Silnice I/13

Bílina, tunel

INFORMAČNÍ LETÁK, stav k **06/2025**

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC

DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Předmětem stavby je návrh řešení dvou či čtyřpruhového tunelu pod centrem Bíliny. Tunelové řešení nahradí nevhodné vedení silnice I/13, která prochází údolím řeky přímo v centu města. Navíc s velkým počtem křižovatek a napojení v oblasti zástavby.

Silnice I/13 je velmi důležitou komunikací pro celé severozápadní a severní Čechy a je i součástí mezinárodní silnice E 442. Spojuje města Karlovy Vary, Ostrov, Klášterec nad Ohří, Chomutov, Most, Bílina, Teplice, Děčín, Česká Kamenice, Nový Bor, Liberec, Frýdlant a Habartice na hranicích s Polskou republikou.

Silnice I/13 již byla z velké části realizována jako čtyřpruhová a zbývající úseky se k realizaci připravují. Řešení dopravy v okolí Bíliny lze označit za nejkritičtější úsek vůbec. Její negativní vliv na město je obrovský a kapacitní možnosti jsou téměř vyčerpány. Uvnitř města je silnice zatížena v současnosti více než 16 000 vozidel za den, z toho je 20% vozidel těžkých.

Řešení této situace si vyžádá bezpochyby velmi vysoké náklady. Současné stavební uspořádání silnice I/13 v Bílině však neumožňuje převedení vysokého dopravního zatížení bez vzniku častých kritických situací a zpomalení dopravy.

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Současná silnice prochází údolím řeky Bíliny a prochází průtahem přímo městem ve dvoupruhovém uspořádání v délce cca 3,2 km. Na obou koncích města navazuje na dvoupruhovou vozovku čtyřpruhová směrově dělená vozovka. Na průtahu městem se nachází celkem sedm úrovňových křižovatek z nichž tři jsou malé okružní křižovatky, tři stykové a jedna průsečná křižovatka.

Možnosti řešení dopravní situace v oblasti Bíliny byly studovány již mnohokrát. Nyní je aktuální varianta „Z“. Nová trasa obchvatu představuje svedení tranzitní dopravy do tunelu pod západní částí Bíliny. Vjezdy do tunelu budou ve směru od Mostu u fotbalového hřiště a ve směru od Teplic u železniční stanice. Zájmové území je tedy vymezné křižovatkou s Kyselskou ulicí (ve směru na Most) a křižovatkou s Teplickou ulicí (ve směru na Teplice) a dále trasou železniční trati č. 130 Chomutov – Most – Ústí nad Labem a stávající zástavbou města v přilehlém území.

Délka zájmového území je cca 3,4 km a jeho šířka se pohybuje mezi 100 m – 250 m. Silnice I/13 je navržena v kategorii čtyřpruhové směrově dělené komunikace – S 21,5/90.

Na trase přeložky I/13 jsou navrženy dvě mimoúrovňové křižovatky. V km 0,015 je navržena třípaprsková trubkovitá křižovatka se dvěma mosty a okružní křižovatkou o průměru 39 m. Do křižovatky je napojena přeložka Kyselské ulice (dl. 150 m), přeložka a prodloužení Bílinské ulice (dl. 670m). V km 2,948 je navržena třípaprsková trubkovitá křižovatka s jedním mostem a okružní křižovatkou o průměru 39 m. Do křižovatky je napojena Teplická ulice, Bílinská ulice a komunikace do Chudeřic.

Součástí stavby jsou celkem čtyři mosty. V km 0,015 most přes I/13 v MÚK Kyselka. Jedná se o kolmý most délky 30 m. Druhý je 25 m dlouhý most v km 0,038 na přeložce Kyselské ulice v MÚK Kyselka. V km 2,690 je most přes řeku Bílinu dlouhý 105m. V km 2,948 se nachází poslední most přes I/13 v MÚK Bílina – sever. Jedná se o šikmý most délky 40 m.

Stávající městské komunikace trasa přeložky podchází v tunelu. Stávající I/13 (tj. Bílinská ulice) bude převedena do místních komunikací popř. do sítě krajských komunikací a bude na přeložku I/13 napojena na obou koncích v navrhovaných MÚK. Stavba vyžaduje demolici jednostranné ČSPH u areálu stavebnin.

Přeložka silnice I/13 převezme podstatnou část dopravy ze stávající silnice. Na stávajícím průtahu městem (tj. Bílinské ulici) poklesne intenzita dopravy na úseku mezi okružní křižovatkou se Spojovací ulicí až po okružní křižovatku s Pivovarskou ulicí o 56 – 66% (roky 2029 - 2040) a na úseku mezi okružní křižovatkou s Pivovarskou ulicí a MÚK Bílina – sever o 78%. U tranzitní dopravy je očekávaný pokles ještě vyšší.

Silnice I/13

stavba
Bílina – tunel

Teplice

Chudeřice

III/25316

MÚK Bílina – sever

most přes řeku Bílinu

13

Teplické Předměstí

býv. Břežánky

Na Větráku

Mostecké Předměstí

III/2538

tunel

Bílina

257

Pražské Předměstí

MÚK Kyselka

hájenka Kaňkov

Most

Újezdské Předměstí

řešená stavba
– společná trasa kategorie S11,5/90 a S21,5/90

0 400 800 m

Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2015

RoadMedia

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC

Bílina, tunel

Silnice I/13

STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

EIA	ZP	SPP	VŘ	ZS	UP
2027	12/2021	2029	2030	2031	2034

Význam zkratek: EIA: Stanovisko EIA • ZP: Schválení záměru projektu • SPP: Vydání společného povolení • VŘ: Vyhlášení výběrového řízení • ZS: Zahájení výstavby • UP: Uvedení do provozu

V procesu EIA byla schválena varianta A východního obchvatu. Tuto variantu vyhodnotilo MD jako neekonomickou. Poté byla zpracována varianta X, tedy částečné přemostění řeky s návazným menším tunelem, která by vyšla na 6,5 mld. Město po konzultaci s ŘSD tuto variantu upravilo s pracovním názvem „Z“. Nová trasa obchvatu představuje svedení tranzitní dopravy do tunelu pod částí Bíliny. Byl zpracováván předběžný GTP a byly prováděny technické a laboratorní práce. Výsledky z GTP slouží jako podklad pro rozhodnutí o proveditelnosti tunelového řešení. Ze zpracovaného podélného profilu vyplývá, že mostecký portál tunelu se nachází ve složitých geologických podmínkách jílových náplav a štěrkopískových teras. Teplický portál se nachází v lepších geologických podmínkách zvětralých tufů. Z výše uvedeného je patrné, že realizace portálových částí bude stavebně složitá a bude vyžadovat speciální zajišťovací práce hloubených a částečně i ražených částí tunelu. Proběhlo zpracování konceptu technicko-ekonomické studie tunelové varianty Z, kterou CK MD původně neschválila kvůli negativnímu výpočtu ekonomické efektivity stavby pro čtyřpruhový tunel (v poměru cena stavby a dopravní přínos). Na základě výsledků dopravního modelu proto bylo upraveno řešení MÚK u lázní Kyselka tak, aby tunel využívala i doprava přijíždějící do Bíliny po silnici II/257 od Loun. Tím se předpokládaná intenzita dopravy v tunelu zvýšila z 13 000 vozidel za den na přibližně 18 000 vozidel za den. Záměr byl po této úpravě předložen k posouzení CK MD, která v 09/2021 schválila návrh stavby ve čtyřpruhovém uspořádání (variantu Z). Ke schválení záměru projektu CK MD došlo 7. 12. 2021. Dne 25. 5. 2022 bylo zveřejněno Oznámení EIA. Dne 26. 7. 2022 vydal KÚ ÚK rozhodnutí, že záměr může mít významný vliv na životní prostředí a bude posuzován podle zákona. Na základě závěrů ze zjišťovacího řízení jsou připravovány podklady pro zpracování Dokumentace EIA v rozsahu přílohy č. 4. Stále probíhá realizace podrobného IGP. Výsledky budou známy v průběhu 12/2025.

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:
délka: 3165 m
kategorie: S 21,5/90

Mostní objekty:
počet: 4
celková délka mostů: 200 m

Mimoúrovňové křižovatky:
MÚK Bílina-sever, MÚK Kyselka

Tunely:
počet: 1 (délka: 1380 m)
kategorie S 24,5: dva tubusy v šířkovém uspořádání T-8,0

Přeložky a úpravy ost. komun.:
přel. Kyselské ulice: 1 (délka: 150 m)
příjezdová kom.: 1 (délka: 120 m)
přel. Bílinské ulice: 2 (délka: 1081 m)
přeložka Teplické ulice: 1 (délka: 60 m)
přel. místní komun.: 1 (délka: 180 m)
přes ul. 5. května: 1 (délka: 190 m)
přel. přístupové komunikace k drážnímu objektu: 1 (délka: 355 m)

Název stavby:
I/13 Bílina, tunel

Místo stavby:
Ústecký kraj

Katastrální území:
Bílina-Újezd, Bílina, Chudeřice u Bíliny

Druh stavby:
novostavba

Objednatel:
Ředitelství silnic a dálnic s. p.

Zhotovitel TES:
Valbek spol. s r.o.

Předpokládaná cena stavby:
6 314 672 346 Kč (bez DPH)
v CÚ 2021

Pozn.: Tento leták byl aktualizován v červnu 2025. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.