



Materiály ke schůzce

18. 03. 2014

na Magistrátu města Děčína ve věci

DÁLNIČNÍHO PŘIVADĚČE D8 - Děčín

DF na tuto schůzku pozvalo:

- Pana Petra Bauera z CHKO Labské Pískovce

- Pana Miroslava Kalvase, starostu města Jílového - tento se pro paralelní jednání omluvil, kdy však sděluje, že bude podporovat zadání studie proveditelnosti (dříve se rada města Jílového mj. vyjádřila: „*silnice je přeložena v některých místech pouze o několik desítek metrů a probíhá zde prakticky souběžně se stávající silnicí; prakticky v celém úseku nastává paradoxní situace, kdy se obytná zástavba po pravé straně železniční trati ocitá mezi 2 silnicemi I/13, navíc tyto silnice jsou od obytné zástavby v některých úsecích skoro stejně daleko nebo je přeložka dokonce blíž*“

- Pana Milana Kolouška, majitele spol. Valbek, jenž projektuje přivaděč pro ŘSD

- Pana Jaroslava Komínka, radního pro oblast dopravy KÚÚK, ten se omluvil pro zahraniční cestu, pokusí se zajistit náhradníka, kraj je připraven participovat

- Pana Jana Kučeru ze společnosti Bohemia Cargo, který v této věci předjednal postoj autodopravců z regionu

- Pana Martina Robeše, který měl v minulosti tuto stavbu na starosti

- Pana Michala Urbanského, který v roce 2013 zpracoval studii proveditelnosti obchvatu města Bíliny, dle požadavků zastupitelů

- Pana Vlastislava Vlačihu z CHKO České středohoří



www.decinskeforum.cz
info@decinskeforum.cz

facebook.com/decinskeforum

Děčínské fórum jako asociace tří občanských sdružení a zástupců petic, které vznikly v Děčíně a jenž se v minulosti vyjadřovali k dopravě, je přesvědčeno, že současně navrhované varianty Pastýřská a Chrochvická 2012 jsou průtahem Děčína, které přivedou tranzitní dopravu přímo do nových čtvrtí města. V souhrnu občanům neulevují. Zplodinami a hlukem budou obtěžovat stejný počet obyvatel, jaký je obtěžuje při současném stavu. Konkrétně se jedná o zatížení 8.906 obyvatel proti 7.968 obyvatel u varianty Pastýřská a 8.658 obyvatel u varianty Chrochvická 2012.

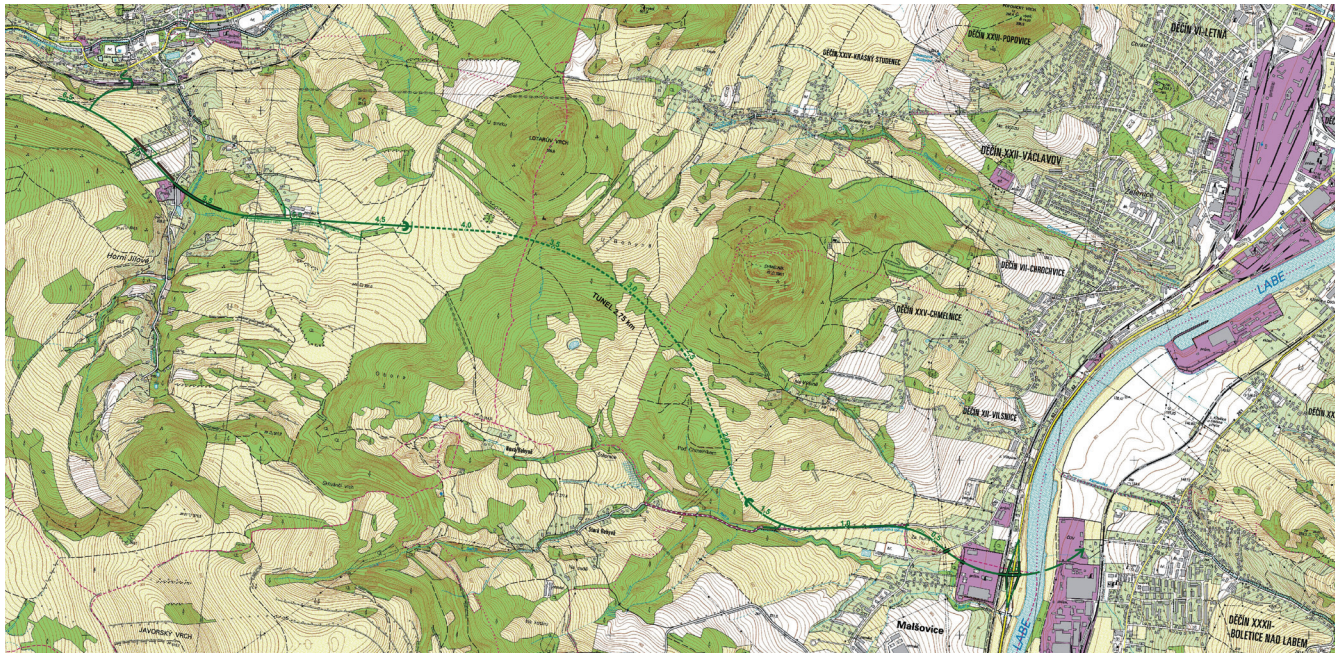
Toto konstatování zaznívá od politiků na jednání zastupitelstva města Děčína, ale zejména jsou si toho vědomi občané, kteří v rekordním počtu připomínkovali proces EIA k těmto variantám, čímž tento proces pozastavili. Zároveň nelze opominout, že v Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje není tento dopravní koridor vytyčen, stejně tak i Územním plánem města Děčína. Jak vyplývá z celostátní koncepce - Dopravní sektorové strategii 2. fáze, tak stát s realizací této komunikace v následném období nepočítá. Je tedy čas se zamyslet.

Děčínské fórum se snaží být konstruktivním partnerem k diskuzi a hledá způsob, jak celou situaci odblokovat. Proto vyvolalo více než 20 schůzek s různými subjekty a vyhledalo varianty, které byly v minulosti navrhovány, avšak neprošly procesem posouzení. Jako vhodné opatření, které není nikterak drahé, navrhuje vypracovat studii proveditelnosti, která by následně uvedené varianty posoudila:

1) Varianta rozšíření současné mezinárodní E442 na 2+1, popř. 2+2. Pro tuto variantu hovoří její výškový sklon, cena, rychlost realizace, připravenost ústeckého nábřeží i ulice Žižkova a předpokládaný pokles dopravy v těchto místech po dokončení D8. Dále i samotné přetrasování I/13 po realizaci Vilsnické a Kladrubské spojky a probíhající realizace silnice Liberec – Hrádek nad Nisou – NSR. Konečně i doporučení experta Michala Radimského z VUT Brno a souhlas nejvýznamnějšího občanského sdružení v ÚL.



2) Zelená varianta navrhnutá pracovníkem pražské projekční kanceláře IKP CE, upravená tak panem Martinem Robešem, tak aby byla šetrná k životnímu prostředí. Pro tuto variantu hovoří, že jde o obchvatovou variantu s minimálním zásahem vůči obyvatelstvu i životnímu prostředí. Přitom zachovávající dopravní obslužnost města Jílového i Děčína. Využívající aktuálně budovanou Vilsnickou spojkou. Jako jediná z variant může nekonfliktním způsobem vyřešit i situaci na pravé straně Labe, včetně dopravního spojení sousedních krajských měst. Jde i cenově únosnou variantu, která je jen o cca 1,5 mld. dražší, než další z navrhovaných variant. [Pokud je počítáno se sklonem v tunelu max. 5,6 % (dle legislativy doporučeno 5%) vychází cena 4.848.592.976,-Kč dle staré metodiky. Se sklonem v tunelu max. 4,8 % /tunel v třípruhu/, dle aktuální legislativy, včetně započítání rizik = 5.808.173.448,-Kč. Varianta Pastýřská = 3.115.587.300,-Kč a varianta Chrochvická 2012 = 4.180.325.938,-Kč.]



3) Varianta „C“ jejíž autorem je projektové středisko Jiřího Kalčíka Chrást u Plzně. Tato varianta se nejvíce blíží aktuálně navrhovaným, bezprostředně navazuje na Vilsnickou spojkou. Jedná se o průtahovou variantu, přesto snesitelnou pro obyvatele města Děčín, avšak s připomínkami ze strany CHKO. Sклон в тунелу max. 6 %, цена дле старе методикы 5,2 млд. Kč

