



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedkyně Michaely Bejčkové a soudců Ondřeje Mráčky a Vojtěcha Šimíčka ve věci žalobkyně: **Správa železnic, státní organizace**, Dlážděná 7, Praha 1, proti žalovanému: **Krajský úřad Ústeckého kraje**, Velká Hradební 48, Ústí nad Labem, proti rozhodnutí žalovaného ze dne 10. 10. 2024, sp. zn. KUUK/154010/2023/7, čj. KUUK/131492/2024, v řízení o kasační stížnosti žalovaného proti rozsudku Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 10. 12. 2025, čj. 15 A 33/2024-39,

t a k t o :

Rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 10. 12. 2025, čj. 15 A 33/2024-39, **se ruší** a věc **se vrací** krajskému soudu k dalšímu řízení.

O d ů v o d n ě n í

[1] Městský úřad v Žatci zamítl žádost, kterou se žalobkyně (Správa železnic coby vlastník dráhy) domáhala zrušení přejezdu č. P61 na trati Lužná u Rakovníka – Žatec. Ani s odvoláním u krajského úřadu žalobkyně neuspěla. Oba správní úřady si byly vědomy toho, že policie i drážní úřad vydaly k žádosti souhlasná závazná stanoviska. Město Žatec jako další účastník řízení však se zrušením přejezdu nesouhlasilo, a to kvůli plánované cyklostezce, která (resp. jejíž odbočka do Bezděkova) by právě tudy měla vést. Právě proto nebylo podle správních úřadů možné žádosti vyhovět.

[2] Žalobkyně tedy podala žalobu ke Krajskému soudu v Ústí nad Labem. V ní namítala, že jsou splněny všechny zákonné předpoklady pro zrušení přejezdu. Rovněž nesouhlasila s názorem obou správních úřadů, podle nichž by měl být přejezd zachován kvůli záměru vybudovat cyklostezku. K záměru totiž zatím chybí správní povolení i projektová dokumentace, a není tedy ani jisté, zda cyklostezka přes přejezd vůbec povede.

[3] Krajský soud žalobě vyhověl a obě správní rozhodnutí zrušil. Podle jeho názoru byly naplněny všechny zákonné podmínky pro zrušení přejezdu. Záměr cyklostezky je pro věc nepodstatný – nejde o okolnost, kterou by správní úřady měly při úvahách o zrušení přejezdu jakkoli zkoumat.

[4] Žalovaný krajský úřad podává proti rozsudku krajského soudu **kasační stížnost**. V ní vytýká dva druhy vad: nepřezkoumatelnost spočívající v nedostatečném odůvodnění a nesprávný výklad § 37a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích.

[5] Podle jeho názoru musí silniční úřad vyvažovat různé veřejné zájmy – v tomto případě bezpečnost a plynulost železniční dopravy proti rozšiřování cyklostezek. Plánovanou cyklostezkou má být podpořeno více druhů dopravy, což je nepochybně veřejným zájmem. V blízkosti přejezdu navrženého ke zrušení sice leží přejezd č. P60, ale tamní terén není pro cyklostezku vhodný. Na projektování cyklostezky už navíc byly vynaloženy náklady, a tato investice by zrušením železničního přejezdu byla zmařena. Krajský úřad uzavírá, že v řízení, které se týká zrušení přejezdu, je třeba hodnotit konkrétní skutkový stav komplexně a neomezovat se jen na formální zákonná kritéria.

[6] Žalobkyně ve **vyjádření** souhlasí s krajským soudem a zdůrazňuje, že zrušení přejezdu je ve veřejném zájmu bezpečnosti dopravy i bezpečnosti jejích zaměstnanců. Plánovaná cyklostezka je pro posouzení její žádosti nepodstatná už z povahy věci; krom toho navržená trasa vede mimo železniční trať.

[7] Kasační stížnost je **důvodná**. Krajský soud jednak nesprávně posoudil spornou právní otázku, jednak se v řízení dopustil vady, která mohla mít vliv na zákonnost jeho rozsudku.

[8] Krajský úřad se zmínil o tom, že by rozsudek krajského soudu „eventuálně“ mohl být i nepřezkoumatelný. Z kasační stížnosti je zřejmý jeho nesouhlas s výsledkem řízení o žalobě, ten ale o nepřezkoumatelnosti rozsudku nevypovídá a ani NSS takovou vadu nezjistil. Krajský soud vysvětlil svůj závěr o nepodstatnosti plánované cyklostezky v bodech 23 a 24 rozsudku, kde také odkázal na § 37a zákona o pozemních komunikacích a na důvodovou zprávu k novelizačnímu zákonu č. 403/2020 Sb. Jeho zdůvodnění není dlouhé, ale je přehledné a podložené právními argumenty; proto NSS může rozsudek přezkoumat věcně.

[9] Předmětem sporu je výklad podmínek, za nichž lze zrušit přejezd. Zde konkrétně jde o to, zda správní úřady při svých úvahách mají a mohou přihlížet i k zájmu obce na rozvoji cyklistické dopravy v podobě plánované (odbočky) cyklostezky.

[10] Silniční správní úřad povolí na žádost vlastníka dráhy zrušení přejezdu (*tj. úrovňového křížení pozemní komunikace s dráhou*), pokud k přístupu k nemovitostem, k němuž je využívána pozemní komunikace, je možné využít jinou vhodnou trasu, která není delší o více než 5 km a nevede přes přejezd s nižším stupněm zabezpečení (§ 37a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích).

pokračování

[11] Výčet zákonných kritérií, která musí silniční úřad vzít v úvahu, je konečný. Silniční úřad zruší přejezd, pokud pro přístup k nemovitostem existuje vhodná alternativní trasa. Termín *vhodná trasa* je neurčitým právním pojmem, jehož obsah se může lišit v závislosti na konkrétní situaci. Proto silniční úřad musí vyhodnotit, zda posuzovaná trasa je vhodná, či nikoli, vždy s ohledem na místní poměry (rozsudek NSS ze dne 20. 2. 2025, čj. 7 As 73/2024-38, body 21 a 22). Zákon výslovně stanoví maximální délku oné náhradní trasy (ve vztahu k trase původní) a stejně tak vyžaduje minimální stupeň zabezpečení přejezdu v místě, v němž by náhradní trasa křížila dráhu: tyto podmínky tedy musejí být splněny v každém případě. Vhodnost trasy je ale třeba posuzovat i z různých dalších hledisek, která v konkrétní věci vyvstanou. Pravidelně se bude hodnotit bezpečnost a plynulost provozu na nové trase, silniční úřad však musí posoudit i jiné faktory, například namítaný zásah do práv účastníků řízení (tamtéž, body 27 a 28). Doktrína dále uvádí kritéria jako zatížení obyvatel a podnikatelů na alternativní trase, návaznost této trasy na ostatní síť pozemních komunikací nebo její technický stav (Košinárová, B.: *Zákon o pozemních komunikacích. Komentář. 2. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2025, str. 432).

[12] NSS připomíná, že do roku 2021 bylo pravidlo upravující postup při rušení přejezdu mnohem obecnější a dávalo úřadu široké správní uvážení. Zákon stanovil jen tolik, že silniční úřad může přejezd zrušit, požádá-li jej o to vlastník dráhy nebo pozemní komunikace a souhlasí-li s tím drážní úřad. I tehdy ale judikatura krajských soudů správně dovodila, že silniční úřad musí postavit svou úvahu na nějakých rozumných kritériích, byť zákonem přímo nepojmenovaných. Především pak musí dbát ochrany práv účastníků řízení, případně osob potenciálně dotčených zrušením přejezdu (rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 18. 2. 2021, čj. 30 A 18/2019-85).

[13] Na těchto požadavcích se nic nezměnilo ani v současném znění zákona. Krajský soud sám citoval důvodovou zprávu k novelizačnímu zákonu, která popsala kritéria, jimiž by se silniční úřady měly napříště řídit. NSS však na rozdíl od něj pokládá za podstatné, že zákonodárce zvolil jako jádro právního pravidla právě neurčitý pojem. Tím ponechal úřadu významný prostor pro výklad (být omezený délkou a bezpečností náhradní trasy); ostatně onen výčet kritérií v důvodové zprávě je demonstrativní (uvozený slovem *zejména*). Slova *přístup k nemovitostem* si pak krajský soud vyložil příliš úzce. Zákon jimi jen popisuje účel pozemní komunikace, která dosud vedla přes přejezd – zatímco krajský soud je čte tak, jako by úřad mohl hodnotit jen úzce chápanou dopravní obslužnost jednotlivých budov a pozemků za tratí (míněno z pohledu dosavadních vlastníků a uživatelů těchto budov a pozemků a jejich dosavadních potřeb).

[14] Takový pohled bude v praxi třeba zvážit pravidelně, úvaha silničního úřadu se jím však nevyčerpává, zvláště pokud se o své zájmy zasazují sami účastníci. Obec, která patří k účastníkům řízení o zrušení přejezdu, zde může jednak zprostředkovávat postoj určité části svých občanů (třeba těch, co mají pozemky hned za přejezdem navrženým ke zrušení). Jednak ale může obecněji v samostatné působnosti hájit veřejné zájmy, k péči o něž je povolána a jimž odpovídají potřeby jejích občanů – například i potřeby v oblasti dopravy (§ 35 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích). Právě takovému zájmu města Žatec silniční úřad vyhověl – a krajský soud neměl obsah a závažnost tohoto zájmu města ponechat stranou, nýbrž přezkoumat, zda úvaha silničního úřadu ob stojí.

[15] V této věci se střetávají veřejné zájmy v podobě vybudování (odbočky) cyklostezky na jedné straně a bezpečnosti železnice na straně druhé. Silniční úřad musí při posuzování vhodnosti alternativní trasy vyvažovat mezi různými veřejnými zájmy a vynasnažit se při výkladu neurčitěho právního pojmu zachovat maximum z obou veřejných zájmů (k tomu v jiné agendě, ale s přílehlavými obecnými východisky rozsudek ze dne 10. 5. 2013, čj. 6 As 65/2012-161, bod 41). Jak je zřejmé z podání města Žatec, cyklostezka (resp. odbočka z ní) by podle jeho přání měla vést jen přes konkrétní železniční přejezd, a ne přes jiný. Právě proto považuje město navrhovanou alternativní trasu přes sousední přejezd za nevhodnou. NSS teď nemůže sám jako první hodnotit, který z obou veřejných zájmů měl dostat přednost. Může jen upozornit krajský soud na některé okolnosti, které by jeho úvaha neměla opomenout.

[16] Obecně je třeba při posuzování dvou neslučitelných záměrů v jednom území zvážit, který z nich se dříve zhmotnil do podoby žádosti vůči veřejné moci (pouhý fakt, že někdo dlouhodobě a interně chová nějaký záměr, by totiž neměl blokovat ostatní, kteří už pokročili do fáze správního řízení). Nelze přehlížet ani širší souvislosti nynějšího návrhu na zrušení přejezdu (žalobkyně původně usilovala o zrušení toho přejezdu, který by se nyní měl stát alternativním, ale upustila od toho právě z ohledu na potřeby jím obsluhovaných nemovitostí). Konečně bude významná i konkrétní argumentace stran a její přesvědčivost (například z kasační stížnosti není patrný konkrétní důvod, pro který by odbočka cyklostezky nemohla vést přes alternativní přejezd, protože krajský úřad tu – kromě zmínky o už vynaložených nákladech na projektovou dokumentaci celé cyklostezky – jen obecně říká, že toto místo nevyhovuje svým uspořádáním v terénu).

[17] V novém řízení by ostatně měli dostat možnost vznést své argumenty i ti, jichž se záměr zrušit přejezd také týká, ale k podané žalobě se dosud vyjádřit nemohli – tedy další účastníci řízení o zrušení přejezdu, jimiž jsou kromě žalobkyně i město Žatec a Státní pozemkový úřad (§ 37a odst. 2 zákona o pozemních komunikacích). Krajský soud je v řízení opomněl, ačkoli je měl oslovit coby možné osoby zúčastněné na řízení. I pro tuto vadu, k níž NSS přihlíží z úřední povinnosti, je nutné jeho rozsudek zrušit (usnesení rozšířeného senátu ze dne 23. 5. 2006, čj. 8 As 32/2005-81).

[18] Krajský soud tedy při své úvaze nepostupoval správně, protože odmítl přezkoumat obsah a intenzitu veřejného zájmu, který ve správním řízení hájilo město Žatec a který měla naplnit zamýšlená cyklostezka. Krom toho pochybil i procesně, protože o podané žalobě neinformoval i zbylé účastníky původního správního řízení, kterých se spor také týká.

[19] NSS proto jeho rozsudek zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení; v něm je krajský soud vázán právním názorem NSS. Nejprve tak napraví procesní vadu a poté se bude zabývat poměřováním zájmů, které ve věci vyvstaly. O náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti rozhodne krajský soud.

P o u č e n í : Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

pokračování

V Brně dne 14. května 2026

Michaela Bejčková
předsedkyně senátu