



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Hradci Králové rozhodl v senátu složeném z předsedy JUDr. Jana Rutsche a soudců Mgr. Heleny Konečné a Mgr. Tomáše Blažka ve věci

žalobkyně: **Obec Střezetice**
sídlem Střezetice 48, 503 12
zastoupena advokátem Mgr. Ondřejem Skálou
sídlem Chmelova 357/II., 500 03 Hradec Králové

proti
žalovanému: **Krajský úřad Královéhradeckého kraje**
sídlem Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové

za účasti: **Správa železnic, s. o.**
Oblastní ředitelství Hradec Králové
sídlem U Fotochemy 259, 501 01 Hradec Králové

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 19. září 2024, č. j. 25180/DS/2024-5 (Ma),

takto:

- I. Rozhodnutí Krajského úřadu Královéhradeckého kraje ze dne 19. září. 2024, č. j. 25180/DS/2024-5 (Ma), se zrušuje a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný je povinen zaplatit žalobkyni na náhradě nákladů řízení částku ve výši 11 228 Kč, a to do 10 dnů ode dne právní moci rozsudku, k rukám zástupce žalobkyně.
- III. Osoba zúčastněná na řízení nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Předmět řízení

1. Žalobkyně podala dne 18. 10. 2024 včasnou žalobu proti výše specifikovanému 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 žalobkyně a potvrdil rozhodnutí Magistrátu města Hradec Králové ze dne 29. 5. 2024, sp. zn. SZ MMHK/032811/2023 OD/Rou MMHK/272930/2024 (dále také 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. P5385 v km 9,174 na trati 1631 Hradec Králové – Ostroměř se podle § 37a odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), ruší.
3. Žalobkyně se podanou žalobou domáhá zrušení rozhodnutí správních orgánů obou stupňů z důvodů uvedených níže.

II. Obsah žaloby

4. Žalobkyně rozčlenila svá žalobní tvrzení do 2 žalobních okruhů, které však de facto ve své podstatě míří do problematiky výkladu § 37a zákona o pozemních komunikacích ve smyslu toho, zda má při rušení přejezdu – a v té souvislosti zkoumání jiné vhodné trasy – onu „vhodnost“ alternativní trasy posuzovat příslušný silniční správní úřad, který řízení vede, či tuto „vhodnost“ alternativní trasy posuzuje výlučně Policie České republiky v závazném stanovisku vydávaném dle § 37a odst. 3 písm. a) zákona o pozemních komunikacích. Žalobkyně odkázala na rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 9. 4. 2024, č. j. 30 A 12/2024–55, kde zdejší soud v této souvislosti vyslovil závěr, že silniční správní úřad, který řízení o zrušení železničního přejezdu vede, je povinen zabývat se otázkou vhodnosti alternativní trasy, neboť dotčený orgán Policie České republiky (dále také jen „PČR“) může tuto otázku posuzovat pouze ve vztahu ke své působnosti.
5. **V prvním žalobním okruhu** namítala žalobkyně nepřezkoumatelnost rozhodnutí a věnovala se procesní stránce věci.
6. Napadané rozhodnutí dle jejího názoru není přezkoumatelné a řádně odůvodněné, neboť zcela postrádá vlastní správní úvahu a vypořádání se s jejími námitkami. Na tuto svou povinnost žalovaný (i správní orgán v první stupni) zcela rezignovali s tím, že vhodnost alternativní trasy neposuzují silniční správní úřady, ale posuzuje ji PČR svým závazným stanoviskem. Rozhodnutí postrádají vlastní úvahovou část, proč byl v daném případě přejezd zrušen (o vhodnosti trasy, apod.). Správní orgány se omezily pouze na obecné formální konstatování rušení přejezdu, popř. v omezené míře na zhodnocení existence (nikoli vhodnosti) jiné možnosti přejezdu ve vzdálenosti do 5 km, avšak zcela bez souvislostí a vlastního hodnocení.
7. Žalovaný (a stejně tak správní orgán prvního stupně) sice uvádí, že existuje alternativní trasa, nicméně žádným způsobem se nevypořádal s námitkami žalobkyně ohledně vytíženosti a nezabezpečení (nebezpečnosti) této alternativní trasy, specifiky místa, veřejného zájmu a přejezdu P5384. Dle žalobkyně nebylo záměrem zákonodárce, aby o rušení rozhodovala PČR na základě stanoviska, ale správní orgán. Pokud je „bez

hodnocení“ převzato pouze závazné stanovisko, není by tím naplněn smysl a účel zákona, neboť by nedošlo k hodnocení dalších vlivů a zejména důkazů.

8. Pojem „vhodná trasa“ není možné vykládat pouze jako nejbližší trasa (nebo jakákoli trasa), neboť tento požadavek je vyjádřen již určením vzdálenosti, ale je nutné jej vykládat extensivně. Posouzení jiné vhodné trasy je nutné dle žalobkyně vykládat mimo jiné z hlediska bezpečnosti trasy, využití a účelu, místních poměrů, využití přejezdu, potřeb veřejnosti, s ohledem na stávající a budoucí provoz, parametry jiné vhodné trasy a s ohledem na majitele nemovitostí.
9. **Ve druhém okruhu žalobních tvrzení** žalobkyně namítala věcnou nesprávnost žalovaného rozhodnutí, nesprávné zjištění skutkového stavu a nesprávné právní posouzení. Dle jejího názoru došlo k nepřiměřenému zásahu do jejích práv, práv veřejnosti a vlastníků okolních pozemků.
10. V této části žaloby žalobkyně podrobně popsala rušený přejezd P5385 (dále také jen „Rušený přejezd“) a majetkové a dopravní poměry v jeho okolí. Podle ní by předně zrušením přejezdu došlo k znepřístupnění některých pozemků v k. ú. xx, neboť zmíněný přejezd slouží také k přejezdu zemědělských strojů.
11. Dále žalobkyně postrádá hodnocení důkazů o tom, že v rámci náhradního přejezdu P5384 (dále také jen „Náhradní přejezd“) bude zajištěna bezpečnost všem účastníkům silničního provozu (chodci, cyklisté), když je již v současné době zřejmé, že Náhradní přejezd pro absenci chodníku (část pozemní komunikace nebo samostatná pozemní komunikace, která slouží chodcům k přesunu po délce komunikace) nevyhovuje nejen jejich bezpečnosti, ale ani bezpečnosti železničního provozu. V případě zrušení přejezdu bude docházet ke zvýšenému zatížení nejen silnic III. třídy, ale také přilehlých místních a účelových komunikací v obci, a bude tedy docházet k jejich opotřebení (ničení), k jejich soustavnému znečišťování, prašnosti a tím bude docházet ke snížení kvality bydlení v jejich okolí, a s tímto žalobkyně zásadně nesouhlasí. Náhradní přejezd není dle ní dimenzován pro současný provoz individuální dopravou, nákladní dopravou a dopravou zemědělské techniky.
12. Účelová komunikace, která přechází přes Zrušený přejezd, byla vybudována žalobkyní a slouží pro chodce a cyklisty ke spojení mezi Střezeticemi a Dlouhými Dvory. Zrušením přejezdu P5385 tak správní orgán vrátí cyklisty a chodce (včetně dětí) zpět do nebezpečného provozu na silnici, kde nejsou chodníky a zpevněná krajnice. Účelovou komunikaci vedoucí přes Zrušený přejezd využívají ve velké míře nejen chodci, cyklisté, ale také je využívána širokou veřejností k ostatním rekreačním účelům a turistice, zatímco silnice III/3255 vedoucí přes Náhradní přejezd slouží k silniční dopravě a není vybavena bezpečnými koridory pro chodce (chodníky) a cyklisty. Nejedná se tak o dvě srovnatelné komunikace, každá slouží převážně k jinému účelu a jiným potřebám majitelů pozemků. Pokud by došlo ke zrušení železničního přejezdu P5385, došlo by tímto bezpochyby k přerušení veřejné účelové komunikace, která pozbyde svého významu, a tím také k zmaření vynaložených finančních prostředků, které v souladu s územně plánovací dokumentací žalobkyně vynaložila ve veřejném zájmu na její vybudování.
13. Dle názoru žalobkyně žalovaný také nesprávně vyhodnotil obsah závazného stanoviska Policie ČR, která se za zachování Zrušeného přejezdu přimlouvala, její stanovisko k jeho zrušení tak materiálně není souhlasné. Navíc Policie ČR neprověřovala existenci vhodné alternativní trasy, ale pouze existenci alternativní trasy.

14. Závěrem žalobkyně připomněla, že v nedávné doby byl v dané lokalitě zrušen rovněž přejezd P5383. Ze tří přejezdů tak má zbýt pouze jeden. Náhradní přejezd navíc v současné době není vybaven vyšším stupněm zabezpečení, k tomu má dojít až v budoucnu.

III. Vyjádření žalovaného k žalobě a vyjádření osoby zúčastněné na řízení, replika žalobkyně

15. Žalovaný se k podané žalobě vyjádřil stručně ve svém vyjádření ze dne 4. 11. 2024 tak, že se jedná o pokračování názorové polemiky, zda při postupu dle § 37a zákona o pozemních komunikacích je nebo není povinností silničního správního úřadu provádět posouzení vhodnosti trasy, která má být užívána coby alternativa v případě zrušení železničního přejezdu. Není mu zřejmé, z čeho žalobkyně dovozuje závěr, že by se měl silniční správní úřad jí tvrzenými skutečnostmi zabývat. Připomněl, že žalobkyní citovaný rozsudek zdejšího soudu byl napaden kasační stížností žalovaného, o které Nejvyšší správní soud dosud nerozhodl.
16. Vyjádření ve věci podala také osoba zúčastněná na řízení – Správa železnic, s.o. Žaloba je dle jejího názoru soubor ničím nepodložených tvrzení a subjektivních názorů žalobkyně. Ta také zcela účelově pokrčuje princip proporcionality, kdy uvádí, že proti sobě stojí veřejný zájem na bezpečnosti občanů a zájem na zrušení přejezdu. K rušení přejezdů ale dochází právě z důvodu zvyšování bezpečnosti na dráze a přilehlé komunikaci.
17. Žalobkyně dále dle osoby zúčastněné na řízení tvrdí, že zrušením předmětného přejezdu dojde k znepřístupnění pozemků v k. ú. xx. Bohužel již ale nedodává, kterých pozemků by se to mělo týkat. Její tvrzení je tak naprosto neurčité, ničím nepodložené, a navíc v rozporu s reálným skutkovým stavem.
18. Osoba zúčastněná na řízení uvedla, že z důvodové zprávy k novele zákona o pozemních komunikacích účinné od 1. 1. 2021 je patrný záměr zákonodárce radikálně změnit právní úpravu rušení přejezdů z období před 1. lednem 2021 tak, aby rušení přejezdů mělo jasná pravidla. Stanovil proto podmínky, při jejichž splnění silniční správní orgán musí zrušení přejezdu povolit. Vyplývá to již ze samotného jazykové výkladu, který zákonodárce zvolil, tedy že „*na žádost vlastníka dráhy nebo pozemní komunikace povolí příslušný silniční správní úřad zrušení přejezdu, pokud...*“ Při pouhém využití jazykového výkladu společně s textem důvodové zprávy k zákonu pak nemůže být pochyb o tom, že vydání rozhodnutí o povolení zrušení přejezdu je opravdu nárokové, pokud jsou splněny podmínky uvedené v ustanovení § 37a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, ke kterým se formou závazného stanoviska vyjadřují dotčené orgány uvedené v odstavci třetím téhož ustanovení.
19. Pokud tedy žalobkyně namítá, že správní orgán měl v rámci správního řízení přezkoumávat obsah závazných stanovisek a posuzovat vhodnost náhradní trasy, je tento názor dle osoby zúčastněné na řízení zcela nepochybně nesprávný. Vždyť sám zákonodárce v důvodové zprávě výslovně uvádí, že „*ke vhodnosti trasy se bude vyjadřovat závazným stanoviskem Policie České republiky.*“ Navíc v posuzované věci v rámci odvolacího řízení bylo závazné stanovisko Policie ČR podrobeno přezkumu podle ustanovení § 149 odst. 7 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), a jako souhlasné bylo potvrzeno. Není tedy pravdou, že by se správní orgán nevypořádal s námitkami žalobkyně, když ty toliko směřovaly do obsahu

závažného stanoviska, resp. se jednalo o otázky, které může posuzovat pouze dotčený orgán.

20. Osoba zúčastněná na řízení proto navrhla zamítnutí žaloby.
21. K vyjádření osoby zúčastněné na řízení podala žalobkyně ještě stručnou repliku ze dne 3. 12. 2024. Zopakovala svůj právní názor na povahu závazných stanovisek vydávaných dotčenými orgány v tomto řízení a dodala, že v obci Střezetice v úseku od domu č.p. 13 k č.p. 91, kolem obecního úřadu, nelze projet současnou zemědělskou technikou z důvodu úzké šířky komunikace. Z tohoto důvodu je zapotřebí přejezd č. P5385 od obce Dlouhé Dvory, přičemž označila pozemky, které jsou takto obhospodařovány. V případě zrušení přejezdu č. P 5385 bude dle mínění žalobkyně na tyto pozemky znemožněn přístup zemědělské technice.

IV. Závěry krajského soudu

22. 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 dikce § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s.

Podstata projednávané věci

23. Krajský soud na tomto místě připomíná, že klíčovým pro právní posouzení věci je výklad § 37a zákona o pozemních komunikacích. Ústřední právní otázkou tedy je, zda má při rušení přejezdu – a v té souvislosti zkoumání jiné vhodné trasy – onu „vhodnost“ alternativní trasy posuzovat příslušný silniční správní úřad, který řízení vede, či tuto „vhodnost“ alternativní trasy posuzuje výlučně Policie České republiky v závazném stanovisku vydávaném dle § 37a odst. 3 písm. a) zákona o pozemních komunikacích.
24. 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.“*
25. 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.“*
26. 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.“*

Závěry krajského soudu prezentované v jeho rozsudku ze dne 9. 4. 2024, č. j. 30 A 12/2024–55

27. Krajský soud i nadále zastává právní názory vyjádřené ve svém rozsudku ze dne 24. 2. 2023, č. j. 30 A 71/2022–51, a zejména pak ve svém rozsudku ze dne 9. 4. 2024, č. j. 30 A 12/2024–55.
28. Krajský soud proto považuje za vhodné alespoň ve stručnosti zopakovat podstatu svých závěrů stran hledání odpovědi na otázku vymezenou v bodě 23. tohoto rozsudku, které vyslovil ve svém rozsudku ze dne 9. 4. 2024, č. j. 30 A 12/2024–55.
29. 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), nejprve předesílá, že 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.
30. Krajský soud v citovaném rozsudku dopěl k závěru, že povinností žalovaného 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.
31. Konstatoval, že 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 (k tomu srov. § 124 odst. 11 zákona č. 361/2000 Sb.). Ona vhodnost však vybízí silniční správní úřad k tomu, aby hodnotil optikou místních poměrů věc podrobněji a mohl reagovat na vybraná místní specifika.
32. Opačný výklad – výklad žalovaného – by totiž znamenal vyprázdnění rozhodovací pravomoci silničního správního úřadu. Po tomto by se očekávalo (optikou výkladu žalovaného a osoby zúčastněné na řízení) pouze nekritické převzetí závěrů závazného stanoviska PČR vydaného ve smyslu § 37a odst. 3 písm. a) zákona o pozemních komunikacích. Tento závěr ale odporuje i zásadě legality – k tomu srov. dikce § 149 odst. 8 poslední věta správního řádu.
33. Stejně tak by výklad žalovaného směřoval k tomu, že silniční správní úřad bude odpovědný – jako správní orgán, který řízení vede a který vydává rozhodnutí – za výsledek takového řízení, avšak obsah výsledku by byl dán výlučně a bez dalšího závazným stanoviskem dotčeného orgánu (PČR), který by za onen obsah a výsledek de facto neodpovídal. V intencích otázky „vhodnosti“ alternativní trasy je tak dle krajského soudu povinností silničního správního úřadu se touto rovněž zabývat (mimo onu výše, kterou má na starosti PČR jako dotčený orgán) a hodnotit další v úvahu připadající faktory.
34. V podrobnostech odkazuje krajský soud na obsah odůvodnění svého rozsudku ze dne 9. 4. 2024, č. j. 30 A 12/2024–55. Proti němu podal žalovaný kasační stížnost.

Závěry Nejvyššího správního soudu prezentované v jeho rozsudku ze dne 20. 2. 2025, č. j. 7 As 73/2024–23 (dále také jen „Rozsudek NSS“)

35. Tu Nejvyšší správní soud shora citovaným rozsudkem zamítl.

36. Z obsáhlého odůvodnění tohoto rozsudku považuje krajský soud za důležité výslovně ocitovat toliko ty závěry, které považuje za stěžejní – ostatně žalovanému i osobě zúčastněné na řízení je obsah Rozsudku NSS dobře znám.
37. Nejvyšší správní soud nejprve předeslal, že cílem zákonodárce bylo doplnit stručnou úpravu obsaženou v § 37 odst. 4 zákona o pozemních komunikacích (ve znění do 31. 12. 2020), který opravňoval silniční správní úřad přejezd zrušit, aniž by mu k tomu stanovil jakákoliv kritéria. Nová právní úprava má komplexně upravit proces povolování zrušení přejezdu, resp. stanovit konkrétní kritéria, za kterých lze zrušení přejezdu povolit. Prvním předpokladem pro vydání rozhodnutí o zrušení přejezdu je existence vhodné trasy, po které budou přístupné nemovitosti, k nimž se dosud využíval přístup přes rušený přejezd. Druhým kritériem je délka trasy. Právní úprava umožňuje povolit zrušení přejezdu tehdy, pokud se stávající přístup k nemovitostem neprodlouží o více než 5 km. Třetím předpokladem je bezpečnost nové trasy. Zrušení přejezdu bude možné, jen pokud na ní nebude přejezd s nižším stupněm zabezpečení, než má rušený přejezd. [bod 22]
38. Nejvyšší správní soud se dále ztotožnil s názorem krajského soudu, že úzké vyložení pojmu vhodnosti (tedy, že by mělo být zkoumáno pouze ve stanovisku vydávaném Policií ČR) nemá v daném případě místo, a to mj. z toho důvodu, že naráží na limity pravomoci Policie ČR jako dotčeného orgánu. [bod 24]
39. V návaznosti na to poukázal i na znění § 37 odst. 3 zákona o pozemních komunikacích a konstatoval, že nevidí žádný rozumný důvod, proč by při povolení přejezdu měla Policie ČR pravomoc vydávat vyjádření toliko k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemní komunikaci, a při jeho zrušení by měla posuzovat vhodnost zvoleného řešení z hlediska celkového, tedy nejen z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu. To z § 37a zákona o pozemních komunikacích nadto ani výslovně nevyplývá. [bod 25]
40. Nejvyšší správní soud poté uzavřel, že k posouzení vhodnosti dle § 37a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích (nad rámec otázek posuzovaných Policií ČR) je příslušný silniční správní úřad. Zákonodárce tedy silničnímu správnímu úřadu ukládá zkoumat i otázky přesahující bezpečnost a plynulost provozu. V řízení dle § 37a zákona o pozemních komunikacích je tak Policie ČR oprávněna vydat stanovisko stran vhodnosti zrušení železničního přejezdu pouze ve vztahu k bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemní komunikaci. Zbývajícím posouzením vhodnosti zrušení železnického přejezdu (např. z hlediska dotčení práv účastníků daného řízení) zůstává i po předmětné novelizaci zákona o pozemních komunikacích na silničním správním úřadu. Zákonné kritérium vhodnosti dle § 37a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích nemůže být vyčerpáno posouzením prováděným Policií ČR ve smyslu § 37a odst. 3 písm. a) téhož zákona. [body 26 a 28]
41. V podrobnostech odkazuje krajský soud na obsah odůvodnění Rozsudku NSS.

Posouzení projednávané věci

42. Rozsudek NSS má pro nyní posuzovanou věc zcela zásadní význam, proto jeho obsahu věnoval krajský soud tolik pozornosti. Nyní projednávaná věc má totiž zcela shodný skutkový i právní půdorys, právní závěry obsažené v Rozsudku NSS je tedy možno (a nutno) aplikovat i v jejím rámci.
43. V přezkoumávané věci je s ohledem na obsah správního spisu, zejména konkrétně na obsah odůvodnění rozhodnutí správního orgánu I. stupně a na obsah odůvodnění žalovaného rozhodnutí, zcela nepochybné, že silniční správní úřady obou stupňů se odmítly

posouzením vhodnosti dle § 37a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích nad rámec otázek posuzovaných Policií ČR zcela vědomě zabývat, neboť vycházely z chybného výkladu tohoto ustanovení, dle něhož k takovému postupu neměly dle svého přesvědčení pravomoc. To ostatně žalovaný znovu výslovně potvrdil ve svém vyjádření k nyní projednávané žalobě. Opak je ale pravdou, jak plyne ze shora citovaných závěrů Nejvyššího správního soudu.

44. Žalovaný tak pochybil tím, že se v napadeném rozhodnutí vůbec nezabýval dopady zrušení železničního přejezdu na žalobkyni, veřejnost a vlastníky okolních nemovitostí (viz shora popsané žalobní námitky žalobkyně), přičemž na negativní vlivy zrušení železničního přejezdu byl ze strany žalobkyně v průběhu správního řízení upozorněn. Krajský soud shrnuje, 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, založil tím nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nedostatek důvodů ve smyslu § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s.
45. Závěrem tak nezbyvá, než konstatovat, že vzhledem k tomu, že se výše uvedenou otázkou vhodnosti zrušení přejezdu č. P5385 žalovaný nezabýval, krajskému soudu nezbylo, než jeho rozhodnutí v souladu s § 78 odst. 1 s. ř. s. zrušit a věc mu vrátit k dalšímu řízení dle § 78 odst. 4 s. ř. s. Krajský soud nepřehlédl, že žalobkyně navrhovala rovněž zrušení Rozhodnutí správního orgánu I. stupně, jak umožňuje dikce § 78 odst. 3 s. ř. s. Krajský soud ovšem považuje za vhodné zrušit toliko rozhodnutí žalovaného, aby mu dal prostor k posouzení, zda výše vytknuté nedostatky je možné odstranit v řízení před žalovaným, či zda bude na místě vrátit věc k dalšímu řízení prvoinstančnímu silničnímu správnímu úřadu. V dalším řízení žalovaný věc posoudí znovu, a to v intencích výše uvedeného.

V. Náhrada nákladů řízení

46. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud dle § 60 odst. 1 s. ř. s. tak, že procesně plně úspěšná žalobkyně má proti žalovanému nárok na náhradu nákladů řízení v celkové výši 11 228 Kč. Náklady řízení tvoří soudní poplatek ve výši 3 000 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 žalobkyně ve výši 2 x 300 Kč dle ustanovení § 13 odst. 3 vyhlášky č. 177/1996 Sb. za celkem dva účelně vynaložené výdaje zástupce žalobkyně, tj. 600 Kč. Náklady soudního řízení dále představuje rovněž 21 % DPH z odměny a náhrad v celkové výši 1 428 Kč. Odměnu za úkon právní služby soud žalobkyni nepřiznal za repliku ze dne 3. 12. 2024, neboť její obsah nebyl pro posouzení důvodnosti žaloby relevantní. Náhrada nákladů řízení tedy celkově činí částku 11 228 Kč. Výše uvedenou částku je žalovaný povinen zaplatit žalobkyni v souladu s § 64 s. ř. s. a § 149 odst. 1 o. s. ř. k rukám zástupce žalobkyně. Lhůtu k plnění soud určil podle § 64 s. ř. s. a § 160 odst. 1 věta před středníkem o. s. ř. jako desetidenní.
47. O náhradě nákladů řízení osoby zúčastněné na řízení krajský soud rozhodl v souladu s § 60 odst. 5 s. ř. s., jak je uvedeno ve výroku III. rozsudku. Osoba zúčastněná na řízení nadto náhradu nákladů řízení nepožadovala.

Poučení:

Toto rozhodnutí nabývá právní moci dnem doručení účastníkům (§ 54 odst. 5 s. ř. s.)

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 4. března 2025

JUDr. Jan Rutsch v. r.
předseda senátu