



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-1.054.2.2026
Warszawa, 27 stycznia 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację poselską nr 14510 z dnia 9 stycznia br., Postanki na Sejm RP Pani Lidii Czechak, przedstawiam poniższe informacje.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 października 2019 r. zmieniające rozporządzenie 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 (Dz. U. z 2019 r. poz. 2061) zakładało, że drzewa i krzewy położone w lasach (w rozumieniu art. 3 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach) w sąsiedztwie linii kolejowych będą mogły znajdować się bezpośrednio za zewnętrzną krawędzią bruzdy tworzącej pas przeciwpożarowy. W pozostałych przypadkach, tj. na terenach poza lasami, wprowadzono przepisy dopuszczające usytuowanie drzew i krzewów w odległości nie mniejszej niż 6 m od skrajnej szyny, dolnej krawędzi nasypu, górnej krawędzi przekopu albo zewnętrznej krawędzi rowów bocznych (dodany § 1a). Dzięki takiej zmianie drzewa i krzewy na terenach poza lasami mogą być usytuowane w bliższej odległości niż pierwotnie (15 m), dzięki czemu roślinność ma stanowić ochronę przed zanieczyszczeniami i hałasem oraz będzie pełnić funkcje przyrodnicze i estetyczne. Nie bez znaczenia była również możliwość pozostawiania niewielkich zadrzewień rosnących na terenach poza lasami, w strefie graniczącej z obszarem kolejowym, co może stanowić element stabilizujący i osłaniający teren graniczący z obszarem kolejowym przed wpływem niekorzystnych warunków atmosferycznych. W trakcie prac nad ww. rozporządzeniem zmieniającym przeanalizowano rozwiązania stosowane w niektórych krajach europejskich (opracowanie Instytutu Kolejnictwa objęło: Niemcy, Czechy, Hiszpanię, Francję, Włochy, Wielką Brytanię, Belgię i Rosję). W początkowej fazie procesu legislacyjnego za najbardziej optymalny uznano model obowiązujący w Niemczech, w którym wprowadzono minimalną odległość 6 m od osi skrajnego toru kolejowego oraz strefę, w której drzewa stanowiące teoretyczne zagrożenie ze względu na wysokość i odległość toru kolejowego mogą zostać usunięte, a cały obszar jest przekształcony w tzw. profil V (im bliżej torów, tym niższa roślinność). Niemniej w toku konsultacji publicznych wiele podmiotów zwróciło uwagę na fakt, że wprowadzenie tego typu modelu może wiązać się z radykalnym wzrostem kosztów zarządcy infrastruktury w obszarze utrzymania właściwego stanu roślinności, niezagrażającego bezpieczeństwu ruchu kolejowego (głównie w okresie wzmożonej wegetacji roślinności), co przesądziło o nieprzyjęciu tego rodzaju rozwiązania prawnego. Obecnie rozpoczęto prace legislacyjne nad zmianą rozporządzenia 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 (Dz. U. z 2020 r. poz. 1247, z późn. zm.). Ostateczny kształt nowych przepisów w tym zakresie będzie zależał od wyników uzgodnień, opiniowania oraz konsultacji publicznych w toku prac legislacyjnych. Należy mieć na uwadze, że rozporządzenie to wydawane jest w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska, ministrem właściwym do spraw klimatu oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych.

Spółka w ramach działalności utrzymaniowej przeprowadza czynności sprawdzające czy wzdłuż głównych magistrali kolejowych faktycznie przestrzegane są wymogi dot. pasów przeciwpożarowych oraz odległości roślinności określonych w rozporządzeniu.

Naprawy sieci trakcyjnej, w tym również uszkodzeń powstałych w wyniku przewrócenia się drzew na torowisko lub na urządzenia sieci trakcyjnej, realizowane są w ramach serwisu awaryjnego świadczonego przez PGE Energetyka Kolejowa S.A. na podstawie obowiązującej „Umowy na usługi w zakresie utrzymania urządzeń sieci trakcyjnej będących w zarządaniu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”.

Serwis awaryjny obejmuje usuwanie uszkodzeń urządzeń sieci trakcyjnej powstałych wskutek zużycia eksploatacyjnego, awarii oraz zdarzeń losowych, w tym klęsk żywiołowych i zdarzeń kolejowych. W ramach tego zakresu mieszczą się także przypadki uszkodzeń infrastruktury spowodowanych powalonymi drzewami. Wynagrodzenie za usługę serwisu awaryjnego ma formę ryczałtową. Spółka nie prowadzi odrębnej ewidencji kosztów dotyczących napraw realizowanych wyłącznie z powodu uszkodzeń sieci trakcyjnej przez drzewa. W konsekwencji nie ma możliwości wyodrębnienia i porównania kosztów związanych z tego typu zdarzeniami w stosunku do potencjalnych kosztów odszkodowań za usunięcie drzew rosnących w sąsiedztwie linii kolejowych. Zdarzenia te mają charakter incydentalny i w porównaniu z realizowaną wycinką drzew w celu zachowania odległości jak w Rozporządzeniu stanowią nieznaczny procent kosztów związanych z usuwaniem roślinności rosnącej przy liniach kolejowych.

Przewidywany na 2026 r. budżet na utrzymanie zieleni przytorowej oraz utrzymanie pasów przeciwpożarowych wynosi około 75 000 000 zł.

Uprzejmie proszę o przyjęcie powyższego stanowiska.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu