



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЪР НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ И
БЛАГОУСТРОЙСТВОТО

Изх. № 02-02-59/10.05.2021 г.

НАРОДНО СЪБРАНИЕ	
№ 154-06-75	
10	05 2021 г.

ЧРЕЗ
Г-ЖА ИВА МИТЕВА
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
45-ОТО НАРОДНО СЪБРАНИЕ
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

ДО
Г-ЖА РОСИЦА КИРОВА
НАРОДЕН ПРЕДСТАВИТЕЛ
В 45-ОТО НАРОДНО СЪБРАНИЕ
ОТ ПГ „ГЕРБ-СДС“

На Ваш № 154-06-75/23.04.2021 г.

Относно: Изработване на прединвестиционно проучване за трасе по направление „Монтана – София“ с тунел под „Петрохан“

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО МИТЕВА,
УВАЖАЕМА ГОСПОЖО КИРОВА,

По възлагане на Агенция „Пътна инфраструктура“ и в изпълнение на договор № Д-77/15.08.2019 г. изпълнителят е изработил прединвестиционно проучване за трасе по направлението София – Монтана с тунел под прохода „Петрохан“, което включва три вариантни решения за пътно трасе – червен, светлосин и тъмносин.

В по-голямата си част предложените три варианта следват трасето на път II-81 София – Петрохан – Берковица – Монтана – Лом. В участъка от км 0+000 до км 23+100 (километраж по съществуващия път) всички следи на вариантите трасета съвпадат със

съществуващия път II-81, с изключение на обходното трасе на гр. Костинброд, което преминава по нова следа. От км 24+300 до км 26+700 отново трасетата съвпадат със съществуващия път, но след това се отделят поради обходното трасе на с. Бучин проход и последващото преминаване на прохода „Петрохан“, където са разработени различни следи на вариантните трасета. След с. Гинци са разработени варианти за тунелно преминаване на прохода. Около км 73+000 (по съществуващото трасе на път II-81), при гр. Берковица вариантните трасета отново се събират по една и съща следа – съществуващото трасе на второкласния път. Така пътят се развива по съществуващата следа до края на участъка – гр. Монтана.

По отношение на тунелното преминаване, при вариант „червен“ дължината на тунела е 4,225 км, като се преодолява денивелация (намаляване на надморската височина) от 145 м спрямо надморската височина на прохода „Петрохан“. При вариант „тъмносин“ дължината на тунела е 4,200 км, при който се преодолява денивелация от 181 м. При вариант „светлосин“ дължината на тунела е 6,845 км, като се преодолява денивелация от 239 м.

При сравнение на трите варианта е отчетено, че трасето на светлосиния вариант е най-късо – позволява достигане на проектна скорост от 80 – 90 км/ч, за разлика от останалите два варианта, при които проектната скорост е в порядъка на 60 – 80 км/ч. Също така е отчетено, че светлосиният вариант е най-щадящ към околната среда.

На 07.12.2020 г. проектната разработка е разгледана на Експертен технико-икономически съвет на Агенция „Пътна инфраструктура“. Прието е решение следващата фаза на проектиране, по отделен договор, да бъде разработена по следата на светлосиния вариант поради възможността да се реализира габарит Г20 (две отделни платна с по две ленти за движение с разделителна ивица) за тунела (две отделни тръби) и за пътната част, достигане на най-висока проектна скорост, най-голямо намаляване на надморската височина на преодоляване на прохода и възможността за разделяне на трасето на три отделни подучастъка с условни граници при с. Бучин проход и с. Бързия, предвид пресичането му в тези места със съществуващия път II-81, спрямо останалите два варианта.

Към настоящия момент АПИ е уведомила компетентния орган – Министерството на околната среда и водите, за инвестиционното си намерение с цел определяне на приложимата процедура съгласно Закона за опазване на околната среда. Очакваната процедура е изготвяне на Доклад за оценка на въздействието върху околната среда, въз основа на който ще се постанови Решение по ОВОС.

След влязло в сила Решение по ОВОС, с което се одобрява заявеното инвестиционно намерение, ще бъде възможно да се премине към следващ етап от неговата реализация – проектиране, изработване на подробен устройствен план и строителство. Осъществяването на тези дейности може да бъде реализирано чрез провеждане на тръжни процедури по реда на Закона за обществените поръчки, както и посредством публично-частно партньорство.

МИНИСТЪР:



ПЕТЯ АВРАМОВА