



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

10.6.2026 г.

X 04-09-83/10.06.2026

Per.№

ДО
Д-Р ИНЖ. РОСИЦА КАРАМФИЛОВА-БЛАГОВА
МИНИСТЪР НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
бул. „Мария Луиза“ № 22
1000, гр. София

Относно: Изграждане на Скоростен път Монтана – София с тунел под прохода „Петрохан“

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО КАРАМФИЛОВА-БЛАГОВА,

На основание чл. 4, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда и чл. 10, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредба за ОС), Ви уведомяваме за инвестиционното намерение на Агенция „Пътна инфраструктура“:

Изграждане на Скоростен път Монтана – София с тунел под прохода „Петрохан“

1. Възложител

Агенция „Пътна инфраструктура“

гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

телефон за контакти 02/9173 446

лице за контакти: д-р Нина Стоилова - Началник отдел ОВОС и ОС

2. Резюме на предложението

Скоростен път „Монтана – София“ с тунел под прохода „Петрохан“ е ключов елемент на националната и европейската транспортна мрежа.

Направлението на път II-81 „София – Петрохан – Берковица – Монтана – Лом“ е най-прякото направление, но поради преминаване на старопланинския проход „Петрохан“, времето за преминаване е значително повече, независимо от това, че разстоянието в километри е малко. Предпочитан маршрут е за тежкотоварния трафик, което допълнително натоварва транспортното движение. Поради пресичане на планинския релеф, в зимния период се налага затваряне на пътя за тежко-товарни превозни средства, което довежда до натоварване на транспортната обстановка по другите алтернативни пътни артерии.

С цел подобряване на транспортната инфраструктура по направлението Монтана – София през прохода „Петрохан“, в годините назад проектът е подлежал на разглеждане, но окончателно проектно решение не е одобрено.

Настоящото инвестиционно предложение е за изграждане на Скоростен път „Монтана – София“ с тунел под прохода „Петрохан“ и изработване на разширен идеен проект с извършване на пълни инженерно геоложки проучвания и ПУП-ПП за намерението.

Реализацията на проекта ще осигури високо ниво на комфорт и безопасност на автомобилното движение и ще има съществено социално и икономическо значение, изразяващо се в подобряване на транспортно-комуникационните условия, повишена стопанска активност на населението и откриване на нови работни места в региона по време на строителството и експлоатацията на пътя и тунела.

3. Описание на основните процеси, капацитет, обща използвана площ; необходимост от други, свързани с основния предмет, спомагателни или поддържащи дейности, в т.ч. ползване на съществуваща или необходимост от изграждане на нова техническа инфраструктура (пътища/улици, газопровод, електропроводи и др.); предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив:

3.1. Описание на основните процеси

3.1.1. Описание на проектните трасета

Разработени са две вариантни решения: „тъмносин вариант“ и „зелен вариант“ за скоростен път, базирани на технически параметри, съгласно изискванията на Заданието за изработване на разширен идеен проект и действащата Наредба № РД-02-20-2/2018 г. за проектиране на пътища.

И двата варианта започват при пътен възел „Монтана“ на АМ „Видин – Монтана“ при пресичането му с околоръстния път на гр. Монтана и трасето на път I-1.

Тъмносин вариант

Началната точка на проектното трасе е приета в пресечната точка на АМ „Видин – Монтана“ и пътната връзка към трасето на републикански път I-1 в посока Видин. След права на пътната връзка в зоната на пресичането, трасето се насочва на юг и пресича старото трасе на първокласния път в посока Монтана. Следва обход на язовир Огоста от запад и от юг, като в участъка от км 0+000 до км 11+000 тъмносин и зелен вариант са разположени много близко един до друг.

При км 11+000 трасето на тъмносиния вариант се отделя, като се насочва северно от с. Боровци с пресичане на жп линията и път II-81.

Трасето на тъмносиния вариант се насочва на юг, като обхожда от запад с. Балювица, след което се насочва на югоизток и преминава североизточно от селата Бокиловци и Драганица, както и северно от защитена зона BG0002090 Берковица. Изкачването към по-високите части на Стара планина е решено между гр. Вършец и с. Спанчевци, източно от минералните бани.

След навлизането в защитени зони BG0001040 Западна Стара планина и Предбалкан около км 37+500 и BG0002002 Западен Балкан около км 40+000, е предвидено преминаване под проход Петрохан с тунел с начало км 41+100 и дължина 14 км. Краят на тунела е предвиден при км 55+100, югозападно от с. Браковци, след което трасето се спуска на югозапад към съществуващия път, като два пъти го пресича. В този участък също се пресича защитена зона BG0001040 Западна Стара планина и Предбалкан и се навлиза в защитена зона BG0002005 Понор.

С няколко последователни криви трасето се спуска към по-ниската част на Стара планина, обхожда от запад с. Бучин проход и се насочва на югоизток, след което пресича път П-81, преминава югозападно от селата Дреново и Дръмша и заобикаля от изток стрелбището на Министерство на отбраната. В близост до регионалното депо за отпадъци на гр. Костинброд трасето се насочва в посока с. Петърч, след което преминава северно от кв. Шияковци на гр. Костинброд и отново пресича път П-81 при кръстовището за с. Драговищица и прави източен обход на гр. Костинброд. В края на участъка скоростният път за последен път пресича път П-81 и достига до АМ „Европа“.

Общата дължина на тъмносиния вариант е 95,688 км

Зелен вариант

Началната точка е приета в пресечната точка на АМ „Видин – Монтана“ и пътната връзка към трасето на път I-1 в посока Видин. След правата на пътната връзка трасето се насочва на юг и пресича старото трасе на първокласния път в посока Монтана. Следва обход на язовир Огоста от запад и от юг, като в участъка от км 0+000 до км 11+000 тъмносин и зелен вариант са разположени много близко един до друг.

При км 11+000 трасето на зеления вариант се насочва на юг, като обхожда от югозапад с. Боровци, след което пресича жп линията и път П-81. Пресичането ще бъде осигурено с виадукт.

При км 21+000, западно от с. Балювица, зеленият вариант се събира отново с тъмносиния, като се насочва на югоизток и преминава североизточно от селата Бокиловци и Драганица, както и северно от защитена зона BG0002090 Берковица. Изкачването към по-високите части на Стара планина е решено между гр. Вършец и с. Спанчевци, източно от минералните бани.

При км 35+000 трасето на зеления вариант се отделя от тъмносиния вариант, като се насочва на югозапад и преминава северозападно от с. Спанчевци. След навлизането в защитени зони BG0001040 Западна Стара планина и Предбалкан около км 38+000 и BG0002002 Западен Балкан около км 39+000, с няколко хоризонтални криви в западна посока се постига изкачване на по-голяма височина, с цел намаляване на дължината на тунела. Предвидено е влизането в тунела под прохода Петрохан да е при км 47+900, а дължината му да е 10 км. Краят на тунела е предвиден при км 57+900, югозападно от с. Браковци, след което трасето се приближава отново до тъмносиния вариант и спуска на югозапад към съществуващия път, като два пъти го пресича. В този участък също се пресича защитена зона BG0001040 Западна Стара планина и Предбалкан и се навлиза в защитена зона BG0002005 Понор.

След км 67+500, трасето на зеления вариант е разработено по следата на тъмносиния вариант.

Общата дължина на зеления вариант е 99,393 км.

3.1.2. Елементи в план и профил

Разработените вариантни решения тъмносин и зелен за скоростен път са за проектна скорост $V_{пр} = 120$ км/ч. и Г23,5.

- Минимален радиус на хоризонтални криви – 870 м;
- Минимален радиус на хоризонтални криви без преходни криви – 3500 м;
- Максимален надлъжен наклон – 4,5 %;
- Минимален радиус на изпъкнали вертикални криви – 16000 м;
- Минимален радиус на вдлъбнати вертикални криви – 8800 м;

- Напречен наклон в права – 2,5 %;
- Максимален напречен наклон в крива – 6 %;
- Категория на движението – „много тежко“.

Проектното трасе по тъмносин вариант се състои от полигон от 42 прави, ракордирани с 41 хоризонтални криви с радиуси от 870 м до 10000 м, като е допуснат само един минимален радиус.

Проектното трасе по зелен вариант се състои от полигон от 47 прави, ракордирани с 46 хоризонтални криви с радиуси от 870 м до 10000 м, като е допуснат само един минимален радиус.

Не са допускани параметри на преходните криви по-малки от допустимите, както и прави с дължина по-малка от минималната и по-голяма от максималната.

В нивелетно отношение в участъците от началото на обекта до около км 47+000 – км 48+000, трасетата на двата варианта преминават през платовидно-хълмист терен с пресичане на широки и дълбоки ясно изразени дерета, за премостването на които се налага изграждане на 4 броя виадукти за син вариант и 12 броя виадукти за зелен вариант. От км 47+000 – 48+000 до км 55+000 се пресича най-високата част на Стара планина, като за пресичането ѝ е предвидено изграждането на тунел с дължина от 10,050 км за зелен вариант и 14,030 км за тъмносин вариант.

От км 55+000 до км 80+000 за тъмносин вариант и от км 55+000 до км 85+000 – 86+000 за зелен вариант, трасетата преминават през полупланински терен с ясно изразени дълбоки дерета, които също налагат премостване с виадукти – 12 бр. за тъмносин вариант и 14 бр. за зелен вариант. В участъците до края на обхвата на проекта всички трасета преминават през спокоен сравнително равнинен терен.

Поради изключително променливия терен, се редуват участъци в изкоп, в насип и в смесен профил. При разработване на нивелетното решение е търсено оптимизиране на земните работи – изкопи и насипи.

Нивелетата е водена в оста на скоростния път, като котите на двата ръба на асфалтовата настилка (от страната на разделителната ивица) съвпадат с нивелетните коти.

3.1.3. Конструкция на настилката

- **Асфалтова смес за износващ пласт с полимермодифициран битум – 4 см**

$H1/D=4/34.00=0,118$; $E_H/E1=305/1200=0,254 \rightarrow \text{отч. } c=0,234 \rightarrow E_e2=0,234*1200=281\text{MPa}$

- **Асфалтова смес за долен пласт на покритието с полимермодифициран битум – 6 см**

$H2/D=6/34.00=0,176$; $E_e2/E2=281/1000=0,281 \rightarrow \text{отч. } c=0,240 \rightarrow E_e3=0,240*1000=240\text{MPa}$

- **Асфалтова смес за основен пласт Ао – 12 см**

$H3/D=12/34.00=0,353$; $E_e3/E3=240/800=0,300 \rightarrow \text{отч. } c=0,201 \rightarrow E_e4=0,201*800=161\text{MPa}$

- **Трошен камък за основа с подобрена зърнометрия (0-63mm)**

$E_e4/E4=45/450=0,100$; $E_e4/E4=161/450=0,358 \rightarrow \text{отч. } c=1,1 \rightarrow h5=1,1*34.00=37.4\text{cm} \approx 38\text{cm}$.

Под пътната конструкция при насипи и в изкопи със земни почви се предвижда полагане на пласт от материали група А1 с дебелина 50см и меродавен модул след уплътняването 45MPa.

3.1.4. Габарит

Габаритът е Г23,5, включващ: ленти за движение – 2 x 3.75 м; ленти за изпреварване – 2 x 3.75 м; водещи ивици – 2 x 2 x 0.50 м; разделителна ивица – 1 x 3.50 м; банкети – 2 x 1.50м.

3.1.5. Пътни възли

Предвиждат следните пътни възли:

Общи в началото на участъка за двата варианта

- Пътни връзки при км 0+000;
- Пътен възел „Монтана“ при км 0+988.

Тъмносин вариант

- Пътен възел „Боровци“ при км 18+047 с път II-81;
- Пътен възел „Вършец“ при км 37+500.

Зелен вариант

- Пътен възел „Боровци“ при км 20+010;
- Пътен възел „Вършец“ при км 37+657 или при км 35+097.

Общи в края на участъка за двата варианта

- Пътен възел „Дръмша“ при км 71+005 (тъмносин вариант) и км 74+708 (зелен вариант);
- Пътен възел „Богьовци“ при км 81+466 (за тъмносин вариант) и км 85+171 (за зелен вариант);
- П.В. „Драговищица“ при км 86+836 (тъмносин вариант) и км 90+542 (зелен вариант);
- П.В. „Житен“ при км 90+532 (тъмносин вариант) и км 94+237 (зелен вариант);
- Пътен възел „Костинброд – юг“ при км 94+124 (тъмносин вариант) и км 97+822 (зелен вариант);
- Пътен възел „Европа“ при км 95+653 (тъмносин вариант) и км 99+358 (зелен вариант).

3.1.6. Пътни пресичания

Пресичането на скоростния път с общински и селскостопански пътища също се предвижда да се извършва на две нива. Определено е местоположението на пътищата, като част от тях преминават под виадуктите или над тунелите и за тях няма да са наложени реконструкция и/или изграждане на нови съоръжения.

В следващия етап от проектирането, за одобрения вариант ще бъдат разработени проектни решения за всяко едно от пресичанията.

3.1.7. Лента за бавнодвижещи се автомобили

Общата дължина на участъците с трета лента при тъмносин вариант са 14,670 км, докато при зелен те възлизат на 25,250 км.

3.1.8. Големи Съоръжения

Настоящото инвестиционно предложение има за цел да избере вариант на трасето на пътя, добре обоснован в техническо и икономическо отношение. В тази фаза проучването на съоръженията е насочено към определяне на дължината им, местоположението и предназначението им. На този етап са определени местата на големите съоръжения, по вида на премостваните препятствия, а именно:

3.1.8.1. Виадукти – мостови съоръжения над сухи долини. Едновременно с това те могат да премостват водни обекти или пътни/железопътни пресичания.

В проекта е приет принцип за максимална височина на пътните насипи до 20,0 м, като при по голяма нивелетна разлика се предвижда изпълнението на виадукти. Поради силно пресечения терен, по предложените пътни варианти се пресичат долини с нивелетни разлики, достигащи 90,0 м, и дължини до 2300м. Това обстоятелство налага избора на по-широка гама конструктивни решения, обединени в групи.

- Група 1 – Сборно монолитни съоръжения с използване на предварително изпълнени напрегнати греди с дължини до 30м;
- Група 1А – Съоръжението от Група 1 с добавена Трета лента;
- Група 2 – Съоръжения, изпълнявани по метода на поотворното бетониране с единични отвори до 45м;
- Група 2А – Съоръжението от Група 2 с добавена Трета лента;
- Група 3 – Съоръжения, изпълнявани по метода на поотворно бетониране с единични отвори до 60м;
- Група 3А – Съоръжението от Група 3 с добавена Трета лента;
- Група 4 – Стоманобетонови съоръжения изпълнявани по метода на потактово изграждане с единични отвори до 45м;
- Група 4А – Съоръжението от Група 4 с добавена Трета лента;
- Група 5 – Стоманобетонови съоръжения изпълнявани по метода на потактово изграждане с единични отвори до 60м;
- Група 5А – Съоръжението от Група 5 с добавена Трета лента;
- Група 6 – Съоръжения, изпълнени по метода на конзолно бетониране с отвори от 130 до 150м.
- Група 6А – Съоръжението от Група 6 с добавена Трета лента.

Предложените конструктивни/технологични решения от горните групи са съобразени с конкретните теренни условия, свързани с височините на препятствията, които трябва да бъдат преодолявани в предложените два пътни варианта. Така например при максимални височини на препятствията:

- До 30 м – съоръжения от Групи 1 и 2, съответно 1А и 2А;
- До 45 м – съоръжения от Групи 2 и 4, съответно 2А и 4А;
- До 60 м – съоръжения от Група 3 и 5, съответно 3А и 5А;
- Над 60 м – съоръжения от Група 6, съответно 6А;

Зелен вариант - трасето, преминаващо през силно пресечен терен с нивелетни разлики до 70,0 м, предвиждащо изграждане на тунел с дължина 10 037 м и 27 броя виадукти с максимална дължина до 1 070 м. При тези условия, са предложени вариантни решения обхващащи 6 групи виадукти.

Тъмносин вариант - трасето, преминаващо през силно пресечен терен с нивелетни разлики до 54,0 м, предвиждащо изграждане на тунел с дължина 13 900м и по-малък брой виадукти - 17 бр. с максимална дължина до 1 400 м. При тези условия, са предложени вариантни решения обхващащи 6 групи виадукти.

3.1.8.2. Мостове – мостови съоръжения над водни обекти

Голяма част от водните обекти преминават под виадукти, а за останалата част ще бъдат предвидени мостови съоръжения 15 бр. за зелен вариант и 17 бр. за тъмносиния.

3.1.8.3. Надлези - мостови съоръжения над директното трасе, носещи пътни, железопътни и селскостопански пресичания

Това са съоръжения при пресичанията, преминаващи над магистралата. Към настоящият момент са установени такива пътни пресичания: 21 броя пътни пресичания по зелен вариант и 20 броя при тъмносин вариант.

3.1.8.4. Подлези - мостови съоръжения, носещи директното трасе над пътни, железопътни и селскостопански пресичания

Към настоящият момент са установени 19 бр. пътни пресичания при зелен вариант и 16 бр. при тъмносин вариант, на които ще се предвидят подлези. Част от пресичанията ще преминават под бъдещи виадукти.

3.1.9. Тунели

Предвидени са два тунелни участъка, по един за всеки от разработените пътни варианти. И двете предложения са за подземно прокопаване на тунелите. Възможните технологии за избор на прокопаване и укрепване са два – посредством Тунелно пробивна машина (ТПМ) или посредством Нов австрийски тунелен метод (НАТМ).

Идейният проект предвижда прокопаване и укрепване на тунела посредством НАТМ предвид това, че този метод е икономически значително по-целесъобразен и гъвкав, като позволява значително по-лесно да се проектират и изградят всички съоръжения за безопасност и евакуация.

И за двата описани по-долу варианта са определени оптимални дължини на тунелите, така че дейностите по изграждане на порталните участъци да са с минимално засягане на терена, като в същото време да се гарантира минимално покритие над порталните участъци на тунела, което да гарантира безпроблемното прокопаване.

Предпорталните площадки са предложени с размери, които да гарантират достатъчна площ за разположение на всички необходими съоръжения за осъществяване на безпроблемна експлоатация на тунела и пространства за разгръщане на аварийните служби при аварийна ситуация.

Направени са предложения за проектиране и изграждане на основните системи, свързани с експлоатацията на тунелите.

Тунелно съоръжение - тъмносин вариант:

Входът на тунела при този вариант е на км 41+366,60, а изходът при км 55+396,70 за дясна тръба и при км 55+384,20 за лява тръба, с дължина 14 030,10 м дясна тръба и 14 017,60 м лява тръба. Входът на тунела е на кота 674,38 м, а изходът на тунела на 1021,54 м.

Предвижда се надлъжен наклон на трасето в тунела от 2.50 %. При този вариант трасето на тунела е разположено източно от Петрохански проход. Избраното трасе предвижда да се избегнат приблизително 390 м денivelация от съществуващото трасе и реализира скъсяване на съществуващия път в участъци, които са с много голяма надлъжен наклон, ниска скорост поради особености на терена и наличие на много завой по съществуващото трасе (най-високата и тежка част от прохода). При така избраното трасе тунелът ще има покритие до 935 м.

Избран е габарит Г 23.50 за скоростен път, т.е. се предвижда във всяка посока да се изгради отделна тунелна тръба с еднопосочно движение, като всяка се състои от две платна по 3,75 м, две водещи ивици по 0,50 м и два тротоара по 1.00 м. Предвиден е допълнителен габарит от 20 см за бъдещи репарации на конструкцията. Избраното светлото напречно сечение на предложението типов напречен профил е 63,50 м².

Двете тунелни тръби са разположени на осово разстояние 30.00 м една от друга. Предвидено е между двете тунелни тръби да се изградят 55 напречни аварийни връзки, от

които 37 броя са пешеходни аварийни връзки с напречно сечение 9,20 м², както и 18 автомобилни напречни връзки с напречно сечение 33,00 м². Всяко уширение е разположено на максимум 250 м от съседното или от вход или изход на тунела, така че максималният път за евакуация да е по-малък от 250 м. Автомобилните уширения са разположени на всеки 750 м по дължина на тунела. В зоната на автомобилните напречни връзки следва да се оформят уширения за маневриране в основната тунелна тръба с напречно сечение от 77,00 м².

Тунелно съоръжение - зелен вариант:

Входът на тунела при този вариант е на км 48+070,90, а изходът - при км 58+122,40, с дължина 10 051,50 м. Входът на тунела е на кота 807,23 м, а изходът на тунела - на 1028,55 м. Предвижда се надлъжен наклон на трасето в тунела от 2,10 %. При този вариант трасето на тунела е разположено източно от Петрохански проход, като тъмносиньото трасе се пада източно разположено. Трасето предвижда да се избегнат приблизително 380 м денivelация от съществуващото трасе и реализира скъсяване на съществуващия път и то в участъци, които са с много голям надлъжен наклон, ниска скорост поради особености на терена и наличие на много завой по съществуващото трасе (най-високата и тежка част от прохода). При така избраното трасе тунелът ще има покритие до 777 м.

Избран е габарит Г 23.50 за скоростен път, т.е. се предвижда във всяка посока да се изгради отделна тунелна тръба с еднопосочно движение, като всяка се състои от две платна по 3,75 м, две водещи ивици по 0,50 м и два тротоара по 1.00 м. В изготвеното предложение е предвиден допълнителен габарит от 20 см за бъдещи репарации на конструкцията. Избраното светло напречно сечение на предложени типов напречен профил е 63,50 м².

Двете тунелни тръби са разположение на осово разстояние 30.00 м една от друга. Предвидено е между двете тунелни тръби да се изградят 28 напречни аварийни връзки, от които 19 броя са пешеходни аварийни връзки с напречно сечение 9,20 м², както и девет автомобилни напречни връзки с напречно сечение 33,00 м². Всяко уширение е разположено на максимум 250 м от съседното или от вход или изход на тунела, така че максималния път за евакуация да е по-малък от 250 м. Автомобилните уширения са разположени на всеки 750 м по дължина на тунела. В зоната на автомобилните напречни връзки следва да се оформят уширения за маневриране в основната тунелна тръба с напречно сечение от 77,00 м².

3.2. Обща използвана площ

С инвестиционното намерение по тъмносиния вариант общата зезгната площ е 6 243 дка, а по зелен вариант - 6 775 дка.

Баланс¹ по видове територии по предназначение и собственост е представена в таблиците по-долу.

Таблица 1 - Баланс по видове територии по предназначение

| Видове територии по предназначение | Тъмносин | | | Зелен | | |
|------------------------------------|-----------|---------------------|--------------------------|-----------|---------------------|--------------------------|
| | Имоти бр. | Обща площ имоти дка | Засегната площ имоти дка | Имоти бр. | Обща площ имоти дка | Засегната площ имоти дка |
| Селско стопанство | 2 198 | 16 266 | 3 956 | 2 502 | 18 359 | 4 431 |
| Горска | 405 | 12 768 | 1 475 | 388 | 21 693 | 1 776 |

¹ Данните са от КАИС – Отворени данни

| Видове територии по предназначение | Тъмносин | | | Зелен | | |
|---|--------------|---------------------|--------------------------|--------------|---------------------|--------------------------|
| | Имоти бр. | Обща площ имоти дка | Засегната площ имоти дка | Имоти бр. | Обща площ имоти дка | Засегната площ имоти дка |
| Транспорт (ЖП, Държ. Път. Мрежа) | 79 | 1 033 | 276 | 55 | 937 | 202 |
| Територия, заета от води и водни обекти | 46 | 9 393 | 320 | 55 | 3 704 | 160 |
| Урбанизирана | 112 | 556 | 207 | 2 | 159 | 9 |
| Нарушена | 2 | 159 | 9 | 84 | 546 | 197 |
| ВСИЧКО | 2 842 | 40 175 | 6 243 | 3 086 | 45 399 | 6 775 |

Таблица 2 - Баланс по видове собственост

| Вид собственост | Тъмносин | | | Зелен | | |
|-------------------------------|--------------|---------------------|--------------------------|--------------|---------------------|--------------------------|
| | Имоти бр. | Обща площ имоти дка | Засегната площ имоти дка | Имоти бр. | Обща площ имоти дка | Засегната площ имоти дка |
| Държавна публична | 102 | 10 231 | 578 | 84 | 4 537 | 341 |
| Държавна частна | 152 | 10 737 | 967 | 173 | 17 316 | 1 357 |
| Общинска публична | 334 | 3 640 | 400 | 357 | 3 480 | 391 |
| Общинска частна | 277 | 4 018 | 649 | 286 | 4 591 | 832 |
| Стопанисвано от общината | 133 | 1 230 | 271 | 165 | 2 056 | 322 |
| Съсобственост | 6 | 234 | 7 | 9 | 241 | 10 |
| Частна | 1 775 | 9 256 | 3 184 | 1 913 | 11 941 | 3 306 |
| Частна обществени организации | 63 | 829 | 186 | 99 | 1 236 | 216 |
| ВСИЧКО | 2 842 | 40 175 | 6 243 | 3 086 | 45 399 | 6 775 |

3.3. Необходимост от други, свързани с основния предмет, спомагателни или поддържащи дейности, в т.ч. ползване на съществуваща или необходимост от изграждане на нова техническа инфраструктура:

Необходимостта от други, свързани с основния предмет, спомагателни или поддържащи дейности, в т.ч. ползване на съществуваща или необходимост от изграждане на нова техническа инфраструктура ще бъде разгледана на следващ етап на реализиране на инвестиционното предложение.

3.4. Предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите:

Въздействието върху земните недра ще се реализира основно по време на строителните и монтажни дейности и се изразява чрез земните работи, включващи изкопни и насипни дейности.

3.5. Ползване на взрив:

Необходимостта от ползване на взрив ще се уточни на следващ етап на реализиране на проекта.

4. Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение, необходимост от издаване на съгласувателни/разрешителни документи по реда на специален закон; орган по одобряване/разрешаване на инвестиционното предложение по реда на специален закон:

Като част от инвестиционното предложение е изготвен предварителен проект на ПУП – Парцеларен план (ПП), който има за цел предварителната оценка на засегнатите площи, които са необходими за реализиране на всеки един от разработените варианти. Включени са и площите, необходими за изграждане на пътни възли по предпочитания вариант, като участъците с тунелно преминаване са изключени.

След приключване на всички изискващи се процедури, Агенция „Пътна инфраструктура“ ще предприеме действия по изготвяне и одобряване на ПУП – Парцеларен план (ПП) за инвестиционното предложение, както и издаване на разрешение за строеж, което е задължителен документ за реализация на инвестиционното предложение.

Орган по одобряване и разрешаване на строителството на инвестиционното предложение е МРРБ.

5. Местоположение на инвестиционното предложение /населено място, община, квартал, поземлен имот, като за линейни обекти се посочват засегнатите общини/райони/кметства, географски координати или правоъгълни проекционни UTM координати в 35 зона в БГС2005, собственост, близост до или засягане на елементи на Националната екологична мрежа (НЕМ), обекти, подлежащи на здравна защита и територии за опазване на обектите на културното наследство, очаквано трансгранично въздействие, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура/:

5.1. Местоположение на инвестиционното предложение:

Проектните трасета, преминават през територията на следните населени места:

1. гр. Монтана (ЕКАТТЕ 48489), община Монтана, област Монтана
2. с. Войници (ЕКАТТЕ 11939), община Монтана, област Монтана
3. с. Долна Вереница (ЕКАТТЕ 22040), община Монтана, област Монтана
4. с. Горно Церовене (ЕКАТТЕ 17018), община Монтана, област Монтана
5. с. Балювица (ЕКАТТЕ 02542), община Берковица, област Монтана
6. с. Бистрилица (ЕКАТТЕ 04203), община Берковица, област Монтана
7. с. Бокиловци (ЕКАТТЕ 05253), община Берковица, област Монтана
8. с. Боровци (ЕКАТТЕ 05654), община Берковица, област Монтана
9. с. Бързия (ЕКАТТЕ 07510), община Берковица, област Монтана
10. с. Цветкова бара, ЕКАТТЕ 78286), община Берковица, област Монтана
11. с. Гаганица (ЕКАТТЕ 14297), община Берковица, област Монтана
12. с. Замфирово (ЕКАТТЕ 30301), община Берковица, област Монтана
13. с. Песочница (ЕКАТТЕ 55930), община Берковица, област Монтана
14. с. Рашовица (ЕКАТТЕ 30301), община Берковица, област Монтана
15. гр. Вършец (ЕКАТТЕ 55930), община Вършец, област Монтана
16. с. Драганица (ЕКАТТЕ 23073), община Вършец, област Монтана
17. с. Спанчевци (ЕКАТТЕ 68179), община Вършец, област Монтана
18. с. Браковци (ЕКАТТЕ 06050), община Годеч, област Софийска

19. с. Шума (ЕКАТТЕ 83466), община Годеч, област Софийска
20. с. Гинци (ЕКАТТЕ 14903), община Годеч, област Софийска
21. с. Зимевица (ЕКАТТЕ 30847, община Своге, област Софийска
22. с. Манастирище (ЕКАТТЕ 47024), община Своге, област Софийска
23. гр. Костинброд (ЕКАТТЕ 38978), община Костинброд, област Софийска
24. с. Богъовци (ЕКАТТЕ 04813), община Костинброд, област Софийска
25. с. Бучин проход (ЕКАТТЕ 07171), община Костинброд, област Софийска
26. с. Голяновци (ЕКАТТЕ 15984), община Костинброд, област Софийска
27. с. Градец (ЕКАТТЕ 17449), община Костинброд, област Софийска
28. с. Драговищица (ЕКАТТЕ 23296), община Костинброд, област Софийска
29. с. Дреново (ЕКАТТЕ 23707), община Костинброд, област Софийска
30. с. Дръмша (ЕКАТТЕ 23844), община Костинброд, област Софийска
31. с. Петърч (ЕКАТТЕ 56215), община Костинброд, област Софийска
32. с. Понор (ЕКАТТЕ 57529), община Костинброд, област Софийска
33. с. Волюяк (ЕКАТТЕ 12084), район Връбница, Столична община, област София
34. с. Житен, (ЕКАТТЕ 29430) район Нови Искър, Столична община, област София
35. с. Мрамор (ЕКАТТЕ 49206), район Нови Искър, Столична община, област София

Местоположението на проектните варианти на трасета (Ситуация) е представено, като приложение № 1 към настоящето уведомление.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Нито един от вариантите на трасе не преминава през защитена територия обявена съгласно Закона за защитените територии. Най-близо до трасето попада защитена територия по смисъла на чл. 33 от Закона за защитените територии - защитена местност (ЗМ) Находище на гигантски живовляк – с. Бучин проход.

Инвестиционното предложение засяга следните Защитени зони от мрежата Натура 2000:

- **BG0002002 Западен Балкан** - Защитена зона по директивата за птиците, обявена със Заповед № РД-119 от 9 февруари 2012 г. (ДВ бр. 20/март 2012). И двата варианта на трасе, преминават през защитената зона.

- **BG0002001 Раяновци** - Защитена зона по директивата за птиците, обявена със Заповед № РД-569 от 5 септември 2008 г. (ДВ бр. 84/септември 2008), изменена и допълнена със Заповед РД-1069 от 7 ноември 2022г. За зоната са разработени специфични цели. Вариантите се припокриват.

- **33 BG0002005 Понор** - Защитена зона по директивата за птиците, обявена със Заповед № РД-547 от 5 септември 2008 г. (ДВ бр. 83/септември 2008), изменена и допълнена със Заповед № РД-1069 от 7 ноември 2022г. И двата варианта на трасе преминават през защитената зона.

- **33 BG0001040 Западна Стара планина и Предбалкан** - Защитена зона по директивата за местообитанията, обявена със Заповед № РД-268 от 31 март 2021г. Двата варианта на трасе засягат относително малка площ от зоната.

- **33 BG0000322 Драгоман** - Защитена зона по директивата за местообитанията, обявена със Заповед РД-265 от 31.03.2021г. на министъра на околната среда и водите (ДВ, бр. 43 от 2021 г.). Двата варианта на трасе засягат малка площ от зоната.

Разположението на проектните варианти за трасе, спрямо защитените зони и защитени територии е представено като Приложение №2 към уведомлението.

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

С проекта се предвижда изграждането на скоростен път извън населените места, което ще повиши значително качеството на средата за живот на местното население.

Най-близко разположените обекти подлежащи на здравна защита и отстоянията до тях ще бъдат идентифицирани на следващ етап от процедурата по реда по глава шеста от Закона за опазване на околната среда (ЗООС).

В обхвата на двата варианта на проектното трасе, по предварителни данни, попадат следните санитарно охранителни зони (СОЗ):

- Тръбен кладенец за промишлени цели - Птицекомбинат, "Джиев" АД, разрешително № 11520086/08.11.2010 г., с титуляр „Джиев“ АД и Заповед за определяне на СОЗ № СОЗ-24/13.10.2004 г. (подземен – незащитен тип на съоръжението) – началото на трасето и по двата варианта отстои на 532 м от III-ти пояс на СОЗ;

- Речно водохващане "Релкъв дол", за водоснабдяване на гр. Вършец, с оператор на разрешително № 11110025/06.04.2009 г. "ВиК" ООД гр. Монтана; Заповед за определяне на СОЗ № СОЗ-09/12.05.2004 г. (повърхностен) – тъмносиният вариант на трасето, в зоната на предвидения за изграждане тунел, преминава през II-ри пояс на СОЗ;

- Речно водохващане "Ширине", за водоснабдяване на с. Бързия, с оператор на разрешително № 11110032/06.04.2009 г. "ВиК" ООД гр. Монтана; Заповед за определяне на СОЗ № СОЗ-22/31.08.2004 г. (повърхностен) - зеленият вариант на трасето преминава през II-ри пояс на СОЗ.

- Сондаж № 1, Сондаж № 2, Сондаж № 3 и Сондаж № 4 на находище на мин. вода "Вършец", със Заповед за обявяване на СОЗ № РД-234/07.04.2017 г. (подземен – защитен тип на съоръжението) – тъмносиният вариант на трасето отстои на разстояние 875 м от III-ти пояс на СОЗ; - зеленият вариант на трасето отстои на 580 м.

- Д-ж "Палеково" за водоснабдяване на с. Долна Вереница – с оператор "ВиК" ООД гр. Монтана на разрешително за водовземане № 11510089/05.07.2007 г. и Заповед аз обявяване на СОЗ № СОЗ-246/23.02.2010 г. (подземен и незащитен тип на съоръжението) – в края и двата варианта на трасето преминават на 370 м от III-ти пояс на СОЗ;

- И двата варианта на трасе преминават през зона с радиус от 1 000 м около водоизточници от подземни води без учредена СОЗ – ДР „Растника“, ВиК Монтана – оста на трасето на пътя по тъмносиния вариант е на около 237 м, а до зеления вариант – 280 м.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

Съгласно писмо от НАИМ до АПИ, изх. № 1285/13.01.2016г., са определени намиращите се в обхвата на въздействие на двата варианта археологически обекти. Информация за същите е представена като приложение № 3, към настоящето уведомление.

При реализация на обекта ще се предприемат всички необходими действия съгласно Закона за културното наследство.

5.5. Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура:

Инвестиционното предложение е свързано с изграждане на нов скоростен път от републиканската пътна мрежа. По време на строителството ще се използва съществуващата пътна инфраструктура, като при необходимост ще се осигурят временни пътища за достъп.

5.6 Очаквано трансгранично въздействие:

Местоположението на инвестиционното предложение изключва възможността от възникване на трансгранични въздействия.

6. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията /вкл. предвидено водоземане за питейни, промишлени и други нужди – чрез обществено водоснабдяване (ВиК или друга мрежа) и/или от повърхностни води, и/или подземни води, необходими количества, съществуващи съоръжения или необходимост от изграждане на нови/:

За реализирането на инвестиционното предложение ще се използват обичайните за този вид строителство материали - асфалтобетон, бетонови разтвори и др. Природните ресурси, които ще бъдат използвани, са стандартни за пътното строителство и включват пясък, трошен камък, чакъл, земни маси и вода за приготвяне на бетонови смеси. Всички необходими материали ще бъдат осигурявани от лицензирани доставчици.

По време на експлоатацията няма да бъдат използвани природни ресурси.

7. Очаквани общи емисии на вредни вещества във въздуха по замърсители:

7.1. Емисии в периода на строителството:

Реализацията на проекта, по който и да е от предложените варианти, се очаква да доведе до генериране на емисии от площни и линейни източници, в т. ч.:

- Прахови емисии от площни източници: изкопни работи за подготовка основата на пътя, изкопни работи за изместване/преместване на съпътстваща инфраструктура, товарене, разтоварване и транспорт на прахообразни материали, вкл. и отпадъци, обратно засипване с чакъл и филц при полагане основата на пътя, влагане, разстилане и уплътняване на инертни материали на пътя, прахови емисии от ДВГ на строителната техника и механизация.

- Площни източници на изгорели газове: емисии от ДВГ от използваната за строителството техника и механизация;

- Линейни източници на прахови и газови емисии: емисии от ДВГ от използваните за превозни средства.

Концентрациите на емитираните вещества в атмосферата зависят от редица фактори, в т. ч. влажност на почвата в границите на строителните площадки и използваните черни пътища, пътна настилка, скорост на движение на съответните транспортни средства, климатични характеристики, трафик и пр.

Прилагането на изискванията на Наредба № 1 от 27 юни 2005 г. за норми за допустими емисии на вредни вещества (замърсители), изпускани в атмосферата от обекти и дейности с неподвижни източници на емисии, за оросяване на работните площадки, както и недопускане транспортирането на прахообразни материали при непокрита каросерия на камионите, намаляват праховите емисии, генерирани в атмосферата и повишаване на имисионните концентрации в района на извършваните дейности, вкл. и в границите на близко разположените населени места.

Що се касае до генерираните от използваната механизация и транспортни средства газови емисии, то нивата на същите, при спазване на разпоредбите относно прилагането на европейските стандарти за изгорели газове, се очаква да бъдат незначителни, на фона на сега образуваните от съществуващия в района трафик.

Въздействията по време на строителството ще са временни, обратими и незначителни.

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

Експлоатацията на новоизграденото пътно трасе, в хода на неговата експлоатация, ще се явява линеен източник на прахови емисии и изгорели газове от ДВГ от движещите се по него пътни превозни средства, както и прахови емисии от износването на гуми, спирачни апарати и пътна настилка

Движението на моторните превозни средства по скоростния път не се очаква да доведе до завишени прахови и газови емисии в атмосферата, предвид непрекъснатото движение със сравнително постоянна скорост и създаващата се допълнителна турбуленция на въздушните маси. Предвид по-високата проектна скорост, по-малкия брой завой и ограничени надлъжни наклони по протежение на новопроектираното пътно трасе, важащо и за двете разглеждани алтернативи, ще се постигне до по-равномерен режим на движение на автомобилите. Това ще намали честите ускорения и спирания, както и натоварването на двигателя при изкачване, което е пряко свързано с по-нисък разход на гориво. В резултат ще се редуцират емисиите на замърсители във въздуха (NO_x, CO, ФПЧ и CO₂) на единица изминато разстояние, което ще ограничи общото въздействие на автомобилния трафик върху качеството на атмосферния въздух.

7.3. Очаквани вещества, които ще бъдат емитирани от дейността, в т.ч. приоритетни и/или опасни, при които се осъществява или е възможен контакт с води:

Очакваните емисии на вредни вещества, емитирани по време на строителство и експлоатация на съоръжението не са включени в списъка на приоритетните вещества в областта на политиката за водите, съгласно Приложение 1 от Наредба за стандарти за качество на околната среда за приоритетни вещества и някои други замърсители.

8. Отпадъци, които се очаква да генерират и предвиждания за тяхното третиране:

По време на строителството на скоростния път „Монтана – София” с тунел под Петрохан и при двата варианта на трасе, се очаква генерирането на отпадъци, в резултат от следните основни дейности:

- Изкопните работи по трасе на пътя и прокопаването на тунела, съпътстваща инфраструктура при необходимост от такава и пр.;
- Строително-монтажни дейности в обхвата на скоростния път;
- Битовата дейност на работниците.

Видовете образувани отпадъци по време на СМР ще са характерни за дейностите на такъв вид линейни обекти, като е възможно образуването на: отпадъци от опаковки (от група 15 01), абсорбенти (от група 15 02), строителни отпадъци (от група 17), както и битови отпадъци (от група 20).

Възложителят е отговорен за изготвяне на План за управление на строителните отпадъци, съгласно Закона за управление на отпадъците (ЗУО) и Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали. Планът за управление на строителните отпадъци ще бъде изготвен на база количествените сметки от проектната документация на обекта, въз основа, на които ще бъдат изчислени прогнозните количества на образуваните строителни отпадъци.

В процеса на работа на строителните машини, при тяхната експлоатация, поддръжка или ремонти налагащи се при неизправност, има вероятност да се получат отпадъци отнесени към групи: 13 01 „Отпадъчни хидравлични масла“, 13 02 „Отработени моторни, смазочни и масла за зъбни предавки“ и 13 07 „Отпадъци от течни горива“ и др. видове. Строителната фирма следва да изпълнява планирани ремонтни дейности на строителна техника и планирана

подмяна на масла, автомобилни гуми и други компоненти на обслужващите автомобили и транспортно-строителна техника в собствена основна база, при спазване на нормативните изисквания за управление на дейностите с отпадъци.

При управление на отпадъците, които се образуват при реализиране на инвестиционното намерение, ще се прилагат изискванията на ЗУО, Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали и наредбите по чл. 22 от ЗУО на общините, на чиято територия се образуват и третират отпадъците.

Организацията по извозването, съхранението и предаването за последващо третиране на отпадъците ще се осъществява въз основа на писмен договор с лицензирана, за тази дейност фирма, отговаряща на изискванията на чл. 35 от ЗУО.

9. Отпадъчни води, които се очаква да се генерират и предвиждания за тяхното третиране/(очаквано количество и вид на формираните отпадъчни води по потоци (битови, промишлени и др.), сезонност, предвидени начини за третирането им (пречиствателна станция/съоръжение и др.), отвеждане и заустване в канализационна система/повърхностен воден обект/водоплътна изгребна яма и др.):

Инвестиционното намерение не е свързано с генериране на „отпадъчни води“ по смисъла на § 1, т.6 от Наредба № 2 от 8 юни 2011 г. за издаване на разрешителни за заустване на отпадъчни води във водни обекти и определяне на индивидуалните емисионни ограничения на точкови източници на замърсяване.

10. Опасни химични вещества, които се очаква да бъдат налични на площадката на предприятието/съоръжението (в случаите по чл. 99б от Закона за опазване на околната среда се представя информация за вида и количеството на опасните вещества, които ще са налични в предприятието/съоръжението съгласно приложение № 1 към Наредбата за предотвратяване на големи аварии и ограничаване на последствията от тях):

По време на строителството, използването на опасни химични вещества е свързано със строително-транспортната техника. Тези вещества включват петролни масла и различни горива – бензин, дизелово гориво, пропан-бутан, природен газ и др. Опасност от тяхното използване съществува при възникване на аварийни ситуации, като в тези случаи е необходимо своевременно да се пристъпи към изпълнение на мерките, заложи в плана за действие при аварийни ситуации, който дружеството-изпълнител на обекта следва да изработи и съгласува преди започване на строителството.

Проектът не предвижда съхраняване на опасни вещества на строителните площадки, както и не се предвижда използването на химични вещества, препарати и продукти, подлежащи на забрана.

По време на експлоатацията на участъка по него ще се транспортират различни по вид опасни вещества и смеси. Опасност от тази дейност съществува единствено при възникване на пътно-транспортни произшествия с участието на превозни средства, транспортиращи такива вещества.

Пътния обект не представлява съоръжение с нисък или висок рисков потенциал съгласно чл. 99б от Закона за опазване на околната среда.

Моля да ни информирате за необходимите действия, които Агенция „Пътна инфраструктура“ трябва да предприеме по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда и чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие.

1. Моля на основание чл. 93, ал. 9, т. 1 от ЗООС да се проведе задължителна ОВОС, без да се извършва процедура по преценяване на необходимостта от ОВОС.

2. Моля на основание чл.2 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредба за ОС), да ни информирате за необходимите действия във връзка с изготвянето на оценка за съвместимостта.

Моля да бъде допуснато извършването само на ОВОС (в случаите по чл. 91, ал. 2 от ЗООС, когато за инвестиционно предложение, включено в приложение № 1 или в приложение № 2 към ЗООС, се изисква и изготвянето на самостоятелен план или програма по чл. 85, ал. 1 и 2 от ЗООС) поради следните основания (мотиви):

Изработването на ПУП–ПП за определяне на трасе е пряко свързано с реализацията на инвестиционно предложение за „Изграждане на Скоростен път Монтана – София с тунел под прохода „Петрохан““ и няма самостоятелно значение извън него.

ПУП–ПП има единствено технически и обслужващ характер, като чрез него се определя трасето и сервитутната зона на обекта, без да се създава самостоятелна рамка за бъдещо развитие на други инвестиционни предложения.

Предвижданията на ПУП-ПП не водят до самостоятелни въздействия върху околната среда, различни от тези, произтичащи от реализацията на инвестиционното предложение. Всички възможни въздействия върху компонентите и факторите на околната среда, включително кумулативните въздействия, ще бъдат подробно анализирани и оценени в рамките на процедурата по ОВОС.

Провеждането на отделна екологична оценка за ПУП–ПП би довело до дублиране на оценки, анализи, административни процедури и обществени консултации, без това да осигурява допълнителен екологичен резултат или по-висока степен на защита на околната среда.

Предварително Ви благодаря за съдействието!

Приложения:

1. Ситуация във файлов формат .dwg, .shp и .kmz - по електронен обмен;
2. Разположение на проектните варианти за трасе, спрямо защитените зони и защитени територии - по електронен обмен;
3. Разположение на проектните варианти за трасе, спрямо местоположението на известни археологически обекти - по електронен обмен.

С уважение,

10.6.2026 г.

X

Людмила Елкова
Член на УС на АПИ