

Вид документ:

ДОКЛАД

Тема:

Визуален оглед чрез посещение на място и оглед на пътните условия на ремонтиран път III-1004 (отбивка от път I-1 при км 149+000 в посока към с. Паволче до с. Челопек)

Екип в състав:

1. Диана Русинова – главен експерт;
2. Иван Павлов – експерт;
3. Данаил Петков – гражданин, изпратил сигнал до ЕЦП

Причина за проверката:

По сигнал на граждани от с. Паволче

Дата на първоначален оглед:

28 декември 2021 г./ 11:00 ч. GMT +3

■ **Въведение:**

Настоящото се изготвя във връзка с ремонтиран път, който е изоставен без пътна маркировка, без пътни знаци и без ограничителни системи за пътища. В близост до извършените строително-ремонтни дейности също така е идентифицирано нерегламентирано сметище за строителни отпадъци формирано в следствие на извършената рехабилитация на пътя. Показани и констатирани са и различни дефицити, които показват вероятно некачествено изпълнение на ремонтните дейности.

Републикански път III-1004 е третокласен път, част от Републиканската пътна мрежа на България, на територията на област Враца, Община Враца. Дължината му е 17,6 km.

Пътят се отклонява надясно при км 149+000 на Републикански път I-1 югоизточно от град Враца и се насочва на юг, по подножието на източните скални венци на Врачанска планина. Премахва през селата Паволче и Челопек, като при последното остро завива на северозапад и след стръмно изкачване достига билото на планината при историческия връх Вола (Околчица).

■ **Нормативна рамка и отговорности:**

Законът за пътищата урежда обществените отношения, свързани със собствеността, ползването, управлението, стопанисването, изграждането, ремонта, поддържането и финансирането на пътищата, както и с управлението на безопасността на пътната инфраструктура в Република България. Този закон се прилага и за улиците в населените места, които едновременно са участъци от републикански или общински пътища.

Пътищата образуват единна пътна мрежа и служат основно за превоз на пътници и товари. Пътната мрежа трябва да се развива съобразно транспортните и социалните потребности на обществото, инфраструктурата на населените места и изискванията в нормативните актове, свързани с националната сигурност, опазването на околната среда и безопасността на движението. Републиканските пътища са автомагистралите,

скоростните пътища и пътищата от първи, втори и трети клас, които осигуряват транспортни връзки от национално значение и образуват държавната пътна мрежа. Републиканските пътища са изключителна държавна собственост.

Участъците от републиканските и общинските пътища в границите на урбанизираните територии и селищните образувания трябва да имат ограничени връзки с уличната мрежа и движението по тях се осъществява с предимство. Трасетата на републиканските и общинските пътища по уличната мрежа на населените места и селищните образувания се определят с общия устройствен план.

Републиканските пътища се управляват от Агенция "Пътна инфраструктура". Управлението на пътищата включва: оперативно планиране на изграждането - проектиране и строителство, и поддържането на пътищата; осигуряване на проекти и строителство на пътища, включително възлагане на обществени поръчки и на концесии за тези дейности; организиране, възлагане, финансиране и контрол на дейностите, свързани непосредствено с проектирането, изграждането, управлението, ремонта и поддържането на пътищата; организиране и осъществяване защитата на пътищата, включително на пътните съоръжения и на принадлежностите на пътя; осигуряване на общественото ползване на пътищата чрез регулиране и контрол на автомобилното движение, даване на разрешения и въвеждане на забрани за ползване на пътищата; упражняване на контрол на превозните средства с оглед правилната експлоатация на пътищата и предпазването им от разрушаване; осигуряване на информация и на прогнози за пътния трафик; други дейности, определени с този закон и с правилника за прилагането му, които не са свързани с ползване и разпореждане.

Агенцията осъществява дейностите по изграждането, ремонта и поддържането на републиканските пътища. Агенцията и общините осъществяват съвместно по взаимна договореност дейностите по изграждането, поддържането и ремонта на републиканските пътища в границите на урбанизираните територии при условията и по реда, определени с правилника за прилагането на закона. Изграждането, ремонтът и поддържането на подземните съоръжения, тротоарите, велосипедните алеи, паркингите, пешеходните подлези, осветлението и крайпътното озеленяване по републиканските пътища в границите на урбанизираните територии се организират от съответната община.

Съгласно закона за пътищата длъжностно лице, което не изпълни задължението си по чл. 36б, ал. 7 от ЗП за извършване на процедурите по чл. 36б, ал. 1 т. 2 – 5 от ЗП, се наказва с глоба в размер 500 лв., ако деянието не съставлява престъпление. При повторно нарушение по ал. 1 глобата е в размер 1000 лв.

■ **Констатации извършени при огледа на място:**

Начална точка на огледа при отбивката от път I-1 при км 149+000 в посока към с. Паволче и от там обратно до отбивката и включването на третокласния път в първокласния.

Визуален оглед за състоянието на организацията на движението: пътни знаци, пътни маркировки, ограничителни системи за пътища и други дефицити

Съкращения в таблицата

Н2 – Наредба №2 на МРРБ за сигнализиране на пътищата с пътна маркировка

Н18 – Наредба №18 за сигнализирането на пътищата с пътни знаци

ЗДвП – Закон за движението по пътищата

ЗП – Закон за пътищата

АПИ – Агенция „Пътна инфраструктура“

ЕЦТП – Европейски център за транспортни политики

ОСП – Ограничителни системи за пътища

ПОД – План за организация на движението

ССТ – Северна скоростна тангента



Посока на движение от републикански път I-1 към с. Паволче ↓

1



При отбивката за хотел „Хъшове“ има изградено ново съоръжение за отвеждане на водата от платното за движение. Показаната на снимката канавка е продължение на канал, който събира водата от платното за движение в посока към х. „Хъшове“, както и събраната вода преди самата отбивка. Проблемът тук е, че каналът събиращ водата преди отбивката от отбивката е запушен и не преминава надолу.

Канавката е видимо замърсена от храсти и кални наноси и не е почистен, също така има налични пласти, които също не са били почистени при ремонта.

	<p>Върху платното за движение се забелязват значителни пясъчни наноси, които често са причина за влошаването на сцеплението между автомобилната гума и асфалтовото покритие, което е предпоставка за пътен инцидент.</p>
<p>2</p>	 <p>На места е видно, циментобетонното покритие е напукано и разрушено, като има участъци където цели парчета са се откъснали. Циментобетонните покрития могат да бъдат неармирани или армирани, еднопластови или двупластови върху основа от баластра, трошен камък или шлага, циментобаластра, циментопочва и битумоминарална смес с дебелина съгласно проекта. От тази гледна точка може да се предположи, че нормата за изграждането на този тип обекти не е спазена в конкретния случай тъй като вероятно циментобетоненото покритие е полагано директно върху калта. Не е ясно дали това е армиран или неармиран обект.</p> <p>Необходимо е да се направи проверка за това дали материалите за циментобетонното покритие трябва да отговарят на следните изисквания:</p> <ul style="list-style-type: none"> - портландцимент марка не по-ниска от 350 съгласно БДС 27, със съдържание на двуалуминиев триоксид не повече от 10 % и добавка от гранулирана високопещна шлага не повече от 15 %; - пясъкът да отговаря на изискванията на БДС 171 за бетонни групи III и IV; - чакълът да отговаря на изискванията в БДС 169, а трошеният камък - в БДС 170 за бетонни групи IV; фракция 0 - 2 мм трябва да е във всички случаи от естествен пясък. Допуска се употребата на фракция 0 - 5 мм от естествен пясък. За еднопластови покрития и за горен пласт на двупластови покрития се употребява фракция 10 - 20 мм от трошен камък или трошен чакъл; - пластификаторите за бетонната смес трябва да са одобрени от инвеститора; - водата да отговаря на изискванията в БДС 636; - стоманата за дюбелите да отговаря на изискванията в БДС 4758; - армировъчната мрежа да отговаря на изискванията в БДС 9253; - пастата за заливане на фуги да отговаря на изискванията в БДС 4551
<p>3</p>	
	<p>При извършването на строителните дейности по изглаждането на отводнителното съоръжения са циментирани и различни боклуци, като гъбата на</p>

изображението. В последствие тази гъба се е откъснала и в момента представлява боклук, който създава проблеми за отводняването на съоръжението.

4



На повечето места където има пресичане с друг път или отбивка отводнителните съоръжения са оставени без възможност за това водата да продължи надолу, което при проливен дъжд води до повишаване на нивото на вода и навлизането и върху платното за движение. То понякога води и до аквапланинг.

Стопанина на пътя е длъжен да поддържа пътищата в експлоатационна годност, което включва почистване на храстите и отводнителните канавки от боклуци, листа и кал. В този случай АПИ не се е погрижила дори за това да приведе в годност банкетите на пътя.

5



При тази ситуация изградените бордюри са твърде високи вместо да отвеждат водата към отводнително съоръжения допринасят за това водата да се задържа върху платното за движение.

6



Този мост е оставен без каквато и да е средство, което да сигнализира на участниците в движението, че след кривата при спускане те се намират върху мост. В есенно-зимния сезон

когато е мокро и особено когато има опасност от залежаване подобен дефицит застрашава сериозно пътната безопасност.

Под моста не е почистена растителността, която пък в летния сезон ще доведе до ограничаване на видимостта.

7



Старите ограничителни системи и купчини с кал и пръст са изоставени покрай пътя. Това създава редица опасности за движението като вай-малкото по този начин значително се нарушава видимостта. Никъде по продължението на пътя няма поставени ОСП, въпреки това, че на моменти от южната страна на пътя има пропасти с дълбочина на 10 м.

8



Тук непосредствено преди моста има излизане от път. Преди тази отбивка няма знак, който да сигнализира, че в кривата има кръстовище, нито пък има знак, който да уведомява другите водачи, че трябва да спрат и да дадат предимство на движещите се по път III-1004. Указанията на

Наредба № 18 за сигнализиране на пътищата с пътни знаци в това отношение са категорични и ясни: Чл. 38, ал. 1 Пътни знаци А26 "Кръстовище с път без предимство", А27 "Кръстовище с път без предимство отдясно" и А28 "Кръстовище с път без предимство отляво" се използват за сигнализиране на кръстовище извън границите на населени места и селищни образувания, образувано от пресичане отдясно и/или отляво с път, по който движещите се пътни превозни средства нямат предимство за преминаване през кръстовището. Също така в чл. 51, ал. 5 е записано следното: При кръстовища, сигнализирани с пътни знаци А26 "Кръстовище с път без предимство", А27 "Кръстовище с път без предимство отдясно" и А28 "Кръстовище с път без предимство отляво", на пътя с предимство не се поставя пътен знак Б3 "Път с предимство", но на пресичания път задължително се поставя пътен знак Б1 "Пропусни движещите се по пътя с предимство" или Б2 "Спри! Пропусни движещите се по пътя с предимство!". Още повече, че по отношение на пътен знак Б2, Наредбата дава следното указание в чл. 53, ал. 4 и ал. 5 „Извън границите на населени места и селищни образувания преди пътен знак Б2 се поставя пътен знак Б1 с допълнителна табела Т8, която указва разстоянието между двата пътни знака. Изискването на ал. 4 не се отнася за случаите, в които пътен знак Б2 е поставен на: 1. път без настилка“.

При тази формулировка на действащата нормативна уредба няма никакво съмнение, че независимо от това дали пътя е с настилка или без, когато извън населено място път пресича републикански, то задължително се поставя пътен знак Б2, а щом се поставя пътен знак Б2, преди него за организатора на движението съществува задължение за постави пътен знак А26, А27 или А28.

Нито една пресечка на път III-1004 няма поставен нито един от изброените задължителни, според българското законодателство, пътни знаци.

9



Тук бордюрите трябва да са 50x8x16, вместо това те са изхвърлени и са използвани по-скъпите 50x35x18, но недопустими там където се монтира ограничителна система за пътища. Средната цена на бордюрите от първи тип е около 3 лв., докато тези от втория тип са на стойност около 10 лв. Въпреки всичко е недопустимо втория тип да се поставя там където ще се монтира ОСП и макар в момента мантинелата да не е поставена, то се предполага, че ще бъде.

10



На тази отбивка също няма поставени пътни знаци, което нарушава изискванията на Наредба № 18 за сигнализиране на пътищата с пътни знаци в това отношение са категорични и ясни: Чл. 38, ал. 1 Пътни знаци А26 "Кръстовище с път без предимство", А27 "Кръстовище с път без предимство отдясно" и А28 "Кръстовище с път без предимство отляво" се използват за сигнализиране на кръстовище извън границите на населени места и селищни образувания, образувано от пресичане отдясно и/или отляво с път, по който движещите се пътни превозни средства нямат предимство за преминаване през кръстовището. Също така в чл. 51, ал. 5 е записано следното: При кръстовища, сигнализирани с пътни знаци А26 "Кръстовище с път без предимство", А27 "Кръстовище с път без предимство отдясно" и А28 "Кръстовище с път без предимство отляво", на пътя с предимство не се поставя пътен знак Б3 "Път с предимство", но на пресичания път задължително се поставя пътен знак Б1 "Пропусни движещите се по пътя с предимство" или Б2 "Спри! Пропусни движещите се по пътя с предимство!". Още повече, че по отношение на пътен знак Б2, Наредбата дава следното указание в чл. 53, ал. 4 и ал. 5 „Извън границите на населени места и селищни образувания преди пътен знак Б2 се поставя пътен знак Б1 с допълнителна табела Т8, която указва разстоянието между двата пътни знака. Изискването на ал. 4 не се отнася за случаите, в които пътен знак Б2 е поставен на: 1. път без настилка“.

11



В тази крива поставените бордюри, които трябва да отвеждат водата от платното за движение са повредени. Това може да се дължи на две причини или са били монтирани неправилно и са се повредили или поради проблеми в геометрията на пътя водачите на пътни превозни средства при навлизане в кривата преминават върху тях в следствие, на което те са се повредили. При всяко положение обаче вероятно има допусната грешка или полагане на некачествени материали при изграждането на това отводнително съоръжение.

12



При тази ситуация и в тази крива има същия проблем, като описания в предходната точка. Бордюрите са

13



На тази отбивка също няма поставени пътни знаци, което нарушава изискванията на Наредба № 18 за сигнализиране на пътищата с пътни знаци в това отношение са категорични и ясни: Чл. 38, ал. 1 Пътни знаци А26 "Кръстовище с път без предимство", А27 "Кръстовище с път без предимство отдясно" и А28 "Кръстовище с път без предимство отляво" се използват за сигнализиране на кръстовище извън границите на населени места и селищни образувания, образувано от пресичане отдясно и/или отляво с път, по който движещите се пътни превозни средства нямат предимство за преминаване през кръстовището. Също така в чл. 51, ал. 5 е записано следното: При кръстовища, сигнализирани с пътни знаци А26 "Кръстовище с път без предимство", А27 "Кръстовище с път без предимство отдясно" и А28 "Кръстовище с път без предимство отляво", на пътя с предимство не се поставя пътен знак Б3 "Път с предимство", но на пресичания път задължително се поставя пътен знак Б1 "Пропусни движещите се по пътя с предимство" или Б2 "Спри! Пропусни движещите се по пътя с предимство!". Още повече, че по отношение на пътен знак Б2, Наредбата дава следното указание в чл. 53, ал. 4 и ал. 5 „Извън границите на населени места и селищни образувания преди пътен знак Б2 се поставя пътен знак Б1 с допълнителна табела Т8, която указва разстоянието между двата пътни знака. Изискването на ал. 4 не се отнася за случаите, в които пътен знак Б2 е поставен на: 1. път без настилка“.

Пътен знак Ж19 и Г17 не може да се поставят заедно, още повече, че те си противоречат. Единият знак казва, че задължителната минимална скорост трябва да е 30 км/ч, а другият казва, че препоръчителната скорост трябва да е 60 км/ч.

Съгласно Чл. 94, ал. 1 „Пътен знак Г17 „Задължителна минимална скорост“ се използва за въвеждане на задължение за движение на пътните превозни средства след знака със скорост не по-ниска от посочената стойност“. В същото време в чл. 159, ал. 1 и ал. 2 пък е указано, че Пътен знак Ж19 "Препоръчителна скорост" указва на водачите на пътни превозни средства препоръчителната скорост на движение. Пътен знак Ж19 може да се използва заедно с предупредителните пътни знаци за опасност. Това означава, че пътен знак Ж19 се използва в съчетание само с пътни знаци от група А, а в случая е използван в съчетание с пътен знак от група Г „пътни знаци със задължителни предписания“

14



Този канал е оставен напълно небезопасен. През нощта, при дъжд, снеговалеж или в мъгла има опасност там да навлезе пътно превозно средство или при придвижване на пешеходец също има опасност той да пострада. Няма пътен знак или направляваща стрелка, която да предупреждава участниците в движението за опасността. Липсва също така и ограничителна система за пътища.

15



Пътните знаци, които до преди ремонта са било поставени като средства за сигнализиране в момента са изоставени покрай пътя като в негодно за употреба положение.

16



До пътя са струпани останки от старото асфалтово покритие от преди ремонта. По този начин е образувано нерегламентирано строително сметище.

17



Тази шахта е изградена върху основа от кал, камъни и нарязани дърва. Тя е започнала да пропада, което създава редица рискове.

От тази страна на съоръжението, което е в близост до мост също така липсва и ограничителна система за пътища.

И от двете страни на съоръжението храстите не са почистени.

■ Изводи:

Път III-1004 е ремонтиран вероятно чрез програмата за текущ ремонт и поддръжка на Агенция „Пътна инфраструктура“. Не може да се направи заключение дали има допуснати грешки при проектирането, тъй като на ЕЦТП не е предоставян проект. Състоянието, в което е изоставен път обаче буди сериозни тревоги по отношение на пътната безопасност. Също така качеството на извършените строително монтажни работи трябва да бъде проверено.

Пътят е започнат да се ремонтира, но към момента по него няма поставени нито пътна маркировка, нито пътни знаци, нито ограничителни системи за пътища. Това са

много сериозни пропуски. Никъде по никакъв начин също така не е обозначено, че пътя се намира все още в ремонт тъй като липсва пътен знак А23, която да информира водачите за тяхното правилно поведение. Няма и никакви други налични знаци, а старите, тези които са били поставени по този път преди ремонта или в момента са в противоречие на действащата нормативна уредба или са отстранени и захвърлени в страни от пътя.

Път III-1004 е много опасен в състоянието, в което е изоставен. Рискът от настъпване на пътен инцидент е напълно реален.

В същото време създаденото сметище за строителни отпадъци в страни от пътя е необходимо да бъде проверено до колко е законно и дали по този начин тези отпадъци може просто така да се съхраняват да пътя. Повечето обществени поръчки задължително имат предвидено перо, което включва и извозването на отпадъците до регламентирано място. Остава неясно защо те са изоставени по този начин и кой е допуснал и позволил да се обособи такова нещо.

■ Препоръки:

Препоръчва се в спешен порядък да се предприемат мерки за въвеждане на организация на движението, която да подпомага участниците в движението при придвижването им.

Препоръчва се да се направи задълбочена проверка на какво се дължи това път от републиканската пътна мрежа да бъде изоставен в опасно състояние, където застрашава живота и здравето на участниците в движението.

Необходимо е цялостно да преразгледа до колко е ефективна системата за извършване на дейности по поддръжката на пътната инфраструктура без реално да може да се осъществява контрол. Видно е, дори и за хора, които не са експерти в сферата, че пътя е опасен. Поради тази причина е препоръчително да се потърси ефикасен метод за контрол на извършваните строителни дейности по републиканската пътна мрежа.

Препоръчва се спешно да се положи временна пътна маркировка и пътни знаци. Също така е препоръчително да се поставят и необходимите и предвидени в проекта ограничителни системи за пътища.

Препоръчва се да се преразгледат извършените строително монтажни дейности като се провери да вече направеното отговаря на действащите в България и ЕС правила и норми.

Препоръчва се по отношение на съоръженията за отводняване на платеното за движение да се почистят, а там където не е изградена връзка между тях да се изгради такава. Внимателно трябва да се разгледат участъците от пътя, където върху платното за движение се задържа вода.

■ Заключение

Практиката създадена от АПИ за възлагане по неясен начин, често пъти с недостатъчно добри проектни решения, трябва да бъде прекратена. По начинът, по който в момента се извършват ремонтните дейности по РПМ се допуска системно нарушаване на действащите правила и норми. Не съществува и механизъм за приемане на тези ремонти, който да може да гарантира независим контрол и по-добро качество.

Процедурата по приемане на извършеното по програмата за текущ ремонт и поддръжка е вътрешна на АПИ, а това отваря възможността за значителни корупционни практики, а заложник на тези практики стават животът и здравето на хората и пътната безопасност.

Осигуряването на безопасна пътна инфраструктура е задължение на Република България като страна членка на ЕС. За съжаление в тази посока не се полагат достатъчно усилия. Така ремонтирани и обновени пътища не осигуряват необходимата безопасност. Няма механизъм, по който да се прави по-внимателен анализ за проблемите и текущото състояние и на базата на това да се взема решение кое е приоритет. Така финансирането не достига, а потърпевши от това са само гражданите, които се налага да използват пътната инфраструктура, която е опасна и може да ги убие.

Настоящият документ да се изпрати до:

ЕС:

Главна дирекция „Мобилност и транспорт“ при Европейската комисия; Европейска пътна федерация (ERF); Европейски съвет по пътна безопасност (ETSC); EuroRap

Република България:

Министерски съвет на Република България, Министерство на регионалното развитие и благоустройството, Министерство на вътрешните работи, Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Агенция „Пътна инфраструктура“, Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, Областен управител на област Враца, Община Враца;