽDC a Lesů ČR na všech úrovních a díky tomu se daří i vzájemná koordinace činností. Vychází se z ročního plánu těžby Lesů ČR a současně se přihlíží k potřebám SŽDC a možnostem správce lesů. SŽDC Lesům ČR poskytuje výstupy z plánů výluk s cílem práce ještě více provázat a maximálně tak využít výlukových časů a kolejové mechanizace k odvozu dřeva.

V případě lesních pozemků ve správě Lesů ČR se v celé železniční síti jedná o plochu čítající až tisíc hektarů, které by bylo vhodné vytěžit, aby se předešlo možnému ohrožení železničního provozu. Je však třeba upozornit na to, že ve větší míře lze provádět těžbu teprve v případě lesního porostu staršího 80 let; v případě mladšího lesa lze dělat pouze jednotlivé probírky.

6.2 Jednání s dalšími majoritními vlastníky lesních pozemků

Speciální problematikou jsou pak rozsáhlá území Národního parku a CHKO Šumava. I zde se od roku 2013 daří ve spolupráci se Správou Národního parku a CHKO Šumava koordinace těžby zejména z lesních pozemků v ochranném pásmu dráhy, s nimiž hospodaří obě správy v oblasti Šumavy.

Obdobná spolupráce byla nastartována i s vedením Vojenských lesů a statků, neboť tratě spravované SŽDC procházejí třemi vojenskými újezdy (Libavá, Boletice a Brdy); mimoto sousedí i s řadou státních pozemků udržovaných touto organizací.

6.3 Informační kampaň vůči orgánům samosprávy (obce, kraje) a státní správy (obecní, městské a krajské úřady)

Významnými vlastníky lesních pozemků jsou jednotlivá města a obce. SŽDC se proto snaží řešit tuto problematiku také s představiteli Svazu měst a obcí ČR a Asociací krajů ČR. Ve druhém případě proto, že kraje mohou vydat metodiku pro obce a města, kde by upozornily na rizika spojená s možným ohrožením železničního provozu a daly k tomu příslušná doporučení. Jedná se zejména o urychlení správních řízení a možné omezení požadavků obcí na náhradní výsadbu.

SŽDC v roce 2013 oslovila všechny ředitele krajských úřadů s žádostí o spolupráci a umožnění prezentace záměrů SŽDC v těchto rovinách:

- obec jako vlastník lesa (snaha o součinnost);
- obecní úřad jako orgán ochrany přírody: povolování kácení; apel na omezení ukládání náhradních výsadeb.

Ještě v roce 2013 proběhla prezentace ve více než polovině krajů, a to na různých odborných fórech pořádaných kraji (pro starosty obcí, tajemníky městských úřadů nebo specialisty z oblasti životního prostředí), vesměs s pozitivním ohlasem.

6.4 Fenomén tzv. nízkého lesa

Jinou možností, jak účinně omezit konflikt požadavků zákona o dráhách a zákona o lesích, je tzv. nízký les. V praxi se jedná o vytvoření takového systému lesního hospodaření podél tratí **mimo obvod dráhy**, které by zachovalo charakter lesa jako ekosystému, dovolilo určitou produkci a přitom by snížilo riziko poškození tratí a omezení provozu pádem stromů na minimum, zejména v porovnání se současnými podmínkami.

Těmto kritériím vyhovuje tvar lesa nízkého, kdy obnova lesa je řešena pruhem listnatých dřevin podél trati, které se po zmýcení obnovují z pařezů v relativně krátké době. Tento tvar lesa byl historicky v naší republice využíván, zejména v nižších polohách, neboť vyhovoval tehdejší vysoké poptávce po palivu a je pěstebně nenáročný. V současné době opět vzrůstá poptávka po palivovém dříví. S nabídkou řešení této problematiky byla SZDC oslovena zástupci České zemědělské univerzity v Praze (ČZU), Fakultou lesnickou a dřevařskou. SZDC toto řešení nabídla vlastníku lesa u Olomouce. Jedná se o situaci lužního lesa v bezprostřední blízkosti dráhy, kde vzrostlé stromy představují potenciální ohrožení dráhy. Právě zde by uplatnění nízkého lesa představovalo kompromisní řešení všech dotčených zájmů (bezpečnost dráhy, produkční funkce lesa, ochrana přírody).

7. DALŠÍ PLÁNY ČINNOSTI SZDC V TÉTO PROBLEMATICE V NEJBLIŽŠÍM OBDOBÍ

Pro další období má SZDC v oblasti odstraňování stromů ohrožujících bezpečnost železniční dopravy tyto záměry:

- neustálá osvěta nového přístupu k odstraňování nebezpečných dřevin v řadách pracovníků SZDC i v řadách pracovníků orgánů státní správy;
- vyzkoušení „nízkého lesa“ a, v případě zájmu, jeho další šíření;
- pokračovat ve spolupráci s ČZU, Fakultou lesnickou a dřevařskou; bude snaha připomínkovat lesní hospodářské plány (projednávají se vždy na dobu 10 let) tak, abychom se vyvarovali nevhodných dřevin situovaných do ochranného pásma dráhy;
- snaha o získání jasného názoru, podle kterého zákona se v obvodu dráhy při likvidaci dřevin řídit. V praxi se jedná o uplatnění postupu dle ust. § 133 odst. 3 správního řádu, kde je upraveno tzv. dohodovací řízení, v němž ústřední správní úřady projednávají spory o příslušnost mezi správními orgány (MŽP a MD), které nemají společný nadřízený správní orgán. Nedojde-li k dohodě mezi ústředními správními úřady do 15 dnů od zahájení dohodovacího řízení, vzniká kompetenční spor mezi ústředními správními úřady. Ty jsou pak povinny bezodkladně podat žalobu k Nejvyššímu správnímu soudu.

Lektoroval: Ing. Jiří Šídlo, SZDC, Praha