



Vážený pan  
Mgr. Richard Brabec  
ministr  
Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 1442/65  
100 10 Praha

V Praze dne 24. ledna 2020

Vážený pane ministře,  
stromy jsou naší nejučinnější klimatizací a před plošným kácením z „preventivních důvodů“ bychom je měli chránit. Proto jsme s velkým znepokojením přijali zprávu, že Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky potvrdila novelu zákona o drahách ve znění, které všechny stromy v „dopadové vzdálenosti dráhy“ označuje paušálně za nebezpečné a vytváří právní prostředí pro jejich preventivní kácení.

Naštěstí judikatura nejvyšších českých soudů dává naději, že i takto nešťastně formulovaný zákon může být orgány státní správy na úseku ochrany přírody vykládán tak, aby k nevratným zásahům do vzrostlé zeleně podél tratí bylo přistupováno s rozmyslem a až poté, co je vyhodnocen skutečný stav a riziko v daném místě.

Jako ministr životního prostředí máte možnost využít svých kompetencí a vyslat státním úředníkům svého rezortu jasný metodický pokyn, jak mají v kontextu nové legislativy postupovat, aby vitální stromy zůstaly v krajině i městech zachovány i v okolí drah a nadále jsme se mohli těšit z jejich blahodárného stínu i toho, jak dotváří nezměnitelný obraz české krajiny. V příloze najdete právní stanovisko, které k takovému výkladu ukazuje realistickou cestu.

Zdvořile Vás žádáme, abyste co nejrychleji podnikl kroky, které preventivnímu kácení stovek tisíc vzrostlých stromů zabrání. V kontextu ambiciózní iniciativy Sázíme budoucnost to bude krok velmi důležitý.

S pozdravem

Petr Kazda, ředitel Nadace Partnerství  
Marcela Klemensová, Arnika – Centrum pro podporu občanů  
Ondřej Feit – ředitel Svazu zahradní a krajinářské tvorby

Za správnost ručí: Petr Kazda





## Příloha

### Novela č. 367/2019 Sb. zákona o drahách: hrozba paušálního odstranění všech stromů a lesních porostů v tzv. dopadové vzdálenosti od dráhy. Podnět směřující k ústavně konformnímu výkladu nového ustanovení a metodickému vedení orgánů ochrany přírody

Dne 15. 1. 2020 nabyla účinnosti rozhodující část zákona č. 367/2019 Sb., kterým se mění zákon o drahách a další související zákony.

Jako poslanecký pozměňovací návrh byla přijata změna § 10 Ochrana dráhy. Tato změna spočívá v tom, že dosavadní odstavec 1 (tj. rozhodování drážního správního úřadu o rozsahu a způsobu provedení opatření nezbytných k zabránění sesuvů půdy, padání kamenů, lavin a stromů nebo jejich částí) se již netýká stromů, kterých se týkají nově vložené odstavce 3 až 5, z nichž rozhodující odst. 3 zní: *Provozovatel dráhy má právo odstraňovat a oklešťovat stromy a jiné porosty ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy v případě, kdy tak po předchozím upozornění provozovatele dráhy neučinil jejich vlastník v přiměřené lhůtě a v rozsahu, které jsou stanoveny v tomto upozornění. Stromy a jiné porosty, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy, jsou stromovým ohrožujícím bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy.*

Dosavadní judikatura (zcela aktuálně rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 1 As 299/2019 – 42 ze dne 18. 12. 2019, k němuž byla téhož dne vydána tisková zpráva soudu) přitom zdůrazňovala, že „při výkladu § 10 zákona o drahách je třeba zohlednit **princip proporcionality, který je ostatně nutno uplatnit vždy při řešení střetu základních práv, resp. veřejných zájmů (v daném případě veřejného zájmu na ochraně zdraví a bezpečnosti cestujících na straně jedné a vlastnického práva, jakož i práva na ochranu životního prostředí na straně druhé).** Také tomuto principu proto odpovídá výklad, který pod pojmem **nebezpečí pro dráhu rozumí skutečné a reálně hrozící nebezpečí, které lze předem předvídat, nikoliv pouze potenciální hrozba spojená s tím, že se stromy nacházejí v dopadové vzdálenosti od dráhy.**“ (bod 20 citovaného rozsudku). Opačný závěr, podle něž by měly být vykáceny všechny stromy v okolí všech drah v České republice bez ohledu na konkrétní skutkové okolnosti (např. stáří či zdraví stromu, morfologii terénu či stav podloží) označily správní soudy za absurdní.

Nová právní úprava tedy umožňuje v podstatě jen dva výklady a praktické přístupy.

1)

Všechny dřeviny rostoucí mimo les a všechny lesní porosty, které hypoteticky mohou při pádu zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy, musí být odstraněny. A to i v případě, že jde o zdravé a řádně zakořeněné stromy, u nichž nic nenasvědčuje nebezpečí pádu stromu (a případný pád by byl důsledkem nepředvídatelných přírodních podmínek, které běžně chápeme jako „vyšší moc“), stromy rostoucí kupř. na hraně svahu, které zajišťují jeho stabilitu, chrání dráhu před sněhem, v letních měsících snižují riziko vybočení koleje při extrémně vysokých teplotách atp.

Takový výklad by byl podle našeho názoru v rozporu s ústavním principem proporcionality a znamenal by nepřijatelný zásah do zájmů ochrany přírody a krajiny a tedy ústavně zaručeného práva na příznivé životní prostředí.



V době, kdy je výsadba stromů na vládní úrovni podporována jako významné opatření ke zmírnění klimatické změny a jejích dopadů (iniciativa Sážíme budoucnost), v době, kdy jsou lesy decimovány kůrovcovou kalamitou, je pro nás nepřijatelná představa, že zároveň budou plošně káceny vzrostlé, plně funkční lesní porosty a mimolesní dřeviny, na něž jsou nadto vázány další zájmy ochrany přírody a krajiny. Šlo by též o stěží představitelný zásah do krajinného rázu, zvláště chráněných území, území soustavy Natura 2000, památných stromů, zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin atd. Jinými slovy, že bude plošně vykáceno všechno stromové a všechny porosty v tzv. dopadové vzdálenosti od drah železničních, příp. též tramvajových, trolejbusových a lanových (srov. předmět úpravy podle § 1 písm. a) zákona o drahách) – jak jen provozovateli dráhy či k tomu vyzvaným vlastníkům dřevin stačí těžební kapacity.

2)

Nová právní úprava sice prohlašuje stromové a jiné porosty, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy, za ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy, avšak **nadále musí být posuzována míra tohoto ohrožení podle konkrétních skutkových okolností, tj. zda jde vzhledem ke konkrétnímu stavu stromů a konkrétním poměrům lokality o ohrožení pouze hypotetické, nebo o skutečné nebezpečí.**

Tomuto výkladu kromě naprosto zásadního ústavního principu proporcionality (poměřovat míru ohrožení zájmu na ochraně zdraví a bezpečnosti cestujících s mírou ohrožení zájmu na ochraně životního prostředí) nasvědčuje i skutečnost, že ani upravené znění § 10 zákona o drahách neříká, že stromové a jiné porosty nesmějí v tzv. dopadové vzdálenosti od drah existovat, že se připouští nejen odstraňování, ale i oklešťování stromové (ořezy nevhodných větví), provozovatel dráhy určí vlastníkově dřevin rozsah zásahu atd.

Jsme proto přesvědčeni, že **Ministerstvo životního prostředí může a musí podřízené orgány ochrany přírody metodicky vést tak, aby využívaly nástrojů regulace nedůvodného plošného kácení, které zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále jen „ZOPK“) nabízí.**

a)

Pokud jde o mimolesní dřeviny, orgány ochrany přírody mohou podle § 8 odst. 2 ZOPK pozastavit, omezit nebo zakázat kácení oznámené za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze, pokud odporuje požadavkům na ochranu dřevin; mohou to však učinit jen na základě závazného stanoviska drážního správního úřadu.

Dosavadní zkušenosti s aplikací této právní úpravy účinné od 1. 4. 2017 (podle předchozí úpravy se ke kácení dřevin u železničních drah vyžadovalo klasické povolení orgánu ochrany přírody vydané ve správním řízení) jsou nepříznivé v tom smyslu, že drážní správní úřady vydávají paušálně nesouhlasné závazné stanovisko k jakémukoli omezení kácení ze strany orgánu ochrany přírody odůvodněné tak, že „každý strom, který svojí výškou, resp. dopadovou vzdáleností, může způsobit riziko mimořádné události na dráze, je zdrojem ohrožení dráhy“ (tj. odmítají se zabývat konkrétními skutkovými okolnostmi). Nová právní úprava obsažená ve větě druhé odst. 3 § 10 zákona o drahách bude nepochybně podkladem pro to, aby drážní správní úřady v této praxi setrvaly a prohlásily ji za jediné možnou.



Ministerstvo životního prostředí proto podle našeho názoru musí jednat s Ministerstvem dopravy o ústavněkonformním výkladu nové právní úpravy v odst. 3 § 10 zákona o drahách a trvat na tom, aby drážní správní úřady při vydávání závazného stanoviska k řízení orgánu ochrany přírody o pozastavení, omezení nebo zákazu oznámeného kácení podle § 8 odst. 2 ZOPK posuzovaly míru ohrožení železniční dráhy nebo bezpečné dopravy na ní podle konkrétních skutkových okolností. V případech, kdy závazné stanovisko DSÚ bude vycházet pouze z názoru, že „všechno stromová a jiné porosty v dopadové vzdálenosti ohrožují bezpečnost“, nesmí orgány ochrany přírody rezignovat na regulaci kácení, pokud to vyžadují požadavky na ochranu dřevin. Nepodaří-li se správním orgánům nižších stupňů dosáhnout řešení vyhovujícího ochraně střetávajících se veřejných zájmů neformální cestou v souladu s principy dobré správy, nezbyvá, než aby MŽP iniciovalo dohodovací řízení k řešení rozporů podle § 136 odst. 6 správního řádu.

Dovolujeme si v této věci připomenout informaci MŽP o jednání s Ministerstvem dopravy v případě návrhu AOPK, RP SCHKO České Středohoří na zahájení dohodovacího řízení (dopis MŽP č.j. MZP/2018/610/1781 ze dne 2. srpna 2018).

b)

V případě zamýšleného kácení dřevin rostoucích mimo les „v dopadové vzdálenosti“ jiných než železničních drah, tj. drah tramvajových, trolejbusových a lanových, musí orgány ochrany přírody trvat na ústavněkonformním výkladu nového odst. 3 § 10 zákona o drahách v rámci standardního řízení o žádosti povolení kácení dřevin podle § 8 odst. 1 ZOPK.

c)

Pokud jde o lesní porosty, jejich plošným odstraňováním od (v praxi jistě především železničních) drah by mohla být dotčena ochrana významného krajinného prvku les. Orgány ochrany přírody by v takovém případě měly ústavněkonformní výklad nového odst. 3 § 10 zákona o drahách uplatnit při vydávání závazného stanoviska podle § 4 odst. 2 ZOPK k zásahům, které by mohly vést k poškození nebo zničení významného krajinného prvku nebo ohrožení či oslabení jeho ekologicko-stabilizační funkce.

Obdobně by Ministerstvo zemědělství mělo metodicky vést orgány státní správy lesů, jak hájit zájmy ochrany lesa nástroji lesního zákona. Dovolujeme si Ministerstvo životního prostředí vyzvat k jednání s Ministerstvem zemědělství o rizicích nové právní úpravy obsažené v § 10 odst. 3 až 5 zákona o drahách pro ochranu lesa.

d)

Kácení mimolesních dřevin i lesních porostů se může dotýkat dalších zájmů chráněných podle ZOPK (krajinný ráz, VKP, zvláště chráněná území, území soustavy Natura 2000, památné stromy, zvláště chráněné druhy živočichů a rostlin atd.). V případě plošného odstraňování stromová a jiných porostů od drah je pravděpodobnost kolize s dalšími zájmy chráněnými ZOPK značná.

V takových případech nelze kácení provést bez získání potřebných povolení (výjimek), souhlasů, závazných stanovisek orgánů ochrany přírody. Příslušné orgány ochrany přírody musí takové kácení omezit nebo zakázat podle § 66 ZOPK jako činnost, která by mohla způsobit nedovolenou změnu obecně nebo zvláště chráněných částí přírody.



Riziko, které přináší nová právní úprava v § 10 zákona o drahách, považujeme za velké a jeho praktické důsledky, tj. vykácení vzrostlých stromů v dopadové vzdálenosti od drah, jak jen těžební kapacity budou stačit, si dle našeho názoru zákonodárci snad ani neuvědomili (návrh Senátu, aby věta, že veškeré porosty v tzv. dopadové vzdálenosti jsou ohrožující, byla vypuštěna, byl sněmovnou bohužel zamítnut).

Dovolujeme si proto požádat o veškeré potřebné kroky ze strany Ministerstva životního prostředí (jednání s Ministerstvem dopravy, provozovatelem dráhy, dopravci, Ministerstvem zemědělství, metodické vedení orgánů ochrany přírody) v co nejkratší době.