

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Kácení dřevin v okolí železniční dráhy po novele zákona o dráhách účinné ke dni 1. 4. 2017

Pozornost odborné a laické veřejnosti již před delší dobou zaujaly spory o to, kdo má povolovat kácení dřevin v okolí železničních tratí. Střetávaly se zde totiž různé právem chráněné zájmy a rovněž působnost různých správních úřadů. Tato problematika je dodnes poměrně živá a to dokonce natolik, že se zákonodárce rozhodl vyřešit případné problémy snad již jednou provždy a to cestou novelizace zákona č. [114/1992](#) Sb., o ochraně přírody a krajiny (ZOPK), která však byla provedena zákonem č. [319/2016](#) Sb., který novelizoval především zákon č. [266/1994](#) Sb., o dráhách (ZoD). Jaký je tedy výsledek a jaká pravidla budou pro kácení dřevin v okolí železniční dráhy platit od prvního dubnového dne roku 2017, na to se snaží dát odpovědi následující krátké pojednání.

Současný stav

Zákon o dráhách ve znění účinném do 31.3.2017 hovoří v § 10 o oprávněních drážního správního úřadu a povinnostech vlastníků nemovitostí v sousedství dráhy. Tito vlastníci jsou povinni strpět, aby na jejich pozemcích byla podniknuta mj. opatření k zamezení padání stromů, pokud takovéto nebezpečí vzniklo výstavbou dráhy, jejím provozem, nebo přírodními vlivy. Pokud by takovéto nebezpečí vzniklo jednáním vlastníků pozemku (vysazení stromu na nevhodném místě, nevhodná úprava terénu v okolí stromu z důvodu stavby domu atp.), musejí podniknout takováto opatření vlastníci nemovitosti. Drážní správní úřad pak rozhoduje o tom, kdo provede vhodná opatření, jaká to budou a jaký bude jejich rozsah. Toto oprávnění má drážní správní úřad v případě jakékoliv dráhy, na kterou dopadá režim ZoD, tedy v případě dráhy železniční, tramvajové, trolejbusové a lanové. To ovšem neznamená, že by byl oprávněn povolovat kácení dřevin. Potřeba kácet dřeviny v okolí dráhy může vyvstat i na straně provozovatele dráhy (srov. § 11 odst. 1 ZoD), který má především povinnost uloženou mu podle § 22 odst. 1 písm. a) ZoD provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy. I zde je tato povinnost dána provozovatelům všech drah spadajících pod režim ZoD. Provozováním dráhy se zde myslí provozování dopravní cesty a nikoli drážních vozidel.

Kácení dřevin upravuje již zmíněný ZOPK a to konkrétně ve svém § 8, kde jsou však popsány rozličné situace. Obecně je podle ZOPK ve znění účinném do 31. 3. 2017 možno kácet dřeviny jen se souhlasem orgánu ochrany přírody (§ 8 odst. 1). Pokud má docházet ke kácení v okolí železniční dráhy (tedy nikoli již drah jiných), je orgán ochrany přírody povinen „dohodnout se“ s drážním správním úřadem a to postupem podle části čtvrté zákona č. [500/2004](#) Sb., správního řádu. Druhou možností představují situace, kdy ke kácení sloužící k vybraným účelům není povolení třeba, je však zvolen režim ohlašovací, což znamená, že kdo chce kácet dřeviny podle § 8 odst. 2 ZOPK, musí tuto skutečnost oznámit orgánu ochrany přírody nejméně 15 dní před provedením kácení a to písemně. Orgán ochrany přírody může v této době kácení pozastavit, omezit nebo zakázat. Tato cesta však podle dosavadní úpravy není pro kácení v okolí železničních tratí využitelná. Vyhláškou ministerstva životního prostředí je pak dán okruh případů, kdy není kácení dřevin třeba ohlašovat ani povolovat (§ 8 odst. 3 ZOPK). Poslední možností je postup podle § 8 odst. 4 ZOPK, který bývá někdy nazýván kácení v krajní nouzi. Povolení tak není třeba ke kácení dřevin, pokud jsou v takovém stavu, že je bezprostředně ohrožen život nebo zdraví, případně pokud hrozí škoda značného rozsahu. V takovýchto případech je možné ke kácení přistoupit bez jakýchkoliv formalit, zpětně je však třeba

kácení nahlásit orgánu ochrany přírody a to ve lhůtě 15 dní od provedení kácení.

Úprava kácení dřevin v blízkosti drah po novele

Ustanovení § 10, stejně jako ustanovení § 22 ZoD se novela provedená zákonem č. [319/2016](#) Sb. v zásadě nedotkla. Změna v režimu kácení dřevin kolem tratí se odehrála v § 8 ZOPK. Původní režim souhlasu s kácením dřevin po dohodě s drážním správním úřadem v okolí tratí podle prvního odstavce tohoto paragrafu byl zrušen, jeho obdoba zůstala zachována pro kácení kolem silnic. Kácení kolem železniční dráhy (opět tedy nikoli kolem jiných drah, např. kolem dráhy tramvajové, trolejbusové nebo lanové) byl přesunut pod režim druhého odstavce a napříště se tedy bude vyžadovat pouze ohlášení orgánu ochrany přírody. Lhůta pro ohlášení zůstala zachována a takového ohlášení musí proběhnout nejméně 15 dní před zamýšleným kácením a to písemně. I nadále může orgán ochrany přírody kácení pozastavit, omezit nebo zakázat, pokud to odporuje požadavkům na ochranu dřevin. V případě železniční dráhy ovšem platí, že jsou-li dřeviny odstraňovány za účelem „zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze“, pak může orgán ochrany přírody k těmto krokům přistoupit jen se závazným stanoviskem drážního správního úřadu. Závazné stanovisko upravuje § 149 zákona č. [500/2004](#) Sb., správní řád. Podle tohoto ustanovení je závazné stanovisko směrodatné pro výrokovou část rozhodnutí orgánu, který si závazné stanovisko vyžádal (v tomto případě orgán ochrany přírody). Pokud tedy bude ohlášeno kácení dřevin a to písemně a ve stanovené lhůtě, orgán ochrany přírody nabyde dojmu, že jsou zde důvody pro pozastavení, omezení nebo zakázání kácení, avšak drážní správní úřad se vysloví proti takovému odkladu nebo zrušení kácení, nemůže orgán ochrany přírody kácení v okolí železniční dráhy z důvodu její ochrany zamezit. Lze snad jen připomenout, že i nadále zůstává zachována možnost provést kácení podle ustanovení § 8 odst. 3 ZOPK na základě vyhlášky č. [189/2013](#) Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, a to bez ohlašování nebo povolování, stejně jako je i nadále zachována možnost provést kácení „v krajní nouzi“ s informační povinností ex post podle § 8 odst. 4 ZOPK.

Několik slov závěrem

Změny v režimu kácení v okolí železniční dráhy lze hodnotit spíše pozitivně. S ohledem na bezpečnost a význam železniční dopravy je celý režim urychlen a především pro správce železniční infrastruktury zjednodušen. Doposud totiž správce infrastruktury stíhalo určité dilema, kdy musel vyhodnotit, zda jsou již dány podmínky pro kácení podle § 8 odst. 4, tedy zda nebezpečí hrozí bezprostředně, nebo zda je ještě čas na zdlouhavé povolování kácení v režimu § 8 odst. 1 ZOPK. Odpovědnost za následky špatného rozhodnutí potom nesl sám, přičemž tyto mohly být i tragické. Nový proces by však mohl prospět i ochraně přírody, kdy provozovatel železniční dráhy bude motivován zvolit cestu ohlašování a nebude se uchýlovat ke kácení „v krajní nouzi“, aby předešel tragickým následkům, takže orgán ochrany přírody se o zamýšleném kácení dozví ex ante, s možností tento proces ovlivnit, než ex post, kdy už jaksí není co chránit.

JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR., Ph.D.

e-mail: lojda@akvt.cz

Další články:

- [Nepravomocné povolení stavby a změna územního plánu](#)
- [Letiště a letecké stavby](#)
- [Nejvyšší správní soud vymezuje nové hranice zneužití práva u běžných nákladů na reklamu](#)
- [Limity dohledu nad výkonem znalecké činnosti](#)
- [Stavebníci získávají od roku 2026 silnější pozici v soudních sporech o povolení stavby](#)
- [Novela zákona o spotřebitelském úvěru: zásadní regulatorní přelom, který změní finanční trh i praxi poskytovatelů spotřebitelských úvěrů](#)
- [Regulace cen taxislužby v roce 2026: co se mění a jaké mají obce možnosti?](#)
- [Jaké klíčové změny přináší návrh novely stavebního zákona?](#)
- [Nový zákon o zbraních a střelivu](#)
- [Novela zákona o pyrotechnice: likvidace profesionálů namísto zmírnění negativních vlivů](#)
- [Nový zákon o zbraních – hlavní a vedlejší držitelé a změny v posuzování zdravotní způsobilosti](#)