



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Hradci Králové rozhodl v senátu složeném z předsedy JUDr. Jana Rutsche a soudkyně JUDr. Martiny Kůchlerové, Ph.D. a Mgr. Heleny Konečné ve věci

žalobce: **Město Turnov**
sídlem Antonína Dvořáka 335, 511 01 Turnov
zastoupen advokátem JUDr. Janem Brožem, Ph.D.
sídlem Teplého 2786, 530 02 Pardubice

proti
žalovanému: **Krajský úřad Libereckého kraje**
sídlem U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 8. srpna 2022, č. j. OSH 278/2022, KULK 59943/2022/280.9/Fr,

takto:

- I. Rozhodnutí Krajského úřadu Libereckého kraje ze dne 8. srpna 2022, č. j. OSH 278/2022, KULK 59943/2022/280.9/Fr, se zrušuje a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný je povinen zaplatit žalobci na náhradě nákladů řízení částku ve výši 12 228 Kč, a to do 10 dnů ode dne právní moci rozsudku, k rukám zástupce žalobce.

Odůvodnění:

I. Předmět řízení

1. Žalobou podanou u Krajského soudu v Hradci Králové dne 10. 10. 2022 se žalobce domáhal zrušení výše specifikovaného rozhodnutí žalovaného, a to ve smyslu § 65 a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“). Uváděným rozhodnutím žalovaný zamítl odvolání žalobce a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Turnov ze dne 9. 3. 2022, č. j. OD/22/6667/vOD (dále jen „Rozhodnutí správního orgánu I. stupně“).
2. Rozhodnutím správního orgánu I. stupně bylo rozhodnuto k žádosti Správy železnic, s. o., tak, že železniční přejezd č. P3183 v katastru obce Turnov, v km 28,895 trati Libuň – Turnov se podle § 37a odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), ruší. Dále, že žádost Správy železnic, s. o. o zrušení železničního přechodu č. P3179 v katastru obce Turnov, v km 27,097 trati Libuň – Turnov se podle § 51 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), zamítá. Dále, že železniční přechod č. P3094 v katastru obce Turnov, v km 122,545 trati Stará Paka – Liberec se podle § 37a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích ruší a že žádost Správy železnic, s. o. o zrušení železničního přejezdu č. P3092 v katastru obce Turnov, v km 120,600 trati Stará Paka – Liberec se podle § 51 odst. 3 správního řádu zamítá.
3. Z obsahu odvolání ale i žaloby plyne, že žalobce nesouhlasí s dílčím bodem 3 Rozhodnutí správního orgánu I. stupně, a totiž zrušením železničního přechodu č. P3094 v katastru obce Turnov, v km 122,545 trati Stará Paka – Liberec podle § 37a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Vedle zrušení rozhodnutí žalovaného se žalobce domáhal rovněž zrušení Rozhodnutí správního orgánu I. stupně.

II. Obsah žaloby

4. Žalobce nejprve shrnul skutkový vývoj nyní přezkoumávané věci. A dále specifikoval jednotlivé žalobní body.
5. **Prvním žalobním bodem napadal nezákonnost žalobou napadeného rozhodnutí (potažmo Rozhodnutí správního orgánu I. stupně) z důvodu nesprávného zjištění skutkového stavu.**
6. Žalobce zdůraznil, že stěžejní část napadeného rozhodnutí se opírá o okolnosti, jež nevyplynou z řádně zjištěného skutkového stavu věci, a to jak ze strany dotčených orgánů, tak též ze strany rozhodujících správních orgánů, tj. silničního správního úřadu a žalovaného.
7. Zákon o pozemních komunikacích ve svém ustanovení § 37a vymezuje základní předpoklady, při jejichž kumulativním naplnění může silniční správní úřad, po zhodnocení veškerých dalších relevantních skutečností, přistoupit ke zrušení železničního přejezdu či přechodu – konkrétně v § 37a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích je uvedeno: *„Na žádost vlastníka dráhy nebo pozemní komunikace povolí příslušný silniční správní úřad zrušení přejezdu, pokud k přístupu k nemovitostem, k němuž je využívána pozemní komunikace je možné využít jinou vhodnou trasu, která a) není delší o více než 5 km a b) nevede přes přejezd s nižším stupněm zabezpečení.“* K výše uvedenému je pak nutno připomenout úpravu obsaženou v § 37a odst. 3 zákona o pozemních komunikacích, dle kterého si silniční správní úřad před vydáním rozhodnutí vyžádá jednak (i) závazné stanovisko Policie České republiky k posouzení vhodnosti objízdné

trasy a jednak (ii) závazné stanovisko drážního úřadu k posouzení stupně zabezpečení přejezdu, má-li objízdná trasa vést přes přejezd.

8. V žádosti o vyjádření ke zrušení přejezdu podané dne 14. 9. 2021 Správa železnic, s.o. uvedla, že obchozí trasa má být po zrušení přechodu č. P3094 vedena jižním směrem přes železniční přechod č. P3095 (v uvedené vzdálenosti cca 600 m) či severním směrem přes železniční most (v uvedené vzdálenosti cca 650 m). Ve shodě s vyjádřením Správy železnic, s. o. drážní úřad ve svém závazném stanovisku uvádí, že obchozí trasa má být vedena jižním směrem přes sousední železniční přechod č. P3095 ve vzdálenosti cca 600 m. Žalobce však poznamenal, že uvedené vzdálenosti nejsou v souladu s reálným skutkovým stavem. Z informací obsažených ve veřejně dostupném internetovém mapovém portálu je zřejmé, že železniční přechod č. P3095 je od přechodu č. P3094 vzdálen 870 m (přes ulici Kotlerovo nábřeží), a ne uváděných cca 600 m. Z mapového portálu rovněž vyplývá, že železniční most u zámku Hrubý Rohozec je od přechodu č. P3094 vzdálen 954 m, a ne zmiňovaných 650 m. Nadto se jedná o vzdálenosti mezi jednotlivými železničními přechody a železničním mostem, nikoliv o – zákonem předpokládanou –reálnou délku obchozích tras – neboť ty jsou určeny vzdáleností mezi bodem A (místem na jedné straně rušeného železničního přechodu) a bodem B (místem na druhé straně rušeného železničního přechodu). Skutečná délka obchozích tras tak bude v délce cca 1,6 km pro severní obchozí trasu, jakož i pro jižní obchozí trasu. Žalovaný, jakož i silniční správní úřad a drážní úřad tak ve svých správních aktech vycházejí z délek obchozích tras, které se nezakládají na řádně zjištěném skutkovém stavu.
9. Druhým obligatorním předpokladem pro zrušení železničního přejezdu či přechodu je pak skutečnost, že objízdná (resp. obchozí) trasa nevede přes přejezd či přechod s nižším stupněm zabezpečení.
10. V závazném stanovisku drážního úřadu je pak konkrétně uvedeno: „*Jedná se o železniční přejezd, který je zabezpečen dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ s doplněním o turniket.*“ Podle vyjádření vlastníka a provozovatele dráhy je obchozí trasa vedena přes sousední železniční přechod (pro pěší) P3095 ve vzdálenosti cca 600 m, který je zabezpečen stejným stupněm zabezpečení s turniketem. S tímto závěrem drážního úřadu však nemůže žalobce souhlasit, neboť takový závěr je zcela v rozporu se skutečností. Přechod č. P3094 je skutečně zabezpečen dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ s doplněním o turniket, přičemž přechod č. P3095 je rovněž zabezpečen totožnou dopravní značkou A32a, avšak s doplněním pouze o zábradlí – nikoliv však o turniket, jak mylně uvádí ve svém stanovisku drážní úřad (tato svá tvrzení žalobce doplnil fotografiemi).
11. Druhým žalobním bodem žalobce napadal nezákonnost žalobou napadeného rozhodnutí (potažmo Rozhodnutí správního orgánu I. stupně) stran jeho nezákonnosti pro nesprávné právní posouzení věci.
12. V první řadě žalobce uvedl, že před vydáním rozhodnutí o zrušení železničního přejezdu je silniční správní úřad povinen si vyžádat mj. závazné stanovisko Policie České republiky k posouzení vhodnosti objízdné trasy. Závazným stanoviskem Policie České republiky k posouzení vhodnosti objízdné trasy, na němž žalovaný založil své rozhodnutí, pak je závazné stanovisko KŘ Policie ze dne 11. 7. 2022. Po prostudování stanoviska KŘ Policie má žalobce za to, že žalovaný závazné stanovisko nevykládá v

souladu s jeho obsahem, resp. vykládá ho dokonce v přímém rozporu. KŘ Policie v závazném stanovisku konstatuje: „Na druhou stranu můžeme podotknout, že docházková vzdálenost je dosti velká a může zapříčinit při zrušení přechodu protiprávní a velice nebezpečné překonávání železniční tratě chodci. Nad rámec tohoto vyjádření sdělujeme, že s ohledem na vyjádření fa Projekt servis o splnění podmínek bezpečného železničního přechodu a vyjádření OSM MěÚ Turnov (písemnost ze dne 23. března 2022, č. j. OSM/22/454/SYS) včetně našeho předpokladu, že bude po zrušení železničního přechodu využíván chodci pro překonání železniční tratě, lze souhlasit s ponecháním železničního přechodu.“ Ze závazného stanoviska KŘ Policie jako dotčeného orgánu tak přímo plyne nesouhlas dotčeného orgánu Policie ČR s navrhovaným zrušením přechodu č. P3094. Nadto pak KŘ Policie správně upozorňuje na vysokou pravděpodobnost budoucího nebezpečného překonávání železniční tratě chodci na místě zrušeného přechodu č. P3094.

13. Za situace, kdy dotčený orgán – KŘ Policie – vyjádří svůj explicitní nesouhlas se zrušením železničního přechodu, je takový nesouhlas pro žalovaného závazný a má povinnost své rozhodnutí tomu podřídit, v opačném případě je nutno na takové rozhodnutí pohlížet jako na nezákonné pro nerespektování závazného stanoviska dotčeného orgánu. Nad rámec výše uvedeného žalobce doplnil, že pakliže má žalovaný za to, že závazné stanovisko KŘ Policie je možno vykládat ve prospěch žádosti o zrušení přechodu č. P3094, měl žalovaný v napadeném rozhodnutí uvést, o jakou konkrétní část závazného stanoviska tento svůj názor opírá a zdůvodnit, proč explicitně vyjádřený nesouhlas dotčeného orgánu (KŘ Policie) se zrušením železničního přechodu č. P3094 nepovažuje za závazný. Dále žalobce namítnul, že ono stanovisko nevyhovuje ani požadavkům v § 149 správního řádu.
14. Uvedený žalobní bod žalobce dále rozvinul stran výkladu § 37a zákona o pozemních komunikacích.
15. Uvedl, že dle žalovaného má silniční správní úřad povinnost vyhovět vždy bez dalšího, bez jakékoliv úvahy apod., žádosti o zrušení železničního přejezdu/přechodu, jsou-li kumulativně naplněny dva základní předpoklady uvedené v § 37a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích – tj. (i) existence jiné vhodné objízdné trasy, jež není delší o více než 5 km, a (ii) skutečnost, že tato jiná vhodná objízdná trasa nevede přes železniční přejezd s nižším stupněm zabezpečení. S tímto značně zjednodušujícím výkladem však žalobce striktně nesouhlasí, neboť má za to, že taková mechanická aplikace ustanovení bez dalšího by byla v rozporu se smyslem a účelem tohoto ustanovení.
16. Z důvodové zprávy k tomuto ustanovení vyplývá, že záměrem zákonodárce byla pouze snaha omezit libovůli silničního správního úřadu při rozhodování o zrušení železničního přejezdu stanovením základních kritérií, jejichž naplnění by bylo toliko prvotním předpokladem pro zrušení železničního přejezdu – nikoliv však stanovení kritérií při jejichž naplnění by bylo nutné železniční přejezd zrušit vždy bez dalšího. Ostatně takový výklad by znemožňoval jakékoliv posouzení konkrétní situace a jejích specifik.
17. Žalobce je tak toho názoru, že základní předpoklady uvedené v § 37a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích je nutné považovat za tzv. „minima nezbytného“, jejichž naplnění samo o sobě nepředpokládá vyhovění žádosti o zrušení železničního přejezdu, neboť rozhodnutí o zrušení či nezrušení přejezdu musí vždy vycházet z kompletní úvahy silničního správního úřadu s vyhodnocením veškerých relevantních skutečností, včetně posouzení proporcionality (přiměřenosti) takového zásahu.

18. **Konečně třetím žalobním bodem žalobce namítal nepřiměřenost zásahu do práv žalobce, veřejnosti a vlastníků okolních nemovitostí v důsledku zrušení přechodu P3094.**
19. V konkrétním případě má v důsledku rozhodnutí silničního správního úřadu a následně též žalovaného dojít ke zrušení železničního přechodu č. P3094, který byl a stále je pravidelně využíván podstatnou částí obyvatel Města Turnova, část Daliměřice, kdy se jedná o cca 1000 obyvatel (k tomuto svému tvrzení žalobce přiložil nákres). Zrušením přechodu č. P3094 přitom dojde k podstatnému prodloužení cesty o 1,6 km. Nutno pamatovat, že se jedná o zrušení přechodu pro pěší, kdy takové prodloužení bude znamenat významně delší dobu cesty (v průměru dojde k prodloužení cesty o cca 35 minut). K tomu žalobce upozorňuje na skutečnost, že přechod č. P3094 se nachází na červené turistické trase s názvem „Zlatá stezka Českého ráje“, pročež jeho zrušení tak může mít podstatný vliv i na turisty mířící k zámku Hrubý Rohozec.
20. Žalobce v této souvislosti odkázal na rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 18. 2. 2021, č. j. 30 A 18/2019 – 85, s tím, že závěry tam uvedené lze aplikovat i na nyní souzenou věc. Dále zdůraznil, že zrušení přechodu P3094 není ani ve veřejném zájmu.
21. Závěrem žalobce shrnul, že žalovaný pochybil tím, že se v napadeném rozhodnutí vůbec nezabýval dopady zrušení železničního přechodu na žalobce, veřejnost a vlastníky okolních nemovitostí, přičemž na negativní vlivy zrušení železničního přechodu byl ze strany žalobce upozorněn. Žalobce je na základě výše uvedeného toho názoru, že prosté naplnění základních předpokladů v § 37a zákona o pozemních komunikacích bez posouzení veškerých dalších známých skutečností, nepostačuje k vydání rozhodnutí o zrušení železničního přejezdu. Jelikož se těmito skutečnostmi, jakož i proporcionalitou zásahu, žalovaný v napadeném rozhodnutí vůbec nezabýval, má žalobce za to, že tím žalovaný založil nezákonnost rozhodnutí pro jeho nepřezkoumatelnost pro nedostatek důvodů.

III. Vyjádření žalovaného k žalobě

22. Žalovaný se k podané žalobě vyjádřil tak, že navrhl její zamítnutí v celém rozsahu pro nedůvodnost. Zdůraznil, že jeho rozhodnutí koresponduje se závaznými stanovisky a ve zbytku odkázal na jeho obsah.

IV. Skutkové a právní závěry krajského soudu

23. Krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí v mezích žalobních bodů v řízení podle části třetí hlavy první a druhé dílu prvního s. ř. s., vycházející přitom ze skutkového a právního stavu věci ke dni vydání napadeného rozhodnutí dle § 75 odst. 1 s. ř. s. Učinil tak bez nařízení jednání dle § 51 odst. 1 s. ř. s., neboť pro takový postup byly splněny podmínky. Rovněž však byly splněny podmínky pro rozhodnutí věci bez nařízení jednání, které předpokládá díkce § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s. a přihlédnutím k § 75 odst. 2 věty druhé s. ř. s.

Skutkový stav

24. Dne 14. 9. 2021 podala Správa železnic, s. o. žádost ve smyslu § 37a zákona o pozemních komunikacích. V rámci této žádosti se Správa železnic, s. o. domáhala zrušení níže specifikovaných železničních přechodů a železničních přejezdů. Silniční správní úřad následně vydal dne 22. 10. 2021 rozhodnutí č. j. OD/21/31116/vOD, kterým: 1. zrušil

- železniční přejezd č. P3183; 2. zamítl žádost Správy železnic, s. o. na zrušení přechodu č. P3179; 3. zamítl žádost Správy železnic, s. o. na zrušení přechodu č. P3094; 4. zamítl žádost Správy železnic, s. o. na zrušení přejezdu č. P3092. Proti výše uvedenému rozhodnutí silničního správního úřadu podala Správa železnic, s. o. jako účastník řízení dne 4. 11. 2021 odvolání, kterým napadala výroky č. 2., č. 3. a č. 4 napadeného rozhodnutí. Ve svém odvolání namítala nedostatky nesouhlasného závazného stanoviska KŘP Libereckého kraje ze dne 20. 10. 2021 č. j. KRPL-86874-01/ČJ-2021-181106-02.
25. Žalovaný posoudil napadené rozhodnutí, kdy konstatoval, že věc nebyla silničním správním úřadem posouzena v souladu s § 37a zákona o pozemních komunikacích a dále konstatoval, že závazné stanovisko dopravního inspektorátu ze dne 20. 10. 2021 nesplňuje náležitosti závazného stanoviska. Z tohoto důvodu vydal žalovaný dne 8. 2. 2022 rozhodnutí, č. j. KULK 8526/2022/280.9/Fr, kterým zrušil rozhodnutí silničního správního úřadu ze dne 22. 10. 2021 a věc vrátil k novému projednání. Dopravní inspektorát vydal dne 23. 2. 2022 nové závazné stanovisko, č. j. KRPL-86874-7/ČJ-2021-181106-02, ve kterém vyjádřil svůj souhlas s návrhy objízdných a obchodních tras ke zrušení přejezdu P3183, P3092 a zrušení železničního přechodu P3179, P3094 v katastru obce Turnov.
26. Silniční správní úřad obstaral další podklady a na základě závazného stanoviska dopravního inspektorátu ze dne 23. 2. 2022 a závazného stanoviska Drážního úřadu, č. j. DUCR-52972/21/Lh, ze dne 21. 9. 2021 vydal dne 9. 3. 2022 rozhodnutí, č. j. OD/22/6667/vOD, kterým rozhodl takto: 1. zrušil přejezd č. P3183; 2. zamítl žádost Správy železnic, s. o. na zrušení přechodu č. P3179; 3. zrušil přechod č. P3094; 4. zamítl žádost Správy železnic, s. o. na zrušení přejezdu č. P3092. Nově tedy došlo ke zrušení přechodu č. P3094 oproti prvnímu rozhodnutí silničního správního úřadu v daném řízení, které bylo následně žalovaným zrušeno.
27. Proti výroku č. 3 – tj. zrušení přechodu č. P3094 – rozhodnutí silničního správního úřadu ze dne 9. 3. 2022 (Rozhodnutí správního orgánu I. stupně) podal dne 23. 3. 2022 žalobce jako účastník řízení odvolání. Ve svém odvolání žalobce předně namítal nesprávné skutkové zjištění stavu věci uvedené v závazném stanovisku dopravního inspektorátu ze dne 23. 2. 2022, jež je závazným podkladem pro napadené rozhodnutí. V odvolání předkládal i další odvolací námitky. Jelikož odvolání směřovalo mj. vůči obsahu závazného stanoviska dopravního inspektorátu ze dne 23. 2. 2022, vyžádal si žalovaný dne 1. 7. 2022 v souladu s § 149 odst. 7 správního řádu po KŘP Libereckého kraje stanovisko nadřízeného dotčeného orgánu. KŘP Libereckého kraje vydalo dne 11. 7. 2022 závazné stanovisko, č. j. KRPL-67070-2/ČJ-2022-1800DP-11, kterým změnilo souhlasné závazné stanovisko dopravního inspektorátu ze dne 23. 2. 2022 z části na nesouhlasné. Konkrétně k přechodu č. P3094 KŘP Libereckého kraje konstatovalo, že ačkoliv považuje navrhované obchodí trasy z hlediska bezpečnosti chodců za bezpečné, tak docházková vzdálenost je dosti velká a může zapříčinit při zrušení přechodu protiprávní a velice nebezpečné překonávání železniční tratě chodci. Závěrem pak KŘP Policie uvedlo, že lze souhlasit s ponecháním železničního přechodu. Dne 8. 8. 2022 vydal žalovaný rozhodnutí, č. j. KULK 59943/2022/280.9/Fr, kterým potvrdil rozhodnutí silničního správního úřadu ze dne 9. 3. 2022 a odvolání žalobce zamítl.

Právní hodnocení

28. Krajský soud se v rámci právní argumentace níže zabýval Rozhodnutím správního orgánu I. stupně, rozhodnutím žalovaného a závazným stanoviskem nadřízeného dotčeného orgánu KŘP Libereckého kraje ze dne 11. 7. 2022, č. j. KRPL-67070-2/ČJ-2022-1800DP-11, ve vztahu ke zrušení přechodu č. P3094. Proti této části výroku Rozhodnutí správního orgánu I. stupně (a proti této části závazného stanoviska dopravního inspektorátu ze dne 23. 2. 2022) směřovalo odvolání žalobce a i žaloba následně obsahově míří do zamítnutí odvolání žalobce a tudíž potvrzení (z pohledu žalobce) tohoto bodu č. 3 Rozhodnutí správního orgánu I. stupně.
29. Podle § 37a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích platí, že: *„Na žádost vlastníka dráhy nebo pozemní komunikace povolí příslušný silniční správní úřad zrušení přejezdu, pokud k přístupu k nemovitostem, k němuž je využívána pozemní komunikace, je možné využít jinou vhodnou trasu, která*
- a) není delší o více než 5 km a*
 - b) nevede přes přejezd s nižším stupněm zabezpečení.“*
30. Podle § 37a odst. 2 zákona o pozemních komunikacích platí, že: *„Účastníkem řízení o povolení zrušení přejezdu je vlastník pozemní komunikace, vlastník dráhy a obec, na jejímž území se rušený přejezd nachází.“*
31. Podle § 37a odst. 3 zákona o pozemních komunikacích platí, že: *„Silniční správní úřad si před vydáním rozhodnutí vyžádá závazné stanovisko*
- a) Policie České republiky k posouzení vhodnosti trasy podle odstavce 1, jde-li o zrušení přejezdu na silnici, místní komunikaci nebo veřejně přístupné účelové komunikaci, a*
 - b) drážního správního úřadu k posouzení stupně zabezpečení přejezdu, má-li trasa podle odstavce 1 vést přes přejezd.“*
32. Krajský soud na tomto místě předesílá, že rozhodnutí žalovaného trpí vadou nepřezkoumatelnosti ve smyslu § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s. s tím, že tuto je nadto možné spatřovat ve dvou směrech.
33. V první řadě jde o nepřezkoumatelnost rozhodnutí žalovaného pro nedostatek důvodů a v druhém případě o nepřezkoumatelnost podkladového aktu (viz § 75 odst. 2, věta druhá s. ř. s.), konkrétně závazného stanoviska nadřízeného dotčeného orgánu PČR Libereckého kraje ze dne 11. 7. 2022, č. j. KRPL-67070-2/ČJ-2022-1800DP-11, pro nesrozumitelnost (vnitřní rozpornost) stran argumentace k přechodu č. P3094.
34. Krajský soud nejprve obecněji shrnuje, že s poukazem na usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 1. 2008, č. j. 2 As 34/2006 - 73 (publ. pod č. 1546/2008 Sb. NSS), je povinen přihlížet k nepřezkoumatelnosti rozhodnutí správního orgánu (ať už pro nesrozumitelnost či pro nedostatek důvodů) i z moci úřední. Je to proto, že nepřezkoumatelnost brání zpravidla věcnému přezkumu a posouzení důvodnosti dalších žalobních námitek.
35. Pro úvod do této problematiky je zcela zásadní poukázat na ustanovení § 68 odst. 3 správního řádu, které stanovuje správnímu orgánu povinnost řádně odůvodnit své rozhodnutí a vyjádřit právní názor k předmětné otázce jednoznačným a srozumitelným způsobem. Pakliže správní orgán dostojí předestřeným požadavkům, nemůže závěr o nepřezkoumatelnosti jeho rozhodnutí pro nedostatek důvodů obstát (obdobně srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 4. 2007, č. j. 7 As 34/2006 - 76). Šlo by

tak o ni za situace, kdy se správní orgán ve svém rozhodnutí řádně nevypořádá se všemi námitkami účastníků řízení, případně rozhodnutí neodůvodní vůbec nebo nedostatečně vzhledem k požadavkům zákona (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 12. 2006, sp. zn. 2 As 37/2006).

36. Lze shrnout, že nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nedostatek důvodů (či nesrozumitelnost) je vadou, která souvisí zpravidla s nedodržením požadavků kladených procesním právním předpisem na výrok a odůvodnění správních rozhodnutí. Otázka, kterou si je tak třeba v tomto směru dále pokládat, je, zda se správní orgány zabývaly všemi skutečnostmi rozhodnými pro posouzení dané věci (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 12. 2003, č. j. 2 Ads 58/2003-75), a zda svoje úvahy dostatečně odůvodnily.
37. Krajský soud se bude nejprve zabývat tím, že podklad, ze kterého vychází žalobou napadené rozhodnutí, jakožto z podkladu závazného, je nepřezkoumatelný pro nesrozumitelnost. Tento závěr krajský soud dovozuje ve vztahu k obsahu závazného stanoviska nadřízeného dotčeného orgánu, tedy závazného stanoviska KŘP Libereckého kraje ze dne 11. 7. 2022, č. j. KRPL-67070-2/ČJ-2022-1800DP-11, kterým nadřízený dotčený orgán změnil souhlasné závazné stanovisko dopravního inspektorátu ze dne 23. 2. 2022 z části na nesouhlasné. Tato změna se však výrokově týkala vyslovení nesouhlasu k jiným dvěma přejezdům/přechodům, než proti kterému brojí žalobce. Změna (ze souhlasu na nesouhlas se zrušením) byla vyslovena nadřízeným dotčeným orgánem ve vztahu k přechodu č. P3197 a ve vztahu k přejezdu č. P3092. Původní závazné stanovisko Dopravního inspektorátu ze dne 23. 2. 2022, č. j. KRPL-86874-7/ČJ-2021-181106-02, vyjadřovalo souhlas s návrhy objízdných a obchodích tras ke zrušení přejezdu P3183, P3092 a zrušení železničního přechodu P3179, P3094 v katastru obce Turnov.
38. Ve vztahu k přechodu č. P3094 (k odvolání žalobce) měl nadřízený dotčený orgán přezkoumat rovněž souhlas dotčeného orgánu se zrušením tohoto přechodu. Výroková část ke zrušení tohoto přechodu, tedy přechodu č. P3094, zůstala stejná - došlo tedy ze strany nadřízeného dotčeného orgánu k „potvrzení“ souhlasu, tento závěr nemá dle krajského soudu však jasnou oporu v odůvodnění onoho závazného stanoviska.
39. V tomto je nejprve shrnuto, co bylo uvedeno v žádosti Správy železnic, s. o. na zrušení tohoto přechodu a následuje hodnocení stran odborného posouzení ve smyslu § 37a odst. 3 zákona o pozemních komunikacích. Toto hodnocení je uvedeno v prvním odstavci na straně 5 předmětného závazného stanoviska a zní: *„Vzhledem k těmto skutečnostem považujeme navrhované obchodí trasy z hlediska bezpečnosti chodců za bezpečné, neboť jsou navrhovány po turistických trasách, schodištích, místních komunikacích vybavených chodníky. Jen u místní slepé komunikace ul. Kotlerovo nábřeží chybí chodník, ale tato komunikace je málo dopravně významná. Slouží více či méně pro místní obyvatele a turisty. Dle našeho názoru byla fa Projekt servis (ve správním řízení zástupce žadatele, pozn. krajského soudu) navržena ve smyslu § 37a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích vhodná obchůzková trasa. Na druhou stranu můžeme podotknout, že docházková vzdálenost je dosti velká a může zapříčinit při zrušení přechodu protiprávní a velice nebezpečné překonávání železniční tratě chodci. Nad rámec tohoto vyjádření sdělujeme, že s ohledem na vyjádření fa Projekt servis o splnění podmínek bezpečného železničního přechodu a vyjádření OSM MěÚ Turnov (písemnost ze dne 23. 3. 2022, č. j. OSM/22/454/SYS) včetně našeho předpokladu, že bude po zrušení železničního přechodu využíván chodci pro překonání železniční tratě, lze souhlasit s ponecháním železničního přechodu. Rozhodnutí o zrušení nebo*

ponechání přísluší věcně a místně příslušnému silničnímu správnímu úřadu nebo odvolacímu úřadu.“

40. Dle názoru krajského soudu nejsou závěry citovaného závazného stanoviska nadřízeného dotčeného orgánu konzistentní. Výrokově a co do první části odůvodnění dochází k vyjádření souhlasu s navrhovanou alternativní trasou a tudíž souhlasu se zrušením přechodu č. P3094, následuje však druhá část odůvodnění, tedy pasáž, kde nadřízený dotčený orgán zdůrazňuje problematiku navrženého řešení stran jeho délky a tudíž (ne)bezpečnosti překonávání trati.
41. Krajský soud s ohledem na dikci § 37a zákona o provozu na pozemních komunikacích dovozuje závěr, že závazné stanovisko Policie České republiky je vyžadováno za účelem posouzení vhodnosti trasy ryze stran její bezpečnosti (ne vhodnosti jako takové – k tomu ale ještě srov. níže). A o této bezpečnosti alternativní trasy je nadřízeným dotčeným orgánem de facto spekulováno se závěrem, že nadřízený dotčený orgán vyjadřuje souhlas s tím, nechť je přechod č. P3094 ponechán a nikoli rušen. Uvedené odůvodnění závazného stanoviska nadřízeného dotčeného orgánu tak zcela nekoresponduje s jeho výrokovou částí (v kombinaci s výrokovou částí dotčeného orgánu – Dopravního inspektorátu), kterou je vyjádřen souhlas se zrušením.
42. Žalovaný poté odkazuje (a cituje) závěry závazného stanoviska nadřízeného dotčeného orgánu s tím, že jeho výrok je pro něj závazný. S tímto lze obecně souhlasit, nicméně krajský soud dospívá k závěru o nedostatečnosti závazného stanoviska jakožto podkladu pro rozhodnutí, které je z titulu § 75 odst. 2, věta druhá, s. ř. s. rovněž (k námitce žalobce, leda že by šlo o nepřezkoumatelnost) oprávněn přezkoumávat.
43. Větší problém ovšem krajský soud spatřuje v nepřezkoumatelnosti rozhodnutí žalovaného jako takového.
44. Krajský soud shodně se žalobcem dospívá k závěru o tom, že povinností žalovaného (respektive dříve správního orgánu I. stupně) je zabývat se otázkou vhodnosti alternativní trasy jako takové – nikoli jen stran splnění podmínek a) a b) uvedených v dikci § 37a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích.
45. V této souvislosti se krajský soud ztotožňuje se závěry vyslovenými v rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 18. 2. 2021, č. j. 30 A 18/2019 – 85. Předmětné rozhodnutí bylo vydáno k právní úpravě před novelizací. Tehdejší znění § 37 odst. 4, tedy jeho znění platné a účinné do 31. 12. 2020, normovalo, že: „*Na žádost vlastníka dráhy nebo pozemní komunikace může příslušný silniční správní úřad se souhlasem drážního správního úřadu rozhodnout o zrušení přejezdu.*“ Nebyla tedy stanovena žádná pravidla pro rozhodnutí silničního správního úřadu pro zrušení přejezdu (či přechodu). Do přijetí novelizace provedené zákonem č. 403/2020 Sb. tak měl silniční správní úřad široký prostor pro uvážení, zda vydá rozhodnutí o zrušení přejezdu. Jedinou podmínku výslovně uvedenou v zákoně bylo doložení závazného stanoviska příslušného drážního úřadu.
46. Novela zákona o pozemních komunikacích účinná od 1. 1. 2021 vymezila podrobnější podmínky pro zrušení přejezdu. Ustanovení § 37a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích nově uvádí, že příslušný silniční správní úřad na žádost vlastníka dráhy nebo pozemní komunikace povolí zrušení přejezdu, pokud k přístupu k nemovitostem, k

němuž je využívána pozemní komunikace, je možné využít jinou *vhodnou* trasu, která a) není delší o více než 5 km a b) nevede přes přejezd s nižším stupněm zabezpečení.

47. Krajský soud v Brně tehdy dovodil, že přestože zákon o pozemních komunikacích účinný do 31. 12. 2020 nestanovil žádné konkrétní podmínky pro vydání rozhodnutí o zrušení přejezdu, byly správní orgány povinny dbát ochrany práv účastníků řízení, resp. osob potenciálně dotčených rozhodnutím o zrušení přejezdu. Bylo jejich povinností vážit, zda případným zrušením přejezdu nedojde k nepřiměřenému zásahu do vlastnického práva jiných osob či ke znemožnění obslužnosti některých pozemků. Správní orgány tak musely zkoumat, zda zrušením přejezdu nebudou některé nemovitosti neúměrně zatíženy, či zda nebude přímo znemožněno jejich obhospodařování.
48. Uvedené tak po správních orgánech požadovalo zkoumat, zda zrušení přejezdu není s ohledem na konkrétní okolnosti dané věci nepřiměřeným zásahem do práv v úvahu přicházejících uživatelů.
49. Do nové právní úpravy se již promítl požadavek na zkoumání vhodnosti alternativní trasy stran její délky plynoucí z výše uváděného rozsudku krajského soudu, zároveň byl vtělen další požadavek a totiž povinnost zkoumat, zda alternativní trasa nevede přes přejezd s nižším stupněm zabezpečení. I nadále je však dle přesvědčení krajského soudu silniční správní úřad povinen zkoumat rovněž vhodnost alternativní trasy jako takové, tedy vhodnost v intencích toho, co plyne z výše uváděného rozsudku Krajského soudu v Brně. Správní orgány jsou u alternativních tras, které splňují požadavky na délku a zabezpečení dle písmen a) a b) § 37a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích (a kde byla zároveň ke zrušení přejezdu či přechodu dána souhlasná závazná stanoviska ve smyslu § 37a odst. 3 zákona o pozemních komunikacích) zkoumat, zda zrušením přejezdu nebudou některé nemovitosti neúměrně zatíženy, či zda nebude přímo znemožněno jejich obhospodařování. Jejich povinností je zkoumat míru přiměřenosti zásahu do práv uživatelů, který vznikne v důsledku zrušení přejezdu či přechodu – se zohledněním té které konkrétní lokality, její dopravní obslužnosti, to vše při zohlednění terénu a místních specifik a rovněž optikou rozsahu v úvahu připadající skupiny osob, které se takový zásah může dotknout.
50. Dle jazykového výkladu zkoumaného ustanovení § 37a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích krajský soud dospívá k závěru o tom, že pro zrušení přejezdu či přechodu musí existovat alternativní trasa o určité délce a určitém stupni zabezpečení a zároveň musí být tato trasa pro předem vymezený okruh potenciálních adresátů vhodná. Ona vhodnost je totiž dle názoru krajského soudu *de facto* třetí podmínkou, která má být silničním správním úřadem v daném typu správního řízení zkoumána.
51. Závazné stanovisko, které stran vhodnosti vydává ve smyslu § 37a odst. 3 zákona o pozemních komunikacích Policie České republiky se totiž musí týkat agendy, ke které se může Policie České republiky vyjadřovat – tedy otázky bezpečnosti pro uživatele takové alternativní trasy. Ona vhodnost však vybízí silniční správní úřad k tomu, aby hodnotil optikou místních poměrů věc podrobněji a mohl reagovat na vybraná místní specifika.
52. Správní orgán prvního stupně i žalovaný se pouze ztotožnili se závěry závazných stanovisek a sami nikterak svou argumentaci dále neposunuli. Závěru o tom, že správní orgán má věc posuzovat nikoli pouze optikou závěru závazného stanoviska (pokud je souhlasné) svědčí i to, že v situaci kdy byla původně obě závazná stanoviska souhlasná ke

zrušení všech 4 přejezdů a přechodů, ne všechny byly Rozhodnutím správního orgánu I. stupně a následně žalovaným zrušeny.

53. Výše uvedenou otázkou vhodnosti zrušení přechodu č. P3094 se žalovaný nezabýval, krajskému soudu proto s ohledem na výše uvedené nezbylo, než jeho rozhodnutí v souladu s § 78 odst. 1 s. ř. s. zrušit a věc mu vrátit k dalšímu řízení v souladu s § 78 odst. 4 s. ř. s. Stejně tak je důvodem pro zrušení rozhodnutí žalovaného skutečnost, že toto stojí na vnitřně rozporném závazném stanovisku nadřízeného dotčeného orgánu (jak je uvedeno výše). Důvody pro zrušení Rozhodnutí správního orgánu I. stupně, jak požadoval žalobce a jak umožňuje díkce § 78 odst. 3 s. ř. s., krajský soud neshledal, neboť výše vytknuté nedostatky je možné dle jeho názoru odstranit v řízení před žalovaným.
54. V dalším řízení žalovaný věc posoudí znovu – po vyžádání si prezkoumatelného závazného stanoviska nadřízeného dotčeného orgánu - a to v intencích výše uvedeného.

V. Náhrada nákladů řízení

55. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud dle § 60 odst. 1 s. ř. s. tak, že procesně plně úspěšný žalobce má proti žalovanému nárok na náhradu nákladů řízení v celkové výši 12 228 Kč. Náklady řízení tvoří soudní poplatek ve výši 4 000 Kč. Dále odměna advokáta dle § 9 odst. 4 písm. d) a § 7 vyhlášky č. 177/1996 Sb. (3 100 Kč za jeden úkon právní služby) ve výši 6 200 Kč (tj. za dva úkony právní služby – převzetí a příprava zastoupení a podání žaloby). Dále náhradu nákladů řízení představuje paušální náhrada hotových výdajů zástupce žalobce ve výši 2 x 300 Kč dle ustanovení § 13 odst. 3 vyhlášky č. 177/1996 Sb. za celkem dva účelně vynaložené výdaje zástupce žalobce, tj. 600 Kč. Náklady soudního řízení dále představuje 21 % DPH z odměny a náhrad v celkové výši 1 428 Kč. Náhrada nákladů řízení tedy celkově činí částku 12 228 Kč. Výše uvedenou částku je žalovaný povinen zaplatit žalobci v souladu s § 64 s. ř. s. a § 149 odst. 1 o. s. ř. k rukám zástupkyně žalobce. Lhůtu k plnění soud určil podle § 64 s. ř. s. a § 160 odst. 1 věta před středníkem o. s. ř. jako desetidenní.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Hradec Králové 24. února 2023

JUDr. Jan Rutsch v. r.
předseda senátu

