



Materiály ke schůzce

14. 07. 2014

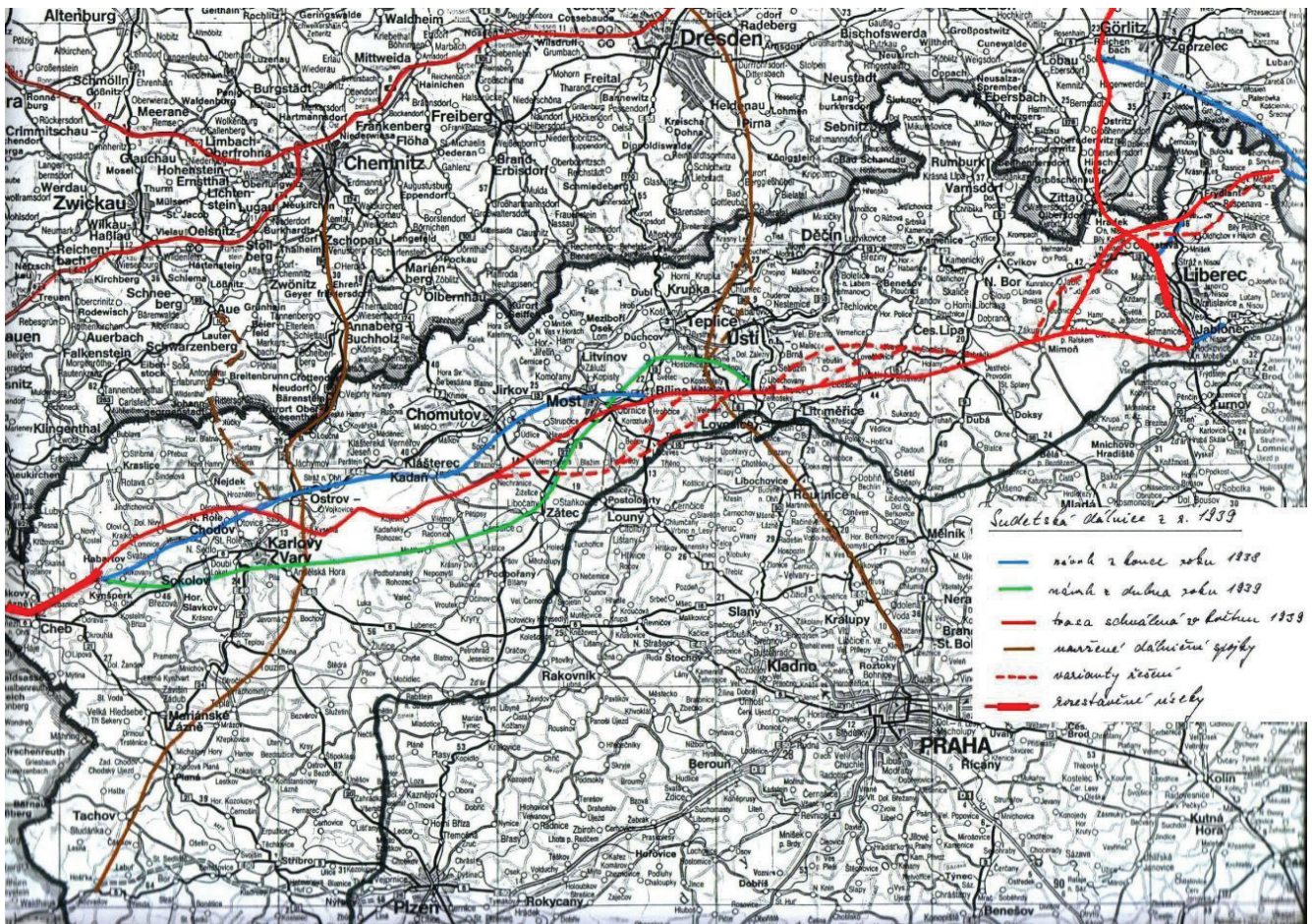
na Ministerstvu dopravy ve věci

PŘELOŽKY SILNICE I/13 V ČÁSTI D8 – DĚČÍN – LIBEREC

revize **19. 08. 2014** pro ŘSD Praha



S První dohledatelné zmínky o komfortním dopravním spojení měst Cheb – Liberec pocházejí z roku 1938 a jsou spojeny s tzv. Sudetskou dálnicí, jejíž výkopové práce zahájil u Chebu dne 01.12.1938 sekretář Adolfa Hitlera Rudolf Hess. Všechny varianty se však vyhýbaly náročnému geomorfologickému terénu v okolí Děčína.

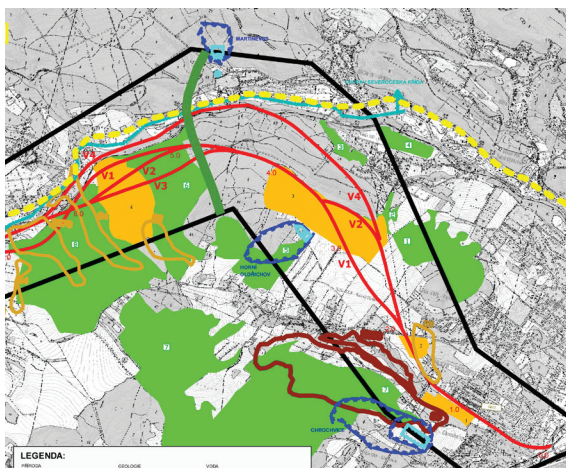


Autor: Ivo Vondrovský

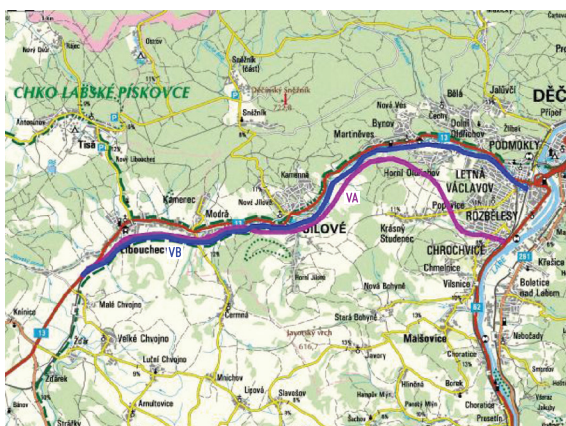
SITUACE VARIANT PROVĚŘOVANÝCH V LETECH 1994 – 2007 Část 1



Pro průmyslový a dopravní význam Děčína se začalo uvažovat o vřazení do této trasy. Např. v roce 1977 Správa silničního fondu ČR počítala s převedením tohoto tahu přes Ústí nad Labem a dále podél řeky Labe do Děčína. Odborníci již v té době nabízelí řešení využití silnice II/253 z jedné strany k Hornímu Jílovému a z druhé s vybudováním nového mostu v Boleticích. Takto bylo navrhováno v ÚP Ústí nad Labem a tudy se ubíraly plány Ing. Leiblingera z Krajského projektového ústavu. Přes tyto návrhy však vyhrála myšlenka přivést dopravu do středu města demolicí několika domů. V roce 1985 byl zprovozněn nový most Budovatelů. Od této doby jsou limitovány všechny další úvahy, a to až do roku 2007, respektive do současnosti.



V roce 2004 bylo rozhodnuto o posouzení varianty začínající u železničního sídliště v Děčíně. Tato varianta byla označena jako Chrochvická, neboli varianta 1 = V1 a rozpracována o další podvarianty V2-V4. S těmito všemi byl zahájen proces zjišťování vlivu na životní prostředí, tzv. EIA.



V průběhu tohoto řízení bylo, bez vysvětlení, odstoupeno od v Oznámení EIA preferovaných variant V1-V3. Dále byla posuzována pouze V4, která byla nově pojmenována jako VA. K posouzení této „nejhorší“ varianty byla přidána varianta označená jako VB, nahrazující provozovanou železniční trať č. 132 Děčín – Oldřichov u Duchcova. Přitom nebyl zohledněn požadavek CHKO a MŽP na posouzení tunelového vedení trasy Chrochvice - Horní Jílové, obsažený v Zadání EIA. Celý tento proces byl nestandardní a z toho důvodu budil emoce a vášně. Byl završen dne 31. 07. 2008 v děčínské části nesouhlasným stanoviskem Ministerstva životního prostředí ČR k oběma variantám:

VA (Chrochvická) v části Děčín 0,0 Km – Modrá 9,8 Km je z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví **NEPŘIJATELNÁ**

VA (Chrochvická) je v části Modrá 9,8 – D8 15 km za splnění 55 podmínek **PŘIJATELNÁ**

VB (po trati) je **NEPŘIJATELNÁ** v celé délce, protože vykazuje větší vlivy na obyvatelstvo, nenaplnuje znaky obchvatu

Nulová varianta vykazuje největší vlivy na obyvatelstvo a je **NEPŘIJATELNÁ**

Následně převzalo proces hledání vhodné trasy Ministerstvo životního prostředí a navrhlo převážně tunelové vedení trasy **VC- VD** i s podvariantami.

V roce 2010 převzalo proces opět ŘSD, kdy navrhlo variantu Pastýřská s kterou následně v roce 2013 započal nový proces EIA.

Tato varianta je čistě průtahová, neboť přivádí tranzitní dopravu do absolutního centra turistického města Děčín (počet cyklistů na

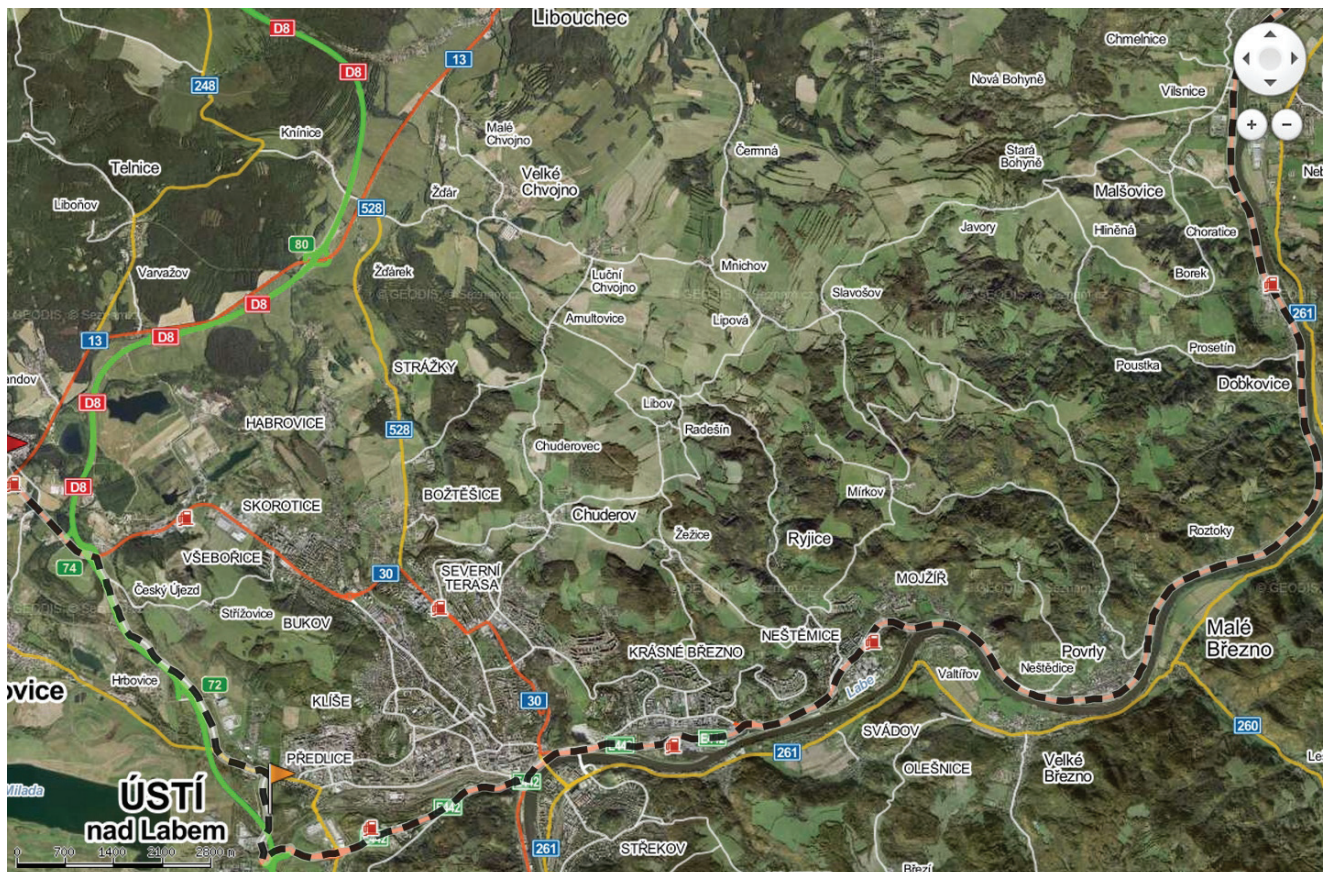


labské cyklostezce je přes 100 tis. / rok). Do nejcennější lokality mezi dvě nejvýznamnější dominanty města a dále těsně u domů v Děčíně i Jílovém. Z tohoto důvodu převzal KÚÚK rekordní počet námitek občanů, zájmových spolků, ale i například města Jílového. Dne 26. 06. 2014 se k tomuto záměru vyjádřilo i zastupitelstvo města Děčín, které napříč všemi politickými stranami schválilo toto usnesení: „Zastupitelstvo statutárního města Děčín nesouhlasí s vedením přeložky silnice I/13 tunelem pod Pastýrskou stěnou a doporučuje nahradit tuto variantu jinou variantou, která vzejde ze studie proveditelnosti, kterou bude administrovat HSRD a ukládá primátorovi Statutárního města Děčín neprodleně informovat o tomto usnesení ministra dopravy ČR, generálního ředitele ŘSD a další dotčené orgány a instituce.“

Jako referenční v tomto procesu EIA je přidána varianta „Chrochvická 2013“, která je minimálně v úseku 0,0 – 3,854 Km naprosto totožná s variantou V4 (později označenou VA) a v dalších km velmi blízká. Je tedy otázkou, zda je vůbec přípustné, aby tato jako alternativní, byla vložena do současného posuzovacího procesu.

Za těchto okolností vznikla iniciativa tří občanských sdružení a zástupců tří petic, která byla pojmenována Děčínské fórum. Tato platforma vyhledala tři přijatelná řešení, které byla v minulosti navrhována, avšak neprošla posouzením. K dvěma pak získala podporu představitelů KÚÚK, města Děčína, města Jílového, regionální rady autodopravců, velkých průmyslových podniků regionu, občanských sdružení zabývajících se životním prostředím a dopravou v Děčíně i Ústí nad Labem, Chráněné krajinné oblasti České středohoří i Chráněné krajinné oblasti Labské pískovce, Krajské hygienické stanice ÚK a konečně i Hospodářské a sociální rady okresu Děčín. Poslední jmenovaná organizace si vzala na starost vyhotovení studie proveditelnosti těchto dvou níže uvedených variant a zastupitelstvo města Děčín již schválilo finanční příspěvek.

1) Varianta rozšíření současné mezinárodní E442 na 2+1. Pro tuto variantu hovoří její doporučení ve studii SUDOP Praha 05/2013, jako vhodné z hlediska intenzity dopravy a nehodovosti. Předností je i její minimální výškový sklon, velmi nízká cena a rychlost realizace. V neposlední řadě i průchod brownfieldovým územím v Ústí nad Labem a připravenost ústeckého nábřeží i ulice Žižkova, kdy oba tyto úseky jsou již zde vedeny 2+2. Konečně pro zvážení této varianty hovoří předpokládaný pokles dopravy v Ústí nad Labem po dokončení dálnice D8. Dále je třeba zmínit i přetrasování samotné I/13 po realizaci nyní připravované Vilsnické a Kladrubské spojky. Po realizaci těchto dvou staveb v roce 2019 povede I/13 v jiné stopě a tak varianta po E442 by představovala dostatečné spojení východu – západu ČR, kratší než doposud uvažované. Ke spojení střední a východní části ČR lze pak využít aktuálně zprovozněnou silnici Liberec – Hrádek nad Nisou – NSR.



2) Zelená varianta navržená pracovníkem pražské projekční kanceláře IKP, upravená panem Bc. 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 o cenově únosnou variantu, která je „jen“ o cca 1,5 mld. dražší, než další v řadě aktuálně navrhovaných variant.



Na úplný závěr lze pak jen poznamenat, že v územním plánu Děčína je uvedena přeložka silnice I/13 zanesena pouze jako územní rezerva (neplnohodnotně) a navíc v opuštěné variantě Chochvická V1. V nadřazené územní dokumentaci - Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje je tento koridor vyznačen jen neúplně. Pokud se zaměříme na Dopravní sektorovou strategii, tak lze konstatovat, že s touto stavbou v krátkodobém respektive střednědobém horizontu není počítáno. Avšak je nutné tento problém řešit v co nejkratší době, neboť na současné I/13 v okolí Jílového není Krajskou hygienickou stanicí Ústeckého kraje schválena výjimka z hygienických norem a je tak de facto udržován protiprávní stav.



www.decinskeforum.cz
info@decinskeforum.cz

facebook.com/decinskeforum