



MAGISTRÁT MĚSTA LIBEREC

Odbor dopravy

Náměstí Dr. E. Beneše 1, 460 59 Liberec 1

Čj.: MML218994/17-OD/Fri
CJ MML 177462/18
VYŘIZUJE: Jana Fričová
TEL.: 485 243 859

- dle rozdělovníku

V Liberci dne 13.08.2018

ROZHODNUTÍ

Magistrát města Liberec, odbor dopravy (dále jen „silniční správní úřad“) příslušný podle ust. § 40, odst. 4, zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen "zákon o pozemních komunikacích"), jako silniční správní úřad ve věcech silnic II. a III. třídy, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikacích v obvodu rozšířené působnosti statutárního města Liberec, po posouzení a projednání žádosti účastníka řízení /ve smyslu ust. § 27, odst. 1, písm. a) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“)/, kterým je

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa západ se sídlem v Praze,
IČO 70994234, Sokolovská č.p. 1955/278, 190 00 Praha 9, kterou zastupuje AF-CITYPLAN s.r.o.,
IČO 47307218, Magistrů č.p. 1275/13, 140 00 Praha 4-Michle (dále jen „žadatel“),**

rozhodl podle ust. § 37, odst. 4 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a

z a m í t á

žádost ve věci zrušení existujícího přejezdu P2815 na železniční trati 089 Liberec – Chrastava – Hrádek nad Nisou – Zittau (D) – Varnsdorf, v ev. km 15,178.

Odůvodnění:

Dne 23. 10. 2017 obdržel odbor dopravy Magistrátu města Liberec, který je příslušným silničním správním úřadem pro účelové komunikace v obvodu rozšířené působnosti statutárního města Liberec (dále jen odbor dopravy), žádost AF-Cityplan, s.r.o. o vydání rozhodnutí o zrušení přejezdu č. P 2815 na železniční trati 089 Liberec – Chrastava- Hrádek nad Nisou – Zittau (D) – Varnsdorf, v ev. km 15,178.

V odůvodnění žádosti je uvedeno, že se jedná o železniční přejezd na veřejně přístupné účelové komunikaci (par. č. 2390/1) v katastrálním území obce Bílý Kostel nad Nisou, který je vybaven pouze výstražnými kříži. Přejezd nesplňuje ustanovení § 4 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah. Výstražnými kříži smí být vybaven přejezd pouze v případě, kdy je traťová rychlost v přilehlých úsecích maximálně 60 km/h. V současné době je však traťová rychlost 80 km/h a připravuje se její zvýšení na 100 km/h. V žádosti se dále uvádí, že účelová komunikace a přilehlé pozemky jsou ve vlastnictví Ing. Jiřího Brodského, Pražská 161, 250 81 Nehvizdy (dále jen vlastník cesty). Po zrušení přejezdu nebude přístup mezi pozemky omezen, neboť je možno využít ostatní pozemky v jeho vlastnictví. Objízdná trasa je vedena pod železničním mostem v blízkosti přejezdu. K žádosti byly přiloženy přílohy s vyznačením místa přejezdu a objízdné trasy, evidenční list přejezdu a fotografie.

Odbor dopravy vyzval dne 24. 10. 2017 k doplnění žádosti o stanovisko drážního úřadu, plnou moc vlastníka dráhy k projednání a stanovisko Policie ČR. Požadované doplnění obdržel dne 5. 12. 2017.

Dne 13. 12. 2017 oznámil odbor dopravy zahájení řízení předpokládaným účastníkům řízení tj. žadatel, vlastník cesty a obec Bílý Kostel nad Nisou a dotčeným správním úřadům. Současně stanovil termín 31. 1. 2018 pro uplatnění námitek ke zrušení přejezdu. Lhůta s ohledem na chybu v datu (nesprávný rok) písemnosti byla dne 25. 1. 2018 prodloužena do 16. 2. 2018.

Ve stanovené lhůtě podali námitku Ing. Brodský prostřednictvím právního zástupce a obec Bílý Kostel nad Nisou.

Vlastník účelové komunikace namítá, že obhospodařuje pozemky ve svém vlastnictví a další propachtované. V případě zrušení přejezdu se pozemky stanou nedostupné pro zemědělskou techniku, kterou používá. Současně uvádí, že přejezd používají jiní účastníci a zemědělci, kterým by vznikly značné komplikace. Současné řízení není prvním pokusem o zrušení přejezdu a vždy vyjadřoval svůj nesouhlas. K otázce bezpečnosti uvádí, že na přejezdu nedošlo nikdy k žádné nehodě.

Obec Bílý Kostel nad Nisou svůj nesouhlas se zrušením přejezdu odůvodňuje jediným přístupem pro zemědělskou techniku. Komunikace, která do oblasti přichází je omezena železničním viaduktem. Účelová komunikace s přejezdem ke zrušení je také využívána v době krizových stavů – povodní, kdy je to jediný možný bezpečný příjezd do západní části obce.

Odbor dopravy obdržel rozdílná stanoviska od žadatele, který navrhuje objízdnou trasu za účelovou komunikaci a ostatních účastníků řízení, kteří uvádí, že dojde k znemožnění užívání zemědělské techniky pro obhospodařování pozemků. Ke zjištění skutečného stavu v místě přejezdu a ověření tvrzení účastníků řízení svolal odbor dopravy místní šetření. Protokol je součástí spisu. Na základě jednání následně ještě požádal o vyjádření Hasičský záchranný sbor Libereckého kraje.

Na základě získaných podkladů a důkazů odbor dopravy dovedl následující:

1. Žadatel v příloze č. 1 navrhuje objízdnou trasu při uzavření přejezdu po pozemcích vlastníka účelové komunikace. Tato informace není pravdivá. Odbor dopravy jako přílohu č. 2 k protokolu z místního šetření doložil barevně rozlišené vlastnictví pozemků v dotčeném území. Z ní je patrné, že část žadatelem navržené objízdné trasy vede po pozemcích jiného vlastníka. Pro posuzování případu a práva použití pozemků jako náhradní cesty není rozhodující, že podle jména tohoto vlastníka se může jednat o osobu v příbuzenském vztahu s vlastníkem účelové komunikace. I v takovém případě nejde o adekvátní náhradu, která má srovnatelné právní důsledky a jistoty použití pozemků v budoucnu, ve srovnání se současným stavem.
2. V celé délce navržené objízdné trasy nejsou pozemky uzpůsobeny pro užívání jako dopravní cesty. V protokolu z místního šetření je zapsáno: „*Krátce za podjezdem jsou ve svahu na levé straně patrné známky cesty odbočující z místní komunikace (obr. č. 6). V příloze žádosti o zrušení přejezdu je toto místo označeno jako alternativa přístupu za zrušený přejezd. Cesta stoupáním v zářezu překonává výškový rozdíl. Po cca 50 – 100 metrech patrnost cesty končí na louce, která jeví znaky sekání (obr. č. 7). V pokračování směrem k přejezdu je neudržovaný pozemek porostlý zčásti vzrostlými stromy, zejména podél trati (obr. 8 a 9). Za tímto pozemkem se rozkládá pole, které dosahuje k přejezdu a polní cestě (obr. č. 10 a 3).*“ Bylo by nutné provést úpravy, aby pozemky bylo možné používat jako cesty např. odstranit zeleň, oddělit a upravit část obdělávaného pole. Z uvedeného je třeba vyvodit závěr, že náhradní cesta fakticky neexistuje v celé navržené délce a bylo by nutné ji zřídit.
3. V rámci šetření na místě byla zkoumána existence objízdné trasy, která umožní příjezd k pozemkům. Nalezena byla možnost po místní komunikaci a silnici I. třídy č. 35J: „*Polní cesta je mezi východním místem a jejím koncem na silnici I/35J dlouhá 1,6 km. Reálně existující alternativní trasa spojení obou bodů vede po místní komunikaci po pravém břehu řeky Nisy až k silnici I/35J a po ní až ke konci polní cesty. Tato trasa je dlouhá 3,7 km. Obě vzdálenosti byly zjištěny dle map Google*“. Celková délka objízdné trasy pro zemědělský stroj může dosáhnout přes 5 km. Při průměrné rychlosti 20 km/h dojde k časové ztrátě cca 15 minut. K ztrátě je ale nutné přičíst dobu na přestavbu zemědělské techniky z pracovní polohy do sestavy přepravní, protože trasa vede po veřejně přístupné místní komunikaci a silnici I. třídy. To u některých strojů např. u kombajnu pro sklizeň obilí může být výrazně větší doba než samotný přejezd. Časová ztráta společně prodloužením dojezdové délky z důvodu zrušení přejezdu zatíží vlastníka cesty náklady na pohonné látky, mzdy zaměstnanců, nájem strojů a zařízení. Je třeba přisvědčit námitce vlastníka cesty, kterou uvedl ve vyjádření ze dne 16. 1. 2018, že uzavřením přejezdu mu mohou vzniknout značné škody.
4. Na žadatelem navržené objízdné trase i reálně použitelné trase zjištěné při místním šetření (v části jsou shodné) je podjezd pod železniční tratí. Jeho podjezdové parametry byly zaznamenány v protokolu z místního šetření: „*Železniční podjezd je opatřen dopravní značkou č. B 16 „Zákaz vjezdu vozidel, jejichž výška přesahuje vyznačenou mez“, Povolenu výškou je 3,1 m (obr. č. 4). Místní komunikace má před podjezdem značný zlom podélného sklonu. Ze stop po oděrech na stropě podjezdu (na vjezdu směrem od podélného zlomu jsou četnější a postupně se ztrácí) je patrné, že zlom působí problémy s podjezdnou výškou delším vozidlům (obr. č. 5).*“ Vlastník cesty ve vyjádření ze dne 16. 1. 2018 uvádí, že při zrušení přejezdu se nedostane zemědělskou technikou na své pozemky. Při místním šetření byly zjištěny všechny možné přístupy a příjezd do oblasti, která je ohraničena železniční tratí a řekou Nisou. Pro příjezd techniky přichází v úvahu pouze polní cesta s přejezdem navrženým ke zrušení nebo místní komunikace s podjezdem pod

železniční tratí. Další přístupové body tj. mosty přes řeku Nisu připojující oblast k silnici III. třídy ev. č. 2711 nejsou vhodné. Jeden z nich je lávkou pro pěší a druhý má omezené zatížení maximálně na 2,5 t. Námitce vlastníka cesty je nutné přisvědčit. Jak lze ověřit z volně dostupných zdrojů např. www.gomselmasch.eu nebo www.eagrotec.cz má některá zemědělská technika výšku nad povolený limit podjezdu pod železniční tratí. Omezení je nutné spatřovat v možné výšce vezeného nákladu, který obecně předpisy v dopravě povolují až do 4,2m. Svážení lehkých nákladů (seno, sláma apod.) po místní komunikaci bude nákladnější z důvodu potřeby zvýšení počtu jízd.

Z předchozího vyplývá, že zrušením přejezdu č. P 2815, vlastník cesty a přilehlých pozemků bude mít zhoršenou možnost užívat své vlastnictví, než dosud. Podle přílohy č. 2 k protokolu z místního šetření se tato zhoršená situace dotýká minimálně dalšího vlastníka pozemků. Zrušení přejezdu dojde k omezení práva vyplývajícího z Ústavy ČR a Základní listiny práv a svobod na užívání soukromého vlastnictví a výhod z něho plynoucích. V posuzovaném případě tak dochází ke kolizi práva na užívání soukromého vlastnictví a zvýšení kvality dopravy na železniční stavbě, která má § 5 odst. 1 zákonem č. 266/1994 Sb., o drahách, deklarovaný statut veřejně prospěšné stavby.

Odbor dopravy je názoru, že v případě posuzovaného případu zrušení železničního přejezdu se jedná o analogický případ, jako případ posuzovaný Nejvyšším správním soudem v rozhodnutí 2 A0 3 2008 – 100. Soud posuzoval omezení obecného užívání komunikace schválením zákazové dopravní značky „Zákaz vjezdu nákladních automobilů“ na přístupové komunikaci k pile. Důvodem pro schválení užití dopravní značky byly podle dovození soudu obavy vlastníka komunikace o stavebně technický stav komunikace. Soud v odůvodnění zrušení stanovení užití dopravní značky uvedl: „*Při podobných zásazích je totiž nutno vždy poměřovat v kolizi stojící práva a hodnoty. V daném případě je tímto právem na straně jedné právo navrhovatele vlastnit a využívat předmětný areál k podnikatelské činnosti; zájmem obce je zase garantovat odpovídající technický stav pozemní komunikace. Trvalé řešení problému hrozícího opotřebování komunikace (které navíc odpůrce nijak nedoložil) však nemůže v daném konkrétním případě spočívat ve faktickém vyloučení dopravy na ní, nýbrž je třeba hledat jiné způsoby řešení, kterými k zásahu do právní sféry navrhovatele nedojde buď vůbec anebo v minimální míře. Tímto jiným řešením může být např. oprava, příp. přebudování, komunikace*“.

Analogicky v odborem dopravy posuzovaném případě stojí na jedné straně právo vlastnit a užívat pozemky k zemědělské výrobě a na druhé straně zájem vlastníka dráhy mít stavební stav odpovídající technickým podmínkám a uvedení dráhy do stavu odpovídajícímu potřebám a požadavkům na dopravu na dráze. Naplnění zájmu vlastníka dráhy nemůže spočívat v úplném zrušení provozu na křižující polní cestě, které znamená zásadní omezení užívání soukromého vlastnictví, ale použitím jiného řešení spočívající ve zřízení takového zabezpečení přejezdu, které umožní zvýšení traťové rychlosti bez jeho zrušení.

Zvýšené náklady (investiční i provozní), které změna zabezpečení přejezdu vyžaduje nelze považovat za důvod, jak vyplývá i z poslední věty citace odůvodnění soudu. Podle názoru odboru dopravy zvýšené náklady vlastníka dráhy neobstojí ani z pohledu společné existence dráhy a zemědělské činnosti. Podle evidenčního listu přejezdu č. P 2815 (příloha č. 3 žádosti) vznikl přejezd 1. 12. 1859, tedy společně s počátkem existence celé dráhy. Zemědělské využívání pozemků je v dějinách lidstva starší činností, než železniční doprava. Na základě těchto faktů se lze důvodně domnívat, že v posuzovaném případě zemědělská činnost částečně ustoupila budování železnice. Je pak logické, že zřízení přejezdu pro zajištění zemědělské činnosti na obou stranách budované trati, která pozemky rozdělila, bylo předmětem uzavřených dohod pro stavbu. Jednostranné zrušení koexistence trávající více jak 150 let z důvodu modernizace dráhy považuje odbor dopravy za nepřijatelné.

Přejezd není možné zrušit ani z důvodu jeho potřeby pro krizové stavy, zejména povodně. Obec Bílý Kostel nad Nisou ve svém vyjádření ze dne 11. 1. 2018 uvádí: „*Účelová komunikace s přejezdem ke zrušení je také využívána v době krizových stavů – povodní, kdy je to jediný možný bezpečný příjezd do západní části obce*“. V protokolu z místního šetření bylo zaznamenáno: „*Železniční most kromě místní komunikace současně překonává řeku Nisu a na jejím levém břehu i silnici III/2711. Za mostem směrem k východnímu místu se rozevírá území s několika objekty bydlení, zemědělskou usedlostí a obhospodařovanými pozemky. Oblast je ohraničena železniční tratí na jedné straně a na straně druhé řekou Nisou.*“ Oblast, do které je pro příjezd možné použít i polní cestu s železničním přejezdem, trvale obývá část obyvatel obce. Je povinností obce zajistit jim nezbytnou pomoc v případě krizových situací. Místní komunikace s podjezdem pod železniční tratí je spojnicí obydlí s obcí. Komunikace od podjezdu vede po pravém břehu do obce. V protokolu z místního šetření je součástí popisu reálné objízdné trasy při zrušení přejezdu (viz. dříve použitá citace). V příloze č. 1 protokolu je fotografie č. 11, ze které je patrný malý rozdíl nivelety hladiny řeky a části místní komunikace (i silnice na druhé straně mostu). Při zaplavení místa bude do oblasti mezi železniční tratí a řekou přístup pouze po polní cestě a přes přejezd navržený ke zrušení. Obec Bílý Kostel zasáhly v roce 2010 ničivé povodně řek Jeřice a Nisy. Požadavek na zachování přejezdu vychází ze zkušeností. Odboru dopravy je z jeho vlastní činnosti v povodňové komisi obce s rozšířenou působností známá situace v době povodní v roce 2010, a požadavek

na zachování přejezdu považuje za oprávněný. Potřebnost alternativního přístupu potvrzuje i stanovisko Hasičského záchranného sboru Libereckého kraje ze dne 14. 5. 2018.

Potřeba zajištění přístupu do oblasti obce s bytovými a rodinnými domy v době krizových situací, podle názoru odboru dopravy, samostatně postačí pro nepovolení zrušení přejezdu.

Poučení o odvolání:

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení podat, ve lhůtě 15 dnů od jeho oznámení, odvolání k odboru dopravy Krajského úřadu Libereckého kraje, podáním u Magistrátu města Liberec, odboru dopravy.

Odvolání se podává s potřebným počtem stejnopisů tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu a aby každý účastník obdržel jeden stejnopis. Nepodá-li účastník řízení potřebný počet stejnopisů, vyhotoví je správní orgán na jeho náklady.

Ing. Pavel Rychetský
vedoucí odboru dopravy

Poplatek:

Správní poplatek podle zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, se nevyměřuje.

Obdrží:

Účastníci řízení podle ust. § 27, odst. 1 správního řádu

AF-CITYPLAN s.r.o., IDDS: wxnvyhk

Účastníci řízení podle ust. § 27, odst. 2 správního řádu

Drážní úřad, stavební sekce - územní odbor Praha, IDDS: 5mjaaatd

Obec Bílý Kostel nad Nisou, IDDS: ic4bjj7

Mgr. Ondřej Pojkar advokát, IDDS: cuugkm5

Na vědomí:

Hasičský záchranný sbor Libereckého kraje, IDDS: hv4aivj



Datová schránka: wxnvyhk, AF-CITYPLAN s.r.o.

Uživatel: Lucia Kukurová

Dodaná zpráva - Detail zprávy

Věc: Rozhodnutí - uložení IS: Žádost

ID zprávy: 599261946

Typ zprávy: Přečtená datová zpráva

Datum a čas doručení: 15. 8. 2018 v 15:40:22

Odesílatel: STATUTÁRNÍ MĚSTO LIBEREC, nám. Dr. E. Beneše 1/1, 46001 Liberec, CZ

ID schránky: 7c6by6u

Typ schránky: OVM

Odesílající osoba: Spisová aplikace

Zmocnění: Nezádáno

Odstavec: Nezádáno

Naše čís. jednací: CJ MML 177462/18

Naše spisová zn.: SZ CJ MML 218994/17/15

Vaše čís. jednací: Nezádáno

Vaše spisová zn.: Nezádáno

K rukám: Nezádáno

Do vlastních rukou: Ne

Přílohy:

17-218994.pdf (1,38 MB)

