

**UNIVERZITA KARLOVA**

**Právnická fakulta**

**Petr Bilanin**

**Kácení dřevin rostoucích mimo les  
a dopravní infrastruktura**

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: JUDr. Jiří Rajchl, Ph.D.

Katedra: Správního práva a správní vědy

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu) : 10. 3. 2023

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracoval samostatně, že všechny použité zdroje byly řádně uvedeny a že práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Dále prohlašuji, že vlastní text této práce včetně poznámek pod čarou má 144 568 znaků včetně mezer.

Petr Bilanin

V Hájku u Karlových Varů dne 10. 3. 2023

### **Poděkování**

Velmi děkuji vedoucímu práce JUDr. Jiřímu Rajchlovi, Ph.D. a taktéž panu Mgr. Václavu Petrmichlovi, Ph.D. za rady, vedení a připomínky, které mi poskytnuli v průběhu zpracování této práce.

# Obsah

## Úvod

1. Obecná právní úprava kácení dřevin rostoucích mimo les .....	7
1.1. Dřevina rostoucí mimo les.....	7
1.2. Základní principy ochrany dřevin rostoucích mimo les .....	9
1.2.1. Princip ochrany .....	9
1.2.2. Princip péče .....	10
1.2.3. Povolovací princip.....	11
1.3. Obecný (povolovací) režim kácení dřevin.....	13
1.4. Zvláštní režimy kácení dřevin .....	17
1.4.1. Oznamovací režim kácení dřevin.....	17
1.4.2. Volné kácení.....	19
1.4.3. Havarijní kácení .....	20
1.5. Zvláštní ochrana dřevin rostoucích mimo les dle ZOPK .....	21
1.5.1. Památné stromy .....	21
1.5.2. Zvláště chráněné druhy rostlin .....	22
2. Kácení dřevin na silničních pozemcích .....	24
2.1. Vymezení nejdůležitějších pojmů .....	24
2.2. Právní úprava kácení dřevin na silničních pozemcích.....	28
2.2.1. Vývoj právní úpravy.....	29
2.2.2. Primární (povolovací) režim kácení dřevin na silničních pozemcích .....	30
2.2.3. Sekundární režimy kácení dřevin na silničních pozemcích .....	32
2.2.4. Ochrana pozemních komunikací .....	33
2.3. Kácení silničních stromořadí .....	35
2.3.1. Stručný nástin historie právní úpravy silničních stromořadí.....	37
2.3.2. Výhody a nevýhody silničních stromořadí a jejich reflexe v právní úpravě.....	40

2.4.	Úvahy de lege ferenda .....	44
3.	Kácení dřevin u železničních drah .....	45
3.1.	Vymezení nejdůležitějších pojmů .....	46
3.2.	Právní úprava kácení dřevin u železničních drah .....	49
3.2.1.	Vývoj právní úpravy.....	49
3.2.2.	Primární (oznamovací) režim kácení dřevin u železničních drah .....	51
3.2.3.	Sekundární režimy kácení dřevin u železničních drah.....	52
3.2.4.	Ochrana dráhy .....	52
3.3.	Problematické a sporné aspekty právní úpravy kácení dřevin u železničních drah a jejich novelizací.....	53
3.3.1.	Spor Správy železnic s orgány ochrany přírody týkající se otázky speciality zákona o dráhách vůči zákonu o ochraně přírody a krajiny ve věcech kácení dřevin .....	54
3.3.2.	První novelizace právní úpravy a nejasnosti s ní spojené .....	58
3.3.3.	Druhá novelizace právní úpravy a její dopad na sledovanou problematiku.....	60
3.4.	Úvahy de lege ferenda .....	63

Závěr

Seznam zkratk

Seznam použitých zdrojů

Abstrakt

## Úvod

Dřeviny rostoucí mimo les představují tradiční doprovod staveb dopravní infrastruktury - např. četné aleje lemující silnice v České republice představují tradiční kolorit zdější krajiny. Současně jsou to však tytéž dřeviny, které rizikem svého pádu provoz na této infrastruktuře ohrožují. Dochází tak zde ke střetu dvou (do značné míry) protichůdných zájmů. Na jedné straně jde o zájem na ochranu bezpečného, rychlého a spolehlivého provozu na té které dopravní infrastruktuře (silniční, železniční...), na druhé straně jde o zájem na ochranu přírody a krajiny, neboť nejen, že doprovodné dřeviny významně dotváří podobu naší krajiny, ale představují mnohdy také cenný biotop pro celou řadu živočišných a rostlinných druhů.

Úkolem práva je tak v této situaci najít řešení, které spravedlivě oba protichůdné zájmy vyváží a přinese takovou právní úpravu, která na jedné straně dává provozovatelům dopravní infrastruktury dostatečnou možnost odstraňovat rizikové dřeviny (ideálně s co nejnižší procesní zátěží), ale která na druhé straně také dostatečně hájí zájem na ochranu přírody a krajiny, neboť bezdůvodné pokácení dřeviny rostoucí desítky až stovky let představuje často nevratný zásah do životního prostředí.

Cílem této práce je tak analyzovat a zhodnotit jak se současné právní úpravě daří řešit střet těchto dvou protichůdných zájmů a případně navrhnout změny, které by přispěly ke zlepšení této právní úpravy.

Přes obecný název této práce „kácení dřevin rostoucích mimo les a dopravní infrastruktura“, bude v její druhé a třetí části pojednáno specificky o kácení dřevin rostoucích u dopravní infrastruktury silniční a železniční. Je tomu tak především z toho důvodu, že tato dopravní infrastruktura je u nás nejhojnější, tudíž i ke střetům zájmu na ochranu přírody a zájmu na zajištění bezpečné a plynulé dopravy zde dochází zdaleka nejčastěji. Zná to jistě každý – při větších bouřích či vichřicích jsou zprávy plné informací o popadaných stromech, které blokují dopravu na silnicích, ztrhávají trolejové vedení a zastavují provoz na železničních tratích, a které bohužel při dopravních nehodách v důsledku jejich pádu vzniklých čas od času přivodí i zranění a ztráty na životech lidí. Zaměření této práce tak bude z tohoto důvodu právě na tyto dva druhy dopravní infrastruktury.

První část této práce bude věnována obecné právní úpravě kácení dřevin rostoucích mimo les tak, jak je upravena především v zákoně č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Vysvětleny zde budou základní pojmy a principy ochrany a kácení dřevin rostoucích mimo les, následovat bude nastínění jednotlivých režimů kácení a krátce zde bude také pojednáno o zvláštních režimech ochrany dřevin rostoucích mimo les.

I přes zaměření této práce na silniční a železniční dopravní infrastrukturu je tato první část zcela nezbytná, neboť obecná právní úprava kácení dřevin rostoucích mimo les tvoří základ zvláštních právních úprav kácení dřevin rostoucích na silničních pozemcích a u železničních drah, neboť tyto z ní přímo vychází.

Druhá a třetí část této práce pak bude již věnována zvláštním právním úpravám kácení dřevin rostoucích u staveb silniční a železniční dopravní infrastruktury. Obě kapitoly budou vzhledem k podobnostem obou právních úprav koncipovány obdobně – v první kapitole nejdříve budou vysvětleny specifické pojmy vážící se k té které dopravní infrastruktuře, následovat bude druhé kapitola s nastíněním předmětné právní úpravy včetně jejího vývoje. Třetí kapitola je v rámci druhé a třetí části jako jediná koncipována odlišně – v případě silniční infrastruktury je zde pojednáno o problematice kácení tzv. silničních stromořadí, v případě železniční infrastruktury jsou zde vzhledem k nedávným novelizacím této právní úpravy blíže popsány důvody, které k daným novelizacím vedly a důsledky, které nová právní úprava přinesla pro sledovanou problematiku. Čtvrtá kapitola je pak v obou částech věnována úvahám de lege ferenda.

# 1. Obecná právní úprava kácení dřevin rostoucích mimo les

Přestože těžiště této práce spočívá v analýze právní úpravy kácení dřevin rostoucích u silniční a železniční infrastruktury, je nejdříve nutné seznámit se také s obecnou<sup>1</sup> právní úpravou kácení dřevin rostoucích mimo les. Je to tak především z toho důvodu, že právní úpravy kácení dřevin rostoucích v blízkosti výše zmíněné dopravní infrastruktury přímo vycházejí z obecné právní úpravy kácení dřevin a tuto pouze mírně upravují tak, aby odpovídala požadavkům na bezpečné a spolehlivé provozování této infrastruktury.

Jádro obecné právní úpravy ochrany a kácení dřevin rostoucích mimo les představuje zákon č. 144/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále jen „ZOPK“), společně s vyhláškou č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení (dále jen „Vyhláška o ochraně a kácení dřevin“), vydanou k provedení ustanovení ZOPK týkajících se dřevin rostoucích mimo les.

## 1.1. Dřevina rostoucí mimo les

ZOPK v první řadě definuje samotný ústřední pojem „dřevina rostoucí mimo les“ (pro který zavádí legislativní zkratku „dřevina“), a to jako „*strom či keř rostoucí jednotlivě i ve skupinách ve volné krajině i v sídelních útvech na pozemcích mimo lesní půdní fond*“<sup>2</sup>. Primárním smyslem této definice je stanovení okruhu dřevin, na které se právní úprava obsažená v tomto zákoně vztahuje a současně jejich odlišení od dřevin spadající pod režim zákona č. 289/1995 Sb., o lesích (dále také jen „LesZ“), který pracuje s ochranou dřevin zcela jiným způsobem, a to především tak, že nechrání dřeviny jako jednotlivce, nýbrž lesní porosty jako celek<sup>3</sup>.

Výklad výše zmíněné definice však přináší hned několik úskalí. Předně jde o pojem „lesní půdní fond“, který ZOPK uvádí s odkazem na nyní již zrušený zákon č. 61/1977 Sb., o lesích. Vzhledem k tomu, že současný LesZ již s takovýmto pojmem nepracuje, je

---

<sup>1</sup> Pojem „obecná právní úprava kácení dřevin rostoucích mimo les“ užívaný v první části této práce je nutno chápat ve smyslu základní právní úpravy kácení dřevin rostoucích mimo les, v kontrastu se „zvláštními“ úpravami, které odráží specifika kácení dřevin rostoucích u silniční a železniční infrastruktury, o kterých bude pojednáno dále v části druhé a třetí. Nejsou tím tak myšleny pojmy „obecná“ a „zvláštní“ ochrana přírody a krajiny, tak jak je chápe zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

<sup>2</sup> § 3 odst. 1, písm. i) ZOPK.

<sup>3</sup> JELÍNKOVÁ, J, TUHÁČEK M. *Právní vztahy k dřevinám: praktický průvodce*. 2. vydání. Praha: Grada, 2018. Str. 11.

v současnosti nutné vykládat jej jako pojem „pozemek určený k plnění funkcí lesa“ dle § 3 LesZ, který dříve užívaný pojem „lesní půdní fond“ nahradil.<sup>4</sup>

Dalším sporným bodem této definice může představovat slovo „rostoucí“, které by mohlo vzbudit dojem, že stromy suché či odumřelé, které již nerostou, nepodléhají této definici a tedy ani právní úpravě obsažené v ZOPK. Opačný názor zastává Ministerstvo životního prostředí České republiky (dále také „MŽP“), dle jehož stanoviska nelze růst považovat za základní podmínku ochrany dřevin, díky čemuž úprava obsažená v ZOPK dopadá i na stromy suché či odumřelé<sup>5</sup>. S takovýmto výkladem se lze setkat i v judikatuře, když Nejvyšší správní soud (dále také „NSS“) ve svém rozsudku potvrdil rozhodnutí České inspekce životního prostředí (dále také „ČIŽP“) týkající se uložení pokuty za pokácení 12 suchých topolů kanadských<sup>6</sup>. Názorovou kontinuitu zastává i novější judikatura, když např. Městský soud v Praze v roce 2018 ve svém rozsudku, ve kterém rovněž potvrdil pokutu uloženou ČIŽP za nezákonné kácení 21 ks vzrostlých dřevin, vyslovil názor, že do právní úpravy dle ZOPK spadají též „*dřeviny poškozené, polámané, či suché*“<sup>7</sup>.

Další nejasnost ohledně výkladu uvedené definice, představuje spor ohledně významu slova „na pozemku“ obsaženého v definici. Diskuze vyvolávají především názory, podle kterých do úpravy dle ZOPK nespádají dřeviny, které rostou *stricto sensu* na „stavbách“, nikoliv na „pozemcích“ – jde např. o dřeviny rostoucí na stavbě dráhy<sup>8</sup>, stavbě dálnice, silnice a místní komunikace<sup>9</sup>, či stavbě vodního díla<sup>10</sup>. Tento názor však odmítá judikatura, která se k dané nejasnosti vyjádřila např. v případě dřevin rostoucích na stavbě hráze: „*Vodní plocha, hráz, a vše na nich se nachází zároveň i na pozemku. Je proto nepřijatelné tvrzení, že stromy, rostoucí na hrázi rybníka, rostou jen na stavbě, nikoliv na pozemku, a proto že by neměly podléhat ochraně podle zákona o ochraně přírody a krajiny.*“<sup>11</sup> I podle literatury je cílem popisované definice

---

<sup>4</sup> STEJSKAL, V. *Zákon o ochraně přírody a krajiny. Komentář*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2016, str. 23.

<sup>5</sup> Stanovisko legislativního odboru MŽP, č. j. 410/1960/00 in Periodikum Planeta, ročník 2005, č. 6. Praha: Ministerstvo životního prostředí., str. 32.

<sup>6</sup> Rozsudek NSS ze dne 7. 8. 2003, č. j. 5 A 27/2001 – 34.

<sup>7</sup> Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 19. 1. 2018, č. j. 3 A 63/2016 – 42.

<sup>8</sup> § 5 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách.

<sup>9</sup> § 9 odst. 1, věta poslední zákona č. 13/1997, o pozemních komunikacích.

<sup>10</sup> § 55 odst. 1 Zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon).

<sup>11</sup> Rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 18. 12. 1998, sp. zn. 30 Ca 131/98.



primárně odlišení nelesních dřevin od lesních porostů, nikoliv řešení vztahů mezi vymezením staveb v jednotlivých zákonech<sup>12</sup>.

## 1.2. Základní principy ochrany dřevin rostoucích mimo les

Právní úprava obecné ochrany dřevin rostoucích mimo les (dále v souladu s legislativní zkratkou také jen „dřevina“) dle ZOPK stojí na třech základních principech<sup>13</sup>, jimiž jsou:

1. princip ochrany dřevin před poškozováním a ničením,
2. princip péče vlastníků o dřeviny,
3. povolovací princip – regulace kácení dřevin.

Každý z těchto tří principů reflektuje jednu z hlavních zásad ochrany životního prostředí, kterou je tzv. princip nejvyšší hodnoty, dle kterého je životnímu prostředí nezbytné poskytovat nejvyšší možnou ochranu, neboť jde o nenahraditelnou hodnotu, nezbytnou pro existenci samotného života na naší planetě<sup>14</sup>. Každý z tří principů ochrany dřevin tuto základní zásadu reflektuje tím, že reguluje a omezuje jednání člověka, které by mohlo být pro dřeviny škodlivé.

Vzhledem k zaměření této práce na problematiku kácení dřevin je povolovací princip tím klíčovým, ovšem vzhledem k celkové provázanosti všech tří principů je třeba se nejprve krátce zmínit i o prvních dvou.

### 1.2.1. Princip ochrany

Vyjádření principu ochrany nalezneme v ust. § 7 odst. 1 ZOPK, dle kterého jsou všechny dřeviny chráněny před poškozováním a ničením. Původní vymezení pojmu „poškození a ničení“ bylo možno nalézt v ust. § 8 odst. 1 obecné prováděcí vyhlášky k ZOPK<sup>15</sup>, která jej definovala jako „*nedovolený zásah, který způsobí podstatné a trvalé snížení jejich ekologických a estetických funkcí nebo bezprostředně či následně způsobí jejich odumření.*“ S účinností od 15. 7. 2013 však bylo toto ustanovení zrušeno a nahrazeno zcela novou Vyhláškou o ochraně a kácení dřevin, která již pojem „poškození a ničení“ nezná, nýbrž v souladu s novelizovaným

---

<sup>12</sup> JELÍNKOVÁ, J., TUHÁČEK, M. *Právní vztahy k dřevinám: praktický průvodce*. 2. vydání. Praha: Grada, 2018, str. 12.

<sup>13</sup> DAMOHORSKÝ, M. a kol. *Právo životního prostředí*. 3. vydání. Praha: C.H. Beck, 2010, str. 368.

<sup>14</sup> Tamtéž, str. 50.

<sup>15</sup> Vyhláška MŽP č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

zákonným zmocněním v ust. §8 odst. 5 ZOPK<sup>16</sup>, definuje nový pojem „nedovolené zásahy do dřevin“ a to sice jako: *“takové poškozování nebo ničení dřevin, které způsobí podstatné nebo trvalé snížení jejich ekologických nebo společenských funkcí nebo bezprostředně či následně způsobí jejich odumření.”*<sup>17</sup> Největším rozdílem této nové definice oproti dříve užívanému pojmu „poškozování a ničení“ tak spočívá především v nahrazení spojek „a“ spojkami „nebo“, čímž došlo k posílení ochrany dřevin, neboť dle současné úpravy již není nutné kumulativně porušit ekologické i společenské funkce dřeviny, aby došlo k porušení principu ochrany dřevin.

Ekologickými funkcemi dřevin jsou myšleny především funkce dřeviny jakožto biotopu, který je na sebe schopen vázat další organismy a vytvářet tak specifická společenstva a zvyšovat tak biodiverzitu.<sup>18</sup> Společenskými funkcemi jsou pak myšleny takové vlastnosti dřeviny, které ovlivňují životní prostředí člověka, jako je např. snižování prašnosti, tlumení hluku, či např. funkce estetická<sup>19</sup>. Nedovolený zásah do dřeviny (nemusí se jednat jen o nedovolené pokácení dřeviny, postačí např. nevhodný ořez dřeviny), který zničí či oslabí buďto ekologickou či společenskou funkci dřeviny představuje porušení principu ochrany a je sankcionován jako přestupek dle části osmé ZOPK, dle kterého se osoba dopustí přestupku tím, že *„poškodí nebo bez povolení pokácí dřevinu rostoucí mimo les“*<sup>20</sup>.

Princip ochrany prozařuje i do jiných ustanovení ZOPK – dřeviny mohou tvořit součást registrovaného významného krajinného prvku dle § 6 ZOPK, dále mohou být dřeviny chráněny i v rámci zvláštní ochrany jakožto památné stromy dle ust. § 46 ZOPK, či jako jedinci zvláště chráněného druhu rostlin dle ust. § 48 ZOPK. O této zvláštní ochraně dřevin dle ZOPK bude blíže pojednáno v páté kapitole této části.

### 1.2.2. Princip péče

Princip péče o dřeviny je vymezen v ust. § 7 odst. 3 ZOPK: *„Péče o dřeviny, zejména jejich ošetřování a udržování je povinností vlastníků“*. Oproti principu ochrany, o kterém bylo

---

<sup>16</sup> Novelizace byla provedena zákonem č. 349/2009 Sb., kterým se mění zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 161/1999 Sb., kterým se vyhlašuje Národní park České Švýcarsko, a mění se zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>17</sup> § 2 odst. 1 Vyhlášky o ochraně a kácení dřevin.

<sup>18</sup> JELÍNKOVÁ, J., TUHÁČEK, M. *Právní vztahy k dřevinám: praktický průvodce*. 2. vydání. Praha: Grada, 2018, str. 17.

<sup>19</sup> § 1, písm. b) Vyhlášky o ochraně a kácení dřevin.

<sup>20</sup> § 87 odst. 2, písm. e) a § 87 odst. 3, písm. d) ZOPK v případě fyzických osob a § 88 odst. 1, písm. c) v případě právnických a podnikajících fyzických osob.

pojďnáváno v předchozím bodě, který je principem pasivním (pro jeho splnění postačí dřeviny neohrožovat svým jednáním), je princip péče naopak principem primárně aktivním. Zavazuje vlastníky dřevin k aktivní péči o dřeviny rostoucí na jejich pozemcích. ZOPK tak v rámci vymezení smyslu tohoto principu „vychází ze skutečnosti, že k udržení dobrého stavu dřeviny z hlediska zdravotního, vitality, ale například i bezpečnosti, nestačí dřevinu chránit před poškozením, ale je nezbytné o ni aktivně pečovat, ošetřovat a udržovat.“<sup>21</sup>

Porušení tohoto principu péče vede ke spáchání stejného přestupku, jako v případě porušení výše popsaného principu ochrany (tj. přestupek poškození nebo pokácení dřeviny rostoucí mimo les). Vzhledem k § 10 Zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízeních o nich, se protiprávním jednáním rozumí i „opomenutí takového konání, k němuž byl pachatel povinen podle jiného právního předpisu“. Pokud tak opomenutí zákonem uložené povinnosti aktivně o dřevinu pečovat povede k jejímu poškození, je takovéto opomenutí postavené naroveň aktivnímu (negativnímu) zásahu do dřeviny. Zatímco tedy princip ochrany jakožto princip pasivní bude porušen aktivním jednáním, bude naopak princip péče jakožto princip aktivní porušen jednáním pasivním, v obou případech však půjde o spáchání stejné skutkové podstaty přestupku dle ZOPK.

### 1.2.3. Povolovací princip

Jak již bylo výše uvedeno, je povolovací princip tím stěžejním vzhledem k zaměření této práce. Jen při jeho dodržení je totiž možné legálně kácet dřeviny rostoucí mimo les, ať již rostou na jakémkoliv místě - v obvodu dráhy, na silničním pozemku, či kdekoliv jinde.

Jeho podstatu vymezuje § 8 odst. 1 ZOPK: „Ke kácení dřevin je nezbytné povolení orgánu ochrany přírody, není-li dále stanoveno jinak. Povolení lze vydat ze závažných důvodů po vyhodnocení funkčního a estetického významu dřevin.“ Pokácení dřeviny představuje nejzávažnější možný zásah do života dřeviny – ukončení její existence. Zároveň představuje výrazný zásah do obou principů zmíněných v předchozích bodech. Z toho důvodu musí každé takové kácení být podmíněno závazným správním rozhodnutím o povolení kácení<sup>22</sup>, vydávané orgánem ochrany přírody, který musí při jeho vydávání zvažovat a poměřovat jednotlivé zájmy

---

<sup>21</sup> VOMÁČKA, V., KNOTEK, J. a kol. *Zákon o ochraně přírody a krajiny: Komentář*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2018, str. 97.

<sup>22</sup> Viz shodně NSS: „Pokácení dřeviny je nejzávažnější zásah, pro nějž zákonodárce vyžaduje předchozí povolení“ (z rozsudku ze dne 2. 7. 2014, č. j. 1 As 54/2014-36).

svědčící pro i proti pokácení dřeviny. Toto povolení vydávané orgány ochrany přírody představuje klasický administrativně-právní nástroj ochrany přírody a krajiny<sup>23</sup>.

Formulací, že povolení je nezbytné „není-li dále stanoveno jinak“, jsou myšleny výjimečné případy kácení dřevin uvedené v § 8 odst. 2 an. ZOPK, ve kterých vzhledem k nízké ekologické hodnotě dřevin, nebo závažným důvodům pro jejich pokácení zákon nepožaduje vydání samostatného povolení ke kácení dřevin ve správním řízení (tzv. „obecný - povolovací režim“), ale toto nahrazuje méně přísnými a formálními postupy (tzv. „zvláštními režimy kácení dřevin“). Jedná se o následující případy:

1. kácení v tzv. „oznamovacím režimu“,
2. havarijní kácení,
3. volné kácení.

Povolovací princip nalézá své uplatnění ve všech režimech kácení dřevin. V největší míře se uplatňuje v povolovacím režimu kácení dřevin, ve kterém orgán ochrany přírody v „klasickém“ správním řízení v plné míře váží závažnost důvodů k pokácení dřeviny. Ve zvláštních režimech je pak role povolovacího principu oslabena ve prospěch jednoduššího a méně formálního postupu – k tomu lze však přistoupit jen v zákonem vymezených případech. Blíže o všech režimech kácení dřevin bude pojednáno v následujících kapitolách této části práce.

S výjimkou případů, kdy zvláštní právní úprava výslovně vylučuje působnost ZOPK ve věci kácení dřevin rostoucích mimo les<sup>24</sup>, je nezbytné vždy kácet dřeviny v některém z těchto výše uvedených režimů. Pokud by přesto došlo ke kácení dřevin rostoucích mimo les bez povolení orgánu ochrany přírody a současně by nebyly splněny podmínky pro kácení v některém ze zvláštních režimů, může orgán ochrany přírody takovéto kácení omezit či zakázat dle § 66 ZOPK<sup>25</sup>. Orgány ochrany přírody toto oprávnění v případě protiprávního kácení v praxi

---

<sup>23</sup> DAMOHORSKÝ, M. a kol. *Právo životního prostředí*. 3. vydání. Praha: C.H. Beck, 2010, str. 388.

<sup>24</sup> Činí tak například zákon č. 254/2001 Sb., o vodách, dle jehož § 14 odst. 1, písm. j) je působnost ZOPK vyloučena v případech, kdy vlastník vodovodního díla odstraňuje náletové dřeviny z hrází sloužících k ochraně před povodněmi, ke vzdouvání vody nebo k akumulaci vod. I v takovém případě je však vlastník vodovodního díla povinen oznámit záměr kácet tyto dřeviny orgánu ochrany přírody.

<sup>25</sup> § 66 odst. 1 ZOPK: „Orgán ochrany přírody je oprávněn stanovit fyzickým a právnickým osobám podmínky pro výkon činnosti, která by mohla způsobit nedovolenou změnu obecně nebo zvláště chráněných částí přírody, popřípadě takovou činnost zakázat.“

používají - o jednom z takových případů bude blíže pojednáno ve třetí kapitole třetí části této práce.

### 1.3. Obecný (povolovací) režim kácení dřevin

Povolovací režim, který v největší míře reflektuje výše popsané principy vztahující se k ochraně a kácení dřevin (ponejvíce povolovací princip), představuje základní a obecný způsob rozhodování o povolování kácení dřevin rostoucích mimo les. Jen v něm mohou být v rámci „klasického“ správního řízení v plné míře zhodnoceny všechny důvody svědčící pro i proti pokácení dřevin, jen v rámci něj se mohou daného správního řízení účastnit též občané prostřednictvím občanských svých sdružení<sup>26</sup>, jen v něm může být uložena náhradní výsadba za provedené kácení<sup>27</sup>.

Právní úprava řízení o povolení kácení dřevin je obsažena především v § 8 a § 9 ZOPK a § 4 Vyhlášky o ochraně a kácení dřevin; ve zbytku se pak subsidiárně použije zákon č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „Správní řád“)<sup>28</sup>.

Řízení o povolení kácení je zahajováno na žádost<sup>29</sup>, přičemž žadatelem může být vlastník pozemku (na kterém rostou předmětné dřeviny), případně nájemce či osoba jinak oprávněná z užitelského vztahu k příslušnému pozemku (např. pachtýř), a to na základě písemného souhlasu vlastníka<sup>30</sup>. Žádost musí, kromě obecných náležitostí dle § 37 odst. 2 Správního řádu, obsahovat také další náležitosti vyžadované § 4 Vyhlášky o ochraně a kácení dřevin (jedná se např. o označení katastrálního území a parcely, kde se dřeviny nachází, dále zdůvodnění žádosti, či specifikaci dřevin, které mají být pokáceny – uvedení jejich počtu, druhu, obvodu kmene apod.).

---

<sup>26</sup> § 70 ZOPK; Dle současné terminologie se bude jednat většinou o tzv. „ekologické spolky“.

<sup>27</sup> § 9 odst. 1 ZOPK.

<sup>28</sup> § 1 odst. 2 Správního řádu: „*Tento zákon nebo jeho jednotlivá ustanovení se použijí, nestanoví-li zvláštní zákon jiný postup.*“

<sup>29</sup> VOMÁČKA, V., KNOTEK, J. a kol. *Zákon o ochraně přírody a krajiny: Komentář*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2018, str. 102; Řízení z moci úřední může orgán ochrany přírody zahájit pouze ve věci uložení povinností provedení nezbytných zásahů (včetně pokácení dřevin), které je vlastník povinen učinit při výskytu nákazy dřevin epidemickými či jinými vážnými chorobami dle § 7 odst. 3 ZOPK. Zde se však nejedná *stricto sensu* o povolování kácení, nýbrž o uložení povinnosti vlastníkovi dřeviny.

<sup>30</sup> § 4 odst. 1 písm. b) Vyhlášky o ochraně a kácení dřevin.

Hlavním účastníkem tohoto řízení je žadatel<sup>31</sup>. Vedlejšími účastníky dle § 27 odst. 2 a § 27 odst. 3 Správního řádu mohou být osoby, která by mohly být rozhodnutím o povolení kácení přímo dotčeny na svých právech (typicky půjde o vlastníky sousedních pozemků), dále výše zmíněná občanská sdružení (spolky) za podmínek stanovených § 70 ZOPK, či obec, na jejímž katastru rostou předmětné dřeviny, není-li orgán této obce orgánem ochrany přírody rozhodujícím v dané věci<sup>32</sup>. Žádá-li o vydání povolení nájemce, či jiný oprávněný uživatel pozemku, je vedlejším účastníkem vždy také vlastník pozemku, a to i přesto, že k danému kácení dal již dříve svůj písemný souhlas<sup>33</sup>.

Orgánem ochrany přírody příslušným k řízení ve věci povolení ke kácení dřevin (a ukládání náhradní výsadby) je dle § 76 odst. 1 písm. a) ZOPK obecní úřad, který je příslušným pro většinu území České republiky s výjimkou území vojenských újezdů<sup>34</sup> a zvláště chráněných území a jejich ochranných pásem<sup>35</sup> (mimo území Chráněných krajinných oblastí, kde je rovněž příslušný obecní úřad).

Orgán ochrany přírody může vydat povolení ke kácení dřevin jen ze závažných důvodů po vyhodnocení funkčního a estetického významu dřevin.<sup>36</sup> Před provedením správního uvážení o možnosti kácet dřeviny tak musí orgán ochrany přírody nejdříve vyložit neurčité právní pojmy, kterými jsou *závažné důvody pro kácení a funkční a estetický význam dřevin*, což na něj klade značně vysoké nároky jak co do odbornosti, tak co do zjištění skutečného skutkového stavu. V protikladu s tím je však, jak bylo popsáno výše, rozhodování o těchto (mnohdy značně náročných) skutkových a právních otázkách svěřeno „běžným“ obecním úřadům obcí I. stupně, které především v případě menších obcí nedisponují odborným aparátem a dostatečnou kapacitou a prostředky na řešení takovýchto úkolů. V tomto případě by tak bylo nasnadě předat tuto kompetenci obecním úřadům obcí s rozšířenou působností, které již disponují samostatnými odbory životního prostředí s příslušnými specializovanými úředníky, kteří mohou kvalifikovaněji rozhodovat o otázkách stavu dřevin a důvodech pro jejich pokácení.

---

<sup>31</sup> JELÍNKOVÁ, J., TUHÁČEK, M. Právní vztahy k dřevinám: praktický průvodce. 2. vydání. Praha: Grada, 2018, str. 27.

<sup>32</sup> § 71 odst. 3 ZOPK.

<sup>33</sup> Viz rozsudek Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 28. 5. 2015, č. j. 10 A 59/2014 - 27.

<sup>34</sup> Zde je dle § 78a odst. 1 ZOPK příslušným újezdni úřad.

<sup>35</sup> Zde je dle § 78 odst. 1 a odst. 2 ZOPK příslušná Agntura ochrany přírody a krajiny ČR, respektive Správy národních parků.

<sup>36</sup> § 8 odst. 1 ZOPK.

### 1.3.1. Funkční a estetický význam dřevin

Jak bylo výše zmíněno, vyhodnocení funkčního a estetického významu dřevin představuje jeden ze dvou klíčových předpokladů pro rozhodování orgánu ochrany přírody ve věci povolování kácení dřevin. Metodická instrukce MŽP k aplikaci § 8 a § 9 ZOPK<sup>37</sup> (dále jen „Metodická instrukce MŽP“) chápe funkční význam jako vyhodnocení výše zmíněných ekologických a společenských funkcí dřeviny<sup>38</sup> (k nim podrobněji viz bod 1.2.1 – princip ochrany), estetický význam je pak dle Metodické instrukce MŽP *„dán jejich působením na vnímání člověka, tj. jak prostřednictvím všech smyslů dřevina působí na city člověka a jaké v něm vzbuzuje subjektivní dojmy.“*<sup>39</sup> Hodnocení pak má být orgánem ochrany přírody provedeno jednak na základě souhrnu jednotlivých funkcí, které dřevina na konkrétním stanovišti plní<sup>40</sup>, jednak na základě zdravotního stavu dřeviny.

### 1.3.2. Závažné důvody ke kácení

Výklad neurčitého právního pojmu závažné důvody ke kácení představuje stěžejní část rozhodování orgánu ochrany přírody o povolení kácení. Metodická instrukce MŽP chápe závažné důvody ke kácení jako takové skutečnosti *„které nelze účinně eliminovat přiměřenými a obvykle dostupnými prostředky nebo postupy jinak, než pokácením dřeviny“*<sup>41</sup>. Jde tedy o takové okolnosti, za kterých již nemůže být dřevina zachována ani za použití jiných opatření - pokácení dřeviny by tedy mělo být až prostředkem *ultima ratio*.

Závažné důvody pro kácení mohou být různorodé a musí se vždy posuzovat s ohledem na konkrétní případ – mohou to být důvody zdravotní (dřevina je již v tak špatném stavu, že přímo ohrožuje životy a zdraví lidí), případně může dřevina bránit nové výstavbě apod. V každém případě musí vždy v té které konkrétní situaci orgán ochrany přírody vážit zájem na zachování dřeviny se zájmem žadatele, kterým odůvodnil potřebu dřevinu pokácet. Prokázání závažných důvodů ke kácení je povinností žadatele, který by měl všechny důvody uvést v odůvodnění žádosti o povolení kácení. Není povinností orgán ochrany přírody domýšlet jiné možné důvody

---

<sup>37</sup> Metodická instrukce odboru adaptace krajiny na klimatickou změnu a odboru legislativního MŽP k aplikaci § 8 a § 9 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, upravující povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les a ukládání náhradní výsadby, obsažena ve Věstníku Ministerstva životního prostředí ROČNÍK XXXII – duben 2022 – ČÁSTKA 3.

<sup>38</sup> Článek 2 odst. 2 Metodické instrukce MŽP.

<sup>39</sup> Tamtéž.

<sup>40</sup> Např. zdravotně-hygienická funkce, nebo ekologicko-stabilizační funkce.

<sup>41</sup> Článek 2 odst. 3 Metodické instrukce MŽP.

pro pokácení dřeviny, pokud tyto přímo nevyplývají z funkčního a estetického významu daných dřevin<sup>42</sup>.

### 1.3.3. Správní uvážení orgánu ochrany přírody

Po zhodnocení funkčního a estetického významu dřevin a existence závažného důvodu pro jejich pokácení, musí provést orgán ochrany přírody správní uvážení o tom, zda daná míra závažnosti důvodů ke kácení převyšuje funkční a estetický význam dané dřeviny – čím vyšší je funkční a estetický význam dřeviny na daném stanovišti, tím závažnější musí být důvody pro její pokácení. Toto správní uvážení orgánu ochrany přírody musí být řádně odůvodněno, dle judikatury musí být z rozhodnutí zřejmé *„jakou úvahou se správní orgán při posouzení těchto otázek řídil a zda význam těchto dřevin na straně jedné i závažnost důvodů pro jejich pokácení na straně druhé dostatečně zhodnotil.“*<sup>43</sup>

### 1.3.4. Uložení náhradní výsadby, odvody za pokácené dřeviny

Jak bylo již dříve řečeno, pouze v řízení o povolení kácení je možné na základě § 9 odst. 1 ZOPK uložit v rozhodnutí o povolení kácení žadateli současně také povinnost přiměřenné náhradní výsadby za účelem kompenzace újmy vzniklé pokácením dřevin. Náhradní výsadbu lze uložit na pozemcích ve vlastnictví žadatele o kácení, případně na pozemcích jiných vlastníků, a to s jejich souhlasem<sup>44</sup>. Za tímto účelem by měly obce ve svém územním obvodu přehled pozemků vhodných pro takovou náhradní výsadbu<sup>45</sup>. Současně s uložením náhradní výsadby může orgán ochrany přírody ve svém rozhodnutí uložit žadateli povinnost následné péče o takto vysazené dřeviny a to na dobu maximálně pěti let<sup>46</sup>.

Odborná literatura však uvádí několik skutečností, které činí ukládání náhradní výsadby institutem v praxi značně problematickým<sup>47</sup>. Předně jde o fakt, že vzhledem k maximálně pětileté době následné péče o vysazené dřeviny v kombinaci s možností volně kácet dřeviny s obvodem kmene do 80 cm<sup>48</sup> nic nebrání žadateli po uplynutí stanovené doby následné péče tyto

---

<sup>42</sup> Viz rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 28. 11. 2014, č. j. 45 A 15/2013 - 39.

<sup>43</sup> Viz rozsudek NSS ze dne 26. 10. 2007, č. j. 4 As 10/2007-109.

<sup>44</sup> § 9 odst. 2 ZOPK.

<sup>45</sup> § 9 odst. 2 ZOPK.

<sup>46</sup> § 9 odst. 1, věta druhá ZOPK.

<sup>47</sup> JELÍNKOVÁ, J., TUHÁČEK, M. Právní vztahy k dřevinám: praktický průvodce. 2 vydání. Praha: Grada, 2018, str. 55-56.

<sup>48</sup> Viz § 3 Vyhlášky o ochraně a kácení dřevin. O tomto „volném“ režimu kácení bude blíže pojednáno v následující kapitole.



dřeviny znovu pokácet<sup>49</sup>. Dále jde o problém nedostatku perspektivních pozemků vhodných pro uložení náhradní výsadby, nevhodně zvolených druhů stromů určených pro náhradní výsadbu (okrasné stromky vysazované namísto hodnotných pokácených druhů) aj<sup>50</sup>.

Dle ZOPK by však náhradní výsadba neměla být jediným institutem nahrazujícím ekologickou újmu způsobenou pokácením dřevin. § 9 odst. 3 ZOPK předpokládá existenci odvodů za pokácení dřevin. Vzhledem k absenci prováděcího zákona, který by upravil výši odvodů a podmínky pro jejich ukládání a článku 11 odst. 5 Listiny základních práv a svobod<sup>51</sup> („*daně a poplatky lze ukládat jen na základě zákona*“), však v současné době takovéto odvody nelze ukládat. Lze považovat za veliký deficit zákonodárce, že ani více než třicet let od účinnosti ZOPK nebyl schopen přijmout příslušný prováděcí předpis. Bez něj tak náhradní výsadba nadále zůstává jedinou možností, jak kompenzovat ekologickou újmu vzniklou pokácením dřevin.

#### **1.4. Zvláštní režimy kácení dřevin**

Zvláštní režimy kácení dřevin představují výjimku z obecného – povolovacího režimu kácení dřevin. Při jejich uplatnění dochází k omezení uplatnění výše uvedených tří základních principů ochrany a kácení dřevin ve prospěch osoby zamýšlející kácet. Současně dochází při jejich užití k oslabení pozice orgánů ochrany přírody. Z těchto důvodů může být k uplatnění zvláštních režimů kácení dřevin přistoupeno pouze při naplnění zákonem předvýdaných okolností, kterými zpravidla bývá nízká ekologická hodnota předmětných dřevin, případně existence vysokého rizika, které dřeviny představují pro své okolí.

##### **1.4.1. Oznamovací režim kácení dřevin**

První výjimku z povolovací zásady kácení dřevin představuje režim kácení tzv. „na oznámení“. Oznamovací režim kácení dřevin představuje v porovnání s povolovacím režimem kácení jisté zmírnění požadavků kladených na osobu zamýšlející pokácet dřevinu. Vychází z myšlenky, že v určitých, taxativně stanovených případech, není třeba procházet kompletním (mnohdy zdlouhavým) správním řízením o povolení kácení, neboť důvody pro pokácení dřeviny jsou v těchto situacích závažné, případně ekologická škoda vzniklá jejich

---

<sup>49</sup> Neboť nejspíše žádná nově vysazená dřevina není schopná za pět let nabýt obvodu kmene většího než 80 cm ve výšce 130 cm nad zemí.

<sup>50</sup> JELÍNKOVÁ, J., TUHÁČEK, M. Právní vztahy k dřevinám: praktický průvodce. 2. vydání. Praha: Grada, 2018, str. 55–56.

<sup>51</sup> Usnesení předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb. o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky.

pokácením je minimální. Všechny tyto situace jsou vyjmenovány v § 8 odst. 2 ZOPK. Jde o kácení dřevin:

- z důvodu zdravotních,
- z důvodů pěstebních, tj. za účelem obnovy porostů, nebo provádění výchovné probírky porostů,
- při údržbě břehových porostů prováděné při správě vodních toků,
- v ochranném pásmu zařízení elektrizační a plynárenské soustavy prováděné při provozování těchto soustav,
- v ochranném pásmu zařízení pro rozvod tepelné energie prováděném při provozování těchto zařízení,
- za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze.

Kácení dřevin v těchto specifických situacích postačí písemně oznámit 15 dnů před jeho provedením orgánu ochrany přírody, který jej však může pozastavit, omezit nebo zakázat, odporuje-li požadavkům na ochranu dřevin<sup>52</sup>. Pokud tak orgán ochrany přírody neučiní, vzniká tím automaticky povolení kácet dřeviny uvedené v písemném oznámení. Náležitosti písemného oznámení stanoví § 4 odst. 2 Vyhlášky o ochraně a kácení dřevin, vesměs jde o stejné náležitosti, které tato vyhláška klade i na dříve probíranou žádost o povolení kácení v povolovacím režimu. Orgánem ochrany přírody příslušným v této věci je obecní úřad obce s rozšířenou působností<sup>53</sup>, s výjimkou území vojenských újezdů, kde je příslušný újezdní úřad<sup>54</sup> a zvláště chráněných částí přírody, kde je příslušná Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, respektive správa národního parku<sup>55</sup>.

Povinnost písemně oznámit plánované kácení nemá pouze formální – evidenční charakter, jejím účelem je zejména zabránit neuváženým a neodůvodněným zásahům do přírody<sup>56</sup>. Tomu odpovídá i oprávnění (či spíše povinnost) orgánu ochrany přírody omezit či

---

<sup>52</sup> § 8 odst. 2, věta druhá ZOPK; Oznámené kácení prováděné za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze může orgán ochrany přírody pozastavit, omezit nebo zakázat jen na základě závazného stanoviska Drážního úřadu.

<sup>53</sup> § 77 ZOPK.

<sup>54</sup> § 78 a odst. 1 ZOPK.

<sup>55</sup> § 78 odst. 1 a 2 ZOPK.

<sup>56</sup> Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 6. 3. 2013, č. j. 3 A 42/2010-37.

zakázat oznámené kácení, nejsou-li pro něj splněny podmínky stanovené zákonem. Stanovená patnáctidenní lhůta je však pro orgán ochrany přírody šibeniční, neboť v rámci této lhůty musí orgán ochrany přírody vyhodnotit zasláné oznámení, zjistit skutečný stav dřevin a okolností za kterých mají tyto být pokáceny, provést správní uvážení o důvodnosti zamýšleného kácení a případně zahájit řízení o pozastavení, omezení, nebo zákazu kácení, což orgány ochrany přírody v praxi často nestíhají<sup>57</sup>.

Pro účely této práce je nejdůležitějším bodem výše uvedeného výčtu možností, kdy lze kácet „na oznámení“ kácení dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze. Z toho také vyplývá, že režim oznamovací představuje základní režim užívaný při kácení dřevin rostoucích u železničních drah.

#### 1.4.2. Volné kácení

Režim volného kácení představuje patrně největší výjimku z povolovacího principu. Jeho smyslem je vymezení určité skupiny dřevin, k jejíž kácení vzhledem k jejich nízké ekologické hodnotě není třeba žádného povolení či oznámení orgánu ochrany přírody. Základ právní úpravy volného kácení nalezneme v § 8 odst. 3 ZOPK, který stanoví, že „*Povolení není třeba ke kácení dřevin se stanovenou velikostí, popřípadě jinou charakteristikou*“. Taxativní výčet dřevin, které spadají do režimu volného kácení dle ZOPK stanoví § 3 Vyhlášky o ochraně a kácení dřevin. Jedná se o následující skupiny dřevin:

1. dřeviny o obvodu kmene do 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí,
2. zapojený porost dřevin, nepřesahuje-li jeho celková plocha 40 m<sup>2</sup><sup>58</sup>,
3. porosty energetických dřevin a vánočních stromků rostoucí „na plantážích“,
4. ovocné dřeviny rostoucí v „zahradách“<sup>59</sup>.

---

<sup>57</sup> JELÍNKOVÁ, J., TUHÁČEK, M. *Právní vztahy k dřevinám: praktický průvodce*. 2. vydání. Praha: Grada, 2018. ISBN: 978-80-271-2029-1, str. 71.

<sup>58</sup> Přičemž pokud jakýkoliv strom ze zapojeného porostu dřevin přesahuje velikost obvodu kmene uvedený v bodě 1, výjimka se na něj nevztahuje a pro jeho pokácení bude nutné samostatné povolení (případně oznámení) orgánu ochrany přírody.

<sup>59</sup> Slovy vyhlášky „*na pozemcích v zastavěném území evidovaných v katastru nemovitostí jako druh pozemku zahrada nebo zastavěná plocha a nádvoří*.“ (viz § 3, písm. d) Vyhlášky o ochraně a kácení dřevin).

Výše uvedené skupiny dřevin je možno kácet libovolně, bez potřeby jakéhokoliv druhu povolení či oznámení orgánu ochrany přírody. Režim volného kácení se však nevztahuje na dřeviny které jsou součástí významného krajinného prvku, náhradní výstavby, či stromořadí<sup>60</sup>. Stejně tak nelze volně kácet dřeviny, které spadají pod režim zvláštní ochrany dle ZOPK<sup>61</sup>.

### 1.4.3. Havarijní kácení

Poslední výjimku z povolovací zásady kácení dřevin představuje tzv. „havarijní kácení“. Často používaný název pro tento druh kácení je také tzv. „kácení za stavu krajní nouze“, neboť podstata tohoto kácení je shodná s institutem krajní nouze, tak jak je známa z oblasti práva správního, trestního, či občanského. Jeho podstatu vymezuje § 8 odst. 4 ZOPK, který stanoví, že *„Povolení není třeba ke kácení dřevin, je-li jejich stavem zřejmě a bezprostředně ohrožen život či zdraví nebo hrozí-li škoda značného rozsahu.“* V takovémto případě může kdokoliv (nejen vlastník pozemku na kterém stojí daná dřevina), dřevinu pokácet.

Zcela klíčový je v případě havarijního kácení stav bezprostřednosti a zřejmosti, kdy hrozí akutní nebezpečí pádu stromu (např. po zásahu bleskem), které je zřejmé i bez bližšího zkoumání (např. znaleckým posudkem)<sup>62</sup>. S nezbytností bezprostředního nebezpečí pádu dřeviny souhlasí i judikatura, kdy NSS ve svém rozsudku vyslovil názor, že *„časová prodleva mezi posouzením stavu dřevin a jejich pokácením svědčí o nesplnění podmínky bezprostředního ohrožení života či zdraví, neboť v tomto mezidobí mohlo být vedeno standardní řízení o žádosti o povolení kácení, při němž by příslušný orgán ochrany přírody komplexně zhodnotil stav dřevin.“*<sup>63</sup> V jiném rozsudku zase Městský soud v Praze potvrdil rozhodnutí MŽP o uložení pokuty za nezákonné pokácení 10 lip v režimu havarijního kácení, když dle názoru Městského soudu časová prodleva více než 1 měsíc mezi pojetím myšlenky dřeviny pokácet a jejich samotným zkácením svědčí o nedodržení podmínky bezprostřednosti<sup>64</sup>.

Po provedeném kácení je osoba která jej provedla povinna oznámit toto kácení orgánu ochrany přírody do 15 dnů, přičemž náležitosti tohoto oznámení specifikuje § 4 odst. 2 Vyhlášky o ochraně a kácení dřevin. Vzhledem k tomu, že toto havarijní kácení budou často při kalamitních stavech provádět složky integrovaného záchranného systému, stanovuje tatáž

---

<sup>60</sup> § 3 Vyhlášky o ochraně a kácení dřevin.

<sup>61</sup> Např. památné stromy dle § 46 ZOPK.

<sup>62</sup> VOMÁČKA, V., KNOTEK, J. a kol. *Zákon o ochraně přírody a krajiny: Komentář*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2018, str. 108.

<sup>63</sup> Rozsudek NSS ze dne 7. 8. 2003, č. j. 5 A 27/2001-34.

<sup>64</sup> Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 27. 2. 2018, č. j. 8 A 4/2015-33.

vyhláška v § 4 odst. 3 zjednodušené oznámení, které zasílají složky integrovaného záchranné systémů orgánům ochrany přírody. Toto zjednodušené oznámení nemusí obsahovat např. zdůvodnění.

### 1.5. Zvláštní ochrana dřevin rostoucích mimo les dle ZOPK

ZOPK člení ochranu přírody a krajiny na tzv. obecnou a zvláštní. V rámci obecné ochrany jsou základním způsobem chráněny všechny části přírody a krajiny, ochrana zvláštní pak chrání vybrané, zvláště cenné části přírody a krajiny<sup>65</sup>. Právní úprava ochrany a kácen dřevin rostoucích mimo les, která byla popsána v předchozích kapitolách této části práce náleží do tzv. obecné (základní) ochrany přírody a krajiny. Dřeviny rostoucí mimo les však mohou být chráněny i v rámci zvláštní ochrany dle ZOPK a to jako památné stromy, či jako zvláště chráněné druhy rostlin.

Bližší výklad týkající se zvláštní ochrany rostlin dle ZOPK by byl již mimo rozsah této práce, níže bude podán alespoň základní nástin této zvláštní ochrany dřevin rostoucích mimo les.

#### 1.5.1. Památné stromy

Prvním případem zvláštní ochrany dřevin rostoucích mimo les dle ZOPK představují tzv. památné stromy, za které mohou být orgánem ochrany přírody prohlášeny<sup>66</sup> mimořádně významné stromy, jejich skupiny a stromořadí<sup>67</sup>. Dle metodického pokynu k vyhlášení památných stromů by měly být za mimořádně významné prohlášovány dřeviny „*vynikající svým vzrůstem, věkem, významné krajinné dominanty, zvláště cenné introdukované dřeviny a v neposlední řadě dřeviny historicky cenné, které jsou památníky historie, připomínají historické události nebo jsou s nimi spojeny různé pověsti a báje.*“<sup>68</sup>

Takto chráněné stromy je zakázáno poškozovat, ničit a rušit v jejich přirozeném vývoji<sup>69</sup>. Orgán ochrany přírody může při jejich vyhlášení taktéž vymezit ochranné pásmo a v něm

---

<sup>65</sup> DAMOHORSKÝ, M. *Právo životního prostředí*. 3. vydání. Praha: C.H. Beck, 2010, str. 364.

<sup>66</sup> Alternativou k jejich vyhlášení orgánem ochrany přírody může být uzavření veřejnoprávní smlouvy mezi vlastníkem pozemku na kterém předmětná dřevina roste a orgánem ochrany přírody. Viz HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo. Obecná část*. 9. vydání. Praha: C.H. Beck, 2016, str. 180.

<sup>67</sup> § 46 odst. 1 ZOPK.

<sup>68</sup> Metodický pokyn č. 3 odboru ochrany přírody Ministerstva životního prostředí České republiky k vyhlášení památných stromů, jejich skupin a stromořadí. In: *Věstník MŽP*, částka 5-6, ročník 1993.

<sup>69</sup> § 46 odst. 2 ZOPK.

stanovit činnosti a zásahy, které mohou být činěny jen se souhlasem orgánu ochrany přírody<sup>70</sup>. Pokud není ochranné pásmo stanoveno, má každý strom tzv. základní ochranné pásmo, ve kterém není dovolená žádná pro památný strom škodlivá činnost, například výstavba či terénní úpravy<sup>71</sup>.

Pro otázku kácení dřevin rostoucích mimo les je zásadní skutečnost, že dokud není tato zvláštní ochrana památného stromu zrušena, není možné rozhodnout o povolení kácení takovéto dřeviny, jejich skupin či stromořadí<sup>72</sup>. O zrušení této zvláštní ochrany pak může orgán ochrany přírody rozhodnout jen v případě, kdy jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody<sup>73</sup>.

### 1.5.2. Zvláště chráněné druhy rostlin

Dřeviny rostoucí mimo les mohou být taktéž chráněny jako jedinci zvláště chráněných druhů rostlin. Tato ochrana spočívá ve speciálním nakládání s těmi druhy dřevin, které jsou vzácné, ohrožené, případně jinak kulturně či vědecky významné<sup>74</sup>. Zatímco v případě památných stromů je důvodem ochrany mimořádný význam dané dřeviny daný např. jejím vzrůstem či věkem (tedy nezávisle na druhu dané dřeviny), představuje ochrana zvláště chráněných druhů rostlin ochranu jedinců konkrétního ohroženého druhu dřeviny<sup>75</sup>.

Zvláště chráněné druhy rostlin se dle stupně jejich ohrožení člení na druhy ohrožené, silně ohrožené a kriticky ohrožené<sup>76</sup>. Seznam zvláště chráněných druhů rostlin včetně stupně jejich ohrožení obsahuje příloha č. II vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb.. Mezi zvláště chráněné druhy dřevin tak patří např. kriticky ohrožený Jeřáb český, či silně ohrožený Tis červený.

Všechny tyto zvláště chráněné rostliny jsou chráněny ve všech nadzemních i podzemních částech a to ve všech vývojových stádiích. Je zakázáno tyto rostliny jakkoliv poškozovat a rušit je v jejich vývoji<sup>77</sup>, přirozeně tak tyto dřeviny nelze ani kácet. Výjimku z tohoto zákazu může

---

<sup>70</sup> § 46 odst. 3 ZOPK.

<sup>71</sup> Tamtéž.

<sup>72</sup> JELÍNKOVÁ, J. *Zákon o ochraně přírody a krajiny*. Praktický komentář. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2021, str. 257.

<sup>73</sup> §46 odst. 4 ZOPK ve spojení s § 56 odst. 1 ZOPK.

<sup>74</sup> JELÍNKOVÁ, J., TUHÁČEK, M. *Právní vztahy k dřevinám: praktický průvodce*. 2. vydání. Praha: Grada, 2018. ISBN: 978-80-271-2029-1, str. 84.

<sup>75</sup> Tamtéž.

<sup>76</sup> § 48 odst. 2 ZOPK.

<sup>77</sup> § 49 odst. 1 ZOPK.

stejně jako v případě památných stromů udělit orgán ochrany přírody, a to pouze za předpokladu, kdy jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody<sup>78</sup>.

---

<sup>78</sup> § 56 odst. 1 ZOPK.

## 2. Kácení dřevin na silničních pozemcích

Při kácení dřevin rostoucích v blízkosti silniční infrastruktury dochází ke střetu dvou protichůdných zájmů – zájmu na ochraně přírody a zájmu na provozování bezpečné dopravy na této infrastruktuře. Úkolem práva je tak v tomto případě najít spravedlivé řešení střetu těchto dvou zájmů.

Úvodem je nezbytné uvést, že specifická právní úprava, reflektující zvláštnosti silniční infrastruktury, o které bude pojednáno v této části, se vztahuje pouze na dřeviny roustoucí na tzv. silničních pozemcích – pozemcích nacházejících v blízkosti a pod stavbami dálnic, silnic a místních komunikací, nikoliv však komunikací účelových<sup>79</sup>. Kácení dřevin rostoucích poblíž účelových komunikací spadá pod obecný režim kácení dle ZOPK<sup>80,81</sup>, jak byl popsán v části první. Pro kácení dřevin na které se vztahuje specifický právní režim daný jejich vztahem k silniční dopravní infrastruktuře o kterém bude pojednáno v této části tak bude v této části dále užíváno sousloví „kácení dřevin na silničních pozemcích“.

Kácení dřevin rostoucích na silničních pozemcích podléhá primárně povolovacímu režimu dle § 8 odst. 1 ZOPK; specifické odchylky způsobené charakterem pozemních komunikací a provozem na nich jsou upraveny v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen „PozKomZ“). Bližší vysvětlení právního režimu kácení dřevin na silničních pozemcích bude podáno ve druhé kapitole této části. Třetí kapitola pak bude následně věnována problematice tzv. silničních stromořadí a možnostem jejich kácení. Čtvrtá kapitola následně uzavře tuto část úvahami de lege ferenda.

Pro pochopení problematiky kácení dřevin roustoucích na silničních pozemcích je však nejprve nutné podat výklad specifickým pojmů vázících se k problematice pozemních komunikací.

### 2.1. Vymezení nejdůležitějších pojmů

#### **Pozemní komunikace, kategorizace pozemních komunikací**

Pozemní komunikací se dle § 2 odst. 1 PozKomZ rozumí *„dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a*

---

<sup>79</sup> Bližší vysvětlení uvedených pojmů bude podáno v následující kapitole.

<sup>80</sup> § 8 odst. 1 věta poslední ZOPK ve spojení s § 11 odst. 1 PozKomZ, *a contrario*.

<sup>81</sup> Stejně tak se obecným právním režimem kácení dřevin dle ZOPK řídí kácení těch dřevin, které i přes svou blízkost k silniční dopravní infrastruktuře nerostou na silničních pozemcích a tvoří tzv. „silniční vegetaci“.



jeho bezpečnosti.“ Všechny pozemní komunikace se na základě svého určení, dopravního významu a stavebně technického vybavení člení do následujících 4 základních kategorií<sup>82</sup>:

1. Dálnice, která je pozemní komunikací pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu určenou pro užití výhradně motorovými vozidly,
2. Silnice, která je veřejně přístupnou pozemní komunikací určenou pro užití vozidly a chodci,
3. Místní komunikace, která je veřejně přístupnou pozemní komunikací určenou převážně pro účely místní dopravy na území obce,
4. Účelová komunikace, která je pozemní komunikací sloužící ke spojení nemovitostí pro potřeby jejich vlastníků, nebo pro napojení těchto nemovitostí na ostatní kategorie pozemních komunikací. Účelová komunikace může být veřejnosti přístupná i nepřístupná.

Jednotlivé kategorie dálnice, silnice a místní komunikace se dále vnitřně člení podle svého určení a dopravního významu na vícero tříd<sup>83</sup>.

Pro účely kácení dřevin je kategorizace významná především z toho důvodu, že jak již bylo napsáno v úvodu této části, specifická právní úprava se vztahuje pouze na dřeviny rostoucí v blízkosti dálnic, silnic a místních komunikací, nikoliv však komunikací účelových.

### **Silniční pozemek, silniční pomocný pozemek, těleso dálnice, silnice a místní komunikace**

Silniční pozemek je pozemek, na němž je umístěno těleso (stavba) dálnice, silnice či místní komunikace<sup>84</sup>. Jako silniční pozemek pak PozKomZ označuje také silniční pomocný pozemek, který představuje pozemek přilehlý po obou stranách k silničnímu pozemku mimo souvisle zastavěné území obcí, který slouží pro účely ochrany a údržby dané dálnice, silnice, či místní komunikace, avšak pouze za předpokladu, že je tento ve vlastnictví vlastníka přilehlé dálnice, silnice či místní komunikace<sup>85</sup>. Přehledné rozlišení jednotlivých pojmů podává komentářová literatura: „*Silniční pozemek si tedy lze představit jako pruh pozemku, jehož středem, resp. na něm, je umístěna stavba (těleso) pozemní komunikace (vyjma účelové*

---

<sup>82</sup> § 2 odst. 2 ve spojení s § 3 odst. PozKomZ; jednotlivé kategorie pak upravuje § 4 – 7 téhož zákona.

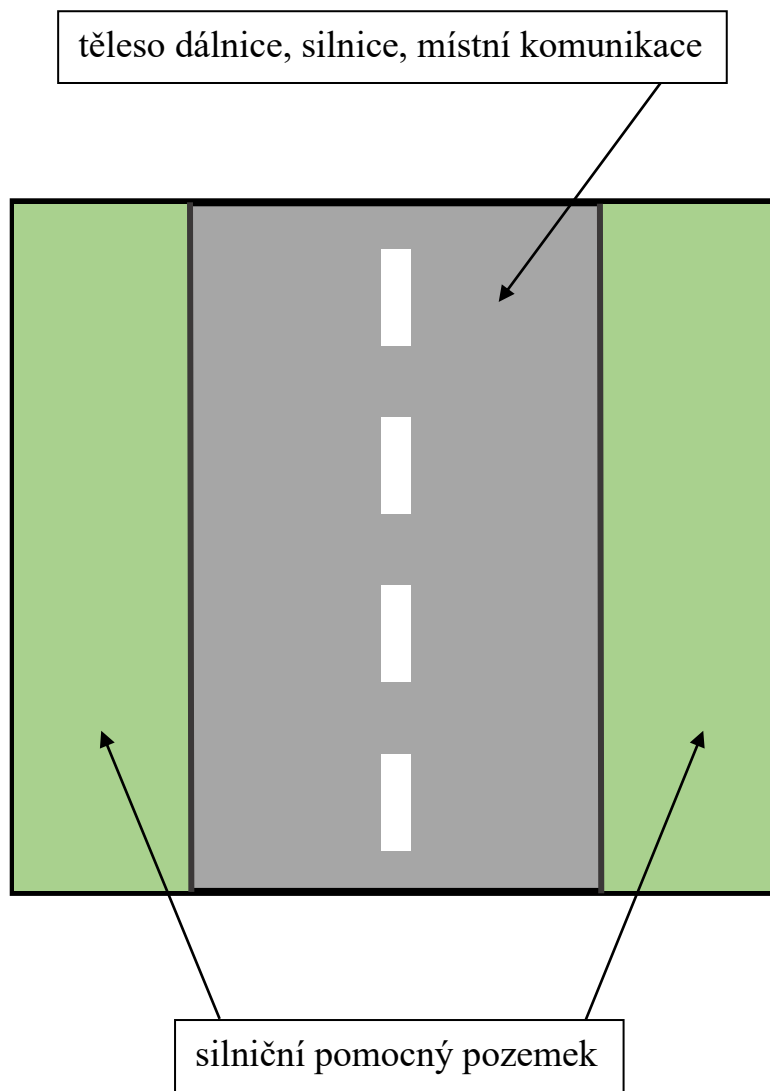
<sup>83</sup> § 4 odst. 2, § 5 odst. 2 a § 6 odst. 2, PozKomZ.

<sup>84</sup> § 11 odst. 1 PozKomZ.

<sup>85</sup> § 11 odst. 2, PozKomZ.

*komunikace), a který se od obou vnějších stran (hranic) této stavby (tělesa) pro účely zákona mimo zastavěné území obce nazývá silničním pomocným pozemkem.*<sup>86</sup>

Pro větší přehlednost je níže vyobrazeno zjednodušené schéma silničního pozemku:



Obr. 1: Schéma silničního pozemku<sup>87</sup>

---

<sup>86</sup> KOŠINÁROVÁ, B. *Zákon o pozemních komunikacích. Komentář*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2021, str. 53.

<sup>87</sup> Zdroj: autor práce.

Těleso (stavba) dálnice, silnice a místní komunikace není součástí (silničního) pozemku, na kterém se nachází. Silniční pozemek a těleso dálnice, silnice a místní komunikace tak představují dvě samostatné věci v právním smyslu.

### **Silniční vegetace**

Silniční vegetace je vegetace rostoucí na silničních pomocných pozemcích a jiných vhodných pozemcích tvořících součást dálnice, silnice, či místní komunikace<sup>88</sup> a představuje příslušenství těchto pozemních komunikací<sup>89</sup>. Vedle ostatního rostlinstva rostoucího v blízkosti dálnic, silnic a místních komunikací, tak do kategorie silniční vegetace spadají právě i dřeviny rostoucí na silničních pozemcích.

Ne všechny dřeviny rostoucí v blízkosti silniční dopravní infrastruktury však představují silniční vegetaci. Pokud pruh pozemku přilehlý k dálnici, silnici či místní komunikaci netvoří součást pozemní komunikace<sup>90</sup> a zároveň se nejedná o silniční pomocný pozemek (např. proto, že zde není totožný vlastník silničního pozemku a tohoto sousedního pozemku), nelze dřeviny na takovémto pozemku označovat za silniční vegetaci. Na takovéto dřeviny nedopadá právní režim popisovaný níže v této části a právní režim jejich kácení upravuje „pouze“ obecná právní úprava dle ZOPK tak, jak byla popsána v první části této práce

Péče o silniční vegetaci je povinností vlastníků či správců pozemních komunikací<sup>91</sup>. V případě jejího zanedbání zde dochází k porušení povinnosti prevence dle § 2900 zákona č. 89/2012 Sb, občanský zákoník (dále jen „Občanský zákoník“) a vzhledem k závažnosti následku např. pádu stromu na vozovku není v krajních případech vyloučena ani odpovědnost trestněprávní<sup>92</sup>.

---

<sup>88</sup> § 15 odst. 1, PozKomZ

<sup>89</sup> § 13 písm d), PozKomZ

<sup>90</sup> Co vše tvoří součást dálnice, silnice a místní komunikace stanovuje § 12 PozKomZ.

<sup>91</sup> Povinnost vlastníka pozemku pečovat o porosty rostoucí na jeho pozemku je dlouhodobě judikována, viz např. usnesení Nejvyššího soudu sp zn. 25 Cdo 1644/2008, ze dne 24. 8. 2010, nebo usnesení Nejvyššího soudu sp zn. 25 Cdo 1927/2012, ze dne 20. 12. 2012.

<sup>92</sup> Viz KOŠINÁROVÁ, B. *Zákon o pozemních komunikacích*. Komentář. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2021, str. 82. Jedná se především o trestné činy těžké ublížení na zdraví z nedbalosti či usmrcení z nedbalosti dle § 147 odst. 1, resp. § 143 odst. 1 a 2 Zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku.

## **Pevná překážka**

PozKomZ ve svém § 29 odst. 1 uvádí taxativní výčet věcí, které mohou být umístěny na pozemních komunikacích – jedná se o dopravní značky a zařízení kromě zábradlí, zrcadel a hlásek. Všechny ostatní věci nacházející se na pozemní komunikaci tvoří pevnou překážku, která na nich může být umístěna pouze na základě povolení silničního správního úřadu<sup>93</sup>. Co se dřevin týče, stanoví § 29 odst. 5 PozKomZ pouze lakonicky, že pokud tvoří pevnou překážku strom, postupuje se dále dle ustanovení upravujícím silniční vegetaci a její odstraňování<sup>94</sup>.

## **Stromořadí**

Stromořadím se dle § 1 písm c) Vyhlášky o ochraně a kácení dřevin rozumí „souvislá řada nejméně deseti stromů s pravidelnými rozestupy“, přičemž pokud v některém úseku takové řady některý strom chybí, považuje se i tento úsek za stromořadí. Za stromořadí se však nepovažují stromy rostoucí v ovocných sadech, školkách a porostech energetických dřevin nebo vánočních stromků. Stromořadí není možné kácet ani v případě „podměrečných dřevin“<sup>95</sup> ve volném režimu kácení<sup>96</sup>; pro jeho pokácení je tak nutné užít povolovací (či případně oznamovací režim) kácení dřevin dle § 8 ZOPK.

Pojem stromořadí není pojmem vázícím se výlučně k oblasti kácení na silničních pozemcích, jako takový spadá do obecné části kácení dřevin rostoucích mimo les. Vzhledem k často diskutované problematice kácení tzv. silničních stromořadí (které mohou působit na bezpečnost užití pozemních komunikací jak pozitivně, tak negativně), však bude o otázce jejich kácení blíže pojednáno v samostatné třetí kapitole této části práce.

## **2.2. Právní úprava kácení dřevin na silničních pozemcích**

Specifika provozu na pozemních komunikacích (resp. požadavek na bezpečný provoz na nich) se odráží i v oblasti kácení dřevin. Při kácení dřevin rostoucích na silničních pozemcích je tak třeba vzít v potaz specifická pravidla, která ukládá PozKomZ, jakožto základní zákon ve věcech pozemních komunikací. Současně je však třeba mít na paměti, že každé takovéto kácení

---

<sup>93</sup> § 29 odst. 2 PozKomZ.

<sup>94</sup> O právní úpravě odstraňování dřevin jakožto silniční vegetace bude blíže pojednáno v následující kapitole.

<sup>95</sup> Viz obecná část věnovaná kácení ve volném režimu. Za „podměrečné“ dřeviny se považují především dřeviny s obvodem kmene do 80 cm, viz § 3 písm. a) Vyhlášky o ochraně a kácení dřevin.

<sup>96</sup> § 3 Vyhlášky o ochraně a kácení dřevin.

musí být v souladu s úpravou obsaženou v ZOPK<sup>97</sup>, který i v případě kácení na silničních pozemcích zůstává „základním“ předpisem pro oblast kácení dřevin rostoucích mimo les.

O vztahu ZOPK a PozKomZ ve věcech kácení však nelze mluvit o vztahu předpisu obecného a zvláštního – tyto dva zákony nejsou ve vztahu speciality<sup>98</sup>. ZOPK dopadá na všechny dřeviny rostoucí na pozemcích mimo lesní půdní fond<sup>99</sup>, tedy včetně těch, které rostou na silničních pozemcích. Z uvedeného tak vyplývá, že osoba zamýšlející kácet dřeviny na silničních pozemcích musí dodržet pravidla stanovená jak v ZOPK, tak v PozKomZ současně.

Zjednodušeně by se dalo říci, že řízení<sup>100</sup> o povolení kácení dřevin na silničních pozemcích probíhá díky své specifčnosti ve dvou fázích, přičemž v první fázi silniční správní úřady posuzují zamýšlené kácení především z pohledu bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích dle PozKomZ, načež posléze v druhé fázi orgány ochrany přírody zkoumají zamýšlené kácení z hledisek stanovených ZOPK.

### 2.2.1. Vývoj právní úpravy

Právní úprava kácení dřevin na silničních pozemcích vykazuje v kontextu českého právního řádu nebývale velikou stabilitu, neboť za posledních přibližně třicet let (tj. od doby účinnosti ZOPK), došlo pouze k její jediné (byť poměrně zásadní) novelizaci.

Dle původního znění ZOPK, účinného od 1. 6. 1992, spadalo kácení dřevin na silničních pozemcích do oznamovacího režimu, jakožto kácení „*při výkonu oprávnění podle zvláštních předpisů*.“<sup>101</sup> Pod pojmem výkon oprávnění podle zvláštních předpisů byly myšleny ty situace, kdy zvláštní zákon z důvodu ochrany důležitého zájmu stanovil vybraným subjektům oprávnění

---

<sup>97</sup> JELÍNKOVÁ, J., TUHÁČEK, M. *Právní vztahy k dřevinám: praktický průvodce*. 2. vydání. Praha: Grada, 2018. ISBN: 978-80-271-2029-1, str. 125

<sup>98</sup> Viz dva rozsudky NSS ze dne 5. 11. 2015, č. j. 7 As 162/2015-59 a ze dne 24. 8. 2016, č. j. 2 As 1/2016-57, ve kterých se NSS zabýval mimo jiné otázkou vzájemného poměru Zákona č. 266/1994 Sb., o drahách a ZOPK ve věcech kácení dřevin rostoucích u železničních drah, přičemž došel k závěru, že vzhledem k odlišnému předmětu úpravy těchto zákonů „nelze mezi těmito zákony stanovit poměr obecného a zvláštního.“ Vzhledem k obdobnému vztahu Zákona o drahách a PozKomZ k ZOPK ve věcech kácení lze tento závěr NSS aplikovat i na otázku speciality mezi ZOPK a PozKomZ.

<sup>99</sup> § 3 odst. 1 písm. i) ZOPK.

<sup>100</sup> Pojem „řízení“ v tomto kontextu nepředstavuje *stricto sensu* konkrétní správní řízení, ale obecně postup vedoucí k možnosti pokácet dřevinu, který v případě kácení v některém ze zvláštních režimů (např. „volné“ kácení podměrečných dřevin), ani nemusí být téměř formalizovaný.

<sup>101</sup> § 8 odst. 2 ZOPK ve znění účinném od 1. 6. 1992 do 1. 12. 2009

odstraňovat dřeviny ve vymezeném rozsahu. Mezi takové zvláštní zákony spadal například zákon č. 254/2001 o vodách, či právě PozKomZ<sup>102</sup>.

Z důvodu rozsáhlého plošného kácení silničních stromořadí prováděného po zimě 2006 - 2007 a následné vlně odporu veřejnosti<sup>103,104</sup> však zákonodárce přistoupil v roce 2009 k zpřísnění možnosti kácet dřeviny na silničních pozemcích prostřednictvím novelizace § 8 ZOPK<sup>105</sup>. Tato změna, provedená zákonem č. 349/2009 Sb.<sup>106</sup>. (tzv. „alejová novela“) byla zcela zásadní, neboť díky ní došlo k přesunu kácení dřevin rostoucích na silničních pozemcích z mírnějšího režimu oznamovacího do přísnějšího režimu povolovacího dle § 8 odst. 1 ZOPK. Od účinnosti této novely již následně úprava kácení dřevin na silničních pozemcích neprošla žádnou další podstatnou změnou.

### 2.2.2. Primární (povolovací) režim kácení dřevin na silničních pozemcích

Jak bylo uvedeno v úvodu této části, představuje povolovací režim základní a obecný způsob povolování kácení dřevin na silničních pozemcích. Není-li dán některý z důvodů kácení v některém ze zvláštních režimů (podměrečné dřeviny, havarijní kácení apod.), bude tento režim aplikován primárně i v případě kácení dřevin na silničních pozemcích.

Jak již bylo uvedeno, je možné zjednodušeně označit řízení o povolení ke kácení dřeviny rostoucích na silničním pozemku považovat za řízení dvoufázové. V první fázi je nezbytné posoudit zamýšlené kácení primárně ve vztahu k bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Jak již bylo výše uvedeno, označuje PozKomZ dřeviny rostoucí na silničních pozemcích jako tzv. silniční vegetaci. Kácet dřeviny, které tvoří silniční vegetaci je dle § 15 odst. 2 PozKomZ možné pouze:

---

<sup>102</sup> MIKO, L., BOROVIČKOVÁ, H. a kol.: *Zákon o ochraně přírody a krajiny. Komentář*. 2. vydání, Praha: C. H. Beck, 2007, str. 118-119.

<sup>103</sup> HRUŠKOVÁ, M.: *Aleje Krása ohroženého světa*. 1. vydání. Praha: Mladá Fronta, 2012, str. 163

<sup>104</sup> Arnika. *Zachraňte stromy, žádá hejtmany na 25 tisíc lidí. Arnika a iniciativa Naše stromy dnes předaly petice proti kácení ve všech krajích*. [online].: 15. 4. 2009. Aktualizováno 24. 7. 2012. [cit. 19. 3. 2023]. Dostupné z: <https://arnika.org/o-nas/tiskove-zpravy/zachrante-stromy-zada-hejtmany-na-25-tisic-lidi-arnika-a-iniciativa-nase-stromy-dnes-predaly-petice-proti-kaceni-ve-vsech-krajich>.

<sup>105</sup> JELÍNKOVÁ, J., TUHÁČEK, M. *Právní vztahy k dřevinám: praktický průvodce*. 2. vydání. Praha: Grada, 2018, str. 128

<sup>106</sup> Zákon č. 349/2009 Sb., kterým se mění zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 161/1999 Sb., kterým se vyhláší Národní park České Švýcarsko, a mění se zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů.

1. po projednání zamýšleného kácení s příslušným silničním správním úřadem (dále také jen „SSÚ“) případně s Policií České republiky (dále také jen „PČR“),
2. na návrh SSÚ, případně PČR.

Silničním správním úřadem pro výše uvedené situace je ve věcech dálnic Ministerstvo dopravy, ve věcech silnic I. třídy Krajský úřad, ve věcech silnic II. a III. třídy obecní úřad obce s rozšířenou působností, v ostatních případech pak obecní úřad.<sup>107</sup> V případě PČR jednají místně příslušné dopravní inspektoráty<sup>108</sup>.

Ingerence těchto orgánů ve věci kácení dřevin rostoucích na silničních pozemcích je zde dána z důvodu posouzení následků, které může mít zamýšlené kácení na bezpečnost provozu na pozemní komunikaci (v případě prvním), případně mohou tyto orgány kácení rizikových dřevin samy iniciovat (v případě druhém). Dle komentářové literatury však v praxi tyto orgány záměr kácet dřeviny vždy podporují<sup>109</sup>.

V případě kladného rozhodnutí SSÚ či PČR se celý proces přesouvá do své druhé fáze, ve které osoba zamýšlející kácet, vybavená souhlasem či návrhem SSÚ či PČR, žádá orgán ochrany přírody o povolení k provedení kácení dřevin na silničních pozemcích. I v tomto případě platí, že řízení o povolení pokácení dřeviny je řízením zahajovaným výlučně na žádost<sup>110</sup>, a to i v případě, kdy by k pokácení dřeviny mělo dojít na návrh SSÚ či PČR.

Vzhledem k výše uvedené novele ZOPK nyní spadá řízení o povolení kácení do (přísnějšího) povolovacího režimu dle § 8 odst. 1 ZOPK – ten, kdo chce kácet dřeviny rostoucí na silničních pozemcích k jejich pokácení potřebuje souhlasné rozhodnutí orgánu ochrany přírody, které je vydáváno v klasickém správním řízení.

Výše uvedenou novelou ZOPK však došlo kromě přesunu kácení dřevin na silničních pozemcích do režimu povolovacího taktéž k doplnění § 8 odst. 1 ZOPK o větu, která modifikuje povolovací režim speciálně pro účely kácení na silničních pozemcích: „*Povolení ke kácení dřevin na silničních pozemcích může orgán ochrany přírody vydat jen po dohodě se silničním správním úřadem*“. Touto dohodou je dle článku 2 odst. 4 Metodické instrukce MŽP myšleno vyjádření silničního správního úřadu podle části čtvrté Správního řádu, vydávané za účelem

---

<sup>107</sup> § 40 odst. 2, písm. c); § 40 odst. 3, písm. d); § 40 odst. 4, písm. a); § 40 odst. 5 písm. b) PozKomZ.

<sup>108</sup> KOŠINÁROVÁ, B. *Zákon o pozemních komunikacích. Komentář*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2021, str. 83.

<sup>109</sup> JELÍNKOVÁ, J. *Zákon o ochraně přírody a krajiny. Praktický komentář*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2021, str. 62.

<sup>110</sup> Viz část první, kapitola třetí.

poskytnutí pomoci orgánu ochrany přírody při posuzování závažnosti důvodů ke kácení. Vzhledem k tomu, že však toto vyjádření není vydáváno např. formou závazného stanoviska, náleží provedení správního uvážení o závažnosti důvodů o kácení čistě na orgánu ochrany přírody, který musí zvážit všechny eventuality daného případu. Vyjádření SSÚ tak slouží pouze jako jeden z podkladů nezbytných pro rozhodnutí orgánu ochrany přírody.

Dle nové právní úpravy kácení dřevin na silničních pozemcích se tak silniční správní úřad vyjadřuje dvakrát ke stejnému záměru kácení dřevin – nejdříve v „první fázi“ dává souhlas se zamýšleným kácením, posléze se ve druhé fázi opět vyjadřuje k totožnému záměru, tentokrát již v rámci řízení před orgánem ochrany přírody. Tato dvojí ingerence silničního správního úřadu se jeví být zbytečnou administrativní zátěží, neboť by jistě stačilo, aby se SSÚ k otázce vlivu zamýšleného kácení na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích vyjádřil pouze jednou.

Zbytek řízení o povolení kácení prováděném před orgánem ochrany přírody již probíhá standardním způsobem tak, jak byl popsán v části první této práce.

### **2.2.3. Sekundární režimy kácení dřevin na silničních pozemcích**

Mimo základní povolovací režim lze samozřejmě kácet i dřeviny rostoucí na silničních pozemcích v některém ze zvláštních režimů popsaných v první části této práce. Níže budou krátce popsána specifika těchto režimů ve vztahu ke kácení dřevin na silničních pozemcích:

#### **Oznamovací režim**

Oznamovací režim představuje jisté zmírnění požadavků kladených na osobu zamýšlející kácet, když ZOPK v taxativně stanovených případech<sup>111</sup> umožňuje nahradit správní řízení o povolení kácení písemným oznámením orgánu ochrany přírody o zamýšleném kácení.

Dřeviny spadající pod některý z případů kácení tzv. „na oznámení“ však mohou stále představovat silniční vegetaci ve smyslu PozKomZ, z toho důvodu si tak osoba zamýšlející kácet takovéto dřeviny musí nejdříve obstarat souhlasné vyjádření SSÚ či PČR dle § 15 PozKomZ a následně toto vyjádření poté přiložit k písemnému oznámení zamýšleného kácení.

#### **Volný režim**

V případě dřevin s nízkou ekologickou hodnotou<sup>112</sup> je možné tyto kácet bez jakékoliv ingerence orgánů ochrany přírody. I tyto dřeviny však stále mohou tvořit silniční vegetaci ve smyslu § 15 PozKomZ a k jejich pokácení je tak stále nezbytné kladné vyjádření SSÚ či PČR.

---

<sup>111</sup> Viz § 8 odst. 2 ZOPK.



V režimu volného kácení však není možné kácet dřeviny tvořící stromořadí<sup>113</sup>, tedy souvislé řady stromů s pravidelnými rozestupy, které často doprovází pozemní komunikace. Kácení takovýchto dřevin tvořících aleje a stromořadí je možné pouze v polovacím či oznamovacím režimu. Blíže o otázce kácení silničních stromořadí bude pojednáno v následující kapitole této části.

### **Režim havarijní kácení**

V režimu havarijního kácení, neboli kácení za stavu krajní nouze, je kdokoliv oprávněn pokácet dřevinu, je-li jejím stavem zřejmě a bezprostředně ohrožen život či zdraví, nebo hrozí-li škoda velkého rozsahu<sup>114</sup>. Tento režim je v kontextu kácení na silničních pozemcích užíván poměrně často, neboť především po bouřkách a větrných kalamitách se vyskytuje v blízkosti pozemních komunikací veliké množství poškozených dřevin, které by mohly při svém pádu způsobit značné škody na majetku i zdraví lidí.

Jak již bylo řečeno, může dřevinu, která bezprostředně ohrožuje své okolí pokácet kdokoliv, nikoliv pouze vlastník daného pozemku. Vzhledem k naléhavosti situace, za které je dřevina v tomto režimu pokácena, si daná osoba nemusí vyžádat vyjádření SSÚ, PČR, ani orgánu ochrany přírody. Ostatně, jak již bylo uvedené v první části této práce, právě naléhavost situace je definičním znakem havarijního kácení.

#### **2.2.4. Ochrana pozemních komunikací**

Kromě ustanovení o silniční vegetaci obsahuje PozKomZ ve své části sedmé nazvané ochrana pozemních komunikací ještě další ustanovení týkající se dřevin a jejich případného kácení.

Ve svém § 33 PozKomZ zakazuje vysazovat stromy či keře na vnitřní straně oblouků nebo v rozhledových trojúhelnících úrovnových křižovatek silnic a místních komunikací I. nebo II. třídy, pokud by tato vegetace mohla rušit rozhled potřebný pro bezpečnost silničního provozu.

Pro účely této práce je však důležitější ust. § 35 PozKomZ nadepsané „ochrana dálnice, silnice a místní komunikace“. Toto ustanovení upravuje ochranu vyjmenovaných pozemních komunikací před vnějšími vlivy, tj. takovými, které mají původ mimo pozemní komunikací a

---

<sup>112</sup> § 8 odst. 3 ZOPK ve spojení s § 3 Vyhlášky o ochraně a kácení dřevin.

<sup>113</sup> § 1 písm. c) ve spojení s § 3 Vyhlášky o ochraně a kácení dřevin.

<sup>114</sup> § 8 odst. 4 ZOPK.

provozu na ní. Takovéto ohrožení může představovat např. sesuv skal a půdy, či právě pád dřevin rostoucích v blízkosti pozemních komunikací<sup>115</sup>.

Konkrétně toto ustanovení ve svém odst. 1 zavádí (v rámci tzv. „institutu nezbytných opatření“) povinnost vlastníkům nemovitostí v sousedství dálnice, silnice a místní komunikace strpět provedení nezbytných opatření na jejich pozemcích, jejichž účelem mohou být opatření určená mj. k zabránění padání stromů a jejich částí, vznikne-li toto nebezpečí v důsledku přírodních vlivů, nebo jako následek výstavby a provozu na těchto pozemních komunikacích. Pokud toto nebezpečí vznikne jako následek jednání vlastníků těchto pozemků, budou nezbytná sanační opatření provedena na jejich náklad. O rozsahu a způsobu provedení nezbytných opatření a o osobě povinné k jejich provedení rozhoduje SSÚ<sup>116</sup>. Tato opatření by však měla být vždy nařízena jen v nezbytném rozsahu, současně by SSÚ měl brát do úvahy i jiné veřejné zájmy, například zájem na ochranu přírody a krajiny. V případě dřeviny potenciálně ohrožující provoz na pozemní komunikaci by tak neměl SSÚ automaticky nařídit odstranění dřeviny, avšak pokud to okolnosti dovolují může SSÚ např. nařídit pravidelné odborné dendrologické prohlídky<sup>117</sup>.

Výše uvedené nastínění institutu nezbytných opatření dle PozKomZ skýtá hned několik nejasností. Předně pojem „nemovitost v sousedství“ nelze chápat doslovně. Dle judikatury<sup>118</sup> lze za sousedící pozemky považovat nejen ty, které mají fyzickou hranici s dotčeným pozemkem (zde s pozemní komunikací), nýbrž také všechny ty u kterých i přes jejich bagatelní vzdálenost může dojít k porušení či ohrožení práv - v případě pozemních komunikací se tak může jednat např. o situaci, kdy strom rostoucí na pozemku, který přímo nesousedí s pozemní komunikací může při svém pádu ohrozit danou pozemní komunikaci (nachází se tzv. v „dopadové vzdálenosti“).

Dále je nejasná otázka kdo je osobou povinnou k provedení příslušných opatření. Dle komentářové literatury<sup>119</sup> je určujícím prvkem příčina vzniku závadného stavu. Vznikl-li závadný stav následkem nepředvídatelných přírodních vlivů (vichřice, přivalový déšť apod.), nebo výstavbou či provozem pozemní komunikace, uloží SSÚ provedení nezbytných opatření

---

<sup>115</sup> KOŠINÁROVÁ, B. *Zákon o pozemních komunikacích. Komentář*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2021, str. 340.

<sup>116</sup> Silniční správní úřad příslušný ve věcech ochrany pozemních komunikací je totožný s tím, který je příslušný ve věcech kácení dřevin, viz KOŠINÁROVÁ, B. *Zákon o pozemních komunikacích. Komentář*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2021, str. 340.

<sup>117</sup> KOŠINÁROVÁ, B. *Zákon o pozemních komunikacích. Komentář*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2021, str. 343.

<sup>118</sup> Viz např. Nález ÚS ze dne 3. 8. 2000, sp. zn. II. ÚS 59/99.

<sup>119</sup> Tamtéž, str. 340-341.

zpravidla vlastníku případně správci dané pozemní komunikace. Vlastník sousedícího pozemku je v takovém případě povinen pouze strpět provedení nezbytných opatření. Vznikl-li naopak závadný stav jednáním vlastníka sousedícího pozemku, provedení nezbytných je v tu chvíli jeho povinností. Tato povinnost, která stíhá vlastníka pozemku vychází z občanskoprávní povinnosti vlastníka pozemku zdržet se všeho, co způsobí vnikání imisí na pozemek jiného souseda nad míru přiměřenou poměrům (§ 1012 a 1013 Občanského zákoníku)<sup>120</sup> Vycházejíc z obecné prevenční povinnosti dle § 2900 Občanského zákoníku, může být tato povinnost aktivována jak jednáním, tak opomenutím konat, pokud byl vlastník k takovému konání podle okolností povinen<sup>121</sup>. V kontextu této práce může takovéto opomenutí představovat např. porušení principu péče o dřevinu, v důsledku čehož je daný strom v takovém stavu, ve kterém může reálně hrozit riziko jeho pádu na vozovku. V takovém případě může SSÚ nařídit vlastníkovvi provedení sanačních opatření, případně pokácení dřeviny a to na náklady vlastníka pozemku.

Ve výše uvedeném příkladu nařízení pokácení dřeviny ze strany SSÚ však vlastníkovvi dřeviny nevzniká automaticky oprávnění kácet. Jak již bylo uvedeno výše, vzhledem k odlišnému předmětu regulace není PozKomZ ve vztahu speciality k ZOPK. K pokácení dřeviny tak bude potřeba i v tomto případě rozhodnutí orgánu ochrany přírody o povolení kácení dle § 8 odst. 1 ZOPK<sup>122</sup>. Nařízení kácení je tak třeba považovat „pouze“ za návrh SSÚ k pokácení dřeviny dle § 15 odst. 2 PozKomZ a ve zbytku již postupovat dle příslušných ustanovení ZOPK. Orgán ochrany přírody však k takovému návrhu SSÚ bude muset přihlédnout při provádění správního uvážení ohledně existence závažných důvodů k pokácení předmětné dřeviny.

### **2.3. Kácení silničních stromořadí**

Jedno z nejčastěji probíraných témat souvisejících s kácením dřevin rostoucích na silničních pozemcích představuje otázka kácení stromořadí a alejí rostoucích podél pozemních komunikací, tedy tzv. „silničních stromořadí“. Tyto stromořadí a aleje tvořící doprovod pozemních komunikací představují důležitý krajinný prvek a kromě estetické funkce přináší i mnoho jiných benefitů pro své okolí. Není tak divu, že aleje (a otázka jejich kácení) jsou pravidelným předmětem veřejného zájmu. Bylo vydáno již mnoho knih zabývajících se alejemi

---

<sup>120</sup> Viz rozsudek NSS ze dne 30. 4. 2019, č. j. 3 As 158/2017-37.

<sup>121</sup> Tamtéž.

<sup>122</sup> Případně užití některého ze zvláštních režimů kácení dle ZOPK, jsou-li splněny příslušné podmínky k jejich užití.

rostoucích podél cest<sup>123</sup>, aleje jsou taktéž předmětem každoroční ankety spolku Arnika „Alej roku“<sup>124</sup>. Veřejností jsou tak negativně vnímána i prováděná kácení těchto silničních stromořadí<sup>125</sup>, která jsou však v některých případech taktéž nezbytná ať již z důvodu údržby, výstavby či především z důvodu zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Úkolem práva tak má být v i v případě silničních stromořadí a jejich kácení (stejně jako v případě jednotlivých dřevin rostoucích na silničních pozemcích) sladění dvou protichůdných zájmů, tedy zájmu na jejich zachování (zájem na ochraně přírody a krajiny) a zájmu na bezpečné provozování pozemních komunikací. Nakolik se tento střet daří současnému právnímu řádu řešit je tak předmětem této kapitoly.

Na tomto místě bych také rád ujasnil rozdíly mezi pojmy „alej“ a (silniční) „stromořadí“. Jak již bylo uvedeno výše v první kapitole, označuje Vyhláška o ochraně a kácení dřevin jako stromořadí řadu nejméně deseti stromů s pravidelnými rozestupy. Nařízení č. 307/2014 Sb. pak definuje stromořadí jako „*útvár liniového typu, tvořený nejméně 5 kusy dřevinné vegetace a zpravidla s pravidelně se opakujícími prvky*“<sup>126</sup>. Definicí pojmu alej však současná právní úprava neobsahuje. Rozlišení mezi alejí a stromořadím však obsahuje např. technická norma ČSN 83 9001<sup>127</sup>, která definuje stromořadí jako „*liniovou výsadbu stromů, zpravidla jednoho druhu, obvykle v pravidelných rozestupech; často tvoří doprovod liniového prvku nebo stavby...*“<sup>128</sup> a alej jako „*dvou a víceřadéstromořadí podél pozemní komunikace*“<sup>129</sup>. Lze tak shrnout, že stromořadím je myšlena jednořadá linie stromů rostoucích podél komunikace, kdežto alejí je rozuměno dvouřadé stromořadí, kdy dřeviny rostou podél obou stranách komunikace. Vzhledem však k tomu, že právní úprava mezi těmito pojmy nedělá rozdíl a tedy i podmínky pro kácení jak stromořadí tak alejí jsou zcela identické, budou v této kapitole oba pojmy směřovány, případně bude užit oběma „nadřazený“ pojem silniční stromořadí.

---

<sup>123</sup> Např. HRUŠKOVÁ, M., VĚTVIČKA, V. a kol.: *Aleje Krása ohroženého světa*. Praha: Mladá Fronta, 2012, VELIČKOVÁ, M., VELIČKA P. a kol., *Aleje české a moravské krajiny*. 1. vydání. Praha: Dokořán, 2013, ČAMBALOVÁ, J. *Aleje a životní prostředí*. 1. vydání. Praha: ČVUT, 2017, nebo KLEMENSOVÁ, M. a kol. *Aleje Moravskoslezského kraje - koncepce jejich zachování, obnovy a péče o ně*. Praha: Arnika, 2015.

<sup>124</sup> Arnika. *Alej Roku*. [online]. Dostupné z: <https://alejroku.cz/>.

<sup>125</sup> Viz poznámka pod čarou č. 104 a již zmíněná petice „Naše stromy“, kterou se veřejnost ohrazovala proti plošnému kácení historických alejí po zimě roku 2006 – 2007.

<sup>126</sup> §5 odst. 8 Nařízení č. 307/2014 Sb., o stanovení podrobností evidence využití půdy podle uživatelských vztahů.

<sup>127</sup> ČSN 83 9001 Sadovnictví a krajinářství: terminologie. Základní odborné termíny a definice.

<sup>128</sup> Tamtéž, článek. 14.3.2.

<sup>129</sup> Tamtéž, článek. 14.3.2.1.

### 2.3.1. Stručný nástin historie právní úpravy silničních stromořadí

Jedním z důvodů vysokého zájmu o problematiku silničních stromořadí a jejich kácení je taktéž bohatá historie jejich právní úpravy. Je však pravdou, že jednotlivé právní normy se ve většině případů nezabývaly explicitně silničními stromořadími, jako spíše dřevinami u silnic obecně. Ke vzniku alejí tak dochází až následně výsadbou těchto dřevin v pravidelných rozestupech. Přesto je dobré znát alespoň základní rámec historie této právní úpravy, neboť poskytuje dobrý přehled o tom, jak se zákonodárci v jednotlivých historických etapách stavěli k otázce existence stromů (a tedy i ve většině případů stromořadí) podél cest.

Jak bylo řečeno výše, historie právní úpravy silničních stromořadí na našem území je poměrně bohatá, byť zpočátku se právní úprava zaměřovala spíše na kácení dřevin, než na jejich ochranu. Důvodem k tomu byla především snaha ochránit kupce a jiné cestující osoby před lapky a jinými nekalými živly, kterým stromy podél cest poskytovaly vhodný úkryt<sup>130</sup>. V roce 1361 bylo příslušným vrchnostem například nařízeno „*vyklestit kolem silnic křoviny a lesy tak daleko, co by dohodil kamenem, obepjatými prsty*“<sup>131</sup>. Podobné příkazy pro vrchnost, například na vykácení stromů a keřů po obou stranách silnic do vzdálenosti „*jak delece by ranou z pistole dosáhnouti aneb vůz se šesti koňmi volně obrátiti mohl*“ se pak především od první poloviny 17. století objevovaly poměrně často<sup>132</sup>.

V dobách vlády Marie Terezie a Josefa II vycházejí i nadále obdobné příkazy ke kácení dřevin rostoucích podél cest - lze zmínit například příkaz z Tereziánského patentu o říšských silnicích ze dne 17. 3. 1778: „*Jestliže blízko silnice stojící stromy a keře vrhající stínem překážejí jejímu vyschnutí, nařizujeme každému, aby ve vzdálenosti 2 sáhů (3,8 m) od patníků, nebo hrany silnice nově nesadil žádný strom, ať se jmenuje jakkoliv, veškeré pak nyní v této vzdálenosti stojící stromy, vyjma stromy ovocné, pokud ještě jsou 3 stopy (asi 95 cm) daleko od hrany silnice a tedy spádu příkopu nepřekážejí, aby byly ihned poraženy a odstraněny s dalším rozkazem, že i zmíněné ovocné stromy na straně silnice oklestiti se mají*“<sup>133</sup>.

---

<sup>130</sup> HRUŠKOVÁ, M., VĚTVIČKA, V. a kol.: *Aleje Krása ohroženého světa*. Praha: Mladá Fronta, 2012, str. 15.

<sup>131</sup> KUBEŠA, P. *Stručný přehled použití alejí v historii a legislativa upravující jejich použití od poloviny 18. století do začátku století dvacátého*. In: BERKOVÁ, J. (ed.). *Historická sídla v kulturní krajině: sborník příspěvků z celostátního semináře konaného ve dnech 13.-15. září 2017 v Hořovicích*. Praha: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště středních Čech, 2018, str. 29.

<sup>132</sup> Tamtéž.

<sup>133</sup> Tereziánský patent o říšských silnicích ze dne 17. 3. 1778, dle znění otištěném v časopise Poodří. ŠULEŘ, O., SOBEK O., RADIM J. *Staré cesty a lidé kolem nich – Čtení z kroniky Okresní správy Nový Jičín*. In Poodří – časopis obyvatel horní Odry. Společnost přátel Poodří. VI. ročník, č. 3/2003, str. 15.

Současně je to však tatáž doba 18. století, ve které se vyskytují první předpisy, které naopak příkazují dřeviny cíleně podél cest vysazovat<sup>134</sup>. Tato skutečnost patrně souvisí s rozvojem budování státních – císařských silnic<sup>135</sup> na území Habsburské monarchie. Kupříkladu reskript ze dne 24. 9. 1763 o vysazování stromů na Moravě nařizoval panstvím, městům a osadám ležících na silnicích vysazovat okolo silnic stromy, jako např. ořešáky, lípy a moruše, v chladných podmínkách pak černé jeřáby a další divoké ovocné odrůdy<sup>136</sup>. V průběhu 2. poloviny 18. a 1. poloviny 19. století pak bylo vydáno vícero dekretů a nařízení upravujících povinnost sázet stromy a aleje podél cest<sup>137</sup>.

Právní úprava dřevin rostoucích podél cest a jejich stromořadí byla však v té době (vzhledem k existenci různých zákonů s obdobným předmětem v jednotlivých zemích Habsburské monarchie) velice roztržštěná. Zásadním předpisem, který sjednotil sázení stromořadí alespoň v rámci Čech se stal *zákon č. 72/1884 čes. z. z., v příčině vysazování a ochrany alejí aneb jednotlivých stromořadí podél veřejných silnic*<sup>138</sup>. Dle § 1 tohoto zákona měly být podél veškerých říšských, zemských, okresních a obecních silnic vysázeny aleje, případně alespoň jednoduchá stromořadí. V dalších ustanoveních pak tento zákon podrobněji zabýval výsadbou alejí a stromořadí, kompetencemi orgánů, ale taktéž například stanovoval skutkové podstaty přestupků a sankce za ně<sup>139</sup>. Pro území Slezska plnil obdobou funkci podobný *zákon č. 34/1896 slez. z. z. stran sázení a hájení alejí neb stromořadí při říšských, okresních a obecních silnicích*<sup>140</sup>. Na území Moravy nebyl samostatný zákon týkající se výslovně alejí a stromořadí vydán, jejich otázce se věnoval alespoň okrajově *zákon č. 38/1877 mor. z.*<sup>141</sup>.

---

<sup>134</sup> HRUŠKOVÁ, M., VĚTVIČKA, V. a kol.: *Aleje Krása ohroženého světa*. Praha: Mladá Fronta, 2012, str. 22.

<sup>135</sup> KUBEŠA, P. *Stručný přehled použití alejí v historii a legislativa upravující jejich použití od poloviny 18. století do začátku století dvacátého*. In: BERKOVÁ, J. (ed.). *Historická sídla v kulturní krajině: sborník příspěvků z celostátního semináře konaného ve dnech 13.-15. září 2017 v Hořovicích*. Praha: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště středních Čech, 2018, str. 30.

<sup>136</sup> Tamtéž, str. 30.

<sup>137</sup> Tamtéž, str. 30-31.

<sup>138</sup> ŠIMANDL, M. *Historie právní ochrany dřevin na českém území*. Praha, 2021. Disertační práce. Univerzita Karlova, Právnická fakulta, str. 68.

<sup>139</sup> § 10 zákona č. 72/1884 čes. z. z.: „Poškození alejních stromů nebo kůlů vůbec jakož i odklizení těchto kůlů tresce se, pokud čin nespadá pod obecný trestní zákon, peněžitou pokutou od 2 zl. do 10 zl. r. m., a mimo to má se za každý poškozením zničený strom dáti náhrada 10. zl. r. m. a za každý kůl náhrada 2 zl. r. m.“.

<sup>140</sup> ŠIMANDL, M. *Historie právní ochrany dřevin na českém území*. Praha, 2021. Disertační práce. Univerzita Karlova, Právnická fakulta, str. 84.

<sup>141</sup> Tamtéž, str. 79.

Při vzniku Československé republiky v roce 1918 došlo tzv. recepční normou<sup>142</sup> k převzetí všech do té doby platných předpisů do právního řádu tehdejšího Československa. Tím vznikla značně nepřehledná situace, neboť byly převzaty zákony pocházející z různých právních řádů několika zemí. Stejně tak i v případě silničních stromořadí byly přežaty všechny tři zákony zmíněné v předchozím odstavci<sup>143</sup>. Otázku revize a sjednocení právní úpravy silničních stromořadí měl vyřešit silniční zákon z roku 1938, jehož návrh však vzhledem k ukončení činnosti Národního shromáždění nestihl být projednán<sup>144</sup>.

K nové právní úpravě tak došlo až po druhé světové válce. V rámci právníkové dvouletky byl vydán silniční zákon<sup>145</sup>, který se však otázkou stromoví u silnic zabýval pouze minimálně. Ve svém § 2 pouze určil stromoví za součást silnic. Prováděcí nařízení pak určilo péči o stromoví při silničních okresním národním výborům<sup>146</sup>.

Posledním předpisem, který se před účinností ZOPK a PozKomZ zabýval otázkou stromoví u silnic se stal silniční zákon z roku 1961<sup>147</sup>, předchůdce dnešního PozKomZ. Tento zákon ve svém § 14 stanovil okresním národním výborům povinnost pečovat o výsadbu silničního stromoví, především pak ovocných stromů. Příslušná prováděcí vyhláška pak stanovila zásady, podle kterých měla být prováděna výsadba tohoto silničního stromoví<sup>148</sup>.

Současná právní úprava se problematikou silničních stromořadí zabývá pouze minimálně. Dle § 46 ZOPK odst. 1 je možné stromořadí vyhlásit rozhodnutím orgánu ochrany přírody za památné stromy, dle § 3 Vyhlášky o ochraně a kácení dřevin pak není možné kácet stromořadí ve volném režimu kácení. Na jiných místech se již současná právní úprava otázkou silničních stromořadí nezabývá.

---

<sup>142</sup> Čl. 2 Zákona č. 11/1918 Sb., o zřízení samostatného státu československého.

<sup>143</sup> KUBEŠA, P. *Stručný přehled použití alejí v historii a legislativa upravující jejich použití od poloviny 18. století do začátku století dvacátého*. In: BERKOVÁ, J. (ed.). *Historická sídla v kulturní krajině: sborník příspěvků z celostátního semináře konaného ve dnech 13.-15. září 2017 v Hořovicích*. Praha: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště středních Čech, 2018, str. 35.

<sup>144</sup> ŠIMANDL, M. *Historie právní ochrany dřevin na českém území*. Praha, 2021. Disertační práce. Univerzita Karlova, Právnická fakulta, str. 93.

<sup>145</sup> Zákon č. 147/1949 Sb., jímž se vydávají některé předpisy o veřejných silnicích.

<sup>146</sup> § 1 Nařízení ministra techniky č. 2/1950 Sb., o působnosti národních výborů při stavbě, správě a udržování státních silnic.

<sup>147</sup> Zákon č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích (silniční zákon).

<sup>148</sup> § 19 Vyhlášky ministerstva dopravy a spojů č. 136/1961 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích (silniční zákon).

### 2.3.2. Výhody a nevýhody silničních stromořadí a jejich reflexe v právní úpravě

Jak bylo řečeno v úvodu této kapitoly, přináší silniční stromořadí vícero jak pozitivních, tak negativních vlivů na provoz na pozemní komunikaci i bezprostřední okolí.

Mezi pozitivní vlivy na provoz pozemních komunikací bývají tradičně řazeny především důvody ochranné – doprovodné stromoví pomáhá k odhlučnění komunikace, zachycení prachu a exhalátů výfukových plynů, plní funkci větrolamu<sup>149</sup>. Silniční stromořadí také pomáhají (především v zimě při sněhové pokrývce či za snížené viditelnosti) k lepší viditelnosti pozemních komunikací tím, že již z dálky naznačí směr, kterým se komunikace ubírá.



Obr. 2: Bývalá silnice dříve spojující obce Bor a Nejda, která byla přetřata při výstavbě čtyřpruhové silnice I/13 spojující Karlovy Vary a Ostrov. Díky aleji ovocných dřevin bude tato cesta v krajině stále patrná i ve chvíli, kdy bude již celá pohlcena okolní zelení<sup>150</sup>.

Vedle pozitivních vlivů na provoz pozemních komunikací mají silniční stromořadí i nezastupitelnou funkci estetickou a ekologickou, kdy slouží jako biotop pro různé druhy

---

<sup>149</sup> ČERNÍNOVÁ, M., ČERNÍN, K., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích. Komentář*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2015, str. 121.

<sup>150</sup> Foto ze dne 18. 3. 2023, zdroj: autor práce.



živočichů a rostlin. Jak již bylo uvedeno výše, mohou být tato vysoce ceněná stromořadí součástí významného krajinného prvku, případně být vyhlášena za památný strom<sup>151</sup>.



Obr. 3: Díky dlouhé javorové aleji poblíž obce Závišín představuje i jinak „obyčejná“ cesta mezi loukami esteticky a ekologicky hodnotnou část území<sup>152</sup>.

Odpůrci silničních stromořadí však upozorňují na rizika, která tato stromořadí způsobují pro provoz na pozemních komunikacích. Podle dopravního inženýra Jiřího Landy představují stromy rostoucí okolo silnic jedno z nejzávažnějších rizik pro řidiče užívající pozemní komunikace, neboť k nejvíce úmrtím po střetu s pevnou překážkou dochází právě po nárazu do stromu<sup>153</sup>. Pomocí různých opatření lze však tyto negativní vlivy alespoň částečně eliminovat.

---

<sup>151</sup> V české republice je 240 stromořadí, která byla vyhlášena za památný strom, viz Agentura ochrany přírody a krajiny ČR *Ústřední seznam ochrany přírody – Památné stromy* [online], [cit. 28. 3. 2023] Dostupné z: <https://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/pstromy/index.php?>

<sup>152</sup> Foto ze dne 22. 8. 2022, zdroj: autor práce.

<sup>153</sup> LANDA., J. *Stromy podél silnic jsou vážné bezpečnostní riziko*. In: *Ekolist.cz* [online]. 28. 12. 2010 [cit. 28. 3. 2023] Dostupné z: <https://ekolist.cz/cz/publicistika/nazory-a-komentare/jiri-landa-stromy-podel-silnic-jsou-vazne-bezpecnostni-riziko>.

Jednou z dostupných možností je například zvýrazňování kmenů stromů bílými bezpečnostními pruhy doplněnými o bílé a červené odrazky<sup>154</sup>.

Současně otázkou, která není v právní úpravě, ani metodických pokynech nikterak reflektována je otázka dopravního významu pozemní komunikace ve vztahu k nebezpečnosti daného silničního stromořadí. Potenciálně nebezpečné silniční stromořadí, které svými kmeny přímo zasahuje do vozovky (a představuje tak pevnou překážku dle § 29 PozKomZ, která by měla být odstraněna<sup>155</sup>) nemusí představovat velikou hrozbu, pokud roste na málo frekventované silnici III. třídy. Současně je možné si představit i „bezpečné“ silniční stromořadí, které roste u frekventovanější silnice, pokud se kmeny tohoto stromy vyskytují až za svodidlem či příkopem.



Obr. 3: Jasanová alej na silnici III./1793 poblíž obce Přílezy nepředstavuje díky minimální intenzitě dopravy na této komunikaci větší nebezpečí pro

---

<sup>154</sup> HRUŠKOVÁ, M., VĚTVIČKA, V. a kol. *Aleje Krása ohroženého světa*. Praha: Mladá Fronta, 2012. ISBN: 978-80-204-2783-0, str. 169.

<sup>155</sup> „u stromů, které jsou dosud na krajnicích, tj. na pruhu bezprostředně sousedícím s vozovkou, tedy „před příkopem“, musí být dána přednost bezpečnosti silničního provozu před ohledem na tento druh vegetace“ - viz Důvodová zpráva k § 15 PozKomZ.



provoz i přesto, že kmeny stromů v některých případech zasahují do vozovky. Současně je pro větší bezpečnost doplněna výstražnou dopravní značkou<sup>156</sup>.



Obr. 4: Alej u silnice č. III./11434 poblíž obce Vatěkov. Stromořadí rostoucí po pravé straně silnice by díky svému růstu na kopci za příkopem bylo bezpečné i pokud by se vyskytovalo u mnohem frekventovanější komunikace<sup>157</sup>.

Bohužel však současný právní řád tuto různorodost výskytu silničních stromořadí u různých komunikací s různou dopravní intenzitou nikterak nereflektuje a stanoví pro všechny tyto případy stejný postup při povolování kácení těchto stromořadí a nechává tak rozhodování o možnosti jejich pokácení pouze na úvaze příslušné úřední osoby. Pokud má právní řád spravedlivě řešit spor protichůdných zájmů na bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a ochraně přírody a krajiny, měl by tuto různorodost nějakým způsobem reflektovat. Podle mého názoru by jedním ze způsobů jak tohoto docílit, mohlo být řešení, které bude blíže předestřené v následující kapitole o úvahách de lege ferenda vztahující se k úpravě kácení všech stromů na silničních pozemcích (tedy nikoliv jen silničních stromořadí). Zde jen v krátkosti předestřu, že by mělo jít o stanovení různých režimů kácení ve vztahu ke kategorizaci pozemních komunikací.

---

<sup>156</sup> Foto ze dne 4. 8. 2023, zdroj: autor práce.

<sup>157</sup> Foto ze dne 12. 5. 2022, zdroj: autor práce.

## 2.4. Úvahy de lege ferenda

Současná právní úprava kácení dřevin rostoucích na silničních pozemcích nedoznala od počátku 90. letech příliš mnoho změn. Kromě přesunu tohoto kácení těchto dřevin z režimu oznamovacího do režimu povolovacího zůstala prakticky po celých 30 let totožná. Na rozdíl od úpravy kácení dřevin rostoucích poblíž železničních drah, o které bude pojednáno v následující části, navíc nevyvolává takové množství sporů (včetně sporů soudních) o její výklad.

Přesto si myslím, že by mohlo dojít k jejímu částečnému zefektivnění. Jeden příklad byl již podán výše v části věnované povolovacímu režimu kácení, týkající se dvojí ingerence silničního správního úřadu k zamýšlenému kácení. Toto dvojí zapojení SSÚ představuje zbytečnou administrativní zátěž, neboť by jistě stačilo, aby se SSÚ vyjádřil k vlivu zamýšleného kácení na bezpečnost provozu na pozemní komunikaci pouze jedenkrát.

Další způsob, jak dle mého názoru zlepšit předmětnou právní úpravu jsem nastínil na konci pasáže věnované silničním stromořadím. Jeho jádrem je myšlenka, že různé kategorie a třídy pozemních komunikací by si zasloužily různé režimy ve kterých lze kácet dřeviny které se u těchto komunikací vyskytují. Nedává podle mě dobrý smysl, aby byl použit stejný (tedy povolovací režim) u nejzapadlejší místní komunikace III. třídy, stejně jako u dálnice se šesti jízdními pruhy. Riziko způsobení značných škod je výrazně vyšší v případě pádu stromu na dálnici s maximální povolenou rychlostí 130 km.h<sup>-1</sup>, než např. v případě místní komunikace III. třídy v obci, s maximální povolenou rychlostí 50 km.h<sup>-1</sup> a tomu by mělo odpovídat i odlišení režimů za jakých lze kácet dřeviny rostoucí u těchto různých komunikací. Například v případě prve uvedené dálnice by se podle mého názoru mohlo kácení provádět v režimu oznamovacím<sup>158</sup>, naopak v případě zmíněné místní komunikace III. třídy by mohlo kácení zůstat v režimu povolovacím, neboť u těchto komunikací není riziko škod způsobených pádem stromu tak velké a je zde prostor pro širší součinnost s orgány ochrany přírody.

Nastíněné řešení by tak z výše uvedeného důvodu rozdílnosti rizik, které představuje pád stromu na různé kategorie a třídy komunikací, více preferovalo zájem na bezpečném provozu na pozemních komunikacích vyšších kategorií a tříd, naopak v případě nižších kategorií a tříd by byl více preferován zájem na ochraně přírody a krajiny.

---

<sup>158</sup> Případně i s vyloučením působnosti ZOPK (samozřejmě s výjimkou památných stromů a jiných zvláště chráněných částí přírody).

### 3. Kácení dřevin u železničních drah

V případě kácení dřevin rostoucích u železniční infrastruktury dochází, stejně jako v případě kácení dřevin na silničních pozemcích, ke střetu dvou protichůdných zájmů – na jedné straně zájmu na ochraně přírody, na druhé straně zájmu na zajištění provozuschopné, bezpečné a plynulé drážní dopravy. Zájem na provozování bezpečné drážní dopravy je zde ještě silnější, než v případě pozemních komunikací, neboť vzhledem ke specifickým dopravy provozované na dráze (nemožnost vyhnout se překážce, dlouhá brzdná dráha vlaku, veliké množství přepravovaných osob či nákladu), zde existují veliká rizika vzniku značných materiálních i nemateriálních škod způsobených nárazem vlaku do spadlého stromu.

Přestože existuje více druhů drah (dráha železniční, tramvajová, lanová apod.<sup>159</sup>), tato část se bude zabývat kácením dřevin pouze u drah železničních. Je tomu tak především z toho důvodu, že ke konfliktům zájmů ochrany přírody a provozování bezpečné drážní dopravy zde dochází zdaleka nejčastěji. Současně většina specifické právní úpravy kácení dřevin rostoucí poblíž drah míří taktéž pouze na dráhy železniční<sup>160</sup>. Pokud tak bude dále v této části použit pojem „dráha“, je jím myšlena dráha železniční.

Pojmem kácením dřevin rostoucích u železničních drah se podle současné úpravy myslí především kácení dřevin „z důvodu odstraňování dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze“<sup>161</sup>. Podle starší právní úpravy (do roku 2017) však bylo kácením dřevin u železničních drah myšleno primárně kácení „na stavbě, v obvodu a v ochranném pásmu dráhy, jakož i na pozemcích v sousedství dráhy“<sup>162</sup>. Okruh dřevin, na které dopadá specifická právní úprava se tak v průběhu času měnil. Po přehlednost tak bude v této části užit „nadřazený“ pojem „kácení dřevin u železničních drah“, kterým jsou myšleny všechny situace, kdy je pro kácení dřevin užit specifický právní režim, který zohledňuje specifika drah a drážní dopravy a který se tak odchyluje se od obecného režimu kácení dřevin popsaného v první části této práce.

---

<sup>159</sup> Viz § 1 Zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách.

<sup>160</sup> Viz § 8 odst. 2 ZOPK, který umožňuje kácet dřeviny v oznamovacím režimu z důvodu odstraňování dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti **železniční dráhy** nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze.

<sup>161</sup> Tamtéž.

<sup>162</sup> Článek 2 odst. 4 staršího metodického pokynu odboru obecné ochrany přírody a krajiny k aplikaci § 8 a §9 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny in Věstník Ministerstva životního prostředí ROČNÍK XIV – červenec-srpen 2014 – ČÁSTKA 5.

Kácení dřevin u železničních drah podléhá primárně oznamovacímu režimu dle § 8 odst. 2 ZOPK; specifickou úpravu, která reflektuje zvláštnosti dráhy a drážní dopravy na ní provozované, upravuje zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách (dále jen „DrahZ“).

Bližší informace k právní úpravě kácení u železničních drah budou podány ve druhé kapitole. Třetí kapitola bude věnována problematikým otázkám právní úpravy kácení dřevin u železničních drah a jejich novelizací. Čtvrtá kapitola následně uzavře tuto část úvahami de lege ferenda.

Pro pochopení všech aspektů kácení dřevin u železničních drah je však (stejně jako v případě kácení na silničních pozemcích) nejdříve nutné vyjasnit určité pojmy vážící se k zákonné úpravě železničních drah.

### **3.1. Vymezení nejdůležitějších pojmů**

#### **Dráha a stavba dráhy**

Dráhou se dle § 2 odst. 1 DrahZ rozumí „*cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy.*“ Co vše tvoří součást dráhy celostátní, regionální, místní a vlečky (k těmto pojmům viz dále) stanovuje ve svém § 9 Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah (dále jen „Stavební a technický řád drah“). Součástí dráhy je tak např. nejen železniční spodek a svršek, zabezpečovací zařízení apod., ale také budovy sloužící k organizování, zabezpečení a řízení drážní dopravy a k uspokojování přepravních potřeb a poskytování služeb spojených s přepravou veřejnosti (tedy např. výpravní budovy).

Stavbou dráhy je dle § 5 odst. 1 DrahZ „stavba cesty určené k pohybu drážních vozidel a stavba, která rozšiřuje, doplňuje, mění nebo zabezpečuje dráhu bez ohledu, zda je v obvodu dráhy či nikoliv. Stavba dráhy není součástí pozemku.

#### **Kategorizace železničních drah**

Obdobně jak je tomu v případě pozemních komunikací, i DrahZ, ve svém § 3 člení železniční dráhy na základě jejich významu, účelu a technických podmínek<sup>163</sup> do několika kategorií. Jsou jimi:

1. dráha celostátní, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě,

---

<sup>163</sup> Technické podmínky pro členění jednotlivých kategorií drah stanoví § 2 Stavebního a technického řádu drah.

2. dráha regionální, která je regionálního nebo místního významu a slouží veřejné železniční dopravě,
3. dráha místní, která je místního významu a je oddělená od celostátní či regionální dráhy,
4. dráha speciální, která souží k zabezpečení dopravní obslužnosti obce<sup>164</sup>,
5. vlečka a zkušební dráha.

Kromě výše uvedeného členění na základě významu, účelu a technických podmínek jednotlivých drah provádí DrahZ ve svém § 3a ještě členění drah na základě maximální možné rychlosti, na které může být na dané dráze provozování železniční doprava. Dráha na níž může být provozována železniční doprava rychlostí vyšší, než 200 km/h je dráhou vysokorychlostní, ostatní dráhy jsou tzv. konvenční.

### **Provozuschopnost dráhy, provozování dráhy a provozovatel dráhy**

Provozuschopností dráhy se dle DrahZ rozumí „*technický stav dráhy zaručující její bezpečné a plynulé provozování*“.<sup>165</sup>

Provozováním dráhy jsou dle DrahZ myšleny „*činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava*“<sup>166</sup>. Myšlena je tím činnost, jejíž cílem je provozování dopravní cesty (nikoliv tedy dopravy na této dráze)<sup>167</sup>. Osoba, která provozuje dráhu je označována jako provozovatel dráhy<sup>168</sup> a z titulu své funkce má celou řadu povinností definovaných především v § 22 DrahZ. (Nejen) z hlediska kácení dřevin je jednou z těchto nejdůležitějších povinností povinnost provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy<sup>169</sup>.

### **Obvod dráhy**

Obvodem dráhy se dle § 4 odst. 1 DrahZ rozumí „*území určené územním rozhodnutím nebo společným povolením, kterým se stavba umísťuje a povoluje, pro umístění stavby dráhy*“.

---

<sup>164</sup> Jedinou v současnosti provozovanou speciální dráhou v České republice je pražské metro, viz LOJDA, J. *Zákon o dráhách. Komentář*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2022, str. 24.

<sup>165</sup> § 2 odst. 2 DrahZ.

<sup>166</sup> § 2 odst. 3 DrahZ.

<sup>167</sup> LOJDA, J. *Zákon o dráhách. Komentář*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2022, str. 11.

<sup>168</sup> Tamtéž.

<sup>169</sup> § 22 odst. 1, písm. a) DrahZ.

Dle důvodové zprávy<sup>170</sup> jde o území vyhrazené pro stavbu, provozování, zabezpečení a údržbu dráhy. Provoz drážní dopravy může díky svému charakteru ohrožovat zdraví a majetek osob, z tohoto důvodu je do většiny míst v obvodu dráhy zakázán vstup<sup>171</sup>.

Vzhledem k rozdílnému charakteru dopravy na různých kategoriích drah je rozsah území obvodu dráhy stanoven rozdílně - u dráhy celostátní a regionální je obvod dráhy vymezen hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu<sup>172</sup>. U ostatních kategorií drah je obvod dráhy vymezen vzdáleností 3m od osy krajní koleje či krajního vodiče trakčního vedení, nebo hranicemi pozemku, který je určený k umístění dráhy a její údržbu; tato vzdálenost však musí být vždy minimálně 1.5 m od vnějšího okraje stavby dráhy<sup>173</sup>.

### **Ochranné pásmo dráhy**

Stejně jako obvod dráhy, představuje i ochranné pásmo dráhy dle § 8 DrahZ územně vymezený prostor po obou stranách dráhy, ve kterém dochází vzhledem k charakteru drážní dopravy k omezení některých práv a stanovení určitých povinností. Oproti omezením stanovených v obvodu dráhy, které míří primárně na kohokoliv, kdo se vyskytuje v blízkosti dráhy, však míří omezení v ochranném pásmu dráhy primárně na vlastníky sousedních pozemků.

V ochranném pásmu dráhy je předně provozovatel dráhy a dopravce oprávněn po nezbytnou dobu a v nezbytné míře vstupovat na cizí pozemky, případně na stavby na nich stojící a to za účelem oprav, údržby a provozování dráhy, odstraňování následků nehod nebo poškození dráhy apod<sup>174</sup>. Za stavu nouze nebo v naléhavém veřejném zájmu na provozování dráhy či drážní dopravy je provozovatel dráhy či dopravce nadto oprávněn na nezbytnou dobu, v nezbytné míře a za náhradu použít nemovitou věc vlastníka v ochranném pásmu dráhy, pokud nelze potřebného účelu dosáhnout jinak<sup>175</sup>.

Velikost ochranného pásma dráhy závisí stejně jako v případě obvodu dráhy na příslušné kategorii dráhy. V případě dráhy celostátní a regionální dosahuje ochranné pásmo do vzdálenosti 100 m od osy krajní koleje (nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy), oproti tomu u místní dráhy je jeho velikost stanovena na 30 m od osy krajní koleje<sup>176</sup>.

---

<sup>170</sup> Důvodová zpráva k § 4 a 4a DrahZ.

<sup>171</sup> Viz § 4a odst. 1 DrahZ.

<sup>172</sup> § 4 odst. 2 DrahZ.

<sup>173</sup> § 4 odst. 3 DrahZ.

<sup>174</sup> § 9 odst. 2 DrahZ.

<sup>175</sup> § 9 odst. 3 DrahZ.

<sup>176</sup> § 8 odst. 1 písm. a), c) DrahZ.



### 3.2. Právní úprava kácení dřevin u železničních drah

Stejně jako v případě kácení dřevin na silničních pozemcích, vykazuje i právní úprava kácení u železničních drah jistá specifika daná potřebou zajistit bezpečné a spolehlivé provozování drážní dopravy. Tato specifika plynou především z DrahZ, jakožto základního zákona ve věcech drah. Tento zákon vykazuje v pasážích upravujících kácení dřevin některé podobnosti s PozKomZ.

Předně, obdobně jako PozKomZ, není ani DrahZ vzhledem k předmětu své úpravy ve vztahu speciality k ZOPK<sup>177</sup>. I v případě kácení u železničních drah tak zůstává ZOPK základním zákonem ve věcech kácení dřevin rostoucích mimo les. Stejně jako v případě kácení na silničních pozemcích tak i zde osoba zamýšlející kácat musí splnit podmínky pro pokácení dřeviny stanovené v DrahZ i ZOPK.

DrahZ také obsahuje některé stejné či obdobné instituty, které najdeme i v PozKomZ – jde např. o kategorizaci drah<sup>178</sup> (srov. kategorizaci pozemních komunikací) či ustanovení týkající se ochrany dráhy<sup>179</sup> (srov. ochranu dálnice, silnice a místní komunikace).

Konečně právní úprava kácení u železničních drah a kácení na silničních pozemcích byla po mnoho let prakticky stejná. Byly to až nedávné novelizace ZOPK a DrahZ, které výrazněji odlišily podmínky kácení na silničních pozemcích a u železničních drah a to ve prospěch jednoduššího kácení u železničních drah. O tomto vývoji právní úpravy a současném právním režimu kácení dřevin u drah bude pojednáno v následujících bodech.

#### 3.2.1. Vývoj právní úpravy

Oproti kácení dřevin na silničních pozemcích prošla právní úprava kácení dřevin u železničních drah četnějšími změnami, a to zejména v posledních několika letech. V počátku však byly obě úpravy prakticky totožné. Obdobně jako v případě kácení dřevin na silničních pozemcích, představovalo v původním znění ZOPK i kácení dřevin rostoucích u železničních drah výkon oprávnění podle zvláštního předpisu a jako takové podléhalo oznamovacímu režimu dle § 8 odst. 2 ZOPK<sup>180</sup>. Ke změně této úpravy došlo stejně jako v případě kácení na silničních

---

<sup>177</sup> Viz rozsudek NSS ze dne 5. 11. 2015, č. j. 7 As 162/2015-59, či např. usnesení Ústavního soudu ze dne 22. 11. 2016, č. j. II.ÚS 3669/16.

<sup>178</sup> § 3 DrahZ.

<sup>179</sup> § 10 DrahZ.

<sup>180</sup> § 8 odst. 2 ZOPK, ve znění účinném od 1. 6. 1992 do 1. 12. 2009.

pozemcích až novelou provedenou zákonem č. 349/2009 Sb.<sup>181</sup>, který stejně jako v případě kácení u silnic přesunul kácení dřevin u železničních drah z režimu oznamovacího do režimu povolovacího ve smyslu § 8 odst. 1 ZOPK<sup>182</sup>. Obdobně jako v případě kácení na silničních pozemcích mohl taktéž orgán ochrany přírody vydat povolení ke kácení dřevin u železničních drah jen po dohodě s drážním správním úřadem (dále také „DSÚ“)<sup>183</sup>. Obdobně jako v případě kácení na silničních pozemcích pojímal starší metodický pokyn Ministerstva životního prostředí tuto dohodu nikoliv jako jakési závazné stanovisko DSÚ, nýbrž jako nezbytnou součinnost orgánu ochrany přírody s DSÚ ohledně stanovení podmínek a podrobností samotného kácení s ohledem na zajištění bezpečného provozu na dráze<sup>184</sup>.

Rozchod právní úpravy kácení dřevin na silničních pozemcích a železničních drah nastal až v roce 2017<sup>185</sup> a byl proveden zákonem č. 319/2016 Sb.<sup>186</sup> Touto novelou bylo především kácení většiny dřevin u železničních drah opět přesunuto do oznamovacího režimu dle § 8 odst. 2 ZOPK, kde zůstává dodnes.

Tato novela však nezůstala jen u přesunu kácení u železničních drah do oznamovacího režimu – současně byla na jejím základě do § 8 odst. 2 ZOPK doplněna specifická formulace vážící se pouze k „drážnímu“ oznamovacímu důvodu. Jak bylo již uvedeno podáno v první části této práce, může orgán ochrany přírody oznámené kácení pozastavit, omezit nebo zakázat, pokud odporuje požadavkům na ochranu dřevin. Dle § 8 odst. 2, věty poslední ZOPK ve znění novely č. 319/2016 Sb. však orgán ochrany přírody „*v případě odstraňování dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze...*“ může takovéto kácení zakázat „*...jen na základě závazného stanoviska drážního správního úřadu.*“ Zákonem č. 319/2016 Sb. došlo v návaznosti na změny provedené v ZOPK taktéž k novelizaci DrahZ, který nově ve svém § 56a odst. 2 zakotvil odpovídající pravomoc

---

<sup>181</sup> Zákon č. 349/2009 Sb., kterým se mění zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 161/1999 Sb., kterým se vyhláší Národní park České Švýcarsko, a mění se zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů

<sup>182</sup> § 8 odst. 1 ZOPK, ve znění účinném od 1. 12. 2009 do 31. 3. 2017.

<sup>183</sup> Tamtéž.

<sup>184</sup> Článek 2 odst. 4 Metodického pokynu odboru obecné ochrany přírody a krajiny Ministerstva životního prostředí k aplikaci § 8 a § 9 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů upravujících povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les a náhradní výsadbu a odvodů

<sup>185</sup> Režim kácení dřevin na silničních pozemcích a železničních drah tak zůstal stejný po dobu téměř 25 let od nabytí účinnosti ZOPK.

<sup>186</sup> Zákon č. 319/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

DSÚ vydávat výše zmíněná závazná stanoviska ve věcech řízení o pozastavení, omezení nebo zákazu oznámeného kácení.

Impulzem k výše popsané novelizaci právní úpravy byl především spor Správy železnic, státní organizace (dále jen „Správa železnic“) s orgány ochrany přírody ohledně možnosti, procesním postupu a příslušnosti úřadů ve věcech kácení dřevin rostoucích v obvodu, na stavbě a v ochranném pásmu železničních drah. Vzhledem k důležitosti tohoto sporu a jeho dopady na současnou právní úpravu kácení u železničních drah bude o tomto sporu blíže pojednáno ve třetí kapitole této části.

Při poslední změně právní úpravy kácení dřevin u železničních drah provedené zákonem č. 367/2019 Sb.<sup>187</sup>, došlo k rozšíření § 10 DrahZ o oprávnění provozovatele dráhy na odstraňování a oklešťování stromoví ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy. Tato změna však byla primárně vyvolána z důvodu snazšího kácení lesních porostů, nikoliv dřevin rostoucích mimo les, přesto bude o ní alespoň krátce pojednáno ve třetí kapitole této části.

### **3.2.2. Primární (oznamovací) režim kácení dřevin u železničních drah**

Přestože by povolovací režim (vzhledem k základnímu povolovacímu principu kácení vycházejícího ze ZOPK) měl být vždy základním způsobem jakým kácet dřeviny rostoucí mimo les, přistoupil zákonodárce vzhledem nebezpečí, které mohou dřeviny rostoucí u železničních drah představovat pro zajištění bezpečné a plynulé drážní dopravy, k stanovení oznamovacího režimu jakožto režimu základního ve věcech kácení u železničních drah.

V oznamovacím režimu však nemohou být káceny úplně všechny dřeviny rostoucí v blízkosti drah, nýbrž pouze ty, které jsou odstraňovány „za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze.“<sup>188</sup> Dřeviny, které nespádají pod tento „drážní“ oznamovací důvod musí být i nadále káceny jen v povolovacím režimu, tedy na základě povolení orgánu ochrany přírody dle § 8 odst. 1 ZOPK.

Oproti jiným „oznamovacím důvodům“ (jako jsou např. zdravotní či pěstební důvody“) se zde popisovaný „drážní“ oznamovací důvod liší ještě skutečností, že písemně oznámený záměr kácet (který musí osoba zamýšlející kácet zaslat orgánu ochrany přírody nejméně 15 dnů před kácením), může orgán ochrany přírody přírody takové kácení zakázat jen na základě

---

<sup>187</sup> Zákon č. 367/2019 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

<sup>188</sup> § 8 odst. 2 ZOPK.

(souhlasného) závazného stanoviska drážního správního úřadu<sup>189</sup>. DSÚ je oprávněn vydávat tato závazná stanoviska na základě ust. § 56a odst. 2 DrahZ. Na základě tohoto ustanovení je DSÚ povinen vydat nesouhlasné stanovisko, pokud by zákazem kácení došlo k ohrožení plynulé a bezpečné drážní dopravy, případně provozuschopnosti dráhy. O tomto závazném stanovisku bude blíže pojednáno v následující kapitole.

V ostatních otázkách týkajících se oznamovacího režimu kácení se již úprava kácení dřevin u železničních drah neliší od obecné úpravy kácení dřevin rostoucích mimo les.

### **3.2.3. Sekundární režimy kácení dřevin u železničních drah**

Stejně jako v případě kácení na silničních pozemcích může i v případě železničních drah dojít ke kácení dřevin i v jiných režimech, než jen v základním oznamovacím režimu.

#### **Povolovací režim**

I v případě kácení u železničních drah existují skupiny dřevin, které nelze pokácet „pouze“ na základě oznámení. Jak již bylo řečeno v předchozím bodě, tuto skupinu tvoří dřeviny, které nevyhovují „oznamovacímu“ důvodu kácení u železničních drah, tedy ty dřeviny, které nejsou káceny za účelem „zajištění provozuschopnosti železniční ráhy, nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy“<sup>190</sup>. Kácení takovýchto dřevin spadá do klasického povolovacího režimu dle § 8 odst. 1 ZOPK a osoba zamýšlející kácet si tak musí obstarat samostatné povolení vydané orgánem ochrany přírody ve správním řízení

#### **Volné kácení a Havarijní kácení**

Úprava těchto dvou režimů kácení je v případě kácení u železničních drah shodná s obecnou úpravou v ZOPK a není nijak dotčena ustanoveními DrahZ.

### **3.2.4. Ochrana dráhy**

Obdobně jako PozKomZ, obsahuje i DrahZ ve svém § 10 ustanovení týkající se ochrany dráhy. Stejně jako v případě dálnic, silnic a místních komunikací lze i v DrahZ lze nalézt institut tzv. nezbytných opatření<sup>191</sup>, který byl až do roku 2020 prakticky totožný se „sesterským“ institutem nezbytných opatření v PozKomZ, o kterém bylo pojednáno v předchozí části. I zde

---

<sup>189</sup> § 10 odst. 2 ZOPK.

<sup>190</sup> § 8 odst. 2 ZOPK.

<sup>191</sup> § 10 odst. 1 DrahZ.

byla stanovena vlastníkům nemovitostí v sousedství dráhy povinnost strpět provedení nezbytných opatření na jejich pozemcích k odstranění rizik spočívajících mj. v pádu stromů, vnikla-li tato rizika přírodními vlivy, či provozem dráhy. Obdobně pokud tato rizika vznikla z jednání těchto vlastníků, mohla být tato opatření provedena na jejich náklad, o čemž rozhodoval DSÚ.

V roce 2020 však došlo novelou provedenou zákonem č. 367/2019 Sb.<sup>192</sup> k vyčlenění nezbytných opatření spočívajících v zabránění padání stromů z § 10 odst. 1 DrahZ a vložení nových odst. 3 – 5, které vytvořily nové oprávnění pro provozovatele dráhy, spočívající v oprávnění odstraňovat a oklešťovat stromy ohrožující bezpečnost, plynulost, nebo provozuschopnost dráhy. Toto oprávnění vzniká provozovateli dráhy až v případě kdy předmětné dřeviny neodstraní nebo neokleští sám vlastník dotčeného pozemku po předchozím upozornění provozovatele dráhy a to ve lhůtě a rozsahu určené provozovatelem dráhy. Současně nové ust. § 10 odst. 3 stanovuje, že veškeré dřeviny, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy jsou dřevinami ohrožující bezpečnost a provozuschopnost dráhy.

§ 10 odst. 4 DrahZ současně stanoví provozovateli dráhy určité povinnosti při využívání svého práva odstraňovat a oklešťovat dřeviny u dráhy. Předně je při takovém postupu nucen co nejvíce šetřit práv vlastníků dotčených nemovitostí, vstup na jejich pozemky jim předem oznámit a po skončení prací uvést nemovitosti do předchozího stavu, případně není-li to možné do stavu odpovídajícímu jejich předchozímu účelu nebo způsobu užívání. Provozovatel dráhy je současně povinen na žádost vlastníka nemovitosti dotčené kácením na svůj náklad provést likvidaci vzniklého chrástí a jiných zbytků po těžbě. Vlastník dotčené nemovitosti (pozemku) má taktéž právo na přiměřenou jednorázovou náhradu, způsobí-li mu výkon oprávnění provozovatele dráhy škodu, či omezí-li jej v v obvyklém užívání jeho nemovitosti<sup>193</sup>.

O vlivu této novelizace § 10 DrahZ na kácení dřevin rostoucích mimo les bude blíže pojednáno v následující kapitole.

### **3.3. Problematické a sporné aspekty právní úpravy kácení dřevin u železničních drah a jejich novelizací**

Jak bylo řečeno v předchozí kapitole, právní úprava kácení dřevin rostoucích u železničních drah byla po mnoho let prakticky totožná s úpravou kácení na silničních

---

<sup>192</sup> Zákon č. 367/2019 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony

<sup>193</sup> § 10 odst. 5 DrahZ.

pozemcích. V roce 2014 se však rozhořel spor mezi Správou železnic a orgány ochrany přírody ohledně možnosti, procesním postupu a příslušnosti úřadů ve věci kácení dřevin rostoucích na stavbě, v obvodu a ochranném pásmu dráhy. Tento spor o výklad příslušných ustanovení ZOPK a DrahZ týkající se kácení dřevin u železničních drah byl následně jednou z příčin novelizace předmětné právní úpravy. Znalost tohoto sporu, o kterém bude pojednáno níže v prvním bodě je důležitá pro pochopení popisovaného tématu, neboť nám umožňuje vhlédnout na použitelnost předmětné právní úpravy v praxi.

V době následující novelizace právní úpravy v roce 2017 byl tento spor již v zásadě vyřešen<sup>194</sup>, v souvislosti s novelizací právní úpravy však vyvstaly jiné nejasné otázky, o kterých bude pojednáno v bodě druhém. K další novelizaci právní úpravy kácení dřevin rostoucích u železničních drah v roce 2019 bylo přistoupeno především z důvodu snazšího kácení lesních porostů, nikoliv dřevin rostoucích mimo les, přesto bude i o této novelizaci a jejím vlivu na mimolesní dřeviny v pojednáno v bodě třetím.

### **3.3.1. Spor Správy železnic s orgány ochrany přírody týkající se otázky speciality zákona o dráhách vůči zákonu o ochraně přírody a krajiny ve věcech kácení dřevin**

Správa železnic, která je zcela dominantním provozovatelem drah v České republice (z celkového počtu 9.523 km<sup>195</sup> tratí v České republice je provozovatelem celkem 9.358 km<sup>196</sup>) v roce 2013 zvýšila úsilí ve věci údržby a odstraňování dřevin rostoucích v obvodu a ochranném pásmu drah<sup>197</sup> s cílem omezit množství mimořádných událostí. Správě železnic však tuto činnost ztěžovala tehdejší právní úprava kácení u drah, které v té době podléhalo povolovacímu režimu. Správa železnic tak přišla s vlastním výkladem norem ZOPK a DrahZ týkajících se kácení dřevin, dle kterého je příslušnost orgánů ochrany přírody ve věcech kácení na stavbě, v obvodu a ochranném pásmu dráhy vyloučena, přičemž dle názoru Správy železnic je možné v obvodu dráhy kácet zcela libovolně a ochranném pásmu dráhy na základě nařízení Drážního úřadu<sup>198</sup>. Takovýto výklad právní úpravy se však přirozeně nelíbil orgánům ochrany přírody a zde začal celý předmětný spor.

---

<sup>194</sup> Konečné řešení podala až judikatura Nejvyššího správního soudu.

<sup>195</sup> Ročenka dopravy České republiky 2021, Str 42.

<sup>196</sup> Výroční zpráva Správy železnic 2021, str. 25.

<sup>197</sup> KOVAŘÍK R., TRÁVNÍČEK B., *Výsledky jednání SŽDC s orgány státní správy v oblasti odstraňování stromů ohrožujících bezpečnost železniční dopravy*. In: 15. Konference železniční dopravní cesta 2014. 8. 4. – 10. 4. 2014, České budějovice.

<sup>198</sup> Tamtéž.

Počátek tohoto sporu lze vysledovat do roku 2014<sup>199</sup>, ve kterém Správa železnic vydala Metodický pokyn pro údržbu vyšší zeleně účinný od 21. 2. 2014<sup>200</sup> (dále jen „Metodický pokyn SŽ“), do nějž přetavila výše předestřené názory na výklad ustanovení ZOPK a DrahZ týkající se kácení dřevin, které se staly základem předmětného sporu.

Dle Metodického pokynu SŽ je DrahZ speciálním předpisem vůči ZOPK ve vztahu k ochraně vyšší zeleně<sup>201</sup> v obvodu a ochranném pásmu dráhy „*kdy je nutno dát přednost veřejnému zájmu ochrany dráhy před ochranou dřevin, které jsou zdrojem ohrožování dráhy a tím zajištění bezpečného a plynulého provozování dráhy a drážní dopravy před veřejným zájmem ochrany vyšší zeleně*“<sup>202</sup>. Metodický pokyn SŽ dále definuje co jsou nežádoucí dřeviny (jsou to fakticky všechny, které mohou být i jen potenciálně ohrozit dráhy např. svou dopadovou vzdáleností od dráhy)<sup>203</sup> a u těchto dřevin vylučuje princip ochrany dle § 7 ZOPK<sup>204</sup> (tedy že tyto dřeviny nejsou chráněny před poškozováním a ničením). U dřevin v obvodu dráhy a na stavbě dráhy zakotvuje Metodický pokyn SŽ výslovně povinnost kácet fakticky téměř všechny dřeviny, které se tam nacházejí<sup>205</sup> a to bez povolení orgánu ochrany přírody<sup>206</sup>, včetně dřevin nacházející se na území CHKO, či dřevin, které jsou součástí významného krajinného prkvu<sup>207</sup>. Jediné dřeviny, pro které Metodický pokyn SŽ zmiňuje nezbytnost povolení orgánu ochrany přírody pro jejich kácení jsou dřeviny, které nejsou zdrojem ohrožení dráhy (tedy pokud nejde o „nebezpečné dřeviny“<sup>208</sup>.

---

<sup>199</sup> První spory SŽ s orgány ochrany přírody týkající se výkladu ustanovení DrahZ a ZOPK můžeme nalézt již v roce 2013, vždy však šlo pouze o menší množství dřevin, viz např. rozhodnutí Městského úřadu Kroměříž ze dne 29. 4. 2013, č. j. MeUKM/028214/2013, kterým Správě železnic nebylo povoleno kácení 22 ks topolů černých. Proti tomuto rozhodnutí Správa železnic neúspěšně brojila i u soudu – viz rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 25. 11. 2015, č. j. 31A 69/2013–83, rozsudek NSS ze dne 24. 8. 2016, č. j. 2 As 1/2016 – 57 a usnesení Ústavního soudu ze dne 22. 11. 2016, č. j. II.ÚS 3669/16.

<sup>200</sup> Metodický pokyn Správy železnic pro údržbu vyšší zeleně, účinný od 21. 2. 2014, č. j. S 7512/2014 – O15.

<sup>201</sup> Pojmem „vyšší zeleň“ jsou dle kapitoly II, odst. 9 Metodického pokynu SŽ myšleny jak dřeviny rostoucí mimo les, tak lesní porosty.

<sup>202</sup> Viz Metodický pokyn SŽ, odst. 2.

<sup>203</sup> Tamtéž, odst. 12.

<sup>204</sup> Tamtéž, odst. 17.

<sup>205</sup> Tamtéž, odst. 21. Pokáceny by měly být všechny dřeviny s výjimkou těch, které byly výslovně zmíněny v kolaudačním rozhodnutí pro stavbu dráhy – např. zpevňující dřeviny.

<sup>206</sup> Tamtéž, odst. 23.

<sup>207</sup> Tamtéž, odst. 25.

<sup>208</sup> Tamtéž, odst. 36.

Názory předestřené v Metodickém pokynu SŽ se přirozeně nelíbily orgánům ochrany přírody. ČIŽP tak zareagovala již po několika týdnech vydáním rozhodnutí o předběžném opatření<sup>209</sup>, kterým Správě železnic nařídila „zdržet se činností spočívajících v kácení a odstraňování dřevin, které rostou na stavbě a v obvodu dráhy, v rozporu se zákonem č. 114/1992 Sb., zejména kácet dřeviny bez povolení podle § 8 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.“. Následně ČIŽP na základě § 66 ZOPK svým rozhodnutím o stanovením podmínek pro výkon činnosti<sup>210</sup> (dále jen „Rozhodnutí ČIŽP“) nařídila Správě železnic postupovat při kácení dřevin v souladu s ustanoveními ZOPK týkající se ochrany dřevin a povolování jejich kácení. ČIŽP viděla v postupu Správy železnic mj. naplnění znaků nedovolené změny či poškození částí přírody, chráněnými mj. § 7 ZOPK, neboť vzhledem k množství stromů, které by mohly být postupem Správy železnic pokáceny šlo předpokládat, že některé dotčené dřeviny mohou být součástí významného krajiného prvku, či zvláště chráněným druhem. Současně ČIŽP nesouhlasila s tvrzenou specialitou DraHŽ ve věcech kácení dřevin a s ní související nepřislusností orgánů ochrany přírody ve věcech kácení dřevin u draH. Správa železnic se však i nadále prováděla kácení bez ohledu na ZOPK a bez součinnosti s orgány ochrany přírody v souladu se svým Metodickým pokynem SŽ, za což ji ČIŽP rozhodnutím ze dne 11. 12. 2015<sup>211</sup> udělila pokutu ve výši 1.030.000,- Kč za protiprávní pokácení 1.340 ks dřevin rostoucích mimo les a 37.808 m<sup>2</sup> zapojených porostů.

ČIŽP však nebyla jediným orgánem ochrany přírody, který nesouhlasil s pohledem Správy železnic na kácení dřevin u draH. Ve sledované době bylo různými orgány ochrany přírody vydáno vícero rozhodnutí, kterými orgány ochrany přírody (shodně jako výše ČIŽP) stanovily Správě železnic podmínky pro výkon činnosti dle § 66 ZOPK, či případně pokutovaly již provedené nelegální kácení, např.:

- rozhodnutí Magistrátu města Jablonec nad Nisou ze dne 13. 6. 2014, č. j. 49305/2014, kterým byly Správě železnic na základě § 66 ZOPK stanoveny podmínky pro výkon činnosti, spočívající v povinnosti postupovat při kácení dřevin u draH dle ZOPK a v součinnosti s orgány ochrany přírody,
- rozhodnutí Městského úřadu Votice ze dne 18. 5. 2015, č. j. 11745/2015/ŽP-Po, kterým byla Správě železnic uložena pokuta ve výši 60.000,- Kč za nelegální kácení zapojeného

---

<sup>209</sup> Rozhodnutí ČIŽP ze dne 13. 3. 2014, č. j. ČIŽP/10/OOP/SR01/1404020.003/14/RPA.

<sup>210</sup> Rozhodnutí ČIŽP ze dne 9. 6. 2014, č. j. ČIŽP/10/OOP/SR01/1404020.018/14/RPA.

<sup>211</sup> Rozhodnutí ČIŽP ze dne 11. 12. 2015, č. j. ČIŽP/10/OOP/SR02/1404020.050/15/RJC.



porostu dřevin o celkové ploše 1.200 m<sup>2</sup> a dvou dubů o obvodech kmenů 191 cm a 145 cm,

- rozhodnutí Městského úřadu Bruntál ze dne 29. 6. 2016, č. j. MUBR/46233-16/pzd-OŽP-6185/2016/pzd, kterým byla Správě železnic udělena pokuta ve výši 80.000,- Kč za nelegální kácení celkem 257 dřevin.

Proti všem výše uvedeným rozhodnutím orgánů ochrany přírody brojila Správa železnic nejprve (neúspěšnými) odvoláními ve správním řízení<sup>212</sup>, následně (a taktéž neúspěšně) také žalobami ve správním soudnictví<sup>213</sup>.

Řešení této první fáze nakonec přinesly až nejvyšší soudní instance. Zásadním rozhodnutím v této věci se stal rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 11. 2015, č. j. 7 As 62/2015 – 59, ve kterém se NSS poprvé vyjádřil k pojednávané problematice. Dle názoru NSS není DrahZ v případech kácení dřevin rostoucích v okolí železniční drah speciálním vůči ustanovením ZOPK týkající se kácení dřevin: „Vzhledem k tomu, že zákon o dráhách a zákon o ochraně přírody a krajiny mají odlišný předmět úpravy, nelze mezi těmito zákony stanovit poměr obecného a zvláštního“. Současně dle NSS tímto není ani ohrožen (Správou železnic v daném sporu často namítaný) bezpečný provoz dráhy, neboť v případě „kdy dřeviny představují zdroj ohrožení života, zdraví nebo majetku, lze tyto odstranit v souladu s ust. § 8 odst. 4 zákona o ochraně přírody a krajiny, tj. bez předchozího povolení orgánu ochrany přírody. ... Z uvedeného je tedy zřejmé, že ke kolizi mezi právní úpravou zákona o dráhách a zákona o ochraně přírody a krajiny nedochází, neboť i v případě, kdy je ohrožen bezpečný provoz dráhy, lze postupovat podle zákona o ochraně přírody a krajiny.“ NSS tak tímto rozhodnutím odmítl Metodickým pokynem SŽ namítanou specialitu Drahz vůči ZOPK a s tím související nepřislušnost orgánů ochrany přírody ve věcech kácení dřevin rostoucích v obvodu a ochranném pásmu dráhy, na základě čehož docházelo ze strany Správy železnic k rozsáhlému kácení bez jakékoliv ingerence

---

<sup>212</sup> Viz rozhodnutí MŽP ze dne 15. 9. 2014, č. j. 1839/500/14,52919/ENV/14, rozhodnutí MŽP ze dne 7. 3. 2016, č.j. 231/500/16; 6476/ENV/16, rozhodnutí Krajského úřadu Libereckého kraje ze dne 27. 10. 2014, čj. KULK 67152/2014, rozhodnutí, rozhodnutí Krajského úřadu Středočeského kraje ze dne 26. 1. 2016, č. j. 091919/2015/KUSK a rozhodnutí Krajského úřadu Moravskoslezského Kraje ze dne 26. 10. 2016, č. j. MSK 100784/2016.

<sup>213</sup> Viz rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 15. 12. 2016, č. j. 11 A 187/2014 – 61; rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 28. 4. 2022, č. j. 5 A 78/2016 – 133; rozsudek NSS ze dne 31. 10. 2016, č. j. 8 As 10/2016 – 33; rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 23. 11. 2017, č. j. 45 A 29/2016 – 67 a rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 9. 6. 2021, č. j. 22 A 199/2016 – 90.

orgánů ochrany přírody. Názor predestřený v tomto rozhodnutí byl dále následován i v dalších rozhodnutích NSS k dané problematice<sup>214</sup>. S názorem NSS o odmtítnutí speciality DraHZ se ve svém usnesení ztotožnil i Ústavní soud<sup>215</sup>.

### 3.3.2. První novelizace právní úpravy a nejasnosti s ní spojené

V době řešení výše uvedeného sporu Nejvyšším správním soudem však již byla v Poslanecké sněmovně projednávána novela ZOPK, která měla kácení dřevin u železničních drah usnadnit. Jedná se o již výše zmíněný zákon č. 319/2016 Sb.<sup>216</sup>, který reagoval mj. právě na probíhající spor mezi Správou železnic a orgány ochrany přírody<sup>217</sup> a jedním z jeho cílů tak bylo najít řešení tohoto sporu. Důvodová zpráva k tomuto zákonu (mylně presumující specialitu DraHZ vůči ZOPK) pak označovala tehdejší právní úpravu za nevhodnou, neboť „*v praxi vede ke sporným situacím, jak mezi provozovateli drah a orgány ochrany přírody a krajiny, tak mezi drážními úřady a orgány ochrany přírody a krajiny, aniž by právní úprava dávala dostatečně zřejmá pravidla pro postup.*“<sup>218</sup> Pravdou je, že v době předložení této důvodové zprávy ještě nebyly známy názory NSS na problematiku speciality DraHZ vůči ZOPK ve věcech kácení dřevin u železničních drah a tudíž situace se na základě výkladu právní úpravy dle Metodického pokynu SŽ skutečně jevila jako velice zmatečná a sporná. Navrhuto tak bylo řešení, kdy se kácení dřevin, které by představovalo ohrožení provozuschopnosti dráhy přesunulo do oznamovacího režimu, za současného zavedení nové pravomoci pro Drážní úřadu vydávat závazná stanoviska, která by měla hodnotit nezbytnost kácení ve vztahu k bezpečnosti dráhy<sup>219</sup>.

Při projednávání zákona v Poslanecké sněmovně byl poslancem Janem Birkem předložen pozměňovací návrh pod sněmovním číslem 3406<sup>220</sup>, dle kterého by měla být výslovně vyloučena

---

<sup>214</sup> Např. rozsudek NSS ze dne 24. 8. 2016, č. j. 2 As 1/2016 – 57 nebo rozsudek NSS ze dne 31. 10. 2016, č. j. 8 As 10/2016 – 33.

<sup>215</sup> Usnesení Ústavního soudu ze dne 22. 11. 2016, sp. zn. II.ÚS 3669/16.

<sup>216</sup> Zákon č. 319/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

<sup>217</sup> „*V zákoně o dráhách je vedle toho nad rámec uvedených témat navržena rovněž úprava postupu při kácení dřevin v obvodu a ochranném pásmu dráhy, reagující na stávající problémy vznikající z kolize úpravy zákona o dráhách a zákona o ochrany přírody a krajiny v této oblasti.*“ Viz důvodová zpráva k zákonu č. 319/2016 Sb.

<sup>218</sup> Důvodová zpráva k zákonu č. 319/2016 Sb., článek V.

<sup>219</sup> Tamtéž.

<sup>220</sup> Poslanecké sněmovna parlamentu České republiky. *Stenoprotokol 47. schůze Poslanecké sněmovny*. [online]. 31. 5. 2016 [cit. 29. 3. 2023]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/eknih/2013ps/stenprot/047schuz/bqbs/b15102001.htm>.

působnost ZOPK při odstraňování dřevin nacházejících se v obvodu dráhy a odstraňování těch dřevin v ochranném pásmu dráhy, které by mohly ohrozit dráhu nebo provoz na ní. Tento pozměňovací návrh však nakonec nebyl přijat<sup>221</sup> a zákon 319/2016 Sb.<sup>222</sup> tak změnil právní úpravu kácení dřevin u železničních drah ve znění navrhovaném vládou, tedy s přesunem kácení dřevin, které by představovaly ohrožení provozuschopnosti dráhy do oznamovacího režimu, za současné zavedení pravomoci pro Drážní úřad vydávat závazná stanoviska v řízení o pozastavení, omezení nebo zákazu kácení dřevin dle § 8 odst. 2 ZOPK.

Nová právní úprava však přinesla taktéž další nejasnosti. První otázkou, kterou musely soudy řešit, byla otázka možné větší příznivosti nové právní úpravy ve vztahu k již probíhajícím soudním řízením. V řízení před Krajským soudem v Ostravě<sup>223</sup> Správa železnic brojila proti rozhodnutí Krajského úřadu Moravskoslezského kraje<sup>224</sup>, kterým Krajský úřad potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Bruntál<sup>225</sup> o uložení pokuty Správě železnic za nezákonné pokácení 257 dřevin mimo les. Krajský soud sice nejdříve odmítl argumenty Správy železnic o tvrzené nepřislusnosti orgánů ochrany přírody z důvodu speciality DrahZ ve věcech kácení dřevin, následně však s ohledem na novelizaci § 8 odst. 2 ZOPK rozhodnutí Krajského úřadu zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení. Po zásahu Nejvyššího správního soudu<sup>226</sup> však Krajský soud v Ostravě ve svém rozsudku<sup>227</sup> seznal, že nová právní úprava není pro pachatele přestupku (Správu železnic) příznivější, neboť i po novelizaci právní úpravy nelze kácet dřeviny u železničních drah libovolně, mimoto je maximální výše pokuty za nezákonné pokácení dřevin stejná v oznamovacím i povolovacím režimu.

Dalším nejasným bodem po provedené novelizaci právní úpravy se stala otázka nově přidáné pravomoci Drážního úřadu vydávat závazná stanoviska dle § 56a odst. 2 DrahZ ve spojení s § 8 odst. 2 ZOPK. Spornou se stala otázka, zda má orgán ochrany přírody v případě nesouhlasného závazného stanoviska Drážního úřadu kácení automaticky povolit, nebo zda má případně pochybností o oprávněnosti zamýšleného kácení podat návrh na zahájení dohodovacího

---

<sup>221</sup> Poslanecká sněmovna parlamentu ČR. *211. hlasování 48. schůze Poslanecké sněmovny*. [online]. 13. 6. 2016 [cit. 29. 3. 2023]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/hlasy.sqw?G=63962>.

<sup>222</sup> Zákon č. 319/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony

<sup>223</sup> Rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 21.2.2018, č. j. 22 A 199/2016 – 43.

<sup>224</sup> Rozhodnutí Krajského úřadu Moravskoslezského kraje ze dne 26. 10. 2016, č. j. MSK 100784/2016.

<sup>225</sup> Rozhodnutí Městského úřadu Bruntál ze dne 29. 6. 2016, č. j. MUBR/46233-16/pzd-OŽP-6185/2016/pzd.

<sup>226</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 8. 2. 2021, č. j. 5 As 102/2018 – 35.

<sup>227</sup> Rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 9. 6. 2021, č. j. 22 A 199/2016-90.

řízení<sup>228</sup>. Orgány ochrany přírody nejdříve s odkazem na zásadu procesní ekonomie a nemožnosti zhodnotit nebezpečnost, kterou dřeviny představují pro provoz na dráze, v případě nesouhlasných závazných stanovisek Drážního úřadu oznámená kácení automaticky povolovaly<sup>229</sup>. Stejně jako v případě sporu Správy železnic s orgány ochrany přírody popsáním v předchozím bodě podal výklad v této věci až Nejvyšší správní soud, dle jehož rozsudku ze dne 14. 9. 2021, č. j. 2 As 227/2020 – 39 nemůže ani nesouhlasné závazné stanovisko Drážního úřadu zbavit orgán ochrany přírody povinnosti řádně zjistit skutkový stav v dané věci: „*Orgán ochrany přírody se nemůže zprostit povinnosti zjistit stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to ani s poukazem na zásadu procesní ekonomie*“... „*Drážnímu úřadu v postavení dotčeného správního orgánu, který vydává závazné stanovisko, náleží posouzení odborných otázek z oblasti bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy. Není jeho úkolem hodnotit zdravotní stav stromů; požadavky na ochranu dřevin se zabývá orgán ochrany přírody.*“

Fakticky tedy nově přidaná pravomoc Drážního úřadu vydávat závazná stanoviska „pouze“ přidala do rozhodování o omezení, pozastavení, či zakázání oznámeného kácení dle § 8 odst. 2 ZOPK další orgán, který posuzuje odůvodněnost zamýšleného kácení, v tomto případě ve vztahu k bezpečnosti provozu na dráze. Stále však i přes tuto novelizaci není možné kácet dřeviny bez ingerence orgánu ochrany přírody a tedy bez hájení zájmu na ochranu přírody a krajiny. Mimo to není počet závazných stanovisek vydávaných dle § 56a odst. 2 DrahZ nikterak veliký: za rok 2022 bylo vydáno pouze 10 těchto závazných stanovisek<sup>230</sup>. Největší dopad této novelizace na problematiku kácení dřevin rostoucích mimo les tak přinesl především přesun kácení většiny dřevin rostoucích u železničních drah z povolovacího režimu, do značně procesně jednoduššího oznamovacího režimu.

### **3.3.3. Druhá novelizace právní úpravy a její dopad na sledovanou problematiku**

Zatímco důvodem k první novelizaci předmětné právní úpravy byl především spor Správy železnic s orgány ochrany přírody ohledně kácení dřevin rostoucích mimo les, podnět k druhé novelizaci sledované právní úpravy zavedl spíše spor o kácení dřevin na pozemcích určených k plnění funkce lesa. I přesto však zde bude o ní krátce pojednáno, neboť výsledná novelizace se částečně dotýká i kácení dřevin rostoucích mimo les.

---

<sup>228</sup> Viz § 136 odst. 6 Správního řádu.

<sup>229</sup> Viz Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 24. 6. 2020, č. j. 11A 21/2020 – 57.

<sup>230</sup> Informace Drážního úřadu ze dne 21. 3. 2023, vydaná na základě žádosti o informaci dle zákona 106/1999 Sb.

Není bez zajímavosti, že všech těchto 10 závazných stanovisek bylo nesouhlasných.

Správa železnic při odůvodňování nezbytnosti kácení dřevin vycházela (jak v případě dřevin lesních, tak rostoucích mimo les) z ustanovení § 22 odst. 1, písm. a) DrahZ, který stanovuje provozovateli dráhy povinnost „*provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy*“ v kombinaci s § 10 DrahZ<sup>231</sup> týkajícím se ochrany dráhy před různými zdroji ohrožení, které stanovuje povinnost vlastníkům sousedních pozemků na provedení či strpění provedení nezbytných opatření k mj. zabránění padání stromů. Zatímco však v případě kácení dřevin rostoucích mimo les bylo k pokácení dřevin nutné následně dodržet také ustanovení ZOPK týkajících se povolování kácení dřevin<sup>232</sup>, v případě lesních pozemků docházelo ke kácení dřevin přímo na základě výše zmíněných ustanovení DrahZ.

Spor se zde rozhořel mezi Ministerstvem dopravy za účasti Správy železnic na jedné straně a Lesy České republiky, s. p. (dále jen „Lesy ČR“) na straně druhé. Předmětem sporu byl rozsah dřevin, které mohou být pokáceny na základě § 10 DrahZ týkajícím se ochrany dráhy. Dle názoru Správy železnic a Ministerstva dopravy bylo takto možné automaticky pokácet všechny stromy, které svoji výškou mohly při svém pádu způsobit vznik mimořádné události na dráze – tedy fakticky všechny dřeviny nacházející se v tzv. „dopadové vzdálenosti“ od dráhy, včetně dřevin zdravých, neboť tyto dle názoru Správy železnic představovaly zdroj ohrožení dráhy dle § 10 DrahZ<sup>233</sup>. S tímto názorem Lesy ČR nesouhlasily a celá věc vyústila v několik soudních kauz<sup>234</sup>, ve kterých daly soudy za pravdu Lesům ČR, když v plošném kácení všech stromů jen na základě jejich dopadové vzdálenosti spatřoval porušení zásady materiální pravdy dle § 3 Správního řádu, jelikož tímto plošným postupem „*nebyl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti*“<sup>235</sup>. Současně v takovém jednání soud spatřoval porušení § 2 odst. 3 Správního řádu „*neboť správní orgán nezkoumal stav stromů a tedy ani nemohl předložit přesvědčivou argumentaci směřující k závěru, že musí dojít k vykácení všech těchto stromů. Opačný závěr by nutně vedl k absurdnímu důsledku, že musí být vykáceny všechny stromy v okolí všech železnic v České republice*“<sup>236</sup>. V rozsudku ze dne 17. 4. 2019, č. j. 10 A 28/2017 – 61, pak Městský soud v Praze označil výklad Správy železnic a Ministerstva dopravy za „*odporují principu*

---

<sup>231</sup> Ve znění před předmětnou novelizací, tedy do 14. 1. 2020.

<sup>232</sup> Především tedy ust. § 8 týkající se povolovacího, či následně oznamovacího režimu.

<sup>233</sup> Tento názor byl vyjádřen např. ve sporech projednávaných před Městským soudem v Praze v několika skutkově obdobných kauzách – viz např. rozsudek tohoto soudu ze dne 30. 8. 2018, č. j. 11 A 25/2017 – 65; rozsudek ze dne 17. 4. 2019, č. j. 10 A 28/2017 – 61, či rozsudek ze dne 21. 8. 2019, č. j. 11 A 138/2017.

<sup>234</sup> Tamtéž.

<sup>235</sup> Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 30. 8. 2018, č. j. 11 A 25/2017 – 65.

<sup>236</sup> Tamtéž.

*proporcionality, který je nutno obecně zohledňovat při řešení střetu základních práv, resp. veřejných zájmů.*“ Uvedené závěry Městského soudu v Praze byly následně potvrzeny také Nejvyšším správním soudem<sup>237</sup>.

Výše uvedenou (konstantní) judikaturu narušila až novelizace § 10 DrahZ provedená zákonem č. 367/2019 Sb.<sup>238</sup> s účinností od 15. 1. 2020. Předmětem tohoto zákona bylo primárně provést transpozici a adaptaci českého práva s evropskou směrnicí a nařízením, ustanovení týkající se změny problematiky kácení dřevin do něj bylo přidán až jako pozměňovací návrh ve druhém čtení<sup>239</sup>. Nové (aktuální) znění § 10 DrahZ, tak především v novém odst. 3. dává provozovateli dráhy právo „*odstraňovat a oklešťovat stromoví a jiné porosty ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy v případě, kdy tak po předchozím upozornění provozovatele dráhy neučinil jejich vlastník...*“ a současně stanovuje, že „*stromoví a jiné porosty, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy, jsou stromovím ohrožujícím bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy.*“

Jazykovým výkladem nového § 10 odst. 3 DrahZ tak lze nejspíše dojít k závěru, že dle současného znění DrahZ má provozovatel dráhy skutečně oprávnění odstraňovat všechny dřeviny rostoucí na pozemcích určených k plnění funkce lesa, které rostou v dopadové vzdálenosti od dráhy; na aktuální uplatnění tohoto ustanovení v praxi a na případné spory z něj vyplývající však vzhledem k relativní krátké době účinnosti tohoto ustanovení je nutné ještě počkat.

Vzhledem k zaměření této práce je však důležitější podívat se, jaké tato druhá novelizace právní úpravy kácení dřevin rostoucích u železničních drah bude mít na dřeviny rostoucí mimo les, neboť v jejich případě je stále nutné brát v potaz ustanovení § 7 a § 8 ZOPK týkající se ochrany a kácení těchto dřevin<sup>240</sup>. I přes znění nového § 10 odst. 3, které bude mít nejspíše pro

---

<sup>237</sup> Viz rozhodnutí NSS ze dne 18. 12. 2019, č. j. 1 As 299/2019 - 42 a rozhodnutí NSS ze dne 30. 7. 2020, č. j. 3 As 159/2018.

<sup>238</sup> Zákon č. 367/2019 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

<sup>239</sup> Viz pozměňovací návrh F. 12. Milana Ferance in Poslanecká sněmovna parlamentu ČR. *Sněmovní tisk 326/5*, [online]. Rozesláno poslancům 8. 8. 2019. [cit. 29. 3. 2023]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=167208>

<sup>240</sup> Není bez zajímavosti, že i u této druhé novelizace právní úpravy padl pozměňovací návrh na kompletní vyloučení ZOPK ve věcech kácení dřevin rostoucích mimo les, které se nachází v obvodu a ochranném pásmu dráhy. Viz pozměňovací návrh G2 Květy Matušovské in Poslanecké sněmovna parlamentu ČR. *Sněmovní tisk 326/5*,

lesní porosty velice negativní dopad, tak v případě dřevin rostoucích mimo les nebude představovat velikou změnu. Jisté vodítko, jak tuto změnu ve vztahu k dřevinám rostoucím mimo les chápat, již podala judikatura. Dle rozsudku NSS<sup>241</sup> tato změna přinesla ve věcech kácení dřevin rostoucích mimo les „pouze“ nové oprávnění pro provozovatele dráhy oznamovat kácení dřevin i bez souhlasu vlastníka předmětného pozemku (ze předpokladu kdy tak neučinil sám vlastník). Dle rozsudku Městského soudu v Praze nové ustanovení § 10 odst. 3 DrahZ „definuje (upřesňuje), kdy stromoví nebo jiný porost ohrožují bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy...“ a „představuje tedy prvotní hmotněprávní výkladové vodítko pro příslušné orgány ochrany přírody a drážní úřad, které posuzují důvodnost kácení dřevin ve smyslu § 8 odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny.“<sup>242</sup>

Pro účely dřevin rostoucích mimo les tak druhá novelizace právní úpravy nepřinesla velikou změnu, neboť i nadále je třeba v případě kácení těchto dřevin respektovat ustanovení ZOPK týkající se ochrany a kácení dřevin.

### 3.4. Úvahy de lege ferenda

Oproti právní úpravě kácení dřevin rostoucích na silničních pozemcích prošla právní úprava kácení u železničních drah v poslední době několika změnami. V případě obou novelizací však nedošlo (i přes snahu vedoucí skrze pozměňovací návrhy) ke kompletnímu vyloučení účinnosti ZOPK na případy kácení dřevin rostoucích u železničních drah, díky čemuž se za největší změnu dá označit přesun tohoto kácení z povolovacího do oznamovacího režimu.

Správě železnic, dominantnímu provozovateli železničních drah v České republice však na základě jejich vytrvalé snahy co nejvíce kácet předmětné dřeviny ani tato novelizace nejspíše neumožňuje v plné míře dosáhnout jimi požadované míry kácení. Dle výroční zprávy Správy železnic za rok 2021 je jejich cílem pomocí tzv. „přechodových pásem“ dosáhnout po 10 – 15 letech takového okolí železničních tratí, kdy „budou vytvořeny podmínky pro pozvolný přechod z keřového patra do patra nízko vzrůstných dřevin.“<sup>243</sup> Takovýto plán, byť se jeví smysluplným však musí při obrovském rozsahu železniční sítě v ČR narazit na složitý proces povolování (oznamování) kácení dřevin, kdy se každé jednotlivé kácení na každém jednotlivém úseku trati musí vždy oznamovat orgánu ochrany přírody. Současně je také otázkou, zda je nutné i u malých

---

[online]. Rozesláno poslancům 8. 8. 2019. [cit. 29. 3. 2023]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=167208>.

<sup>241</sup> Rozsudek NSS ze dne 14. 9. 2021, č. j. 2 As 227/2020 – 39.

<sup>242</sup> Z rozsudku Městského soudu v Praze, ze dne 28. 4. 2022, č. j. 5 A 78/2016-133.

<sup>243</sup> Výroční zpráva Správy železnic 2021, str. 49.

regionálních – „lokálových“ – tratí s nízkou maximální rychlostí provozovaných vozidel nutné fakticky odstranit veškeré stromové sousedící s dráhou.

Podle mého názoru je tak v případě kácení dřevin rostoucích u železničních drah problém obdobný jako v případě kácení dřevin rostoucích na silničních pozemcích – jeden režim kácení (a současně tak způsob jakým k němu provozovatel dráhy následně přistupuje) je použit pro všechny druhy a kategorie železničních drah. Stejný přístup ke kácení je užit při kácení na celostátní koridorové trati, i na té nejzapadlejší vlečce. Takovýto přístup na jedné straně příliš omezuje provozovatele dráhy při snaze o řádnou údržbu dráhy pro její bezpečný provoz, na druhé straně pak zákonodárce svojí snahou toto kácení co nejvíce usnadnit zanedbává zájem na ochraně přírody a krajiny v jednostranný prospěch zájmu na bezpečném provozu na těchto tratích.

Řešením tohoto problému je podle mého názoru obdobné, jak již bylo nastíněno v pasážích věnovaných úvahám nad změnou právní úpravy kácení dřevin na silničních pozemcích, tedy stanovení různých režimů kácení pro různé kategorie drah.

Lze si představit například úpravu, ve které by byla působnost § 7 a § 8 ZOPK zcela vyloučena<sup>244</sup> pro účely kácení např. u celostátních drah s vysokou traťovou rychlostí, neboť v případě těchto drah je vzhledem k vysoké rychlosti provozovaných drážních vozidel velké riziko způsobení značných škod po pádu stromu na dráhu a je tak žádoucí, aby se žádné dřeviny v dopadové vzdálenosti u těchto drah nevyskytovaly. Zde by tak bylo na místě co nejvíce usnadnit provozovateli dráhy snahu o dosažení tohoto stavu. Naopak např. v případě drah regionálních by se mohlo kácení dřevin vrátit opět do režimu povolovacího, neboť v případě těchto drah není riziko škod způsobených pádem stromu na dráhu vzhledem k rychlosti provozu na těchto dráhách příliš velké a provozovatel dráhy by u nich měl za povinnost nekácet plošně, nýbrž vybírat rizikové dřeviny, případně rizikové lokace výskytu dřevin, které by následně kácel za součinnosti s orgány ochrany přírody.

---

<sup>244</sup> Toto vyloučení působnosti ZOPK by se samozřejmě netýkalo zvláště cenných částí přírody jako jsou např. památné stromy dle § 46 ZOPK či zvláště chráněné druhy rostlin dle § 48 téhož zákona.



## Závěr

Jak již bylo předestřeno v úvodu, cílem této práce je analyzovat, zhodnotit a současně navrhnout případné změny právní úpravy kácení dřevin rostoucích u silniční a železniční infrastruktury. Základní otázkou je zde především to, jak se současné právní úpravě daří řešit střet mezi dvěma protichůdnými zájmy – na jedné straně zájmu na bezpečném provozu silniční a železniční infrastruktury, na druhé straně zájmu na ochraně přírody a krajiny.

Za pozitivní rys současné právní úpravy považují skutečnost, že vzhledem k nutnosti aplikovat ve všech případech kácení dřevin rostoucích mimo les ustanovení ZOPK týkající se ochrany a kácení dřevin, je zájem na ochraně a přírody vždy alespoň částečně reflektován. O důsledcích, které by mělo plošné vyloučení působnosti ZOPK v těchto případech je možné si udělat představu na základě výše popsaného sporu Správy železnic s orgány ochrany přírody, kdy došlo k protiprávnímu pokácení obrovského množství dřevin a souvisejícího zapojeného porostu<sup>245</sup>.

Současně však nelze přehlédnout, že důvodem, proč Správa železnic tyto dřeviny pokácela nebyla pouze její svévole, ale především snaha zajistit bezpečný provoz na železničních drahách. Následující změna právní úpravy, která měla za cíl Správě železnic tuto snahu usnadnit, provedená prostřednictvím přesunu kácení většiny dřevin u železničních drah z povolovacího do oznamovacího režimu sice usnadnila provozovateli dráhy tato kácení provádět, podle mého názoru však nevyřešila hlavní problém současné právní úpravy.

Za tento hlavní problém současné právní úpravy považují snahu aplikovat jednu (poměrně stručnou) právní úpravu<sup>246</sup> na obrovské množství skutkově zcela rozdílných situací. Takové řešení nemůže nikdy spravedlivě vyvážit dva výše zmíněné protichůdné zájmy, neboť řešení střetu těchto zájmů bude jiné v případě dálnice či koridorové dráhy (kde by měl převažovat zájem na bezpečném provozu) a zcela jiné na okrajové místní komunikaci nebo železniční vlečce. Vzhledem k novelizacím předmětné právní úpravy (především na poli kácení u železničních drah) si je zákonodárce některých nedostatků této právní úpravy zjevně vědom, všechny problémy však stále řeší v zásadě pouze přesouváním daného kácení z povolovacího režimu do režimu oznamovacího a naopak, což však vede pouze ke stále se opakujícím a

---

<sup>245</sup> Viz výše probírané rozhodnutí ČIŽP ze dne 11. 12. 2015, č. j. ČIŽP/10/OOP/SR02/1404020.050/15/RJC, ve kterém byla Správa železnic pokutována za protiprávní pokácení více než 1.300 ks. dřevin a více než 37 ha zapojených porostů. Počet řízení orgánů ochrany přírody se Správou železnic v této věci (a tedy i celkový počet protiprávně pokácených dřevin) však byl mnohem vyšší.

<sup>246</sup> Fakticky se téměř celá úprava kácení dřevin rostoucích mimo les nachází pouze v § 8 ZOPK.

nevyhovujícím plošným důsledkům (kácí se více – kácí se méně – kácí se více), bez nějaké snahy o řešení jádra tohoto problému spočívajícího v jedinečnosti situací na které daná právní úprava dopadá.

Řešení může přinést pouze taková úprava, která systémově stanoví, že pomyslná ručička poměřující oba protichůdné zájmy je v určitých případech vychýlená ve prospěch bezpečnosti provozu a v jiných případech zase ve prospěch ochrany přírody a krajiny. Jeden ze způsobů jak tohoto dosáhnout by mohl být, výše v kapitolách věnovaných úvahám *de lege ferenda* popsány, návrh na navázání odlišných režimů kácení<sup>247</sup> na různé stupně kategorizace pozemních komunikací a železničních drah.

---

<sup>247</sup> S případným úplným vyloučením působnosti § 7 a § 8 ZOPK v případech, kdy je dán velmi veliký zájem na ochraně bezpečnosti provozu na dané dopravní infrastruktuře.

## Seznam zkratk

- ČIŽP - Česká inspekce životního prostředí
- DrahZ - Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách
- DSÚ - Drážní správní úřad
- Dřevina - Dřevina rostoucí mimo les
- Lesy ČR - Lesy České republiky, s. p.
- LesZ - Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích
- Metodická instrukce MŽP - Metodická instrukce odboru adaptace krajiny na klimatickou změnu a odboru legislativního MŽP k aplikaci § 8 a § 9 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
- Metodický pokyn SŽ - Metodický pokyn Správy železnic pro údržbu vyšší zeleně, účinný od 21. 2. 2014
- MŽP - Ministerstvo životního prostředí České republiky
- NSS - Nejvyšší správní soud
- Občanský zákoník - Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník
- PČR - Policie České republiky
- PozKomZ - Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Rozhodnutí ČIŽP - Rozhodnutí ČIŽP ze dne 9. 6. 2014, č. j. ČIŽP/10/OOP/SR01/1404020.018/14/RPA
- Správní řád - Zákon č. 500/2004 Sb., Správní řád
- SSÚ - Silniční správní úřad
- Stavební a technický řád drah - Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah
- Správa železnic - Správa železnic, státní organizace
- Vyhláška o ochraně a kácení dřevin - Vyhláška č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení
- ZOPK - Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

## Seznam použitých zdrojů

### 1. Seznam použité literatury

- ČERNÍNOVÁ, M., ČERNÍN, K., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích. Komentář*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN: 978-80-7478-652-5.
- DAMOHORSKÝ, M a kol. *Právo životního prostředí*. 3. vydání. Praha: C.H. Beck, 2010. ISBN: 978-80-7400-338-7.
- HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo. Obecná část*. 9. vydání. Praha: C.H. Beck, 2016. ISBN: 978-80-7400-624-1.
- MIKO, L., BOROVIČKOVÁ, H. a kol. *Zákon o ochraně přírody a krajiny. Komentář*. 2. vydání. Praha: C.H. Beck, 2007. ISBN: 978-80-7179-585-8.
- HRUŠKOVÁ, M., VĚTVIČKA, V. a kol. *Aleje Krása ohroženého světa*. Praha: Mladá Fronta, 2012. ISBN: 978-80-204-2783-0.
- JELÍNKOVÁ, J., TUHÁČEK, M. *Právní vztahy k dřevinám: praktický průvodce*. 2. vydání. Praha: Grada, 2018. ISBN: 978-80-271-2029-1.
- JELÍNKOVÁ, J. *Zákon o ochraně přírody a krajiny. Praktický komentář*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2021. ISBN: 978-80-7676-021-9.
- KUBEŠA, P. *Stručný přehled použití alejí v historii a legislativa upravující jejich použití od poloviny 18. století do začátku století dvacátého*. In: BERKOVÁ, J. (ed.). *Historická sídla v kulturní krajině: sborník příspěvků z celostátního semináře konaného ve dnech 13.-15. září 2017 v Hořovicích*. Praha: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště středních Čech, 2018. ISBN: 978-80-86516-95-0.
- KOŠINÁROVÁ, B. *Zákon o pozemních komunikacích. Komentář*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2021. ISBN: 978-80-7400-848-1.
- LOJDA, J. *Zákon o drahách. Komentář*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2022. ISBN: 978-80-7676-451-4.
- STEJSKAL, V. *Zákon o ochraně přírody a krajiny. Komentář*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2016. ISBN: 978-80-7552-229-0.
- ŠIMANDL, M. *Historie právní ochrany dřevin na českém území*. Praha, 2021. Disertační práce. Univerzita Karlova, Právnická fakulta.
- ŠULEŘ, O., SOBEK O., RADIM J. *Staré cesty a lidé kolem nich – Čtení z kroniky Okresní správy Nový Jičín*. In Poodří – časopis obyvatel horní Odry. Společnost přátel Poodří. VI. ročník, č. 3/2003.
- VOMÁČKA, V., KNOTEK, J. a kol. *Zákon o ochraně přírody a krajiny: Komentář*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2018. ISBN: 978-80-7400-675-3.

### 2. Seznam použitých internetových zdrojů

- Arnika. *Zachraňte stromy, žádá hejtmany na 25 tisíc lidí. Arnika a iniciativa Naše stromy dnes předaly petice proti kácení ve všech krajích*. [online].: 15. 4. 2009. Aktualizováno 24. 7. 2012. Dostupné z: <https://arnika.org/o-nas/tiskove-zpravy/zachrante-stromy-zada-hejtmany-na-25-tisic-lidi-arnika-a-iniciativa-nase-stromy-dnes-predaly-petice-proti-kaceni-ve-vsech-krajich>.

- Arnika. Alej Roku. [online]. Dostupné z: <https://alejroku.cz>.
- Agentura ochrany přírody a krajiny ČR. *Ústřední seznam ochrany přírody – Památné stromy* [online]. Dostupné z: <https://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/pstromy/index.php?>.
- LANDA., J. *Stromy podél silnic jsou vážné bezpečnostní riziko*. In: Ekolist.cz [online]. 28. 12. 2010. Dostupné z: <https://ekolist.cz/cz/publicistika/nazory-a-komentare/jiri-landa-stromy-podel-silnic-jsou-vazne-bezpecnostni-riziko>.
- Poslanecká sněmovna parlamentu ČR. Stenoprotokol 47. schůze Poslanecké sněmovny, [online] 31. 5. 2016. Dostupné z: <https://www.psp.cz/eknih/2013ps/stenprot/047schuz/bqbs/b15102001.htm>.
- Poslanecká sněmovna parlamentu ČR. *211. hlasování 48. schůze Poslanecké sněmovny*, [online]. 13. 6. 2016. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/hlasy.sqw?G=63962>
- Poslanecká sněmovna parlamentu ČR. Sněmovní tisk 326/5, [online]. Rozesláno poslancům 8. 8. 2019. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=167208>

### 3. Seznam použitých právních předpisů

#### Zákony

- Zákon č. 11/1918 Sb., o zřízení samostatného státu československého
- Zákon č. 147/1949 Sb., jímž se vydávají některé předpisy o veřejných silnicích
- Zákon č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích (silniční zákon)
- Zákon č. 61/1977 Sb., o lesích
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
- Zákon č. 2/1993 Sb., usnesení předsednictva České národní rady o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky
- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách
- Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon)
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon)
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)
- Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.
- Zákon č. 349/2009 Sb., kterým se mění zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 161/1999 Sb., kterým se vyhláší Národní park České Švýcarsko, a mění se zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník
- Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

- Zákon č. 319/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony
- Zákon č. 367/2019 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony

#### **Vyhlášky, nařízení**

- Vyhláška č. 136/1961 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích (silniční zákon)
- Vyhláška č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah
- Vyhláška č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení
- Nařízení č. 2/1950 Sb., o působnosti národních výborů při stavbě, správě a udržování státních silnic
- Nařízení č. 307/2014 Sb., o stanovení podrobností evidence využití půdy podle užitelských vztahů

#### **4. Seznam použité judikatury**

##### **Ústavní soud**

- Usnesení Ústavního soudu ze dne 22. 11. 2016, sp.zn. II.ÚS 3669/16

##### **Nejvyšší správní soud**

- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 8. 2003, č. j. 5 A 27/2001 – 34
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 10. 2007, č. j. 4 As 10/2007-109
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 7. 2014, č. j. 1 As 54/2014-36
- Rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 11. 2015, č. j. 7 As 162/2015-59
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu a ze dne 24. 8. 2016, č. j. 2 As 1/2016-57
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 10. 2016, č. j. 8 As 10/2016 – 33
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 4. 2019, č. j. 3 As 158/2017-37
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 12. 2019, č. j. 1 As 299/2019 - 42
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 7. 2020, č. j. 3 As 159/2018 - 81
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 8. 2. 2021, č. j. 5 As 102/2018 – 35
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 9. 2021, č. j. 2 As 227/2020 – 39

##### **Nejvyšší soud**

- Usnesení Nejvyššího soudu sp zn. 25 Cdo 1644/2008, ze dne 24. 8. 2010
- Usnesení Nejvyššího soudu sp zn. 25 Cdo 1927/2012, ze dne 20. 12. 2012

## **Krajské soudy**

- Rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 18. 12. 1998, sp. zn. 30 Ca 131/98
- Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 6. 3. 2013, č. j. 3 A 42/2010 – 37
- Rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 28. 11. 2014, č. j. 45 A 15/2013 - 39
- Rozsudek Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 28. 5. 2015, č. j. 10 A 59/2014 – 27
- Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 25. 11. 2015, č. j. 31A 69/2013 – 83
- Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 15. 12. 2016, č. j. 11 A 187/2014 – 61
- Rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 23. 11. 2017, č. j. 45 A 29/2016 – 67
- Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 19. 1. 2018, č. j. 3 A 63/2016 – 42
- Rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 21.2.2018, č. j. 22 A 199/2016 – 43
- Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 27. 2. 2018, č. j. 8 A 4/2015 - 33
- Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 30. 8. 2018, č. j. 11 A 25/2017 – 65
- Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 17. 4. 2019, č. j. 10 A 28/2017 – 61
- Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 21. 8. 2019, sp. zn. 11 A 138/2017
- Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 24. 6. 2020, č. j. 11A 21/2020 – 57
- Rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 9. 6. 2021 , č. j. 22 A 199/2016 – 90
- Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 28. 4. 2022, č. j. 5 A 78/2016 – 133

## **5. Seznam ostatních zdrojů**

### **Metodické pokyny**

- Metodický pokyn č. 3 odboru ochrany přírody Ministerstva životního prostředí České republiky k vyhlášení památných stromů, jejich skupin a stromořadí. In: Věstník MŽP, ročník 1993, částka 5-6.
- Metodický pokyn Správy železnic pro údržby vyšší zeleně, účinný od 21. 2. 2014, č. j. S 7512/2014 – O15.
- Metodický pokyn odboru obecné ochrany přírody a krajiny Ministerstva životního prostředí k aplikaci § 8 a § 9 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů upravujících povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les a náhradní výsadbu a odvozy. In: Věstník Ministerstva životního prostředí ROČNÍK XIV – červenec-srpen 2014 – ČÁSTKA 5.
- Metodická instrukce odboru adaptace krajiny na klimatickou změnu a odboru legislativního MŽP k aplikaci § 8 a § 9 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, upravující povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les a ukládání náhradní výsadby. In: Věstník Ministerstva životního prostředí ROČNÍK XXXII – duben 2022 – ČÁSTKA 3.

### **Ostatní zdroje**

- KOVAŘÍK R., TRÁVNÍČEK B., *Výsledky jednání SŽDC s orgány státní správy v oblasti odstraňování stromů ohrožujících bezpečnost železniční dopravy*. In: *15. Konference železniční dopravní cesta 2014*, pořádaná ve dnech 8. 4. – 10. 4. 2014 v Českých Budějovicích.
- *Periodikum Planeta*, ročník 2005, č. 6. Praha: Ministerstvo životního prostředí.
- *Ročenka dopravy České republiky 2021*.
- *Výroční zpráva Správy železnic 2021*.



# **Kácení dřevin rostoucích mimo les a dopravní infrastruktura**

## **Abstrakt**

Tato diplomová práce pojednává o právním režimu kácení dřevin rostoucích mimo les nacházejících se v blízkosti silniční a železniční dopravní infrastruktury. Zaměřuje se na analýzu a zhodnocení předmětné právní úpravy, společně s nastíněním návrhů de lege ferenda, které by mohly vést ke zlepšení této právní úpravy. Práce je rozdělena do tří částí, které jsou dále děleny na jednotlivé kapitoly a body.

V první části je nastíněna obecná právní úprava kácení dřevin rostoucích mimo les, která tvoří základ zvláštních právních úprav kácení dřevin rostoucích v blízkosti silniční a železniční dopravní infrastruktury. Je zde podán výklad centrálního pojmu dřevina rostoucí mimo les, vysvětlení tří základních principů předmětné právní úpravy a především nastínění jednotlivých režimů, za kterých je možné kácet dřeviny. Krátce je také pojednáno o zvláštních režimech ochrany dřevin rostoucích mimo les.

Druhá část je věnována kácení dřevin rostoucích v blízkosti silniční infrastruktury (na silničních pozemcích) a souvisejícím otázkám. Je zde podán výklad specifických pojmů vázících se k silniční infrastruktuře, popis právního režimu kácení dřevin rostoucích na silničních pozemcích a jsou zde nastíněny návrhy de lege ferenda, které by mohly vést ke zlepšení předmětné právní úpravy. Je zde také zařazena kapitola týkající se kácení silničních stromořadí.

Třetí část, věnovaná kácení dřevin rostoucích v blízkosti železniční infrastruktury je vzhledem k podobnostem právní úpravy koncipována obdobně jako část druhá. Opět je zde podán výklad specifických pojmů vázících se k železniční infrastruktuře, popis právního režimu kácení těchto dřevin a nastínění návrhů de lege ferenda. Ve třetí kapitole této části je pak pojednáno o sporných otázkách souvisejících s výkladem předmětné právní úpravy a dopadech nedávných novelizací na úpravu kácení dřevin rostoucích u železniční infrastruktury.

## **Klíčová slova:**

Dřevina rostoucí mimo les; Kácení; Dopravní infrastruktura

# **Felling woody plants which grow outside of the forest and a transport infrastructure**

## **Abstract**

The subject of this diploma thesis is a legal regulation of felling woody plants located near road and rail transport infrastructure. It focuses mainly on the analysis and evaluation of the current legal regulation of this area, together with de lege ferenda proposals that could lead to the improvement of this legal regulation. This thesis is divided into three sections, which are further divided into individual chapters and subchapters.

The first section is focused on the description of the general legal regulation of felling woody plants which grow outside of the forest. This general legal regulation form the basis of special legal regulations of felling woody plants located near road and rail transport infrastructure. In this section there is an illustration of the central concept of woody plants which grow outside the forest, an exploration of three basic principles of this legal regulation and, above all, a description of the individual regimes under which it is possible to fell woody plants. Special protection regimes of woody plants which grow outside of the forest are also briefly discussed.

The second section is dedicated to the felling of woody plants which are located near road infrastructure and related issues. In this section, there is a description of specific terms related to road infrastructure, an illustration of the legal regimes under which woody plants located near road infrastructure can be felled, and de lege ferenda proposals that could lead to an improvement of the subject legal regulation. Chapter devoted to felling roadside trees is also included.

The third section, which focuses on the felling woody plants located near railway infrastructure, is made in a similar way as the second section, due to the similarities of their legal regulations. As in previous section, there is a description of specific terms related to railway infrastructure, exploration of the legal regimes under which woody plants located near railway infrastructure can be felled and an outline of the de lege ferenda possibilities. Controversial issues related to the interpretation of the subject legal regulation and the impact of recent amendments are also discussed.

## **Key words:**

Woody plant; Felling; Transport infrastructure