



## Záznam z jednání

### Termín:

16. 5. 2018, 13:00 h

### Místo:

Ředitelství Povodí Moravy, s. p. (PM), zasedací místnost Klub PM, Dřevařská 932/11, Brno

### Přítomni:

Kateřina Čudková, Marcela Zapletalová, Veronika Mazánová, Ivo Kremláček, Petr Smítal, Jaroslav Martínek, Stanislav Losert, Jaroslav Kepřt, Jana Koldová, Monika Daňková (viz presenční listina v příloze)

### Program: Jednání k problematice vedení dálkových cyklotras/cyklostezek s vazbou na Povodí Moravy, s.p.

Jednání zahájila Kateřina Čudková, představila své kolegy z PM a předala hned následně slovo zástupcům za Olomoucký kraj (OLK) na jejichž podnět bylo jednání svoláno. Zástupci OLK přítomné informovali o nové koncepci rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji a základních principech a cílech, na kterých je koncepce založena.

Olomoucký, stejně jako Jihomoravský kraj (JMK), chtějí postupně budovat síť dálkových tras, pro které by v některých případech rádi využívali i protipovodňových ochranných hrází (OH) ve správě PM. Vodní toky a území v jejich bezprostřední blízkosti představují často jediný reálný koridor, jakým lze dosáhnout relativně přímého průběhu cyklistické trasy urbanizovaným či venkovským územím bez zbytečného převýšení.

V úvodu byla vedena diskuse kolem odborných pojmů a legislativním rámcem celé problematiky, aby ji bylo možné lépe pochopit. Diskutovalo se zejména o následujících bodech:

- **Definice cyklistické trasy.** I když lze definici najít v TP 100 a i když je všeobecně známo, co znamená pojem cyklistická trasa, v právním slova smyslu tento pojem neexistuje. Navrhlo se, aby v aktualizovaných TP 100 byla kapitola věnována této problematice. Stávající definice v části F, kap. 1.1. odst (2) říká: „*Cyklistickou trasou se pro účely těchto Zásad rozumí dopravní cesta vedená po **pozemní komunikaci** (silnici, místní nebo účelové komunikaci), která je z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu vybrána jako vhodná pro provoz cyklistů a označena podle těchto Zásad.*“ - dostupné z: [http://www.pjpk.cz/data/USR\\_001\\_2\\_8\\_TP/TP\\_100\\_2017.pdf](http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_100_2017.pdf)
- **Vodní zákon (VZ)** – v rámci ochrany vodních děl (dle §58 odst. 2 písm. a) je zakázáno na OH vysazovat dřeviny, jezdit po nich vozidly, pokud se nejedná o údržbu, s výjimkou míst k tomu určených. Neboli pokud při kolaudaci hráze není součástí stavby i pozemní komunikace v její koruně, lze jen velmi těžko provoz cyklistů po koruně takové OH legalizovat. Ze strany PM bylo dále upozorněno na problematiku údržby OH, která je běžně ze strany správce povodí prováděna dvakrát ročně. Pokud by však byla po hrázi vedena cyklistická trasa, znamená to větší koncentraci cyklistů, což by v rámci zachování bezpečnosti osob pohybujících se po OH vedlo k potřebě zvýšené intenzity této údržby (např. sečení, údržba břehových porostů). PM ovšem nemá kapacity (personální ani finanční) na to, aby takovou údržbu prováděl. OLK navrhl, že by na těchto hrázích mohl správce cyklotrasy / obec zajišťovat častější údržbu.

- **Ochranná hráz** je dle VZ vodní dílo, nikoliv účelovou komunikací. Stále platí, že vlastník vodního díla (OH) je dle VZ povinen udržovat jej v řádném stavu tak, aby nedocházelo k ohrožování bezpečnosti osob, majetku a jiných chráněných zájmů. Z toho plyne, že při zanedbání těchto povinností a v případě úrazu na OH je zodpovědnost na vlastníka tohoto vodního díla. V případě, že je však na OH zbudována cyklostezka jakožto „stavba na stavbě“, zodpovědnost za úraz při zanedbání údržby na této cyklostezce přechází na jejího vlastníka, nikoliv již na vlastníka OH.
- **Zábrana na OH.** Je možné instalovat různé varianty zábran proto vjezdu motorových vozidel na OH. Prezentován byl vhodný typ pro cyklisty. Pokud bude Povodí Moravy provádět výměnu stávající závor v rámci běžné údržby (např. při poškození nebo skončení životnosti), doporučuje se již osazení tohoto typu:



V rámci jednání se i s přihlédnutím k výše citovaným skutečnostem následně diskutovalo o možnostech, jak umožnit cyklistům jízdu po OH:

- 1) Legalizace vedení cyklistické trasy po koruně OH na stávajícím vyhovujícím zpevněném povrchu. Zdánlivě se jedná o jednoduchou věc, ale vzhledem k tomu, že cyklotrasa není z pohledu legislativy účelovou komunikací (ani věcí), je velmi těžké najít způsob, jak zlegalizovat vyznačení trasy, které bylo ve většině případů provedeno bez vědomí majitelů pozemků, resp. vodních děl (OH). Řada OH byla zkolaudovaná s tím, že s provozem cyklistů nepočítala. Mezi takové hráze patří např. hráz u Chomoutova. Dnes je hojně využívána cyklisty, kteří na ni vjíždí na vlastní nebezpečí a nelegálně (v rozporu s VZ, viz výše (kolo je dle silničního zákona považováno také za vozidlo)). V případě, kdy bude budována cyklostezka Olomouc – Chomoutov, bylo by vhodné přeložit současnou cyklotrasu 6027 právě na tuto hráz, což ovšem může být problém. Ze strany PM znovu upozorněno na problematiku koncentrace většího počtu lidí na OH. V případě, že by mělo dojít k legalizování tohoto stavu, je nezbytné podchytit veškeré problematické záležitosti s tímto spojené. PM na sebe nemůže vzít odpovědnost za osoby pohybující se na „cyklotrase“. Stejně tak by mělo být řádně podchyceno to, že vedením cyklotrasy, nebude nikterak komplikována údržba vodního díla, ani přilehlých břehových porostů.
- 2) Další možností je vedení cyklistické trasy po stávající hrázi tak, že bude vybudována nová komunikace, která bude splňovat požadavky technickobezpečnostního dohledu (TBD) plynoucí z legislativy (vyhl.

č. 590/2002 Sb. v platném znění). Požadavky se týkají nivelety, únosnosti komunikace, vodotěsnost a odolnosti při přelévání CS vodou během povodně. Platí totéž upozornění jako u bodu 1.

Příkladem realizace mohou být hráze na Břeclavsku. Na stávající hrázi bylo v roce 2017 vyasfaltováno sedm kilometrů cyklotrasy, které umožní cyklistům a pěším bezpečnou cestu mezi centrem města Břeclavi, Poštornou a Charvátskou Novou Vsí. Podařilo se najít shodu mezi městem Břeclav a PM a vyřešit všechny administrativní překážky. Obdobně se postupuje na hrázi Uhřičice - Kojetín v trase Arcibiskupské stezky.



Cílem je na hrázi vybudovat cyklistickou stezku, která následně bude podána na SFDI. V tomto případě jsou automaticky uplatňovány připomínky PM.

Výstavba cyklostezky na OH (jako „stavbě na stavbě“) zkomplikuje do budoucna opravu (např. dosypávání na požadovanou niveletu) a proto je nezbytné zabezpečit její stav ještě před vybudováním cyklostezky. Vždy je nezbytné ověřit stávající niveletu hráze s porovnáním dle návrhového stavu, popřípadě zohlednit veškeré plánované zásahy na VD (např. navyšování OH), v rámci čehož bude nutné řádně ověřit i geologické poměry hráze a provést nezbytná opatření k omezení sedání (včetně konsolidace), které by mohlo konstrukce cyklostezek a OH poškodit. Výstavba těchto „staveb na stavbě“ musí být ošetřena smlouvou mezi investorem cyklostezky a PM, která zohlední prvotní existenci hráze, jejíž bezpečný provoz je ve veřejném zájmu. Správce cyklostezky/cyklotrasy musí PM vždy umožnit provedení zásahů do OH, které zabezpečí jejich řádný stav. Pokud při opravě či rekonstrukci OH se zasáhne do konstrukce CS, potom odstranění i zpětná oprava CS je zajištěna správcem CS na jeho náklady. Případná oprava dorovnáním nivelety snížené nivelety OH musí být zajištěna výhradně správcem/vlastníkem CS/CT.

- 3) PM může dát podnět ke zrušení OH, která již neplní svůj účel, což ovšem nemusí vždy znamenat přímo fyzické odstranění hráze (zbourání), může se jednat pouze o administrativní zrušení. V tomto případě pak kraj / obec může po řádném majetkoprávním vyrovnání vybudovat cyklostezku bez podmínek TBD ze strany PM. V lokalitách, kde se takové hráze nachází, se jedná prakticky o nejjednodušší variantu, ale s rizikem, že rušení hráze je složitý administrativní krok - správní řízení vodoprávního úřadu, který nemá předem jistý výsledek. Lze však nalézt synergii a tento krok spojit s územním řízením na budování cyklostezky. Není v silách PM projednávat rušení hrází v závislosti na plánované budování cyklostezek. Proto budou v těchto případech nezbytné kroky k administrativnímu zrušení podniknuty ze strany zřizovatele cyklostezek/ kraje. K administrativnímu zrušení bude nezbytné i hydrotechnické posouzení, které prokáže možnost zrušení hráze. Z hydrotechnického posouzení musí vycházet i případný nezbytný fyzický zásah do hráze z hlediska odtokových/rozlivových poměrů. Vzhledem k tomu, že se problematika rušení VD dotýká řady útvarů PM a podléhá interní metodice, proto doporučujeme co nejdříve ujasnit koncepci jednotlivých tras a tím i dotčení jednotlivých OH. Tímto by bylo vyjasněno, u kterých konkrétních hrází by se mělo začít prověřovat (prozatím interně) jejich zrušení a u kterých je to nereálné (vazba na dotace, dílo plní svůj účel apod.). Teprve z tohoto interního projednání v rámci PM by se dalo vyvodit, u kterých konkrétních hrází může být zvolen výše popsán postup a mohly by se tak plánovat konkrétní kroky k jeho naplnění.
- 4) Nová hráz - při projektování protipovodňových OH, či jakýchkoliv jiných staveb podél řek, by se v územním řízení nemělo zapomínat na diskusi o možnosti vybudování cyklistické komunikace, která má zajistit průjezdnost krajinou. Nemusí se jednat ani o cyklistickou stezku, ale třeba i účelovou

komunikaci. O charakteru komunikace by se vždy rozhodlo na základě místních požadavků a specifik. Příkladem je město Hranice u řeky Bečva, které má podobný požadavek, nebo stávající realizace protipovodňových opatření v Olomouci. Pokud se tedy do připravovaných projektů PM dostane určitý typ komunikace, měla by se prověřit možnost, jakým způsobem komunikaci vybudovat, aby byla dobře pojízdná i pro cyklisty (nemusí se přitom vždy jednat o asfaltovou komunikaci). Finální povrch komunikace na konstrukčních vrstvách OH zbudovaných PM by pak např. vybuvovala obec / kraj.

Pro každou CS/CT musí být zpracován a vzájemně odsouhlasen provozní řád CS/CT.

Po uzavření diskuze ohledně komplexního přístupu k problematice návrhu a možné realizace budoucích cyklistických tras byl ještě projednán jeden bod, dotýkající se konkrétní problémové lokality u jezu Bělov. Zde bylo ze strany PM dokladováno, že v roce 2017 proběhla hned dvě jednání (první za účasti samotného generálního ředitele PM), na kterých byla ze strany PM jasně projevována ochota domluvit se na řešení krizové situace v podobě dočasného zpřístupnění pozemku v jeho správě. To by bylo umožněno po uzavření smluvního vztahu mezi zainteresovanými stranami a za splnění ze strany PM jasně definovaných podmínek (na jednání 12. 6. 2017). Od zmiňovaných jednání však nedošlo k žádnému dalšímu kroku k naplnění dohody ze strany žadatele (Dobrovolný svazek pro Bařův kanál). Předáním těchto informací zástupkyni zlínského kraje, pí. Koldové a národnímu cyklokoordinátorovi, p. Martínkovi, byl bod ukončen. Ze strany PM bylo dále upozorněno na další body:

- V budoucnu se bude muset řešit i cyklostezka, cyklotrasa v dotčeném území (VD, zátopa) plánovaným VD Skalička. V současné době je zde vedena částečně cyklostezka a zejména cyklotrasa, která propojuje oficiální cyklostezku Bečvu. Pravděpodobně-dle charakteru vodního díla (vodní nádrž x suchý poldr) nebude možné využít pro pohyb cyklistů obslužnou komunikaci VD v případě vodní nádrže a to vzhledem k vysoké četnosti cyklistů.
- V úseku Ústí-Skalička jsou navrženy (PM) PBPO (v tabulce uvedeno nepřesně-PPO), v rámci projednávání plánované cyklostezky Ústí-Černotín, včetně návrhu nové lávky, probíhala koordinace.
- Na vstupním jednání koncepce CS v Olomouci jsme hovořili o tom, že v minulosti se navrhla cyklotrasa i přes komunikace, mostky ve správě, vlastnictví jiných subjektů než ŘSD např. v lesích - obslužné komunikace pro lesní techniku apod. **V těchto případech musí být projednáno s vlastníkem komunikace, mostků atd.** Například přímo v Hranicích dlouhodobě uvažuje město Hranice o naplánování oficiální cyklotrasy přes přemostění jezu v Hranicích-zde je VD - omezení z hlediska bezpečnosti cyklistů (z hlediska přepadu přes zábradlí atd.).
- Nezbytné požadavky PM na používání cyklostezek, cyklotras-v případě nemožnosti jiných příjezdů požadavek správce VT, VD na únosnost dopr. zatížitelnost tř. V. To se osvědčilo např. zejména při bezprostředních zásazích těžkou mechanizací a následných opravách vodních toků po povodni 2010 v Zlínském a Olomouckém kraji.

Na závěr bylo ze strany PM také připomenuto, že u všech lokalit by bylo v případě realizace nutné řádné majetkoprávní vypořádání v podobě nájmu po doby výstavby a následně služebností za jednorázovou úplatu.

### **Závěry z jednání:**

#### **za PM:**

Do 15. 6. 2018 připraví PM podněty k řešení dané problematiky, zabývající se legislativními a provozními problémy, na které při své činnosti jakožto správci povodí a vodních toků narážejí.

V Brně dne 16. 5. 2018  
Zapsala: Kateřina Čudková