

Příloha č. 23 – Cyklostezky z pohledu správce povodí



Úvod

Úvodem je nutné za správce povodí a vodních toků státní podnik Povodí Moravy (PM) říci, že jeho hlavní činností je řádné plnění povinností, které mu ukládá stát, zejména pak Zákon č. 254/2001 Sb. O vodách a o změně některých zákonů, neboli Vodní zákon (VZ). Naše povinnosti mimo jiné jasně specifikují §47 - §49 VZ, stejně tak jako §54 VZ, které nám ukládají řádně pečovat o koryta vodních toků (VT), břehové porosty a vodní díla (VD), ale také spolupráci při mimořádných a havarijních situacích. Všechny tyto naše povinnosti vyžadují mít odpovídající přístup k vodním tokům, porostům a samozřejmě také vodním dílům, mezi které patří i ochranné protipovodňové hráze (OH).

V kontextu s vodními díly typu ochranných protipovodňových hrází (OH) musíme zopakovat, že jejich prioritní a hlavní funkcí není budování cyklostezek, ale protipovodňová ochrana obyvatel a jejich majetku při průchodu velkých vod. Jako takové je ze strany PM nezbytné mít zajištěnu nejen možnost vjezdu na OH, ale také únosnost hrází pro pojezd těžkou technikou, a to nejen při nutnosti oprav a údržby OH, ale také pro případ zásahu jednotek IZS.

Stejně tak je nutné si uvědomit, že PM jakožto státní podnik s právem hospodařit s majetkem státu musí veškerou svou činnost s ním spojenou vykonávat s péčí řádného hospodáře. U plánovaných projektů z oboru budování cyklistické infrastruktury je tedy mimo jiné vždy nezbytně nutné řádné majetkoprávní vypořádání.

Je nutné si uvědomit, že nelze k problematice budování cyklistické infrastruktury na území ve správě PM přistupovat paušálně, ale naopak, je nutné každý případ, resp. projekt řešit individuálně a v souvislosti se znalostmi místních poměrů. Níže vypsané body jsou proto pouze těmi nejpalčivějšími problémy a nejzávažnějšími rozpory jak z pohledu provozních záležitostí vycházejících z praxe, tak z pohledu legislativní stránky věci, určité se však nejedná o plný výčet problémů a situací, které mohou nastat.

I. Legislativní rámec

A. Právní definice (pojmosloví)

1. Cyklostezka (komunikace pro cyklisty, (CS))

- jasně definovaná jako pozemní komunikace nebo její část;
- dle občanského zákoníku a zákona o pozemních komunikacích je samostatnou věcí v právním smyslu slova s jasně určeným vlastníkem (naplňuje definici liniové stavby podle občanského zákoníku);
- v silničním zákoně jasně stanovené pravidla pro pohyb veřejnosti na ni, včetně jejích povinností z pohledu bezpečnosti;
- jasně definované technické parametry;
- zodpovědnost za údržbu a bezzávadný stav nese majitel CS, nikoliv majitel pozemku, na kterém je vedena;

- pro její umístění, jakožto i jakéhokoliv značení, je mimo jiné nutný souhlas majitele pozemku;
- pro umístění dopravního značení je nutný správní akt příslušného silničního správního úřadu;

2. Cyklotrasa (trasa pro cyklisty, (CT))

- neexistuje právní definice tohoto pojmu, nemusí se jednat ani o samostatnou věc v právním slova smyslu, ani o pozemní komunikaci;
- z hlediska zákona o pozemních komunikacích CT není druh komunikace – jde pouze o souvislé označení určité komunikace orientačním značením pro cyklisty.
- Značení CT definuje TP 100 (Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích), kde je ovšem jasně řečeno, že pod tímto pojmem se rozumí „dopravní cesta vedená po pozemní komunikaci...“, nikoliv tedy po jiném typu plochy, jako např. OH, břehové linii toků, atp.;
- dle výše citované definice lze tedy příslušné značení CT dané TP 100 provést pouze v případě, že je vedena po komunikaci, jestliže tomu tak není, není značení CT legálně ukotveno;
- současné CT vyznačené v různých turistických materiálech a mapách jsou ve velké míře vyznačeny bez vědomí majitelů pozemků. Jedná se tedy pouze o trasy doporučené (stejně jako trasy turistické) a pohyb po nich je vždy na vlastní nebezpečí;

3. Vodní díla – ochranné protipovodňové hráze (OH)

- Obecně dle §58 odst. 1 Vodního zákona je zakázáno jakýmkoliv způsobem poškozovat vodní díla a jejich funkce, tedy i OH. Provoz CS/CT tedy nesmí způsobovat poškození OH.
- Vodní zákon jasně říká, že v rámci ochrany vodních děl (dle §58 odst. 2 písm. a)) „...je zakázáno na OH **vyřezávat dřeviny, jezdit po nich vozidly**, pokud se nejedná o údržbu, s výjimkou míst k tomu určených“ - na hrázi proto nemůže být zřízena účelová komunikace, jelikož VZ jasně zakazuje pohyb vozidel po hrázi (pozn.: jízdní kolo je jednostopé vozidlo);

B. Povolovací proces a provoz pohledem legislativních nedostatků

Správce VT, VD musí mít povolen vjezd na CS na svých pozemcích a VD v požadovaných úsecích (tam, kde není jiný přístup). To musí být řešeno v rámci zpracování PD. PM sice vydává své závazné stanovisko jakožto účastník stavebního povolení, bohužel však již nejsme účastníkem řízení v režimu kolaudace. Jakékoliv nedostatky jsme pak nuceni řešit v rovině soudního sporu. Tato praxe je velmi nešťastná a bylo by velmi přínosné dosáhnout její změny. Jedním z řešení by mohl být legislativně zakotvený požadavek, aby součástí kolaudace stavby CS, která vede v bezprostřední blízkosti nebo přímo ve VT anebo se jakkoliv dotýká tělesa OH, byl **smluvně ukotven provozní řád**, který jasně stanovuje pravidla pohybu po CS, údržbu, práva a povinnosti jednotlivých subjektů a který bude **schválený správcem toku, resp. vlastníkem VD**. Bez podpisu těchto řádně projednaných provozních řádů ze strany investora, **včetně zanesení povinnosti jeho dodržování i při situaci přechodu správcovství (vlastnictví) CS na jiný subjekt** (ať již právnický či fyzický) by neměla kolaudace úspěšně proběhnout. S tím souvisí také problematika povolení vjezdu na CS, kde se dle dnešních právních předpisů setkáváme zejména s těmito problémy:

- Problémy s PČR DI, který nesouhlasí s dodatečným značením, které povoluje vjezd pro vozidla PM. Tuto problematiku je nutné řešit na kompetentních orgánech (Ministerstvo vnitra, Ministerstvo dopravy?).
- Podle silničního zákona by technika a vozidla údržby PM neměla na CS vjíždět, protože se jedná o jiné využití komunikace. Vjezd lze pouze na základě povolení místně příslušného silničního úřadu na základě naší žádosti. S tím bývá u některých silničních úřadů velký problém.
- Značení cyklostezek by mělo být s dodatkovou tabulkou E13 „Vjezd Povodí Moravy, s.p. povolen“ a jako podmínka SP by mělo být uvedeno „Investor projedná s příslušným obecním úřadem obce s rozšířenou působností (v jehož územním obvodu se cyklostezka nachází) stanovení výjimky (dle § 124 odst. 6 zákona o silničním provozu) ze zákazu vjezdu motorových vozidel na cyklostezku pro vozidla PM.

Co se týká CT, musíme neustále upozorňovat na nutnost dořešení majetkoprávních vztahů (získání práva k dotčeným pozemkům či stavbám), a to zejména při vedení cyklotras po pozemcích a OH v majetku a správě PM. To se týká jak u nově vyhlášených a značených cyklotras, tak i těch stávajících. V minulosti se navrhla cyklotrasa i přes komunikace, mostky, atp., ve správě, vlastnictví jiných subjektů. **Zde musí jednoznačně zaznít, že musí být projednáno s vlastníkem komunikace, mostků atd.** (např. přímo v Hranicích dlouhodobě uvažuje město Hranice o naplánování oficiální cyklotrasy přes přemostění jezu v Hranicích - zde je ovšem VD = omezení z hlediska bezpečnosti cyklistů).

Zůstává zde ovšem nedořešená otázka zodpovědnosti pohybu cizích osob na našich pozemcích či VD v případech, kdy je zde vedena CT. Dle výše uvedeného k definici CT je patrné, že pohyb přímo po CT by měl být na vlastní zodpovědnost. Problémem ovšem je zodpovědnost za břehové porosty a porosty na OH, které jsou na anebo v bezprostřední blízkosti této CT (viz nešťastný případ úmrtí holčičky jedoucí po CT vedené na lesní obslužné cestě). Doporučujeme proto při plánování cyklistické infrastruktury dotýkající se jakéhokoliv majetku ve správě PM (pozemky, VD), aby se jednalo již od prvního stupně dokumentace o CS, nikoliv CT.

S problematikou plánování CT na pozemcích nebo VD ve správě PM vyvstává ještě další problém v případě plánovaného využití dotací – jelikož není CT a priori právně definována jako samostatná věc, jednalo by se zřejmě ve většině případů dle platné právní úpravy ze strany obce či města o investici do cizího majetku, ze strany PM by se pak jednalo o bezdůvodné obohacení.

I z tohoto důvodu vždy doporučujeme požadovanou investici definovat jako místní komunikaci, která je ze zákona o pozemních komunikacích samostatná věc s jasně určeným vlastníkem. Základní požadavkem PM je, že řešená stavba nesplyne s pozemkem a bude jasně deklarováno, že se nestane PM jejím vlastníkem.

II. Provozní rámec (praxe)

Umístění CS/CT na našich pozemcích nebo VD pro nás v současnosti vždy znamená zvýšené náklady na námi prováděnou údržbu VT, případně komplikovaný přístup při zabezpečovacích pracích, včetně mimořádných a povodňových situací.

A. Etapa plánování cyklostezky

1. Trasování CS

Vnímáme jako nešťastné snahu umísťovat velmi často za každou cenu CS/CT na našich pozemcích nebo vodních dílech jen proto, že panuje obecné přesvědčení, že na pozemcích státu bude jednodušší CS/CT prosadit, než u soukromých vlastníků pozemků. CS/CT jsou tak někdy vedeny bez jakékoli logiky, a to včetně zvýšených nákladů a na úkor bezpečnosti cyklistů – zbytečné opakované přecházení frekventovaných silnic; vedení v rampách nad vodním tokem nebo přímo v průtočném profilu toku a další nevhodné trasování, a to jen proto, aby se nedotkli soukromých pozemků (např. projednávání CS Litovel - Tři Dvory). Bohužel na takováto nevhodná trasování ve stanoviskách PM již nejde upozornit (je to ve velké míře politikum dané obce či města) a PM pak jen těžce zdůvodňuje, proč je daný návrh pro nás neakceptovatelný.

- Problematika umísťování CS/CT do bezprostřední blízkosti přirozených koryt VT – Koryto se může vyvíjet v prostoru a čase a v případě postupné změny koryta může dojít k ohrožení samotné CS/CT. Jestliže na to investora upozorníme a doporučíme v rámci stavby CS/CT např. provést opevnění určitého úseku toku (pouze v bezprostřední blízkosti plánované CS/CT), rozhodně se nejedná o snahu PM vyřešit si své „povinnosti“ na úkor jiného. Většina investorů tuto problematiku hodně podceňují. Pokud se umísťuje cyklostezka do bezprostřední blízkosti přirozeného vodního toku, stabilizaci by si měl podchytit investor CS. Jestliže to znamená úpravu vodního toku, musí tato úprava zůstat v majetku investora CS a ten ji musí udržovat v řádném stavu.
- Podjezdy CS/CT pod mostní konstrukcí – Budovány z důvodu zvýšení bezpečnosti cyklistů a pěších v porovnání s nebezpečným přecházením frekventovaných komunikací. Zde je nutností řádně opevnit těleso CS, které vstupuje do koryta VT, vložením tělesa CS/CT nesmí dojít k snížení průtočného profilu

(mostní konstrukce). Provozním řádem takových CS/CT musí být jasně řečeno, že provozovatel/vlastník CS/CT musí zajistit v případě zvýšených průtoků uzavření CS/CT (např. městskou policií) – CS/CT je zpravidla zaplavována při běžných povodních okolo Q_1 .

- Soulad s připravovanými PPO, KPÚ, plánování v oblasti vod - Plánované CS/CT musí být v souladu s připravovanými PPO daného území (měst či obcí), v souběhu s hrázemi nebo upravenými VT musí být také v souladu s KPÚ a případnými revitalizačními projekty v daných lokalitách (v rámci dosahování cílů ochrany vod dle §23a VZ), jestliže tomu tak není a investor přesto trvá na umístění, je možné stavbu CS/CT povolit pouze jako stavbu dočasnou do realizace příslušného projektu PPO, revitalizace nebo KPÚ.
- Vedení sítí, výusti v tělese OH – v OH bývají výusti či křížení sítí s tokem a často dochází ke vzniku sníženin po nedostatečném hutnění a znefunkčnění hráze. V rámci projektu je nutné projednání CS/CT s těmito vlastníky a provozovateli sítí a objektů v toku a nastavení postupu oprav bez finanční účasti PM.
- Neoprávněné požadavky obcí či měst - V poslední době se na nás obracejí i samotné obce či města, ať řádně, co nejdříve a na své náklady opravíme povrchy korun hrází, aby mohly být využívány jako cyklostezky či in-line stezky (např. PB hráze Malé Vody Hynkov – Lhota a části úseku PB hráze Malé Vody Březové – Chořelice). K tomu to vždy provoz podá patřičné vysvětlení, ale dotazy se neustále opakují, a to bohužel i od jednotlivých občanů.

2. Parametry CS/CT

Při posuzování výstavby CS/CT postupuje PM dle platného Metodického pokynu (příloha č. 7 Koncepce rozvoje cyklistické dopravy Olomouckém kraji), který stanovuje všeobecné zásady pro jeho vyjadřovací činnost, jakožto také zásady, které mohou být uplatňovány při povolování CS/CT, zejména při jejich umísťování na OH. Problematiku umísťování CS/CT na našich OH řeší velmi podrobně od dubna 2017 „Obecné zásady pro výstavbu cyklostezek na zemních homogenních ochranných hrázích“, resp. od července 2017 „Obecné zásady pro vedení cyklotrasy na zemních homogenních ochranných hrázích“. Nižší jsme vypsalí body, které nechtějí velmi často investoři akceptovat nebo dochází k jejich porušení během výstavby CS/CT, ačkoliv k jejich uplatnění přistupujeme vždy pouze v případech, kdy jsme přesvědčení, že jsou potřeba.

- Únosnost CS/CT - Požadovaná únosnost (třída dopravního zatížení V dle ČSN736114 a dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací z 11/2004), v případě neakceptování této naší podmínky dojde k znepřístupnění koryt VT pro naši těžkou mechanizaci, ale také např. složky IZS. Důvod investoři uvádějí zvýšené náklady na realizaci stavby, nutná údržba VT a VD je bohužel vůbec nezajímá. Přitom se nám to osvědčilo např. při bezprostředních zásazích těžkou mechanizací po povodních v roce 2010 a následných opravách CS, které byly sice podmáčené, ale právě na základě konstrukce tělesa CS na dopravní zatížitelnost tř. V natolik únosné, že nedošlo při našich činnostech k jejich výraznému poškození.
- Šířka CS - V určitých úsecích cyklostezek nechtějí akceptovat ani požadovanou min. šířku CS (3,0 m platnou také dle TP 179) a snaží se prosadit většinou šířku pouze 2,5 m. Při údržbě VT a VD pak může být s touto šířkou velký problém, a to zejména tam, kde je pro údržbu potřeba větší mechanizace (traktory vyšší třídy, automobilové plošiny aj.). V místech s nedostatečným poloměrem oblouku by měla být CS ještě rozšířena.
- Dodržení sklonu svahů OH – při umísťování CS/CT na koruně hráze je nutné dbát na to, aby CS/CT nerozšiřovala korunu hráze na úkor svahů. Ze sklonů 1:2 – 2,5, které jsou vhodné pro údržbu, se stávají svahy 1:1,5 a ostřejší, které nelze stávající technikou udržovat.
- Vzdálenost CS/CT x břehová hrana – dodržovat jak při přípravě projektu, tak následné realizaci. Při stavbě mají firmy tendenci vzdálenost zvětšovat na úkor svahu (viz předchozí bod).
- Vhodný povrch CS/CT – z pohledu správce VT a VD je ideálnější volba jiného než asfaltového krytu s betonovými obrubníky minimálně všude tam, kde se nevyskytují in-line bruslaři. CS jsou po určité době ve špatném stavu (např. praskliny, sedající obrubníky, otevřené spáry mezi asfaltem

a obrubníkem) způsobující potíže při pojezdu a zaparkování techniky údržby, ale také nežádoucí zatékání do hráze. Příkladem může být použití geobuněk s asfaltem nebo mineralizovaného AB (jenž je např. již 7let bez nutnosti oprav použit v lokalitě Cacovický ostrov v Brně).

- Mobiliář CS/CT – setkáváme se s nevhodným umístěním mobiliáře v blízkosti CS/CT.

3. Břehové a jiné porost na/v blízkosti CS/CT

Součástí přípravy CS/CT musí být probírka břehové porostu v celém plánovaném úseku CS/CT, stejně jako v případě umístění CS/CT na OH se stávajícím porostem. V rámci tohoto kroku je nutné počítat, že bude nařízená náhradní výsadba. Pro tu si musí zajistit náhradní pozemky investor (města či obce), které budou následně provádět také jejich péči. Rozhodně není možné požadovat toto po podniku PM.

B. Etapu provozu cyklostezky

Největší problém, z kterého pramení většina níže vypsanych bodů, vidíme v tom, že se stavbou CS/CT vstupují investoři do území a na stavby, které byly a jsou prioritně určeny a využívány k jiným účelům. V prvních letech bývá v tomto směru nějaké povědomí uživatelů, že jsou na hrázi, že je to prioritně území PM, ale časem se každý otrká, zapomene – nebo to ani nijak nevnímá a PM je při řádném plnění svých povinností, pro které musí CS využít, cyklistům na obtíž (např. po CS projíždíme při kontrole toku/hráze služebním vozem). Nikdo si již neuvědomuje, že jsme tam měli provozní komunikaci a CS tam byla zřízena až následovně, s naším souhlasem a za jasných podmínek.

Chybí jasné rozdělení toho – kdo je tady „pánem“ a který zájem jednoznačně převyšuje. Určitě by pomohly nějaké infocedule – nebo další nástroje pro lepší informovanost uživatelů CS, že se nachází na VD, že vstupují na vlastní nebezpečí, že může být provoz na CS bez náhrady omezen z důvodu činností správy VT. V rámci každého záměru by si měl investor, resp. budoucí provozovatel CS projednat jakým způsobem má PM na CS omezit provoz, jaké značky osadit v případě údržbových prací apod. Tyto značky a případné další komplikace s tím spojené, by měly být osazovány, či hrazeny investorem/provozovatelem. Vznikají provozní řády, které ošetřují a nastavují vztahy mezi PM a investorem/provozovatelem, ale zcela chybí informovanost a nastavení pravidel ve vztahu k veřejnosti, kterou musí nést investor/provozovatel CS. Stejně tak jako případy jakékoliv údržby nebo opravy hráze, při kterých je nutné část CS úplně uzavřít. Toto nyní musí na své náklady komunikovat PM, které však nebylo investorem CS a není ani jeho provozovatelem. Veškerou komunikaci by měl v této věci zajistit oficiální provozovatel CS, který s tímto vědomím vstoupil se svým záměrem na VD nebo do blízkosti toku a je si vědom, že ho budou čekat i možná úskalí a omezení. U každého záměru by měl být jasný kontakt, který jen jako správci povodí vyrozumíme o připravované akci a jejím období – více by již mělo být na nich.

1. Údržba a bezpečnost osob na CS/CT a jejím okolí

Jako jeden z nejpálčivějších problémů vnímáme problémy spojené se zajištěním bezpečnosti osob pohybujících se po CS/CT, a to nejvíce v místech, kde se nachází na pozemcích a tocích PM vzrostlé porosty. Je třeba dořešit problematiku odpovědnosti - kdo ponese zodpovědnost v případě, že dojde k ublížení na zdraví či majetku z důvodu havarijních, přestárých, či zdravotně špatných dřevin? Nyní při vysoké frekvenci CS nám denně hrozí sankce, žaloby apod. Můžeme být popotahováni za nečinnost při ulomení suché větve, vývratu ad. situacích, které by způsobily újmu na zdraví. Snažíme se dát sice do našich stanovisek povinnosti pro investora, ale bylo by maximálně férové a přínosné, kdyby se k péči o porosty, které mohou mít vliv na bezpečný provoz CS, přihlásil samotný investor. Ten by prováděl kontroly za účelem bezpečnosti a po dohodě s PM i jednotlivé zásahy a péči.

Ve schváleném provozním řádu CS musí být jednoznačně řešeny základní podmínky údržby CS a jejího okolí pro budoucího provozovatele CS (vlastníka CS), a mělo by být obsaženo vydané stanovisko PM ke stavebnímu řízení stavby CS. Stejně tak by v něm měla být jasně definovaná zodpovědnost každého zainteresovaného subjektu. V rámci údržby se jedná zejména o tyto činnosti:

- Dřeviny v okolí CS by měly být pravidelně kontrolovány a řešeny (odstraňování - kácení , seřezání větví) tak, aby nedocházelo k ohrožení uživatelů CS (takto to funguje např. na stávající CS Bečva). Údržbu dřevin, travin musí podél trasy CS provádět provozovatel (vlastník) CS na vlastní náklady - není možné, aby údržbu řešil správce VT, resp. VD.
- Po sečení CS následně uklidit (zamést) znečištění povrchu travou (kamínky).
- Opravy CS v případech, že se nachází v blízkosti břehové hrany toku a dojde k propadnutí CS, např. z důvodu bobří hráze, přirozeného vývoje toku, atp. (nelze toto požadovat po PM).
- Kontrolovat způsob osazení značek a jejich údržbu a především opravu, případně doplnění značek, které byly poškozeny a zničeny.

2. Ostatní

Situace, se kterými se běžně jako správce povodí a vodních toků setkáváme a které mohou znamenat nemalé problémy při plnění našich povinností:

- CS na hrázích obecně díky svému kvalitnímu povrchu lákají motoristy, kteří se snaží objíždět závory, ničí zámky nebo dokonce vyjíždějí na nižší hráze po vzdušném líci a mohou tak způsobit jejich poškození.
- Některé obce nedodržují smlouvu s PM a provozní řád CS (např. Spytihněv) nebo dochází k omezování přístupu techniky údržby a vozidel PM (příp. dodavatele stavby) na CS pro provádění plánované údržby a oprav – nesouhlasná stanoviska vlastníků CS (obce) ke vstupu na CS (např. Huštěnovice).
- Požadavky investora CS, na PM stanovit do provozního řádu četnost pojezdu CS mechanizací, což je nereálné stanovit, zejména z pohledu možného výskytu mimořádných situací (povodňové stavy, průchod ledových bariér korytem toku, atp.)
- Cyklisté často spoléhají více na značení v mapách než na aktuální stav povrchu a nepřizpůsobují tomu styl jízdy, což má za následek časté pády – hrozba žalob, sankcí pro PM (např. lokality hráz VD Nové Mlýny Strachotín-Šakvice, hráz VD Nové Mlýny Pasohlávky-Drnholec).
- Ze strany občanů kriticky hodnoceno umístění závor na OH. Tyto závory jsou však vždy konstruovány tak, aby cyklista mohl kolem této závory projet, aniž by musel sesednout z kola. Neuvědomují si, že jsou zde umístěny hlavně proto, aby po hrázích nejezdila soukromá vozidla, a to zejména v případech kdy hráz byla využívána jako zkratka mezi dvěma obcemi, jako přístupové místo pro odvoz dřevní hmoty, jako zásobovací komunikace pro vodáky atd.
- Problematika umístění závor v majetku obcí (měst) na OH v místech, kde je OH jediným možným přístupem k pozemkům za hrází. Všichni majitelé takových pozemků mají od závory klíče. Příklad CT na PB hrázi Jihlavy Ivaň-VD Nové Mlýny. Původně zde byla polní cesta, která byla při stavbě VD Nové Mlýny nahrazena hrází s nezpevněným povrchem (bez závory - závazek PM umožnit pojezd majitelům pozemků), po zpevnění koruny hráze asfaltem umístěna obecní závora, ale rozdány klíče. Závora není často zamčená a dochází k pojezdu hráze auty rybářů.
- Rozpor mezi cyklisty a rybáři – rybáři mají povinnost (dle rybářského řádu) chytat pouze z koruny hrází vč. těch s CT/CS – z důvodu rozebírání návodního opevnění při sezení na návodním líci. Na CS/CT jsou často uloženy nejrůznější předměty vadící cyklistům i údržbě. Někdy jde i o úmyslné ponechávání kamenů na koruně hráze po odjezdu rybářů, aby byl ztížen pohyb cyklistů. Nutná větší osvěta mezi cyklisty i rybáři (možnost zmínky v rybářském řádu o existenci CT/CS na hrázi)
- Neinformovanost PČR – při přivolání PČR k vozidlu na hrázi, PČR většinou vůbec neví, proč by k tomuto měla vyjíždět a provinilce nějak sankcionovat.

Sumarizace

1. Při výstavbě nových CS je nezbytné respektovat technické požadavky PM, jako např. únosnost, šířku koruny, vzdálenosti od břehové hrany, sklony svahů, atp.,
2. Investor cyklostezky musí zohlednit návrh PM k trasování - je nezbytné zohlednit přiblížení se k toku, zohlednit přirozené a upravené koryto. Správce vodního toku nezodpovídá za stabilitu CS/CT. Škody vzniklé vývojem přirozeného koryta VT nesmí být uplatňovány/vymáhány po správci VT. + snaha vyhnout se soukromým pozemkům, často vede k nevhodnému trasování, které způsobuje problémy jak PM, tak i uživatelům CS/CT
3. Investor cyklostezky musí respektovat veškeré i plánované stavby (např. PPO). Záměr CS/CT musí být v souladu s připravovanými stavbami PM popř. PPO obcí a měst.
4. Při výstavbě nové CS musí být vše řádně majetkoprávně vypořádáno, stejně tak jako legislativně ukotveno. Již ve fázi PD řešit formou CS, nebo v lokalitách, kde by nebylo možné zajistit parametry CS, řešit formou místní komunikace, pro kterou je poté možnost použít značení cyklotrasy.
5. Je nezbytné respektovat prioritní účel vodního díla a tolerovat nezbytné zásahy na tomto díle (v souvislosti s existující stavbou CS/CT se nesmí PM navyšovat náklady na tyto zásahy, údržbu). Investor CS/CT si musí být vědom, že v případě nutného zásahu může dojít např. k částečnému rozebrání CT/CS (PM neponese náklady na znovuvvedení do původního stavu), k omezení provozu CS/CT (provozovatel CT/CS zajistí značení a dodržení bezpečnosti).
6. Oficiální CS/CT dochází ke koncentraci většího počtu lidí – za jejich bezpečí nesmí odpovídat správce vodního toku a vlastník vodního díla – tedy v našem případě PM.
7. S bodem výše je spojena i údržba v blízkosti cyklostezky (jakožto prostoru s frekventovanějším počtem lidí) – provozovatel cyklostezky by měl v souvislosti s existencí CS/CT provádět pravidelnou kontrolu břehových porostů a předcházet nebezpečí vzniku škod, zajišťovat údržbu břehových porostů a sečení kolem CS/CT, který je nad rámec běžné údržby PM.
8. Veškeré osoby pohybující se na CS/CT musí respektovat a umožnit jakékoliv zásahy PM v rámci výkonu povinností správce vodního toku a vlastníka VD – mělo by být podchyceno řádnou informovaností těchto osob, kterou musí zajistit investor CS/CT
9. Odstranění jakýchkoliv škod na CS/CT zajistí investor CS/CT na vlastní náklady, a to i v případě, že by byly způsobeny stavem VD (je na investorovi stavby jestli si před výstavbou CS stav DN, jakožto „podloží“ pro CS ověří a na základě tohoto v rámci výstavby CS zajistí nezbytná opatření).
10. Vždy musí být povolen vjezd pracovníkům PM, z toho plynoucí dodržení požadované únosnosti stavby
11. Vše, co bude vyvoláno provozem CS/CT musí zajistit provozovatel/vlastník CS, včetně zajištění bezpečnosti osob a potřebného financování.

V Brně dne 15. 6. 2018

Zpracovala: Ing. Kateřina Čudková, Ph.D.,
cyklokoordinátor za Povodí Moravy, s.p.
útv. vodohospodářského plánování