



ГОДИНИ

ДЪРЖАВНА ПЪТНА АДМИНИСТРАЦИЯ



14
ГОДИНИ

ДЪРЖАВНА ПЪТНА АДМИНИСТРАЦИЯ

Отпечатването на изданието е осъществено с подкрепата
на Българска браншова камара "Пътица".

Уважаеми колеги и приятели,

Преди 140 години – на 3 април 1883 г., са положени основите на държавната пътна администрация.

Като българи трябва да сме горди с богатата и дългогодишна история на нашата институция, която е една от най-старите в България.

С изграденото през годините сме доказали, че работим всеотдайно, а построеното остава и се ползва от всички ежедневно.

Трудолюбието, отдадеността и енергията на поколения строители, геодезисти, проектанți и конструкции, много често се оценява след време, но това не ни обезсърчава, а проектира и пази вярата в собствените ни възможности и умения, трасира ентузиазма ни за прилагане на успешните практики, новите технологии и мотивира стремежа ни да имаме модерна, безопасна и удобна пътна инфраструктура.

Подобно на известната мисъл, че днес някой седи на сянка, защото преди много време някой друг е посадил дърво, нашето „дърво“ са пътищата, тунелите и мостовете, които изграждаме, за да свързват хората днес и в бъдеще.

Да вложим градивни сили в отглеждането и поддържането на нашето „дърво“ здраво, вековно и стабилно всеки ден. От всички нас сега зависи какво ще оставим за историята в следващите десетилетия и какви пътища ще има държавата.

Честит юбилей!

Управителен съвет на Агенция „Пътна инфраструктура“

„Можете да сте господари на всичко или роби на всички – от вас си зависи.“

„Ама помежду си не градете толкова дувари, дето да ви делят, ами повете мостове – да ви събират!“

Колю Фичето

По Министерството на Общитѣ Сгради.

УКАЗЪ

№ 267.

НИЙ АЛЕКСАНДРЪ I

Съ Божия милостъ и народната воля

Князь на България,

По предложението на Наштъ Управляющій Министерството на Общитѣ Сгради, Земледѣлието и Търговията представено Намъ съ доклада му отъ 28 мартъ подъ No. 798 и съгласно съ мнѣнието на Държавний Свѣтъ.

ПОСТАНОВИХМЕ И ПОСТАНОВЯВАМЕ:

I. Да утвърдимъ:

а) „Закона за направата, поправката и поддръжката на Държавнитѣ пѣтища.“

б) „Закона за направата, поправката и поддръжката на окръжнитѣ пѣтища.“

в) „Правилника за службата на кантониеритѣ.“ тъй както ги е приелъ Държавний Свѣтъ.

II. Наштъ Управляющій Министерството на Общитѣ Сгради, Земледѣлието и Търговията се натоварва съ изпълнението на настоящій указъ.

Издаденъ въ Нашия Дворецъ въ София на 3 априлий 1883 година.

На първообразното съ собствената рѣка на НЕГОВО ВИСОЧЕСТВО написано:

Александръ.

Приподписалъ:

Управляющій Министерството на Общитѣ Сгради
Земледѣлието и Търговията,

Князь М. Хилковъ.

ЗАКОНЪ

НАПРАВАТА, ПОПРАВКАТА И ПОДДРЪЖКАТА на държавнитѣ пѣтища.

ГЛАВА I.

За направата на пѣтищата.

1. Държавнитѣ пѣтища се правятъ и поддръжатъ за напредъ исклучително съ издвиненето и гризката на Държавата, освѣнъ ония части отъ тѣхъ, които лежатъ въ чертитѣ на градоветѣ. Тия части се правятъ и поддръжатъ отъ градскитѣ общински управления, а тѣхнитѣ граници се опредѣлятъ отъ Министерството на Общитѣ Сгради.

Въ случай на пужда населението се задѣлжава да достави на Държавата извѣстно количество работници и кола, срѣщу опредѣлено възнаграждение. Тия работници и кола се доставятъ отъ постоянната окръжна комисия на надлежния окръгъ, а възнаграждението за тѣхъ се опредѣля въ вся година отъ окръжния управителенъ свѣтъ съ съгласието на управлението на общитѣ сгради.

2. Държавенъ пътъ се обявява за такъвъ само съ силата на законъ.

3. Прокарването на Държавнитѣ пѣтища трѣбва да отговори:

а) на естеството и важноста на движението по тѣхъ; и

б) на нуждитѣ на мѣстото и на интереситѣ на страната.

4. Пѣтътъ трѣбва да се прокари по такъва мѣстность която не е изложена на наводнения; въ противенъ случай се зяматъ прѣдпазителни мѣрки противъ наводненията.

5. Пѣтищата не трѣбва да се правятъ хоризонтално, защото иначе водата не може да се летица добръ и околнитѣ, ще трѣбва да се правятъ съ различна дълбочина, за да иматъ нужното наклонение за истичане на водата.

6. Пѣтътъ може да бѣде хоризонталенъ само въ напѣтитѣ (remblais) или когато той върви наравно съ земята, а никогъ въ дълбоки прокопи (deblais).

3 април 1883 г,
с указ № 267 на княз Александър I Батенберг
се полага началото на държавната пътна
администрация

ЗАКОНЪ

НАПРАВАТА, ПОПРАВКАТА И ПОДДЪРЖКАТА на окръжнитѣ пътища.

ГЛАВА I.

За направата на пътищата.

1. Окръжнитѣ пътища се правятъ и поддържатъ:
 - а) съ издвигането на самитѣ окръзи;
 - б) съ пълна повинностъ, и
 - в) съ помощи, дадени отъ правителството въ случай на крайна и доказана нужда.

Частитѣ отъ окръжнитѣ пътища, които лѣжатъ въ чертитѣ на градоцѣтѣ и селата, се правятъ и поддържатъ отъ общинитѣ на последнитѣ и разгѣра имъ се опредѣля отъ окръжната постоянна комисиия.

Министерството на Общитѣ Сгради, Земледѣието и Търговията ще изработи единъ законъ, на основание на който всѣки окръженъ съвѣтъ ще опредѣля пълната повинностъ въ окръжието.

2. Пътъ се обявява за окръженъ или се изважда отъ класа на окръжнитѣ пътища, само съ рѣшение на окръжния управителенъ съвѣтъ, утвърдено отъ Министерството на Общитѣ Сгради.

3. Прокарването на окръжнитѣ пътища трѣбва да отговаря:

- а) на естеството и важноста на движението по тѣхъ, и
- б) на нуждитѣ на мѣстото и на интереситѣ на окръжието.

4. Пътътъ трѣбва да се правя по такава мѣстностъ, които не е наложена на наводнения; въ противенъ случай се взематъ предпазителни мѣрки противъ наводненията.

5. Пътищата не трѣбва да се правятъ хоризонтално, защото иначе водата не може да се итеча добри и око-

ПРАВИЛНИКЪ

СЛУЖБАТА НА КАНТОНИЕРИТЪ.

1. Длъжността на кантониера е ежедневно поправяне отъ шосето една опредѣлена частъ, която носи името „кантонъ“.

Кантониеритѣ сѫ подчинени въ всичко, което се касае до службата имъ, на инженеритѣ, кондукторитѣ, пикиеритѣ и на другитѣ чиновници отъ управлението на шосетотѣ и шосетата.

2. За да може пѣкой да се назначи за кантониеръ, трѣбва:

- 1) да е изпълнилъ закона за военната повинностъ и да пѣма повече отъ 45 години;
- 2) да не е поджгавъ за да може да изпълнява повседневнитѣ си длъжности;
- 3) да е работилъ по направата или поправката на пътищата;
- 4) да има свидѣтелство за добро повѣдение отъ общината, въ която живѣе.

Грамотнитѣ кандидати се предпочитатъ.

Главни кантониери.

3. За сега и до когато се приготвятъ кантониери, главнитѣ кантониери ще иматъ подъ свой надзоръ десетъ кантона, които образуватъ една бригада. Тѣ могатъ да се употребяватъ приврѣмечно и като надзиратели на пѣкой движима работилница, която е близо до сѣдалището имъ.

Главнитѣ кантониери трѣбва да сѫ непремѣнно грамотни.

Главнитѣ кантониери придружаватъ кондукторитѣ и второстепеннитѣ чиновници, когато тѣзи последнитѣ обикалятъ шосето.

Тѣ взематъ подъ бѣлѣжка заповѣдитѣ, които кондукторитѣ и другитѣ второстепенни чиновници отъ бригадата даватъ на кантониеритѣ, и внимаватъ за изпълнението имъ. За това тѣ ще обикалятъ поврѣнния имъ пътъ поне веднѣжъ въ седмицата, като измѣняватъ днитѣ и часветѣ на обикалящата си, за да се увѣряватъ дали кантониеритѣ се намиратъ постоянно на шосетотѣ си.

Когато кантониеритѣ добиятъ извѣстна опитностъ, на онѣзи отъ тѣхъ, които покажатъ по-голяма ревностъ и които се отличатъ съ добро повѣдение и разумностъ, ще

С указ № 267 се утвърждават Законът за направата на пътища, поправката и поддръжката на държавните пътища, Законът за направата, поправката и поддръжката на окръжните пътища и Правилникът за службата на кантониерите

УКАЗЪ

№ 11

НИИ ФЕРДИНАНДЪ I

СЪ БОЖИЯ МИЛОСТЪ И НАРОДНАТА ВОЛЯ

КНЯЗЪ НА БЪЛГАРИЯ,

Обявяваме на всички Наши вѣрноподаници, че
Християнско Народно Собрание, I редовна сесия въ
III^{то} му заседание, събрало на 21 декември т. год., има
ува и присъ,
Кий утвърдило и утвърждавало следущия
ЗАКОНЪ
за Държавните и общински пътища
Законъ остане настоящиятъ законъ да се издаде въ
Държавния печатъ, да се обнародва въ Държавния
Вестникъ и да се тури въ действие . . .

M

Даспероуданието за прилагане въ действие
на тоя законъ възлагаем на Нашия Министър на Ве-
ществениятъ Сградъ, Административна и Судебна Каса . . .
Обявяваме въ Сиринъ на 2. февр. 1900

Министър на Свѣтлостанитѣ, Сградѣ, Административна и Судебна Каса: *S. Tsch*



~~По распоряженію за държавна печатъ
№ 339~~

февруари 1900 година
Пазител на Държавния Печатъ,

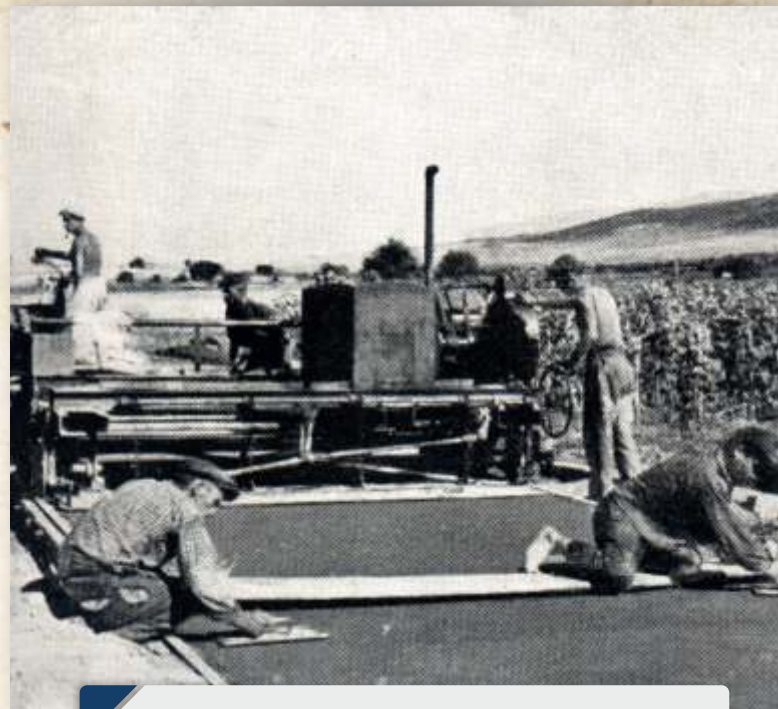
Министър на Правосудието: *G. Tch*

С Указ № 11 на княз Фердинанд I се утвърждава Законът за държавните и общинските пътища. С него се облекчава режимът за отчуждаване на земи, необходими за пътно строителство. Поименно са определени първокласните, второкласните и третокласните пътища.

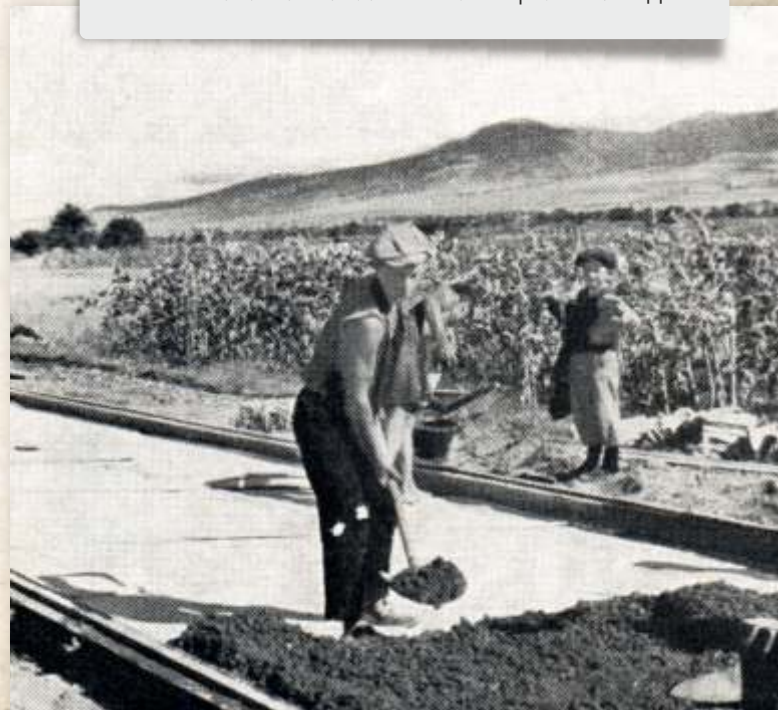
Сводестият мост над река Вьча по пътя
София - Пловдив, изграден през 1930-1934 г.



Изграденият през 1937-1938 г. мост
на пътя София - Самоков



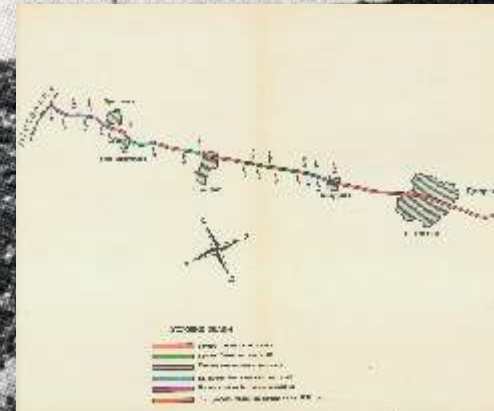
1937-1938 г., работници разстилат и заглаждат
бетонната настилка по пътя София - Пловдив





1937-1938 г,
48 млн. лв са вложени в строителството на пътя
София - Пловдив. Първата половина от бетонната
настилка е готова, а втората се държи под вода

1937-1938 г,
изграждане на подпорна стена по
международния път София - Драгоман - Цариброд

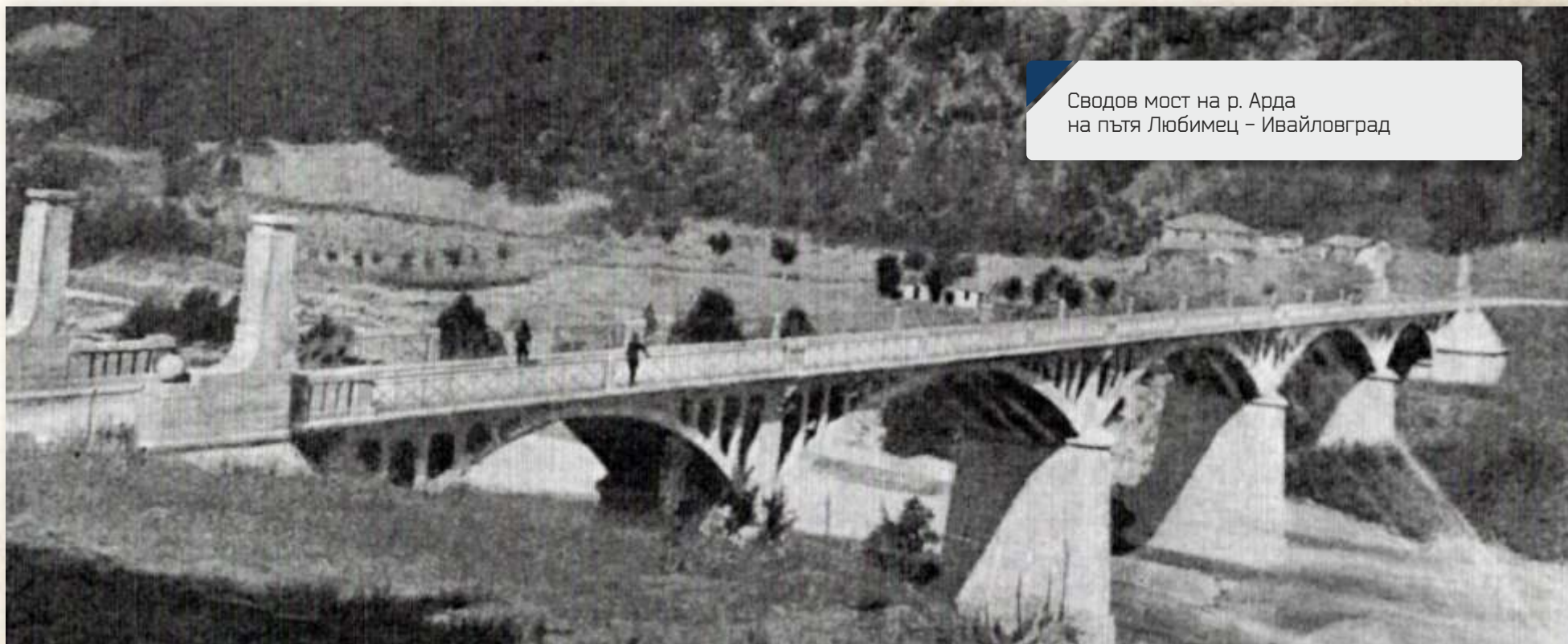


Пътят Айтос - Провадия - Чудните скали





1937-1938 г.,
областното инженерство работи по
поправката на пътища в Пловдивски окръг



Сводов мост на р. Арда
на пътя Любимец - Ивайловград



Ремонт на второкласния път
София - Дървеница

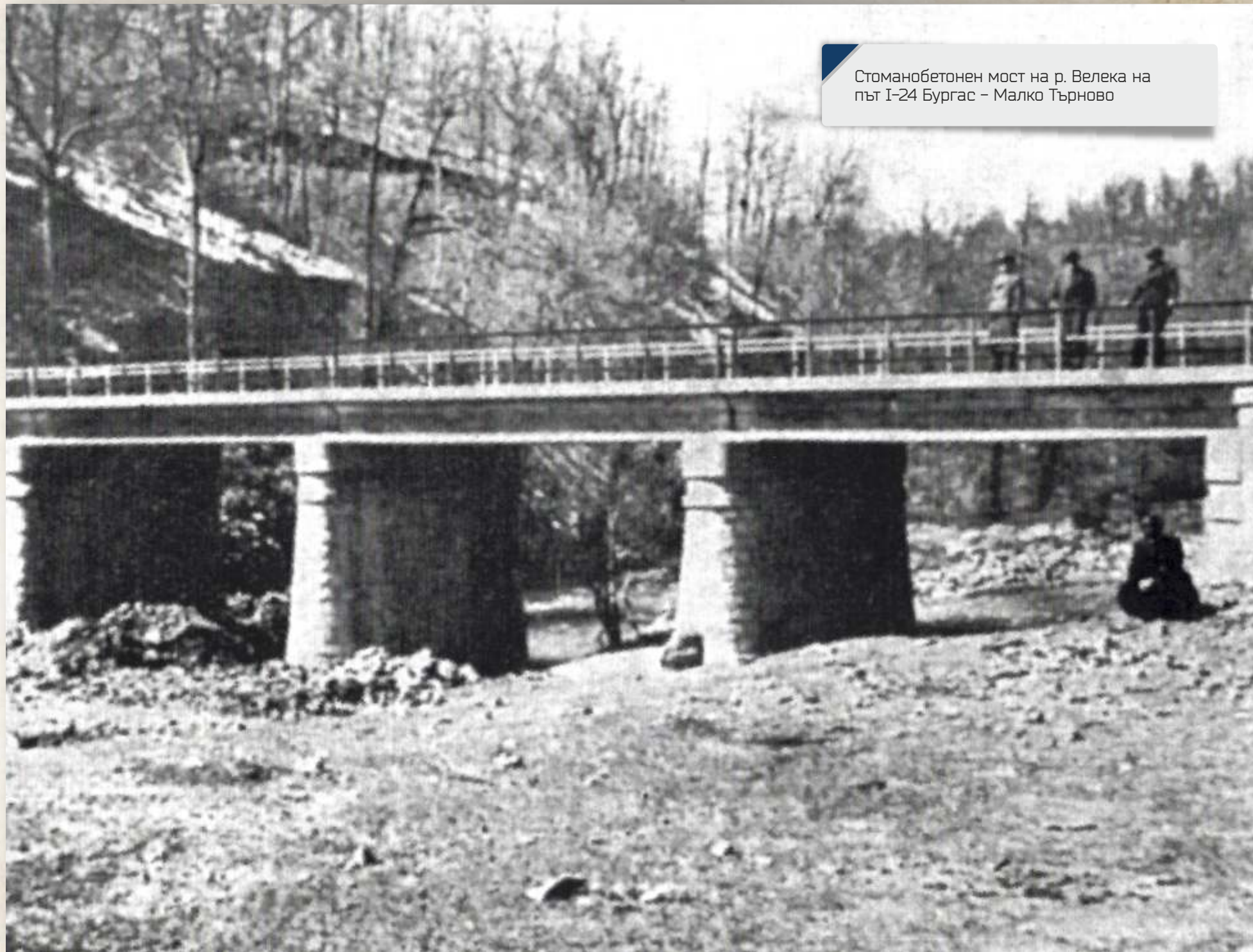


Паважна настилка на пътя София - Пловдив



София - Пловдив при разклона за Самоков

Стоманобетонен мост на р. Велека на
път I-24 Бургас - Малко Търново



Стоманобетонен мост по пътя
София - Самоков





1946 г., прокопаването на прохода Хаинбоаз



1956 г., изграждане на пътя Русе - Разград




1961 г.,
Софийски околоръстен път



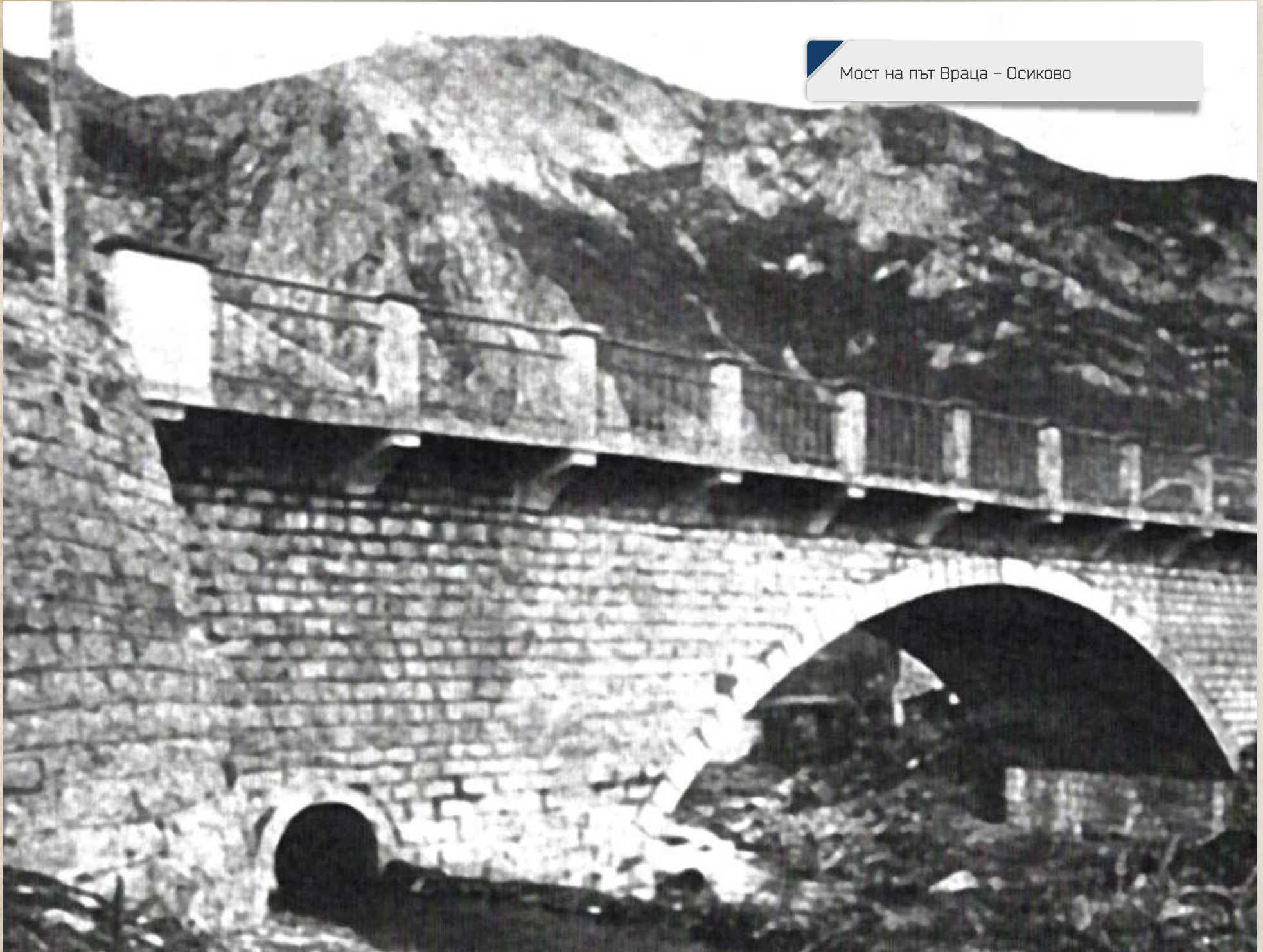
ОКОЛОВРЪСТЕН ПЪТ – СОФИЯ





Пътят Пловдив – Асеновград – Смолян е единствената транспортна артерия, свързваща централната част на страната с област Смолян. Проектиран и построен е през 1914 г. и е реконструиран през 1965 г.

Мост на път Враца - Осиково



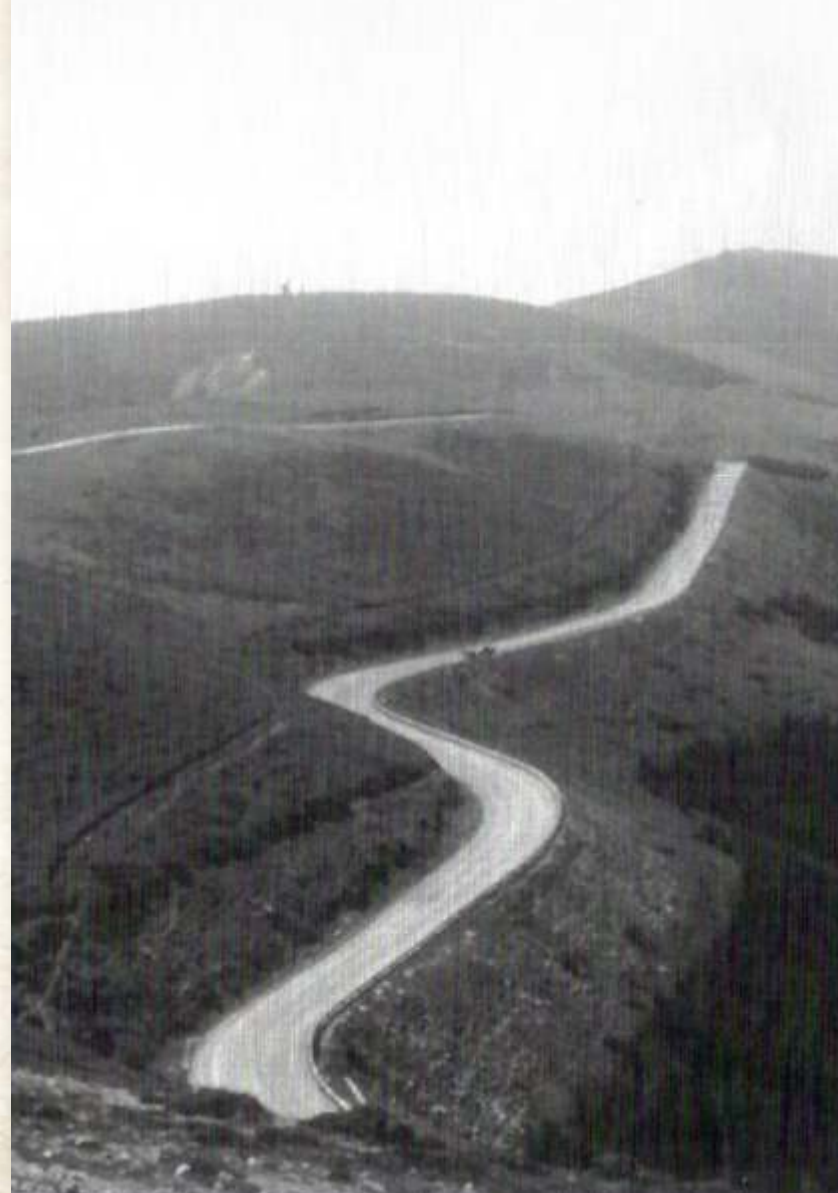
Мост на р. Янтра във Велико Търново



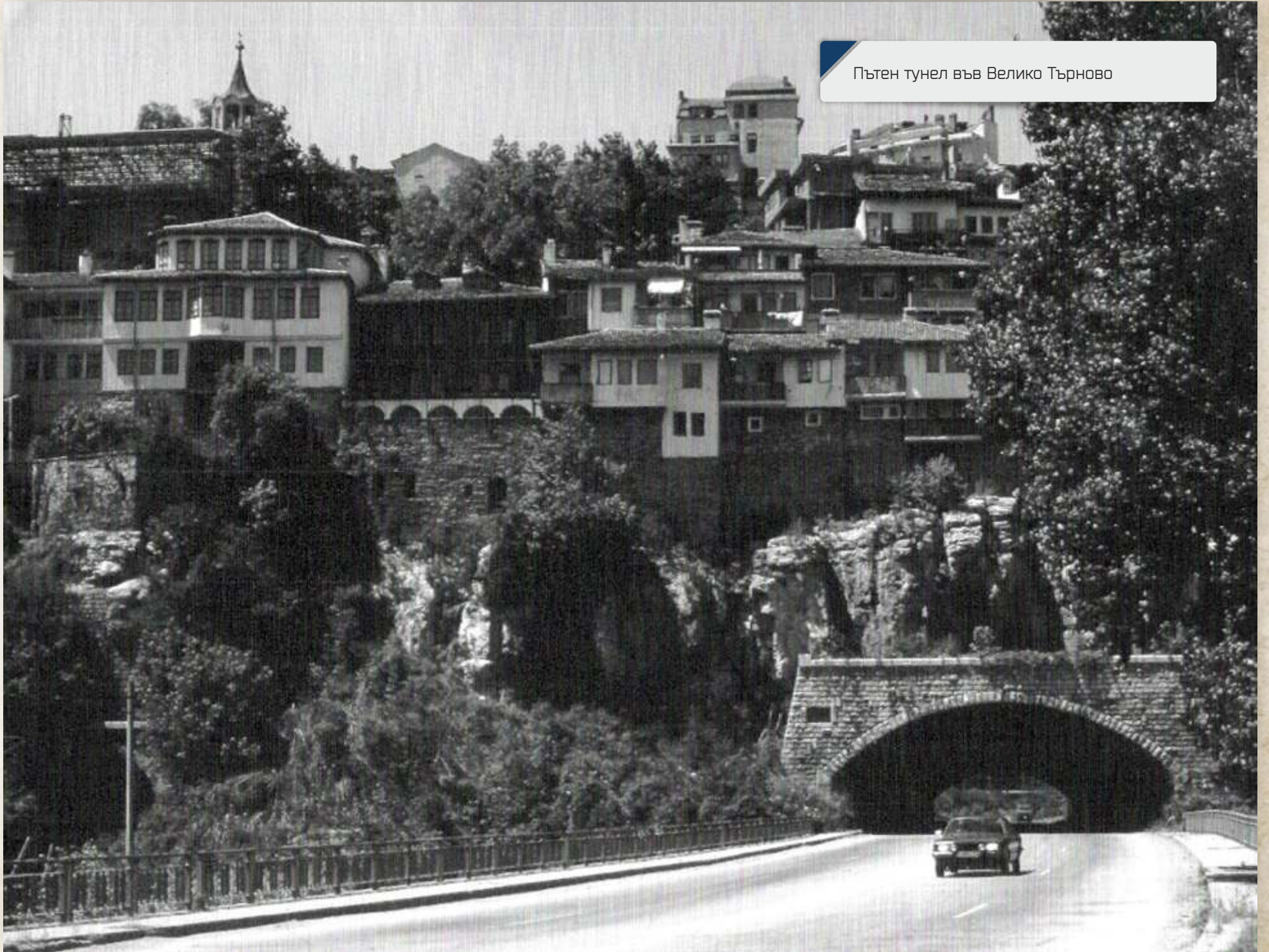


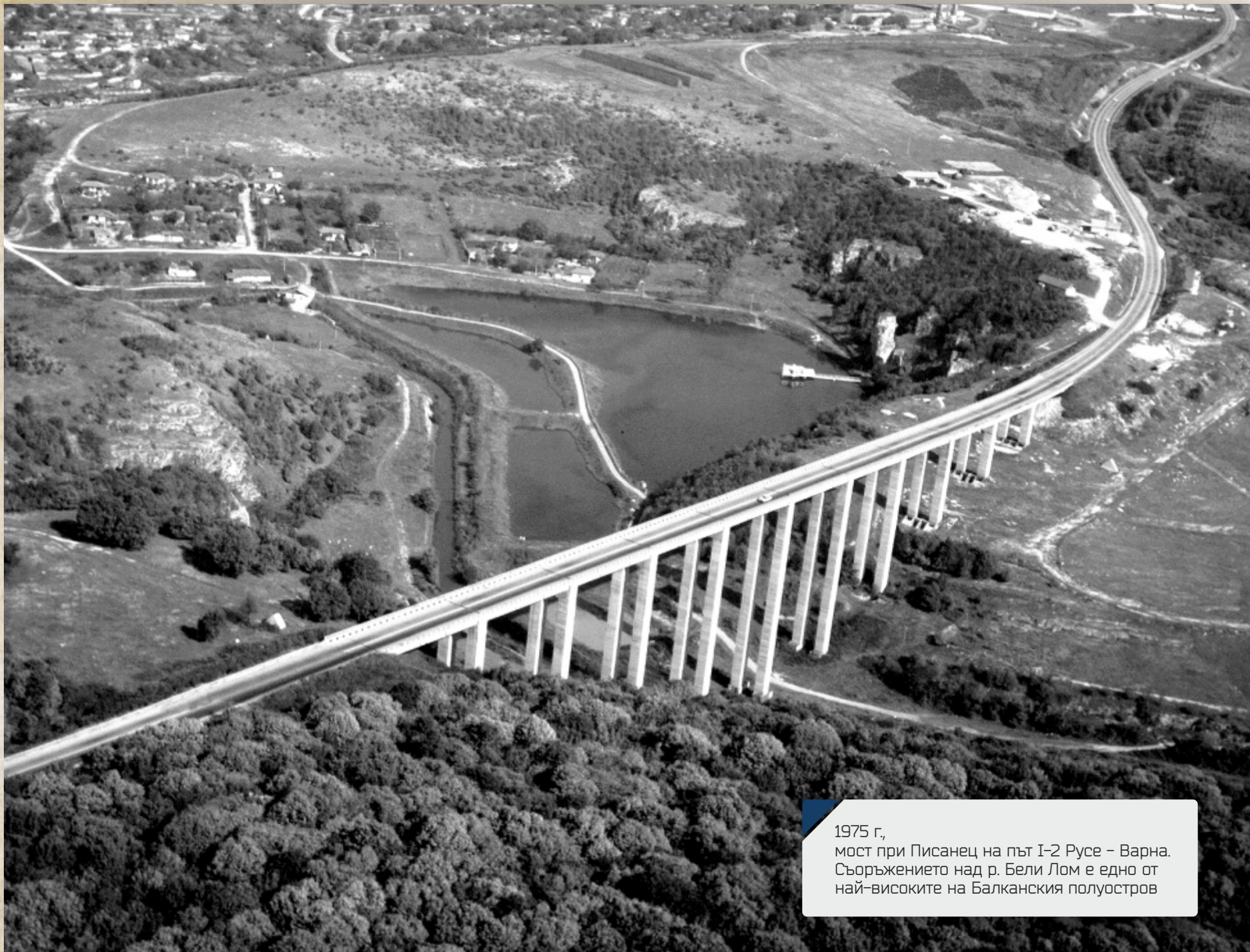
1967 г,
младежка бригада при изграждането
на път Белово - Юндола

Пътят Троян - Кърнаре е един от най-високо
разположените в Стара планина.
Най-високата му точка е 1565 м



Пътен тунел във Велико Търново





1975 г.,
мост при Писанец на път I-2 Русе - Варна.
Съоръжението над р. Бели Лом е едно от
най-високите на Балканския полуостров



НАРОДНА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ

Протокол № 19 на
МС от 12.V.1971 г.

РАЗПОРЕЖДАНЕ № 239

от 19 май 1971 година

за утвърждаване изграждането на
автомагистрален пръстен в
страната

МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ РАЗПОРЕДИ:

1. Утвърждава изграждането на автомагистрален пръстен в страната в направление: София-Пловдив-Сливен-Бургас-Варна и София-Коритна-Плевен-Бяла-Попово-Нови пазар-Девня-Варна с обща дължина около 1000 км.
2. Автомагистралният пръстен да включва три самостоятелни автомагистрали:
 - Автомагистрала "Тракия", минаваща през Южна България, с дължина около 376 км.
 - Автомагистрала "Хемус", минаваща през Северна България, с дължина около 484 км.
 - Автомагистрала "Черно море" - между Бургас и Варна, с дължина около 100 км.

София, май 1971 г.

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ:

19 май 1971 г.,
с разпореждане № 239 на Министерски съвет
се утвърждава изграждането
на автомагистралния пръстен на страната

1978 г.,
виадукт „Мирово“ от АМ „Тракия“



1978 г,
виадухт „Мирво“ от АМ „Тракия“



1978 г.,
изграждането на АМ „Хемус“ при с. Жерково

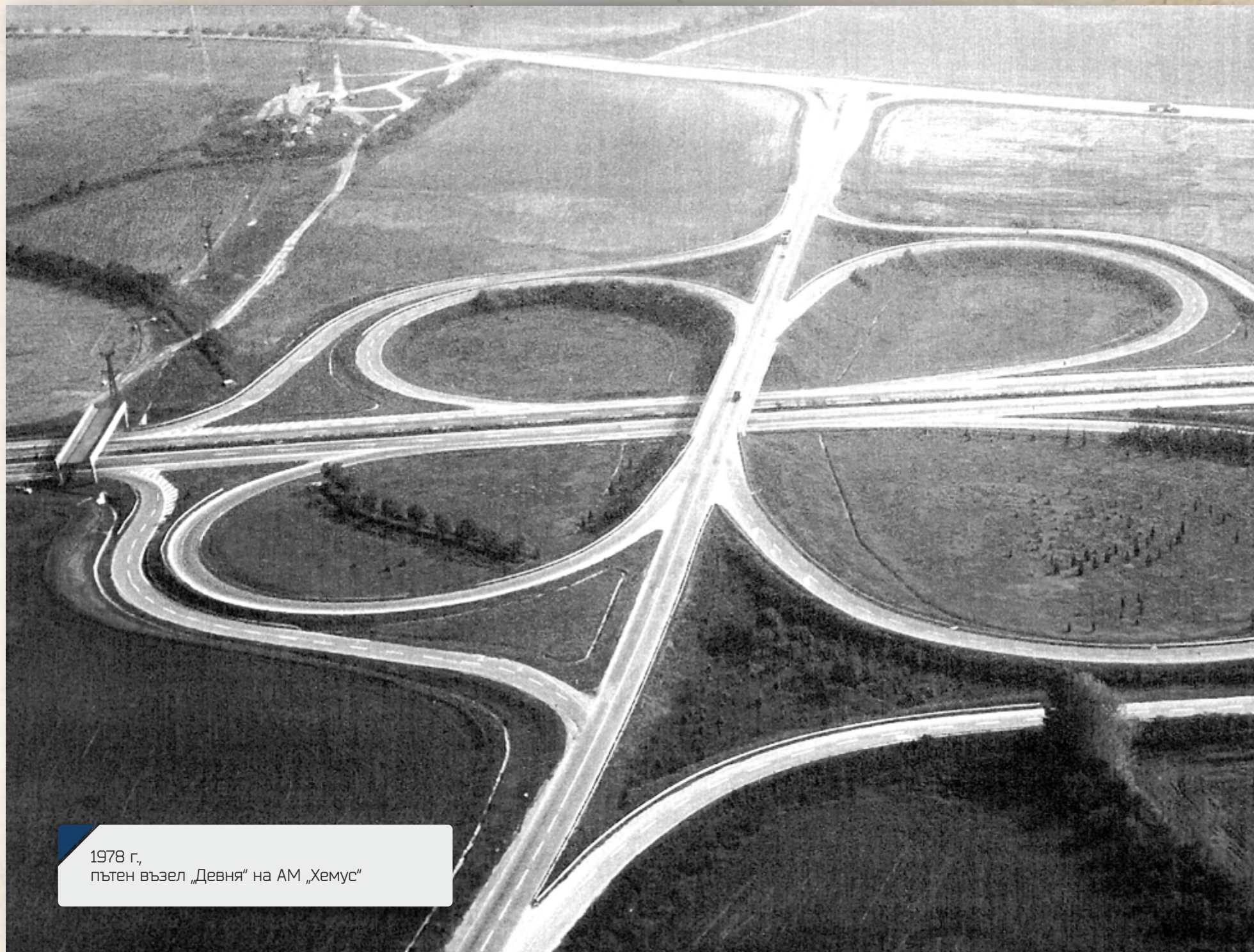


1978 г.,
изграждането на АМ „Хемус“ при Йорданкино - Витиня






1978 г.,
строителството на АМ „Хемус“ при Йорданкино – Витиня



1978 г,
пътен възел „Девня“ на АМ „Хемус“

1979 г.,
построяването на тунел „Траянови врата“
от АМ „Тракия“





1979 г.,
дясната ос на тунел „Траянови врата“
от АМ „Тракия

1979 г.,
тунел „Витиня“ от АМ „Хемус“



1979 г.,
изкопни работи на АМ „Тракия“



1979 г.,
миньори прокопават тунел „Витиня“
от АМ „Хемус“



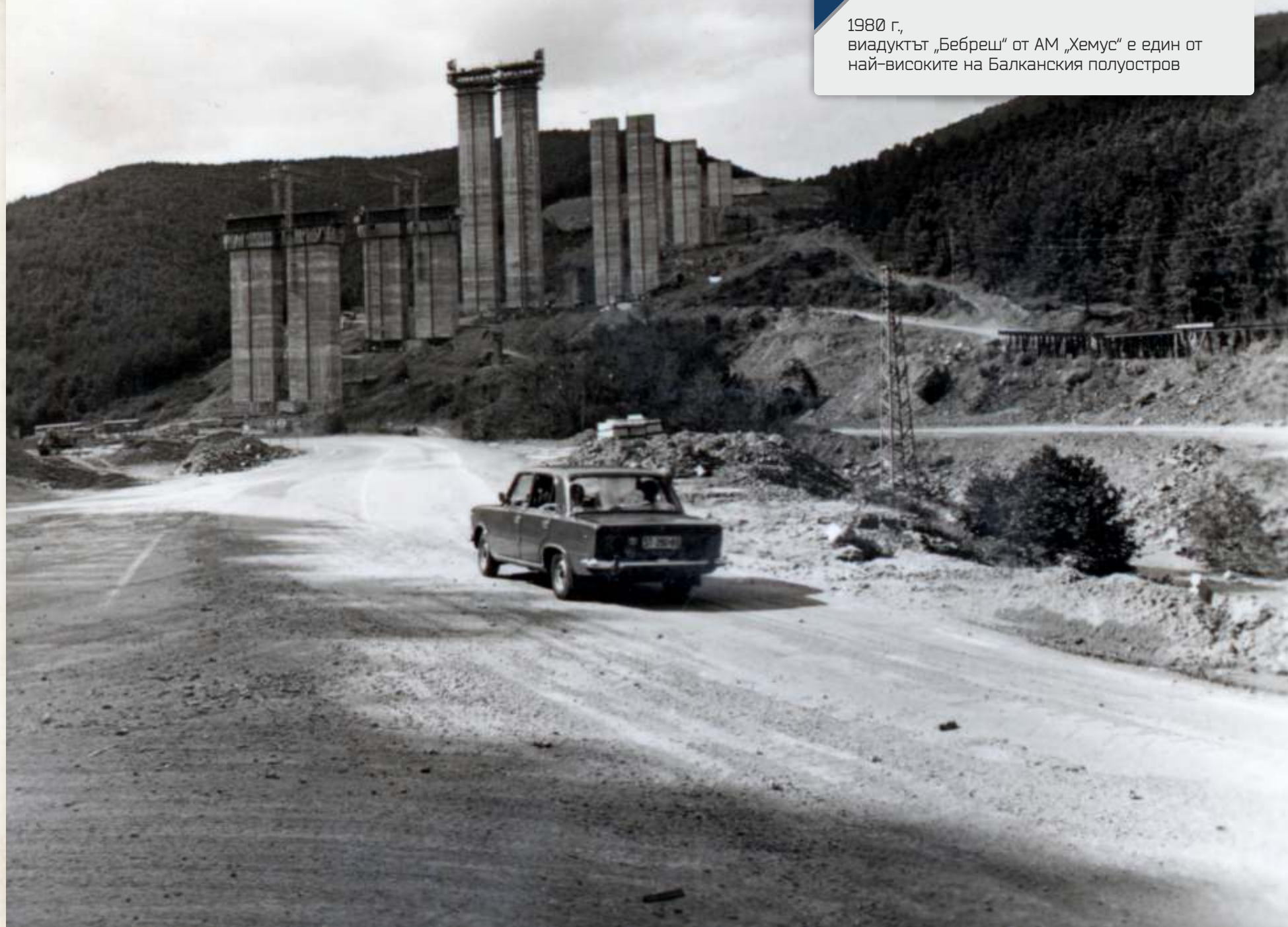
1979 г.,
корекция на р. Елешница, свързана с
изграждането на АМ „Хемус“



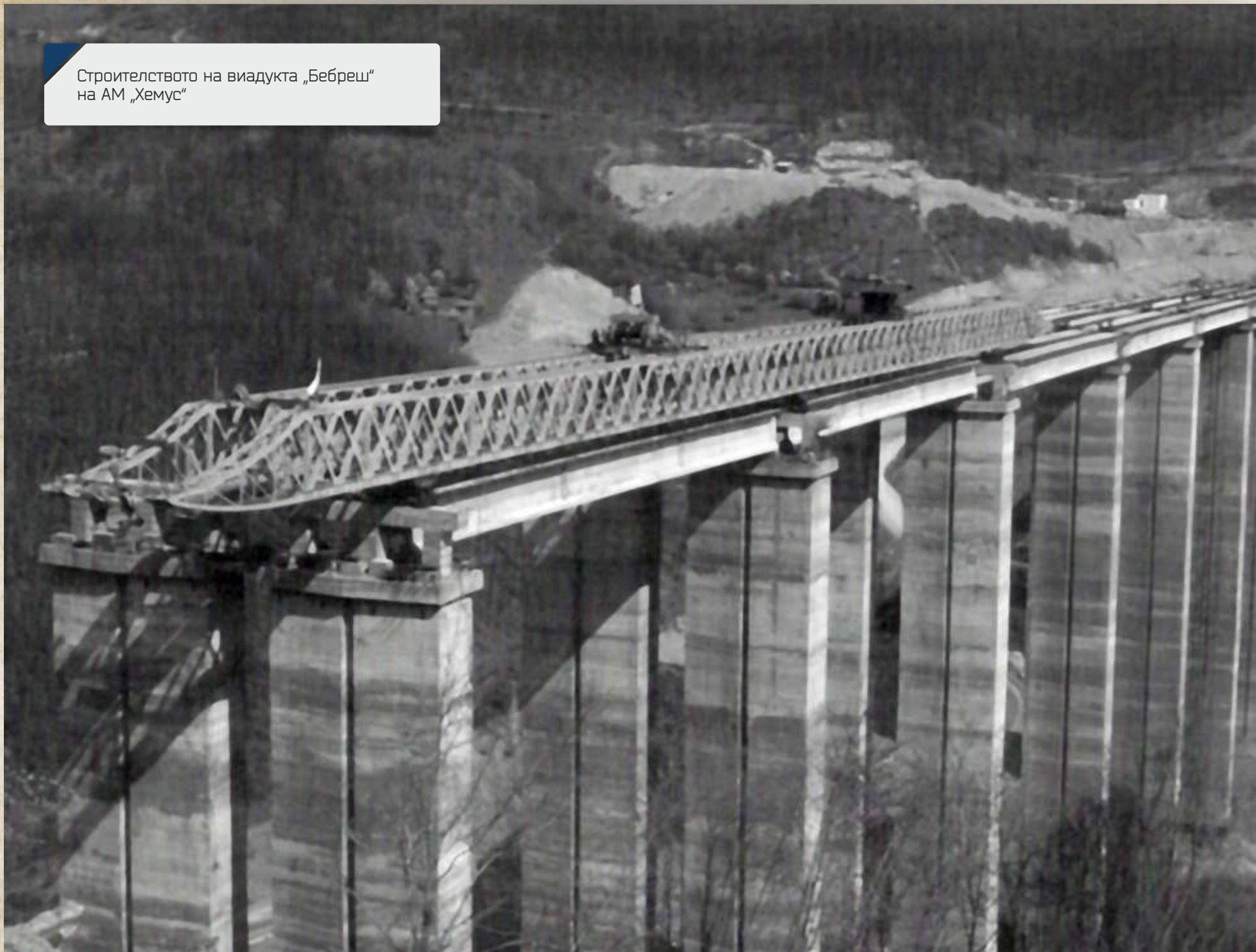
1980 г.,
земни работи при изграждането на АМ „Хемус“



1980 г,
виадуктът „Бобреш“ от АМ „Хемус“ е един от
най-високите на Балканския полуостров



Строителството на виадукта „Бибреш“
на АМ „Хемус“



1980 г.,
АМ „Тракия“ край Ихтиман

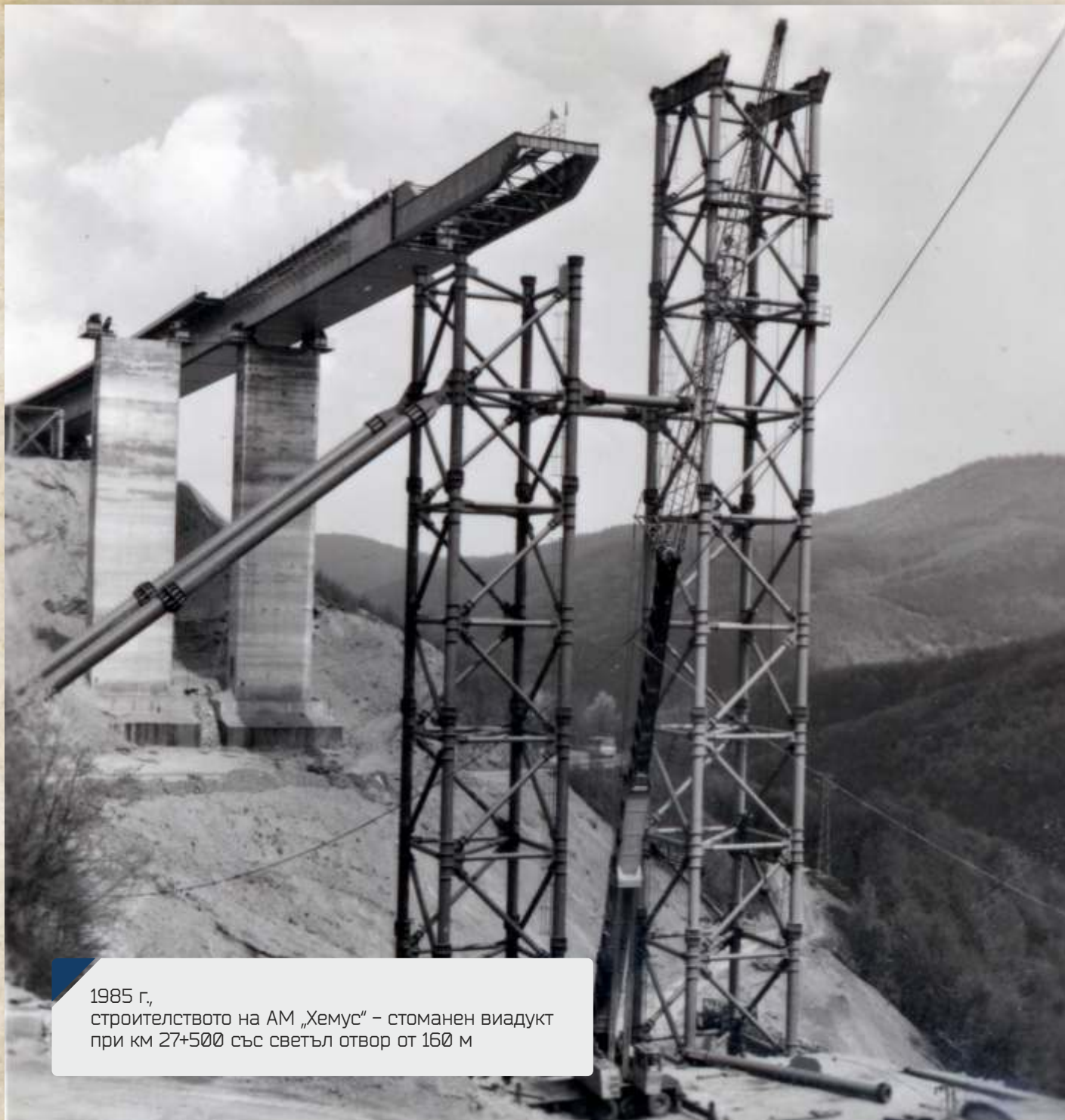


1980 г.,
изграждането на тунел „Витиня“ на АМ „Хемус“



1980 г.,
техническият ръководител Тодор Сандов
на обекта Борован - Мизия





1985 г.,
строителството на АМ „Хемус“ – стоманен виадукт
при км 27+500 със светъл отвор от 160 м





1985 г.,
заместник-министърът на транспорта
Стамен Стаменов проверява строителството
на АМ „Хемус“ при виадукт „Коренишки дол“



АМ „Хемус“, виадукт при км 25+340



Полагане на асфалтова настилка
през 90-те години




Държавната пътна администрация отговаря за поддържането на около 20 000 км републиканска пътна инфраструктура



Виадуктът на км 48 от АМ „Хемус“





АМ „Тракия“,
участъкът Оризово – Стара Загора




1 юли 2006 г. е пуснат в експлоатация участъкът
Оризovo – Чирпан /15,6 км/ от АМ „Тракия“



Път II-79 Елхово - Болярово

„Люлин“ е първата автомагистрала в България,
изградена с финансиране от ЕС






20-километровото трасе на АМ „Люлин“
е по направление на Трансевропейския
транспортен коридор IV и VIII

3 тунела, 3 пътни възела и 26 моста
и виадукти са построени на АМ „Люлин“






АМ „Люлин“ е един от най-сложните инфраструктурни проекти – 1/3 от магистралата са мостови съоръжения

С изграждането на АМ „Люлин“ транзитният трафик в посока Югозападна България се изнася извън Владайското дефиле





АМ „Тракия“ в участъкът
Стара Загора – Нова Загора

115 км от АМ „Тракия“ се изграждат
с финансиране по ОП „Транспорт“






Автомагистрала "Тракия" е част от Трансевропейския транспортен коридор VIII

503,6 млн. лв. се инвестират в изграждането на АМ „Тракия“ от Стара Загора до Карнобат. Средствата са от Кохезионния фонд на ЕС и националния бюджет



31,8 км е дължината на участъка от Стара Загора до Нова Загора от АМ „Тракия“





Пътен възел „Стара Загора“ от АМ „Тракия“ е изграден по схемата „Пълна детелина“, позволяваща безконфликтното пресичане на движението по автомагистралата и път I-5 Стара Загора – Димитровград



35.7 км е дължината на участъка
от Нова Загора до Ямбол от АМ „Тракия“



На 2 август 2010 г. стартира изграждането на участъка от Нова Загора до Ямбол от АМ „Тракия“





Трасето на лот 2 от АМ „Тракия“ преминава през областите Стара Загора и Сливен. Изградени са общо 20 съоръжения – мостове, селскостопански надлези и пресичания, както и ж. п. надлез





105 хил. метра стоманени предпазни огради са монтирани в участъка от Стара Загора до Нова Загора, а 120 хил. метра са в отсечката от Нова Загора до Ямбол от АМ „Тракия“




Специални огради на АМ „Тракия“, високи 4 м,
в участъка Нова Загора – Ямбол, осигуряват
безопасния полет на прелетните птици









18 големи съоръжения са изградени на участъка от Нова Загора до Ямбол от АМ „Тракия“



↑ София ↑
Sofia

Ямбол
Yambol
Сливен
Sliven

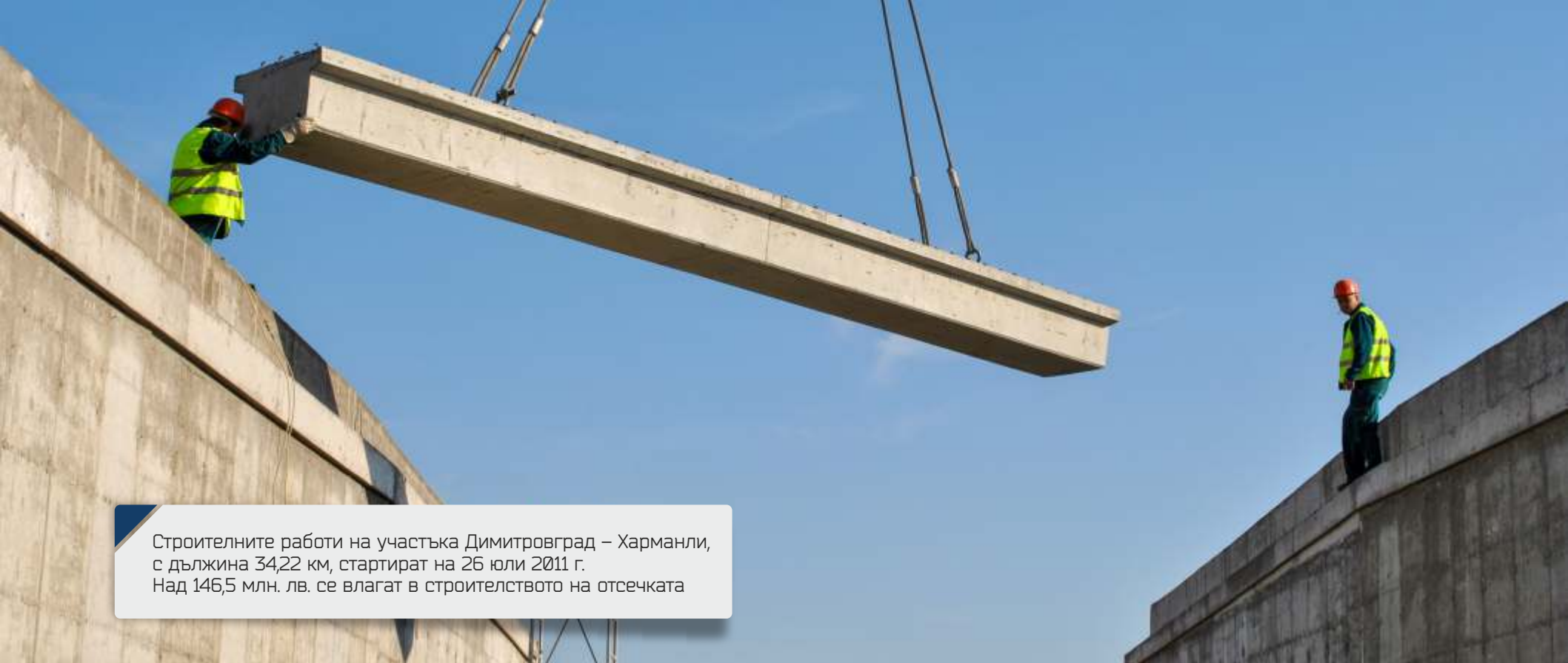
Ямбол
Yambol II
Сливен
Sliven

60



65,6 км от АМ „Марица“ се изграждат по ОП „Транспорт“, чрез Кохезионния фонд на ЕС и националния бюджет





Строителните работи на участъка Димитровград – Харманли, с дължина 34,22 км, стартират на 26 юли 2011 г. Над 146,5 млн. лв. се влагат в строителството на отсечката



Общата дължина на проекта АМ „Струма“, финансиран по ОП „Транспорт“ 2007–2013 г, е 68,5 км. Изграждането на участъка от Долна Диканя до Дупница – 16,78 км, стартира на 1 октомври 2011 г. Инвестицията е за над 58,5 млн. лв.

По ОП „Транспорт“ през 2011 г. започна
реhabилитацията на 8 км от път Е-85 (I-5)
и изграждането на 24 км
нов участък Кърджали – Подкова





По Програмата за рехабилитация на пътната инфраструктура, финансирана от Световната банка и националния бюджет, през 2011 г. са рехабилитирани близо 36 км от път II-11 Видин – Лом – Ковачица – Гиген






На 26 септември 2011 г. стартира изграждането на връзката на АМ „Хемус“ със Софийския околновръстен път (СОП) – пътен възел „Яна“



Над 38,3 млн. лв. се инвестират в проекта, финансиран по ОП „Транспорт“ чрез Кохезионния фонд на ЕС и националния бюджет

8,46 км е връзката на АМ „Хемус“ със
Софийския околновръстен път – пътен възел „Яна“



An aerial photograph showing a multi-lane highway interchange with several overpasses. The road is dark asphalt with white lane markings and is populated with various vehicles including cars and trucks. To the left of the highway, there is a large construction site. It features a partially completed multi-story building with a brick facade, several smaller structures, and a large area filled with construction materials like steel beams and concrete blocks. A yellow excavator and other heavy machinery are visible on the site. The surrounding area includes green grassy fields and some trees. The lighting suggests it's daytime with clear skies.

Рехабилитацията на път II-18 Софийски околновръстен път – Южна дъга от км 41+137.87 до км 44+720, е най-големият пътен проект, финансиран по ОП „Регионално развитие“ 2007–2013 г. Строителните работи стартират на 31 октомври 2010 г.





44,7 млн. лв. са инвестирани в рехабилитацията на 3,582 км от път II-18 Софийски околновръстен път – Южна дъга от км 41+137.87 до км 44+720









С изграждането на Южната дъга от км 41+137.87 до км 44+720 значително се улесни движението по Околовръстния път



Път II-37 е най-прямата връзка
между областите Пазарджик и Смолян





През 2012 г. по ОП „Регионално развитие“ са рехабилитирани 25 км от път II-37 Батак – Доспат



През 2012 г. по програма „Регионално развитие“ 2007–2013 г.
е рехабилитиран участък от път III-2102 (II-21)
Сливо поле – Борисово – Черешово от км 11+500 до км 15+500





През 2012 г. завърши реконструкцията на 44,6 км от второкласната пътна мрежа, включена в лот 2 от Програмата за рехабилитация на пътната инфраструктура, финансирана от Световната банка. Това са участъци от: път II-15 Враца – Оряхово, II-11 Гиген – Милковица и II-35 Плевен – Троян – Кърнаре





През 2012 г. по програма „Транзитни пътища V“
завършва рехабилитацията на 47 км от път I-9
Дуранкулак – Каварна.
Инвестицията е за 17,3 млн. лв.



По програма „Транзитни пътища V“ през 2012 г. завършва реконструкцията на пътен възел „Бургас – Средец – Созопол“ („Меден рудник“) на път I-9 с път II-79 при км 241+600










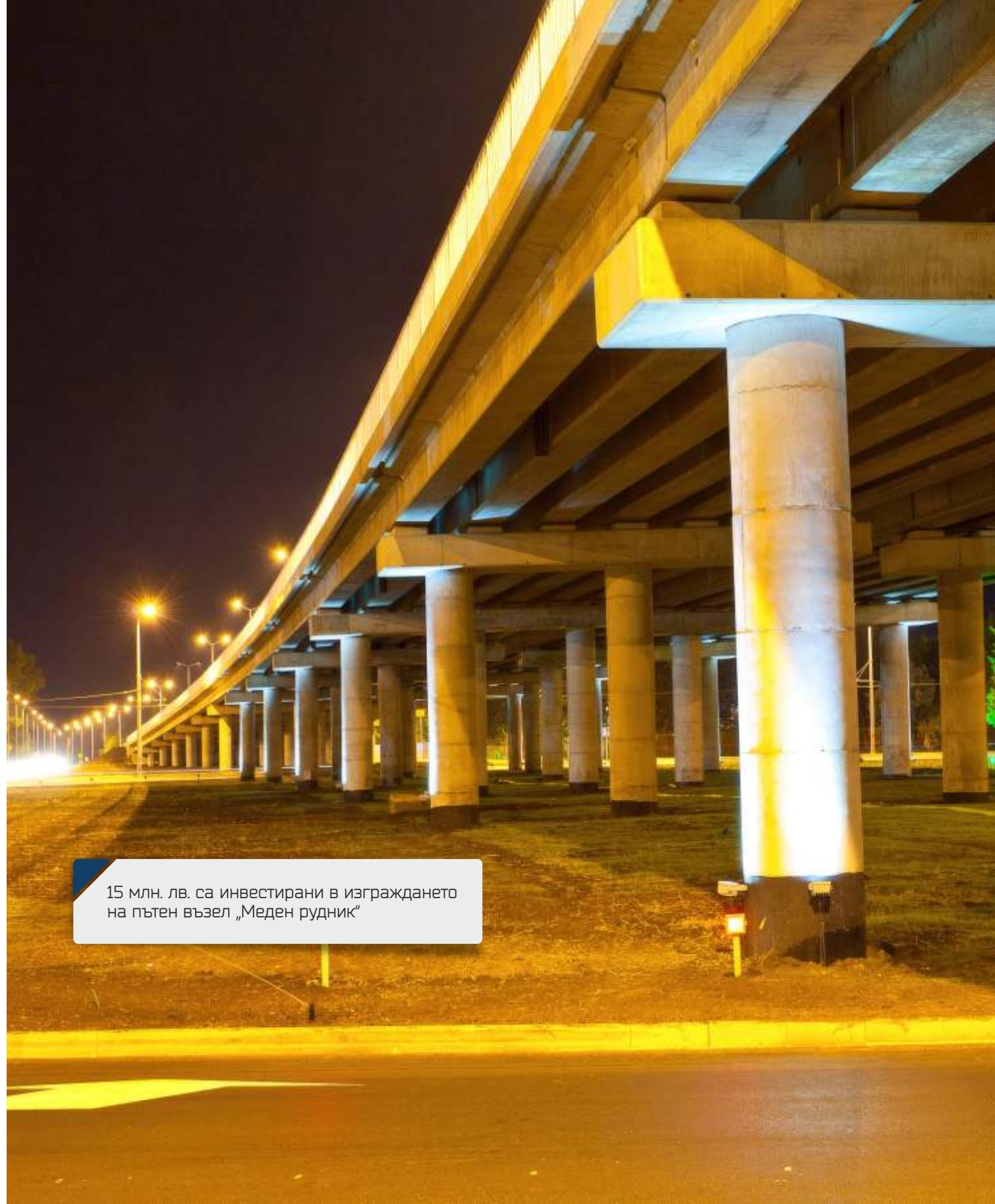




С пътна връзка, която е на две нива – кръгово кръстовище и надлез, се осигуряват два отделни потока на движение. Първият – за локалната пътна мрежа, и вторият – за транзитно пътуващите от Бургас към Созопол и курортите по Южното Черноморие.







15 млн. лв. са инвестирани в изграждането на пътен възел „Меден рудник“

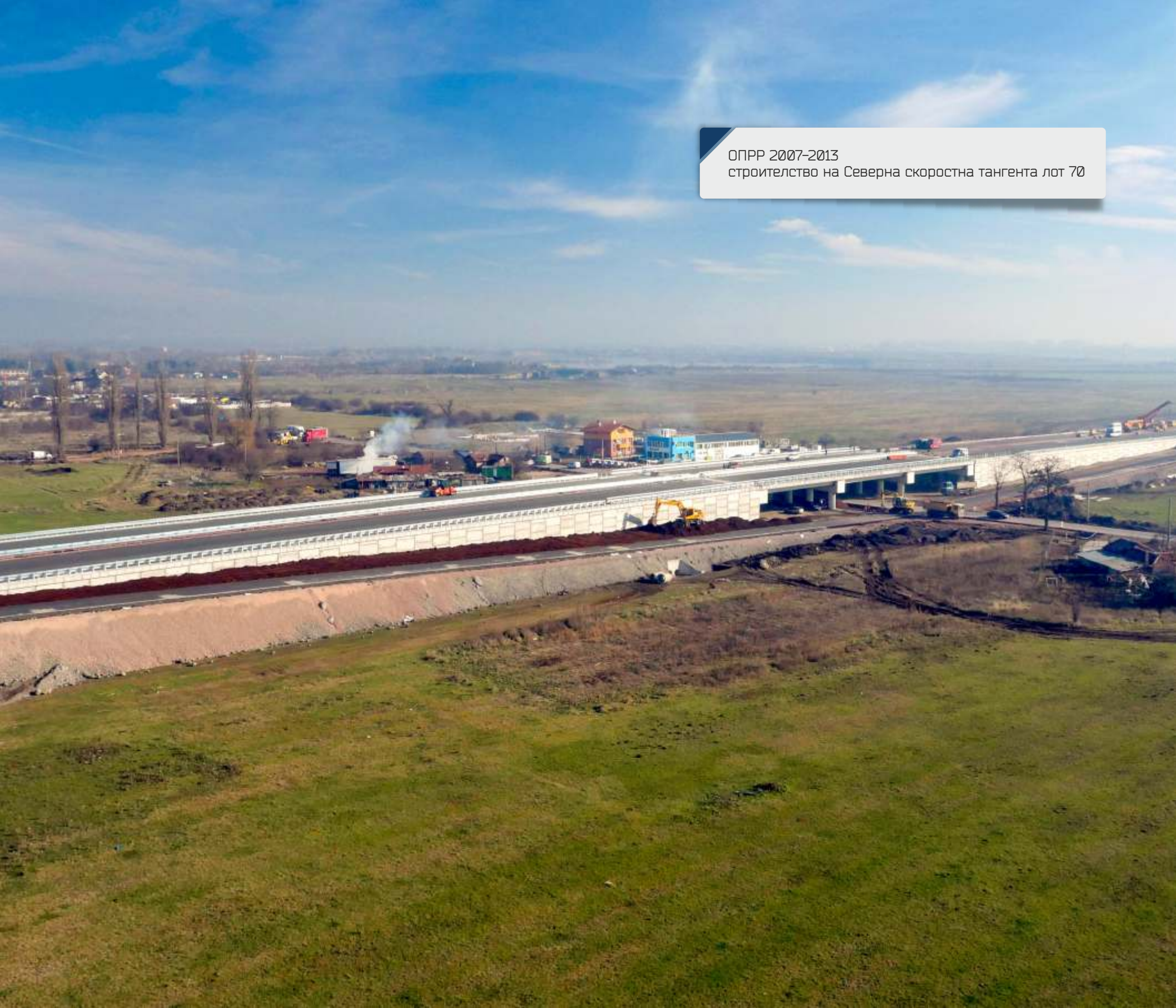




ОПРР 2007-2013
строителство на Северна скоростна тангента лот 70

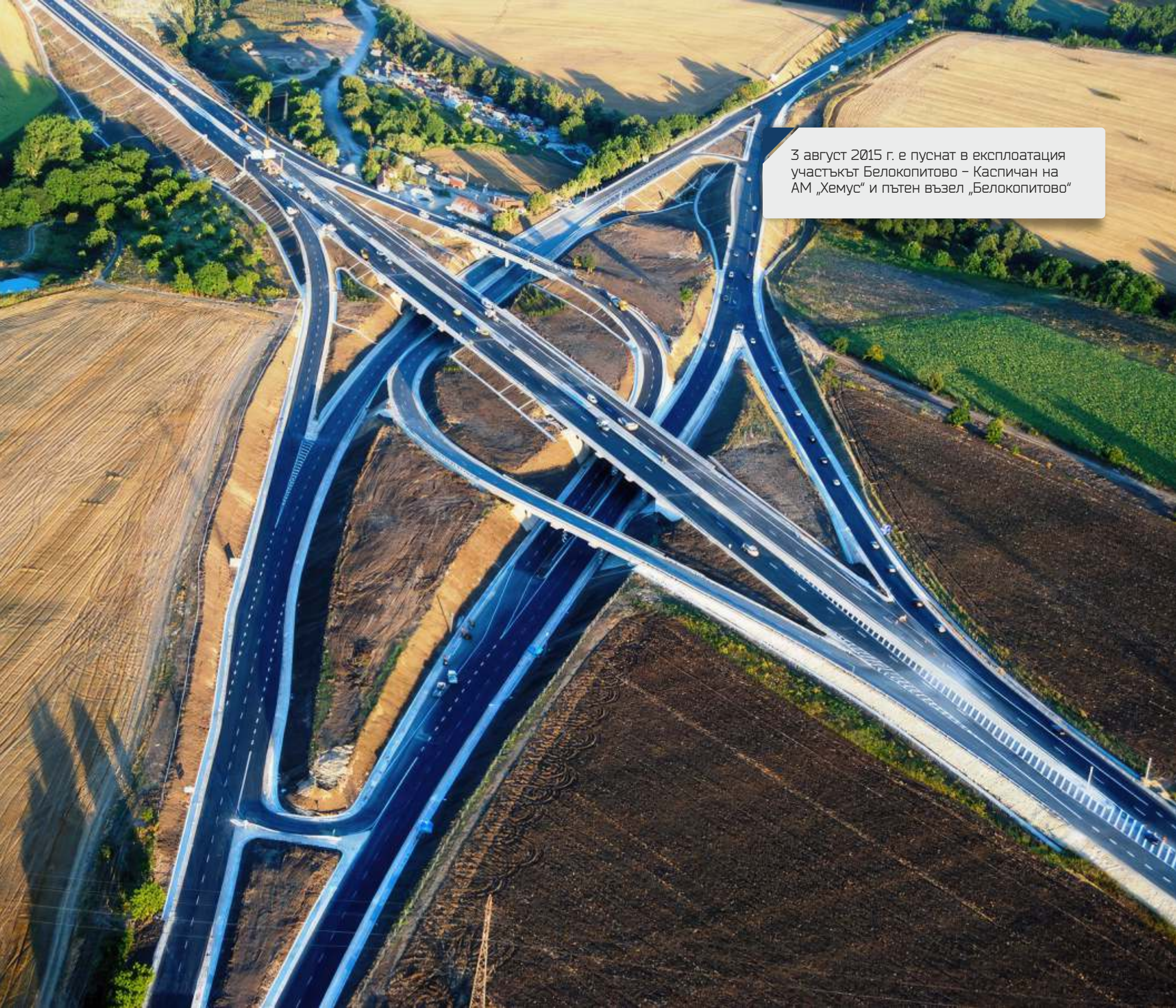


ОПРР 2007-2013
строителство на Северна скоростна тангента лот 70



ОПРР 2007-2013
строителство на Северна скоростна тангента лот 70





3 август 2015 г. е пуснат в експлоатация участъкът Белокопитово - Каспичан на АМ „Хемус“ и пътен възел „Белокопитово“

ОПРР 2014-2020,
Михалково - Кричим Лот 22



ОПРР 2014-2020,
Добрич - Кардам Лот 5



ОПРР 2014-2020,
Севлиево - Драгановци Лот 11



ОПРР 2014-2020,
Кубрат – Тутракан Лот 14



28 май 2015 г.,
откриване на Лот 1 на АМ „Марица“



28 май 2015 г,
откриване на Лот 2 на АМ „Марица“



28 април 2016 г. изцяло е пусната за движение Северната скоростна тангента



ОПРР 2014-2020,
Чирпан - Симеоновград Лот 20

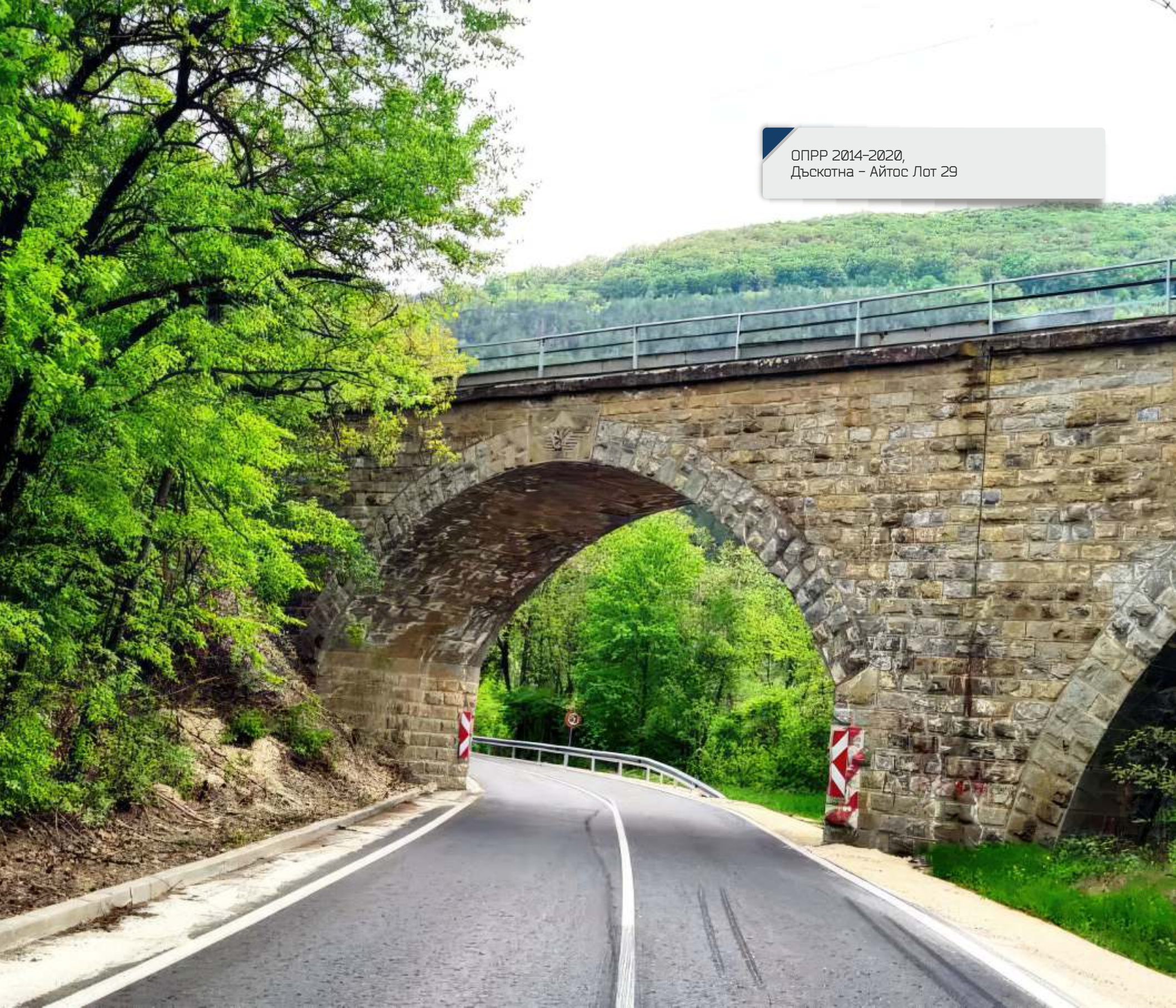
25



ОПРР 2014-2020,
Враца - Леденика Лот 10



ОПРР 2014-2020,
Дъскотна - Айтос Лот 29



2017 г.,
изграждането на АМ „Струма“ Лот 3.3





17 декември 2018 г. е пуснат в експлоатация
лот 3.3 от АМ „Струма“ между Кресна и Сандански



Кюлата
Kuzata
Струмяни
Strumyani
Цепарево
Tzararevo
700



18 юни 2018 г.,
Обходен път на Ахелой

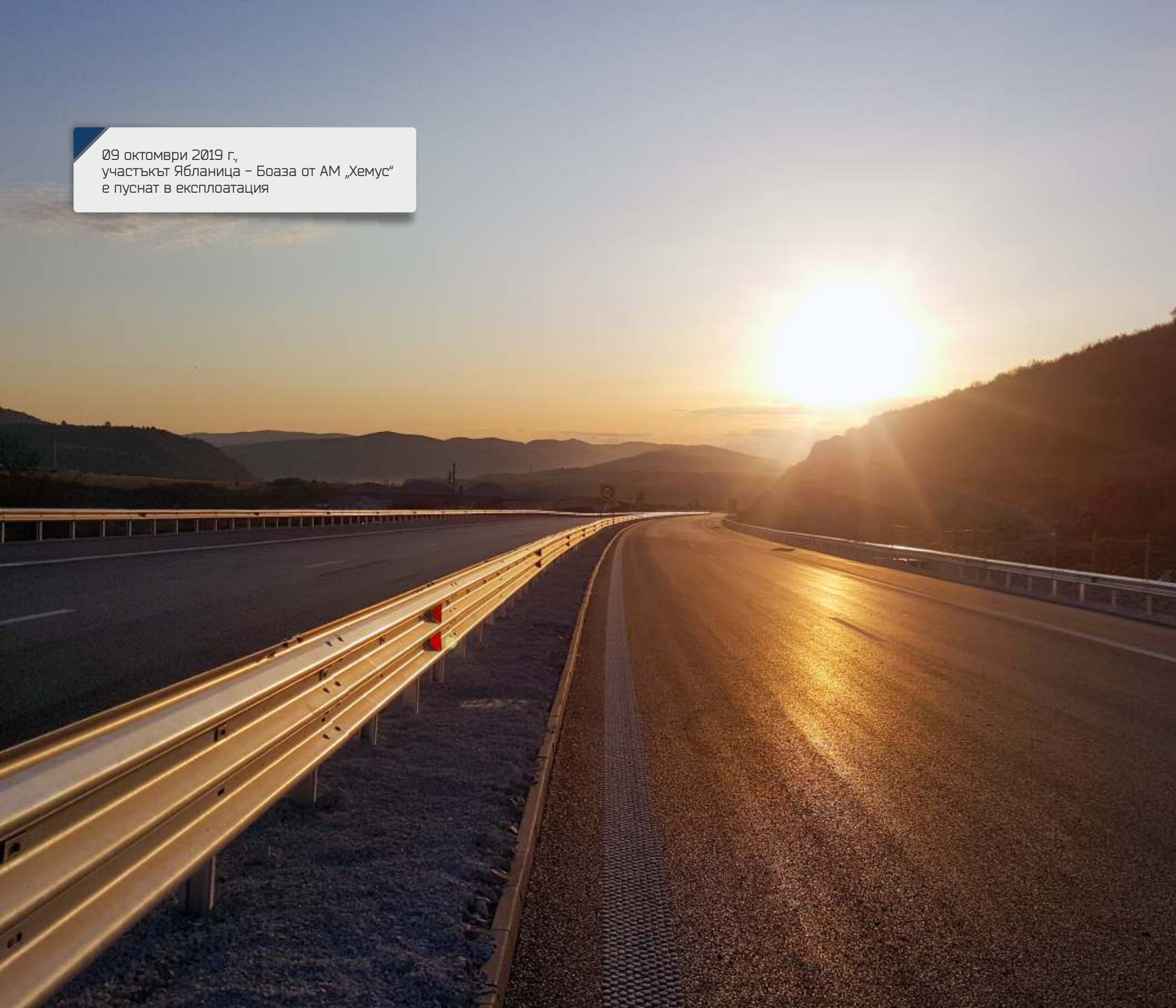




18 ноември 2020 г.,
Обходен път на Поморие



09 октомври 2019 г.,
участъкът Ябланица – Боаза от АМ „Хемус“
е пуснат в експлоатация





09 октомври 2019 г,
участъкът Ябланица – Боаза от АМ „Хемус“
е пуснат в експлоатация





2018-2019 г,
строительство на АМ „Струма“ Лот 3.1





2019 г,
участъкът на АМ „Струма“ Лот 3.1 е
пуснат в експлоатация





2020 г.,
строителство на АМ „Хемус“,
участък Боаза - Велико Търново





2020 г.,
строителство на АМ „Хемус“,
участък Боаза - Велико Търново





2020 г.,
строителството на тунел „Железница“,
АМ „Струма“ Лот 3.1.3





2020 г. АМ „Европа“,
участъкът Драгоман – Сливница





2020 г. строителството на
виадукта преди тунел „Железница“





2021 г. строителството на
виадукта преди тунел „Железница“





14 март 2021 г., СОП Южна дъга
Монтиране на пасарелка



25 октомври 2021 г., СОП Южна дъга
Пускане на движението





2020-2021 г,
строителството на тунел „Железница“
АМ „Струма“ Лот 3.12

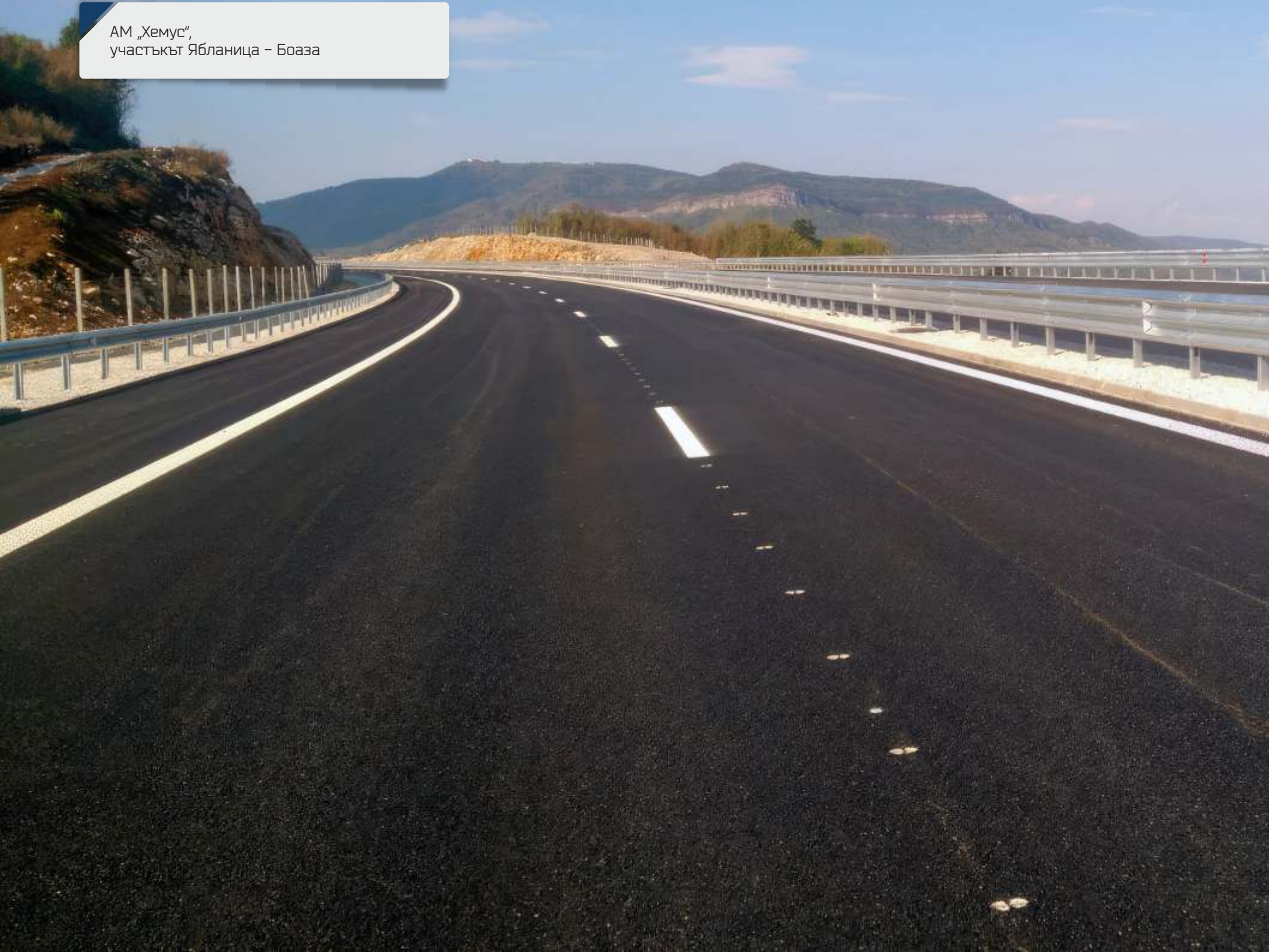




2022 г,
строителството на тунел „Железница“
АМ „Струма“ Лот 3.1.2



АМ „Хемус“,
участъкът Ябланица – Боаза



18 октомври 2022 г. е пуснат в експлоатация
участъкът Буховци – Белокопитово на АМ „Хемус“







Използваните снимки
са от архива на Агенция "Пътна инфраструктура",
Държавна агенция "Архиви" и Националния статистически институт.

