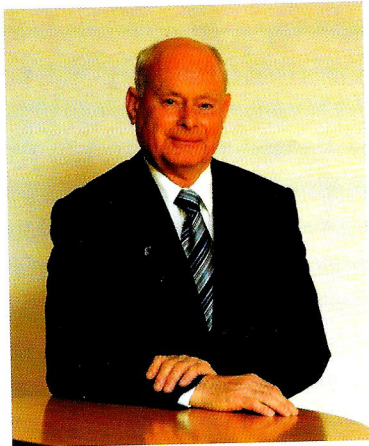


# Jiří Aster: Prioritou je dálniční přivaděč i jez

Novým náměstkem děčínského primátora je od listopadu loňského roku Ing. Jiří Aster.



## Co všechno máte ve své gesci?

Zlepšit dopravní napojení města na okolní dopravní síť. Město Děčín se v minulosti rozvíjelo z ospalé provinční obce v průmyslové centrum právě díky šťastné okolnosti, že tu byly zastoupeny všechny terestrické dopravní módy a Děčín protínaly důležité dopravní spoje nadregionálního významu. Především to byla labská vodní cesta, která sloužila po staletí k dopravě nákladů i osob, v roce 1851 projel Děčínem první vlak na strategické trati z Prahy do Drážďan a nemalou roli pro rozvoj města měla i c.k. mocnářstvem preferovaná výstavba silnice z Teplic do Šluknova přes Děčín pro napojení Šluknovského výběžku, který v té době představoval jeden z nejrozvinutějších regionů ve Střední Evropě.

Bohužel dnešní stav dopravního napojení děčínské aglomerace zdaleka neodpovídá současným požadavkům na moderní dopravní infrastrukturu a je brzdou ekonomického rozvoje. Vodní doprava díky nedostatečné splavnosti Labe přestala téměř existovat, železniční spojení do Drážďan kapacitně a rychlostně zaostává za požadavky na moderní evropské drážní spojení a v labském údolí přináší i značnou hlukovou zátěž a silniční napojení zejména ve směru na D8, ale i na Liberec po I/13 je doslova katastrofou, přinášející neúměrné ekologické zatížení obyvatel a znevýhodňuje ekonomickou atraktivitu města.

Mimo vnějšího dopravního napojení města je nutno řešit i dopravní závady v intravilánu města, jako příklad uvedu křižovatku

Pivovarské s Teplickou, která trvale produkuje řadu nehod.

## Co je pro vás největší priorita a proč?

Prioritou číslo jedna je jednoznačně rozhybat přípravu výstavby napojení Děčína na dálnici D8. Po 40 letech experimentování s různými variantami jsme stále na začátku. Tak, jak dlouhodobě sleduji vývoj názorů na řešení tohoto problému, neubráním se představě pohledu na psa točícího se v kolečku, jak se snaží dohnat vlastní ocas. Stačí si přečíst ne právě lichotivé vyjádření ministerstva dopravy na adresu bývalého vedení města. Ministerstvo dopravy a Ředitelství silnic a dálnic v minulosti neustále kritizovaly vedení města za zcela nekonzistentní přístup (vedení města neustále měnícího názory), které tím realizaci stavby vždy odsouvalo a podléhalo tlaku některých místních iniciativ. Problém napojení na D8 nemá ideální řešení, má ale reálné řešení a podstata spočívá v tom, abychom tuto realitu akceptovali. Krok správným směrem snad učinilo zastupitelstvo města v roce 2019, které se vyslovalo pro realizaci Chrochvické varianty, jako reálné proveditelné varianty zohledňující názory velké části obyvatel, a hlavně i hodnocení z pohledu expertního posouzení rozhodujícími institucemi.

## Jaká je nyní situace kolem plavebního stupně na Labi a dálničního přivaděče?

U přeložky I/13 Děčín – Knínice, která je definovaná jako přivaděč k dálnici D8, je rozhodující proces hodnocení vlivu na životní prostředí EIA, kdy byla dokumentace vrácena odborem životního prostředí Krajského úřadu v Ústí nad Labem k přepracování a nový materiál by měl být znovu předložen tomuto úřadu po doplnění v lednu 2022. V současnosti probíhá geologický průzkum vzhledem k četným sesuvným územím na všechny tři varianty, tj. Malšovická, Chrochvická i Pastýřská. Paralelně probíhá i biologický průzkum. ŘSD právě nyní zadalo přepracování EIA.

Příprava jezu je v současnosti zaseklá na rozdílných názorech na možnost kompenzačních opatření za tzv. bahnité náplavy neboli partie, které jsou v současnosti

střídavě nad a pod vodou a budou po vzduší hladiny jezem trvale pod vodou. Bohužel studii na možnost kompenzací těchto z hlediska ochrany přírody vzácných partií zadává zvláště Ministerstvo životního prostředí v trvání tří let a svou vlastní studii zadává Ministerstvo dopravy spolu s Ředitelstvím vodních cest, která by měla být hotova za rok.

Tady musím hořce konstatovat rozdíl přístupu těchto rezortů k danému problému v Čechách ve srovnání s procesem splavňovacích prací Labe v Německu, kterého jsem se v průběhu posledních tří let zúčastňoval. Celý rovněž vysoce konfrontační proces tam byl důsledně řízen řediteli odborů Spolkových ministerstev dopravy a životního prostředí, kteří vždy postupovali v souladu. Výsledek „Celkový koncept Labe“ byl schválen Spolkovým sněmem a nyní se přistupuje k realizaci a je zajištěno finanční i personální krytí. Jiný kraj, jiný mrav. U nás se na rozdíl od Německa vede v této kauze nesmiřitelný boj mezi ministerstvy dopravy a životního prostředí a jimi řízenými institucemi.

## Jaké jsou podle vás šance, že se Děčín těchto dvou staveb dočká?

Podívejme se na problematiku výstavby těchto dopravních staveb z historického pohledu. Silnice I/13, jejíž součástí je i spojení Děčína s D8, do jisté míry plní úlohu, kterou měla i plánovaná tzv. Sudetská dálnice spojující Cheb s Libercem. Ta se začala stavět v listopadu 1939. Já pevně doufám, že přivaděč dokončíme před stoletým výročí zahájení výstavby tohoto silničního spojení.

Stavba jezu v Děčíně se uvažovala již před válkou. Ale zmíním propagační materiál Českého Švýcarska a Děčína z roku 1948, kde se předpokládá výstavba přehrady u Hřenska, jejíž vzduť zajistí zakrytí kanalizačních výpustí a tím i šíření nepříjemného zápachu obtěžujícího občany i návštěvníky města. A tak chci věřit, že snad se podaří i toto dílo dokončit daleko dříve, než uplyne sto let od tohoto výroku v citovaném materiálu.

**Představte se čtenářům: Kde jste pracoval, jaké máte pracov-**

## ní zkušenosti, čemu všemu se věnujete v současné době?

Celý svůj profesní život jsem strávil ve firmách, kde doprava a logistika hrála podstatnou roli. I dnes jsem činný v řadě národních a mezinárodních organizací s podobným zaměřením včetně univerzit, hospodářských komor a veřejných institucí.

Absolutní prioritou nyní pro mě je dosáhnout pokroku ve zlepšení dopravního napojení Děčína nejen po silnici a vodě, ale i na železnici a také po cyklostezkách. Na modernizaci železniční sítě ze strany státu se váže i snaha o rozšíření podnikatelských ploch pro rozvoj podnikání ve městě. Zahájili jsme sérii jednání se všemi institucemi pro koordinaci a odstraňování překážek bránících v dosažení pokroku. Spoléhám také na porozumění v radě města i u kolegů v zastupitelstvu.

Mimo moji hlavní činnost na magistrátě se angažuji na řadě dalších dopravních projektů, jako je obnova železničních a silničních spojení se sousedním Saskem, kde využívám skutečnosti, že jsem dříve nepřímo pro saskou vládu pracoval.

Jako příklad mého širšího angažmá uvedu právě zahájenou přípravu česko-polsko-německého kolokvia ohledně budoucího využití Odry jako dopravní cesty s možností napojení Ostravska na tuto vodní dopravní tepnu v rámci Unie hospodářských komor Odry – Labe spolu s Technickou univerzitou v Berlíně, českými a polskými partnery.

Velkým tématem pro mne je problematika nedobrého stavu Severních Čech a rozvírajících se nůžek mezi bohatými a chudými regiony v Čechách se všemi negativními sociálně-ekonomickými dopady, což se odráží i v životě našeho města. Hlavními spojenci jsou v tomto případě senátor i poslanec sněmovny za náš region. Závěrem chci vyjádřit naději, že se nám podaří vyhrát boj s pandemií, aby se život vrátil do normálních kolejí, aby lepší podmínky umožnily lépe se vypořádat s předsevzetími, se kterými jsem do této funkce šel. A tu lepší společenskou atmosféru po překonání virové nákazy upřímně přeji i všem občanům našeho města.

(Luděk Stíněl)