

labské cyklostezce je přes 100 tis. / rok). Do nejčinnější 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 Pastýřskou 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 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.

