

Вид документ:

ДОКЛАД

Тема:

**Целенасочена инспекция по пътна
безопасност на път I-6 в участъка от км 27+550
до км 25+795.25**

Екип в състав:

1. Диана Русинова – експерт;
2. инж. Ангел Попов – експерт;
3. инж. Марин Желев – одитор по пътна
безопасност;
4. инж. Димитър Кирилов – одитор по пътна
безопасност;
5. инж. Филип Бояджиев – одитор по пътна
безопасност;
6. Мартин Милушев – експерт;
7. Делян Янев – експерт;
8. Борислав Стоименов - експерт;

Причина за проверката:

По инициатива на УС на ЕЦТП

Дата на първоначален оглед:

07 Януари 2025 г./ от 11:30 ч. до 14:01 ч. GMT +3

Фаза:

Окончателен доклад

Ревизия:

01-03

Дата на завършване
на доклада:

14.01.2025 г.

гр. София

■ Введение:

Настоящото представлява независимо обследване (целенасочена инспекция по пътна безопасност) на път I-6 в участъка от км 27+460 до км 25+795.25 за установяване на опасни условия, недостатъци и проблеми, свързани с всички негови елементи, които увеличават риска от произшествия и наранявания.

Този документ представлява независимо мнение на група експерти за това доколко състоянието на път I-6 в участъка от км 27+550 до км 25+795.25 отговаря на изискванията на действащия проект и други нормативни документи. Извършената проверка обхваща: проекцията на пътя и пътния профил, пътен възел при км 25+795.25, осветеност, пътни знаци, пътна маркировка, състояние на настилката и други въпроси: възможности за излизане на животни на пътя.

Настоящото проучване се извършва на основание чл. 36л, ал. 1 и ал. 3 от *Закона за пътищата (ЗП)*. Както и във връзка с чл. 2, ал. 1, т. 4, чл. 5, ал. 3 от *Наредбата процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура*. На основание чл. 30, ал. 1 от Наредбата резултатите от целенасочената инспекция за пътна безопасност се обобщават в настоящия доклад, който се предоставя на ръководителя на администрацията, управляваща пътя.

■ Предмет и обхват на инспекцията:

Извършена е целенасочена инспекция по пътна безопасност на път I-6 в участъка от км 25+795.25 до км 27+550. Чрез визуален оглед на състоянието на ограничителните системи за пътища, състояние на асфалтовото покритие, състояние на пътните знаци и пътната маркировка, състояние на крайпътните съоръжения и всички други елементи в обхвата на пътя са събрани данни, които са обобщени в този доклад.

Инспекцията е проведена при сухо време, при температура на въздуха 6°, суха настилка, облачно време с добра видимост. Началото на проверката е в 11:30 ч., а краят в 14:01 ч. местно време, при ниска влажност. Проверката е осъществена чрез обхождане пеша и с автомобил в двете посоки от изследвания участък от пътя.

Пътят се състои от две платна за движение в посока, всяко с по две пътни ленти, банкет, откос и земен окоп. По средата двете платна за движение са разделени от затревен остров, върху който има поставена ограничителна система за пътища и осветителни тела.

Провереният участък представлява права с дължина 1 км и 754,75 м в посока. Началото на проверката е при разделителен остров вдясно от основното трасе (с посока на движението от с. Ябълково към гр. Кюстендил) на път I-6 находящ се в урбанизираната територия на с. Ябълково, община Кюстендил приблизително при км 27+550. Краят на обследването е при пътен възел при км 25+795,25. Първо е

обходено западното платно с посока на движение от с. Ябълково към гр. Кюстендил, а после е извършена проверка в обратната посока.

Пътната маркировка е измерена с уред (ретрорефлектометър) с валидна годишна калибрация от завода производител. Направени са няколко контролни измервания и в двете посоки, като в този доклад има приложена таблица с резултатите от измерванията (измерените стойности) и точното местоположение на извършване на измерването. Получените резултати са сравнени с изискванията на чл. 7, ал. 4, ал. 8 и ал. 9 от Наредба №2 от 2001 г. за сигнализиране на пътищата с пътна маркировка.

Пътните знаци са проверени по визуален метод за съответствие с изискванията на чл. 6, ал. 4 и чл. 9 от Наредба №18 от 2001 г. за сигнализиране на пътищата с пътни знаци, както и с чл. 6 ал. 4 и чл. 12, ал. 1 от Наредба № РД-02-21-1 от 2023 г. за сигнализиране на пътищата с пътни знаци.

Причината за извършването на целенасочената инспекция от екип на ЕЦТП са изнесени данни от страна на началника на сектор „Пътна полиция“ при ОД на МВР Кюстендил, комисар Радослав Боюклийски за това, че за 2024 ч. в посочения участък са настъпили шест брой пътни инциденти. В същото време от страна на Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ), директорът на областно пътно управление Кюстендил (ОУП) предоставя данни за това, че задължителните периодични инспекции по пътна безопасност по чл. 36м, ал. 1 и ал. 2 от ЗП са били извършвани. Община Кюстендил съобщава за множество проблеми свързани с нерегламентирано навлизане на селскостопански животни в обхвата на пътя. С оглед на горното може да се направи обоснован извод, че в този пътен участък има увеличен риск от настъпване на пътнотранспортни произшествия и следва да се направи обследване (целенасочена инспекция по пътна безопасност) на този участък от път I-6 за установяване на опасни условия, недостатъци и проблеми, свързани с всички негови елементи.

Настоящото се извършва от сдружение „Европейски център за транспортни политики“, като независима неправителствена организация, в чиито предмет попада и възможността за извършването на такива проверки.

■ **Нормативна рамка:**

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. Стопаните на пътя, в това число 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.

Закони, подзаконови нормативни документи и други официални документи върху, които стъпва настоящият доклад:

1. Закон за движението по пътищата (ЗДвП);
2. Закон за пътищата (ЗП);
3. Наредба №2 от 2001 г. за сигнализиране на пътищата с пътна маркировка (Н2);
4. Наредба №18 от 2001 г. за сигнализиране на пътищата с пътни знаци (Н18);
5. Наредба № РД-02-21-1 от 2023 г. за сигнализиране на пътищата с пътни знаци (Н-РД-02-21-1/2023);
6. Наредба за процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура;
7. Наредба № РД-02-21-1 от 1 октомври 2024 г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и на други средства за ограничаване скоростта на движение и на изискванията към тях;
8. Наредба № РД-02-20-2 от 2022 г. за организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване;
9. Данни предоставени по реда на Закона за достъп до обществена информация (ЗДОИ) от АПИ и ОПУ Кюстендил;
10. Наредба № РД-02-20-1 от 1 април 2024 г. за условията и реда за използване на ограничителни системи за пътища и изискванията към тях.

■ Констатации от извършената проверка:

1. Проекция на пътя и пътен профил

- Разстояние на видимост

Изследването се провежда в участък от пътя, който се намира в права. По продължението на пътя няма хоризонтални и вертикални криви. Частично на отделни места видимостта е ограничена поради наличието на непочистена растителност. Този проблем е основно около пресичането със селскостопански пътища и преди входа/изхода от и към Бензиностанция „Лукойл“. По директното трасе няма нещо, което да ограничава видимостта.



Видимост по директното направление на път I-6 при км 27+550

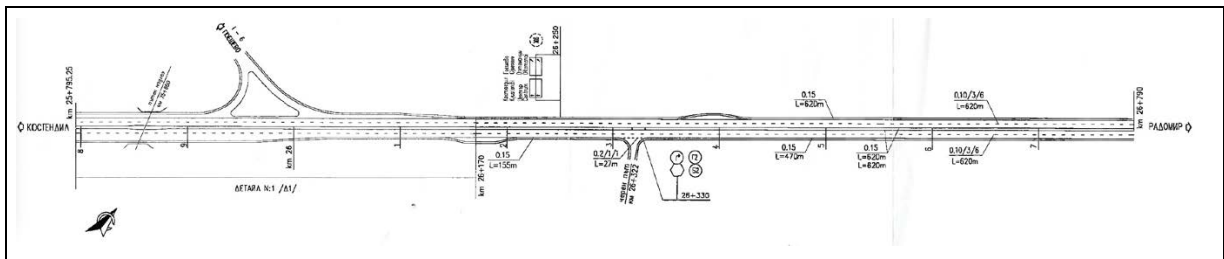


Видимост по директното направление на път I-6 при км 25+795.25

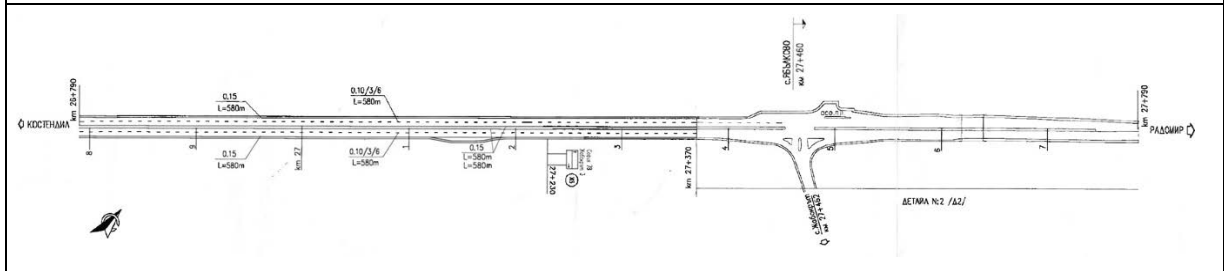
- Ограничения на скоростта

В изследвания участък при км 27+550 важат правилата за движение в населено място. След кръстовището с отбивка за с. Жабокрът има поставен пътен знак Д12 (ляво платно), обозначаващ край на с. Ябълково. След този знак ограничението на скоростта е 90 км/ч. Съгласно предоставения проект за постоянна организация на движението от ОПУ Кюстендил няма други ограничения на скоростта въведени с пътен знак. Това означава, че в изследвания участък от пътя ограничението е 90 км/ч.

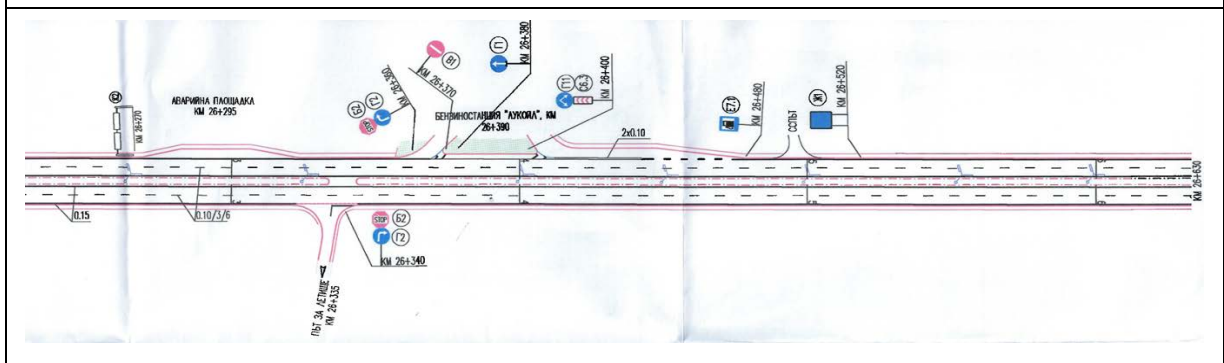
По отношение на лявото платно (с. Ябълково → гр. Кюстендил) съществува съществено разминаване между поставените пътни знаци и тези, които са определени в проекта за постоянна организация на движението (ППОД). По реда на ЗДОИ беше предоставен проект съгласно, който няма ограничения на скоростта след пътният знак Д12. Беше предоставен и втори проект от 2009 г. за транспортен достъп към търговски обект бензиностанция „Лукойл“, като и в този проект няма определено ограничение на скоростта в този участък.



Съществуваща организация на движението от км 25+795,25 до км 26+790



Съществуваща организация на движението от км 26+790 до км 27+790



Проект за изменение на ППОД от 2009 г. (Номер на съгласуване на проекта от МВР - 3900-9330/23/)

Видно от приложените проекти за постоянна организация на движението, в изследвания участък няма въведено ограничение на скоростта, различно от ограничението по чл. 21, ал. 1 от ЗДвП (90 км/ч за категория В). В същото време при извършването на проверката се установи, че на км 26+500 има поставен пътен знак В26 (60 км/ч).



Пътният знак е поставен неправомерно, поради това че същият може да се постави единствено в случаите по чл. 3, ал. 2, т. 2 от Н18 или Н-РД-02-21-1, където е указано, че „Пътните знаци и другите средства за сигнализиране на пътищата се поставят в обхвата на пътя при спазване изискванията на тази наредба, както следва: *извън границите на населени места - в съответствие с проекта за организация на движението по пътя*“.

Въведеното ограничение на скоростта не е направено съобразно установените правила и действащите норми, следователно по този начин се създава правна привидност, за която не стои никаква юридическа действителност. Не случайно има точно определен ред, по който е определено да се поставят пътни знаци в и извън населените места. Информация за неправилно поставения знак напълно отсъства в докладите за проведените периодични инспекции по пътна безопасност от страна на АПИ и ОПУ Кюстендил.

По отношение на дясното платно (от пътният възел при км 25+795.25 до кръстовището с отбивка за с. Жабокрът при км 27+462 няма въведени други ограничения на скоростта, с изключение на пътен знак Д11 за начало на с. Ябълково, от където започват да важат правилата за движение в населено място. Пътният знак се намира преди кръстовището с разклон за с. Жабокрът.

- Проекция

Видимостта в изследвания участък от път I-6 позволява лесно да бъдат разпознати страничните обекти като находящата се в лявото платно бензиностанция от веригата „Лукойл“. В дясното платно лесно се отличават двете автокъщи, намиращи се вдясно от платното за движение.

По средата лесно се разпознава през деня поставената ограничителна система за пътища (ОСП) на разделителния остров между двете платна за движение. През

нощта поради липсата на осветеност в участъка, липсата на крайна единична непрекъсната линия М1 от лявата страна на платното за движение и в двете посоки, както и заради това, че другите средства за сигнализиране С14.1 са извън експлоатационна годност, по-трудно се вижда ОСП-то. На много места това създава опасност за участниците в движението, поради това че липсват пътни знаци и не само, че е възможно навлизането в платното за насрещно движение, там където ОСП е прекъснато и са оформени пресичания, но е напълно възможно

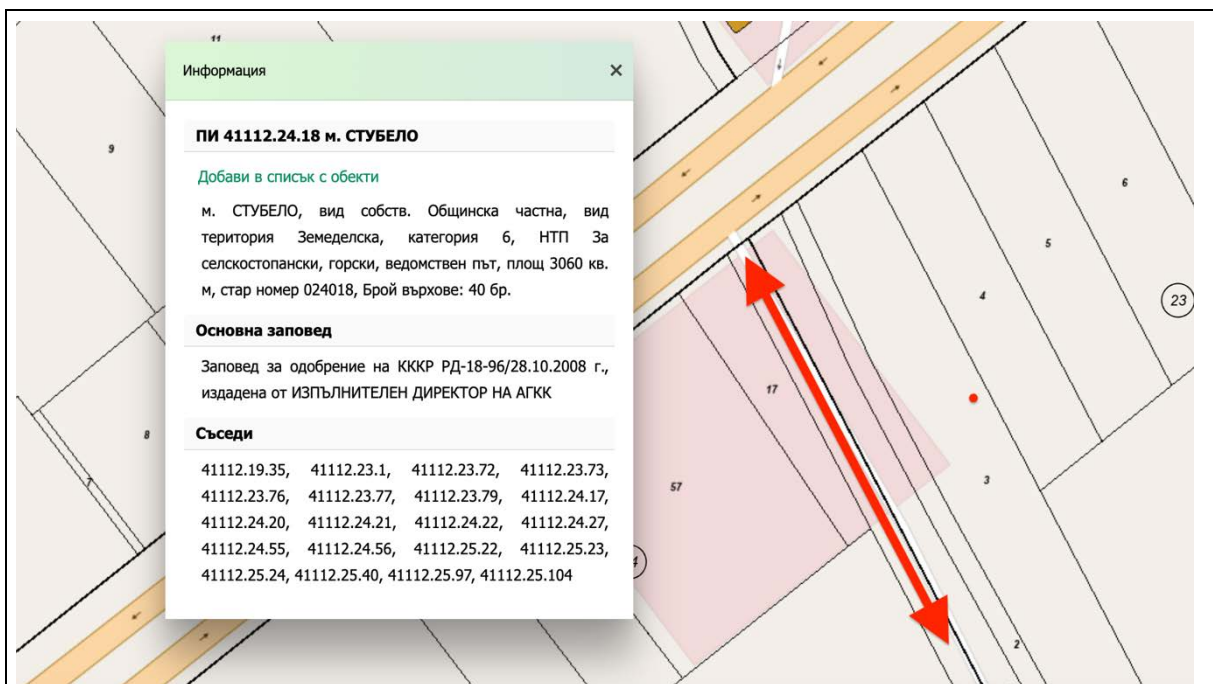
	
<p><i>Състояние на другите средства за сигнализиране С14.1</i></p>	<p><i>Състояние на растителността в крайпътните пространства</i></p>

По средата между ОСП има поставени стълбове за улично осветление, които не работят. През деня те са видими и ясно отличими, но през нощта са трудно забележими.

В обхвата на пътя има и значително количество растителност, която възпрепятства видимостта към селскостопанските пътища, които навлизат и от дясната страна към директното трасе на път I-6. По средата при ОСП на острова разделящ двете платна за движение има значително количество растителност, която през нощта благоприятства за това да не се наблюдава ефектът на „заслепяването“ от фаровете на насрещно движещите се автомобили.

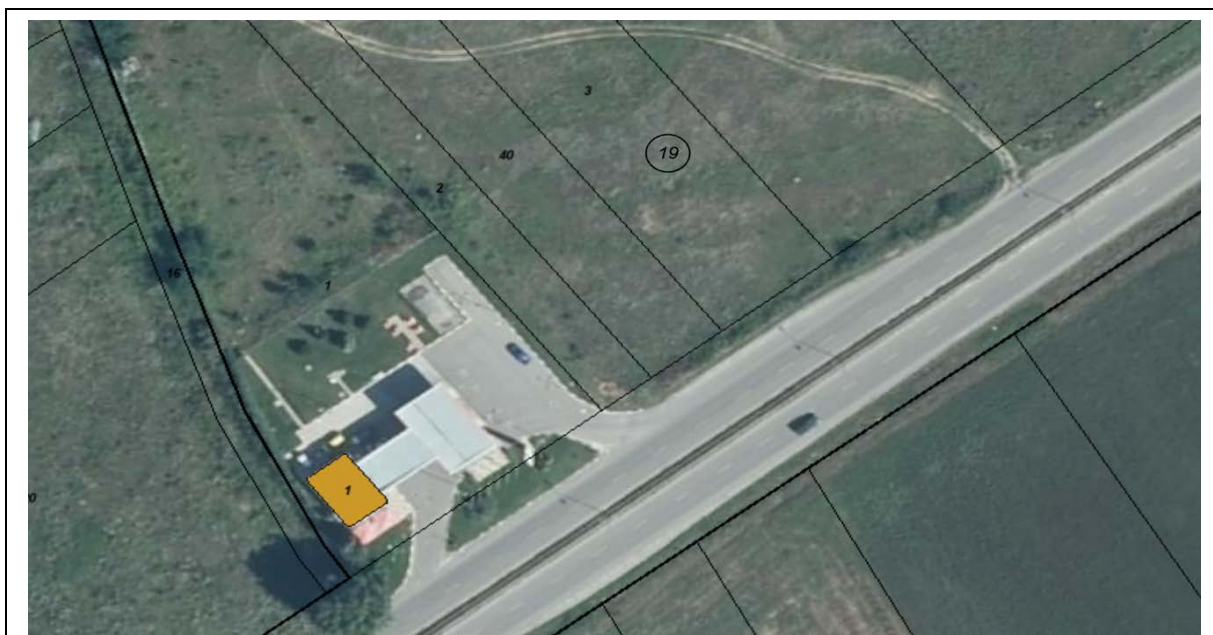
- Достъп до прилежащи имоти

При извършена справка с КАИС се установи, че към настоящия момент в лявото платно няма нито един селскостопански път, а в дясното един. В лявото платно чрез забавителен шлюз има осигурен достъп до бензиностанция „Лукойл“, за което има съответната оформена документация и дадено разрешение. В дясното платно има една автокъща, чийто достъп е през общински път, който се включва посредством пътни знаци Б1 и Г2 към директното трасе на път I-6.



Дясно платно км 26+335, селскостопански път собственост на община Кюстендил

Съгласно ППОД в лявото платно няма други входове и изходи, с изключение на този при бензиностанция „Лукойл“. Неправилно е обозначено в проекта за организация на движението, че има селскостопански път преди бензиностанция „Лукойл“, този не е нанесен в кадастралната карта и съответно е напълно нерегламентиран. Той създава пряка и непосредствена опасност за участниците в движението и следва да бъде затворен.



Положение на нерегламентирания селскостопански път спрямо бензиностанция „Лукойл“



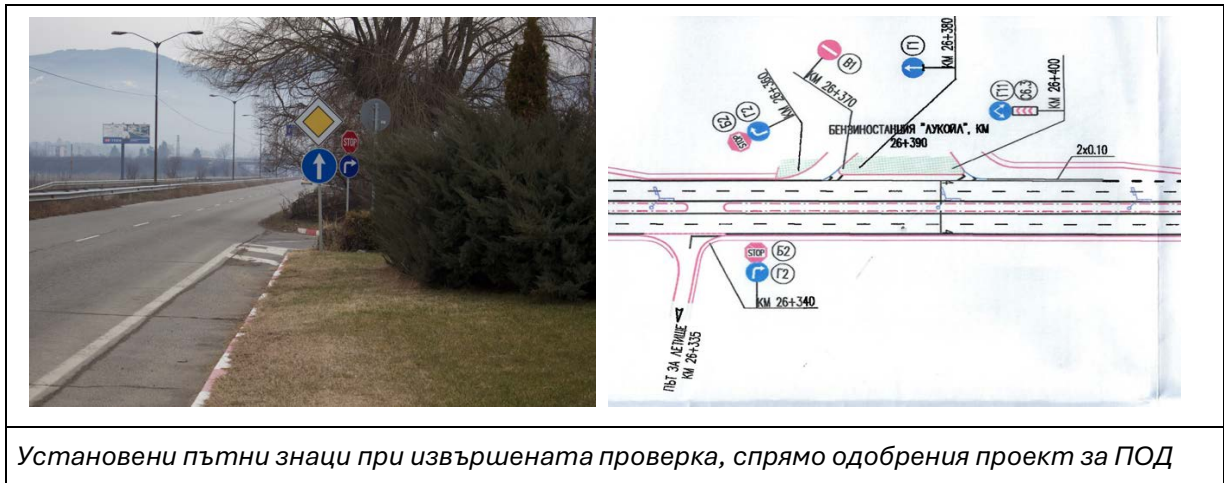
Нерегламентиран селскостопански път установен при провеждане на проверката

Селскостопанският път, който е нерегламентирано присъединен към път I-6 следва да бъде премахнат. По този начин е оформено кръстовище, което не е сигнализирано с пътен знак А27, като по този начин водачите не са предупредени, че има опасност от това от дясно да навлязат автомобили от път без предимство. Подобна организация на движението няма и как да бъде създадена, поради това че на това място няма път, и това кръстовище не следва да съществува.

По същия начин в обратната посока преди кръстовището с общинския път няма поставен пътен знак А27 или ограничение на скоростта. Това е съществен пропуск, който създава рискове за безопасността на движението. Пътен знак А27 изобщо няма предвиден в проекта за организация на движението, въпреки че съгласно чл. 51, ал. 5 от Н18 и чл. 58, ал. 5 от Н-РД-02-21-1 за сигнализиране на пътищата с пътни знаци, е изрично посочено 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!". По отношение на пътен знак А27, то съгласно чл. 38 от Н18 и чл. 41 от Н-РД-02-21-1 за сигнализиране на пътищата с пътни знаци: „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, образувано от пресичане отдясно и/или отляво с път, по който движещите се пътни превозни средства нямат предимство за преминаване през кръстовището“. Следователно при изработването на проекта за постоянна организация на движението е допусната грешка, след което организацията на движението е съгласувана, одобрена и въведена с тази грешка. В последствие нито една от регулярните проверки на АПИ по ЗП не е установила този пропуск.

По отношение на достъпа до бензиностанция „Лукойл“ също има разминаване на одобрения проект за постоянна организация на движението и въведената. Преди

изхода от бензиностанцията по проект трябва да има поставен пътен знак Г1 само, а в действителност има поставен пътен знак Б3.



Установени пътни знаци при извършената проверка, спрямо одобрения проект за ПОД

По отношение на достъпа до крайпътните обекти са налице съществени пропуски, които е следвало да са отразени в докладите по извършваните периодични инспекции по пътна безопасност и своевременно да са били отстранявани.

- Достъп на превозни средства за спешна помощ и служебни превозни средства

Достъпът на превозни средства за спешна помощ и служебни превозни средства до изследвания участък е лесен, без да има предпоставки и обстоятелства, които биха могли да окажат негативно въздействие и да възпрепятстват този достъп. При необходимост пожарни, линейки и служебни превозни средства могат лесно да достигнат до участъка предмет на настоящия доклад.

- Поддържане на мостове и водостоци

В обхвата на изследването няма мостови съоръжения. Не са изследвани и водостоци.

- Крайпътно оформление (банкети, ръб на пътната настилка, изкопи и насипи)

⇒ Пътни банкети

Пътните банкети са меки (от чакъл, затревен). Те са добре оформени и ясно отличими спрямо ръба на пътната настилка и гранита на платното за движение. Основното им предназначение следва да бъде в три основни направления:

- Δ **Подобряване на безопасността:** Банкетът предоставя зона за спиране при извънредни ситуации. В този случай банкетът е достъпен и може да служи при необходимост за краткотрайно аварийно спиране на автомобил.
- Δ **Отводняване:** Помага за отвеждането на водата от платното, като предотвратява нейното натрупване. Банкетите в изследвания участък са силно затревени и се създава риск от това платното за движение да не може да се отводнява и водата да се задържа върху него, което повишава риска от

аквапланинг. В изготвяните периодични доклади е следвало да бъде отразено и освен това е трябвало да бъдат взети мерки по почистването им, каквито очевидно през последните пет години не са били взимани.

- Δ **Укрепване на пътната настилка:** Намалява риска от ерозия и подпомага стабилността на пътя. На отделни места има следи от ерозия в следствие вода, която поради непочистените банкети, навлиза под асфалтовото покритие и го руши.

	
<i>Състояние на банкета – ляво платно с посока на движение към гр. Кюстендил</i>	<i>Състояние на банкета – ляво платно с посока на движение към гр. Кюстендил</i>
	
<i>Състояние на банкета – ляво платно с посока на движение към гр. Кюстендил</i>	<i>Състояние на банкета – ляво платно с посока на движение към гр. Кюстендил</i>
	
<i>Състояние на банкета – дясно платно с посока на движение към с. Ябълково</i>	<i>Състояние на банкета – дясно платно с посока на движение към с. Ябълково</i>



Почистването на банкетите се осъществява на около 50-60 см от границата на платното за движение, което е крайно недостатъчно, за да се гарантира доброто отвеждане на водата извън платното за движение. В участъците където има ограничителни системи за пътища се чисти до началото на ОСП-то, а зад еластичните огради изобщо не се е полагало усилие да бъде почиствено и тревата да бъде окосена. Това създава редица проблеми, като единият от тях вече беше споменат по отношение на отводняването. Високата трева и храсти, също така закриват ОСП-то и светлоотразителните елементи С14.1. Тук трябва да се обърне внимание и на значителното количество непочистени битови отпадъци в обхвата на пътя, които правят крайпътното пространство да прилича на бунище.

⇒ Ръб на пътната настилка

И при двете платна за движение, в двете посоки на изследвания участък от пътя, се наблюдават едни и същи проблеми. Отдясно ръбът на пътната настилка на повечето места е в добро състояние като прави ясно видима и разграничима границата на платното за движение. Също така на тези места ръбът на настилка спомага за отвеждането на водата от платното. На други места, обаче, поради непочистената растителност, в зоната на банкетите, водата се е задържала и е подкопала основата на пътя, като в това число е прониквала и под асфалтовото покритие. Пример за подобен дефект е в участъка където има оформен нерегламентиран вход-изход за селскостопански път.



	
<p><i>Състояние на десния ръб на настилката при нерегламентиран селскостопански път (ляво платно в посока гр. Кюстендил)</i></p>	<p><i>Състояние на десния ръб на настилката при нерегламентиран селскостопански път (ляво платно в посока гр. Кюстендил)</i></p>
	
<p><i>Състояние на десния ръб на настилката – ляво платно с посока на движение към гр. Кюстендил</i></p>	<p><i>Състояние на десния ръб на пътната настилка – дясно платно с посока на движение към с. Ябълково</i></p>

В някои участъци от изследвания път има оформени места, на които се осъществява достъп до пътното платно от нерегламентирани селскостопански пътища. На други места има следи от системно осъществяване на паркиране на автомобили в обхвата на пътното платно, което също води до значително увреждане на ръба на настилката и нарушения по пътния банкет. По този начин условията за безопасно придвижване се влошават. Това чисто води до по-бързото увреждане на пътната инфраструктура.

По отношение на левия ръб на пътното платно при разделителния остров, то той е оформен без бордюри. Пясъчните и кални наслоявания се издигат на 8-10 см над ръба на пътя. Тези наноси, в следствие на системната липса на поддръжка, са достигнали и напълно са закрили крайната лява единична непрекъсната линия тип М1. В обхвата на разделителния остров има значително количество храсти.

⇒ Откоси

Наносните откоси в обхвата на пътя служат за укрепването му и осигуряват устойчивост срещу свлачища, ерозия и други рискове, свързани с

характеристиките на терена. Поддръжката на откосите е важна, поради това че те имат пряко отношение към стабилността на терена, като това води до предотвратяване свлачища и осигурява здравина на пътя. Също така откосите имат своето важно значение при оттичане на вода като подпомагат за насочването на дъждовната вода далеч от пътното платно и по този начин се минимизира рискът от задръжка на водна маса върху платното за движение и съответно се намалява шанса за аквапланинг.



Състояние на откосите установено при извършване на проверка (ляво платно за движение посока с. Ябълково → гр. Кюстендил, път I-6)



Състояние на откосите установено при извършване на проверка (дясно платно за движение посока гр. Кюстендил → с. Ябълково, път I-6)



Състояние на растителността при банкетите, откосите и земните окопи по път I-6 дясно платно с посока на движение от гр. Кюстендил към с. Жабокът (март 2012 г.)

Откосите са силно затревени, очевидно е че не са било поддържани или почиствани през последните четири, пет години. Освен трева, по тях има и храсти, прорасли дървета. Всичко това създава пряка и непосредствена опасност за участниците в движението.

Заблатени или замърсени откоси не позволяват правилното оттичане на дъждовна вода, което може да доведе до аквапланинг или заледряване на пътя през зимата. Гъстата растителност около пътищата привлича диви животни, които могат внезапно да излязат на пътя, предизвиквайки катастрофи. В случая в обхвата на пътя често се наблюдава навлизането на селскостопански животни. При наличието на значителна растителност времето за възприятие на водача и вземане на мерки с цел предотвратяването на пътен инцидент, при навлизане на животно, намалява значително, особено в тъмната част на денонощието.

При сравнение на изображения от Google Street View от март 2012 г. ясно се вижда, че в обхвата на пътя не е имало никаква растителност. Впоследствие, поради липса на поддръжка и непочистване, растителността в обхвата на пътя се е развила и е станала значителна. Това демонстрира системен проблем с поддръжката на път I-6 и показва пълно negliжиране на състоянието на прилежащата инфраструктура в обхвата на пътя.

⇒ Земни окопи (канавки)

Основната роля на земните окопи е да отвеждат дъждовната вода или стопените снегове от пътното платно, за да предотвратят натрупване на вода, кал, аквапланинг или заледряване. Когато окопите не се почистват редовно, те се запълнят с кал, камъни, растителност или отпадъци, което нарушава тяхната функция. Отговорността за поддръжката на земните окопи по републиканската пътна мрежа е на АПИ.



Състояние на земните окопи ляво платно на път I-6 с (с. Ябълково → гр. Кюстендил)



Състояние на земните окопи дясно платно на път I-6 с (гр. Кюстендил → с. Ябълково)



Състояние на земните окопи ляво платно на път I-6 с (с. Ябълково → гр. Кюстендил) към 2012 г.



Състояние на земните окопи дясно платно на път I-6 с (гр. Кюстендил → с. Ябълково) към 2012 г.

При направената проверка се установи, че земните окопи са неподдържани, занемарени, обрасли в храсти и запълнени от кал и битови отпадъци. Това създава предпоставки за лошо отводняване на пътното за движение, което може да повлияе негативно безопасността за движение по пътищата. В отделни случаи се стига до заблацияване при земния окоп, което влияе негативно и върху здравината на пътната конструкция. Така например може да се стигне до значителни щети по пътната инфраструктура, само защото един от важните елементи каквато е системата за отводняване не се поддържат в нужната експлоатационна годност.

2. Пътни кръстовища и възли

В обхвата на изследвания участък на пътя попада едно кръстовище, находящо се при километър 27+462, което представлява началото на път III-6203 (отбивка за село Жабокрът), в изследвания участък попада и един пътен възел при километър 25-860, където се пресича I-6 и път II-62.

- Кръстовище при път I-6 и III-6203

Кръстовището се намира в урбанизираната територия на село Ябълково. Двата пътя се пресичат перпендикулярно, като за канализиране на движението при това кръстовище е проектирана лента за ляво завиващо движение, включваща участък за забавяне и изчакване, за завиващите вляво МПС от главното направление. В дясното платно за движение има лента за дясно завиващи, като са включени участък за забавяне на завиващите вдясно МПС от главното направление. Широчината на лентите за движение в метри отговаря на препоръчаните широчини указани в таблица №25 към чл. 118 от Наредба №РД-02-20-2 от 2018г.

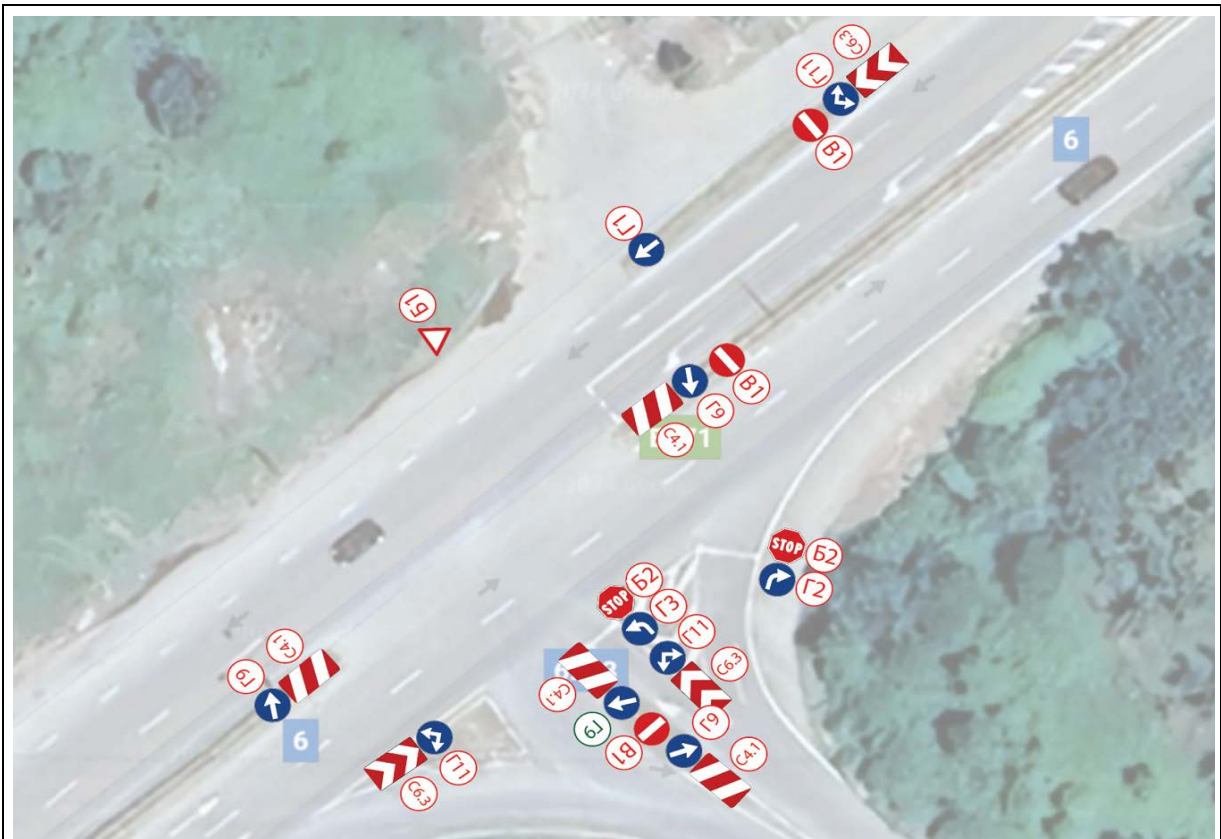
Лентата за ляво движение е от тип 1, като дължината за намаляване на скоростта и спиране е 10м, поради това, че кръстовището се намира в урбанизираната територия на село Ябълково. Лентата за дясно завиващи е устроена, поради това, че главното направление е четири лентово, а кръстовището трудно разпознаваемо. Лентата за дясно завиващи е от тип 1, съгласно чл. 120, ал. 3, като е наличен триъгълен остров, капка и дясно завиваща лента успоредна на главното направление на пътното трасе. Капковидният остров в средата е удължен, поради

това, че второстепенният направление се намира в крива и има опасност водачите да преминат в лентата за насрещно движение. Лъчът на видимост тангрира до капковидния остров и кривата на дясно завиващи МПС-та.

В полето на видимост при второстепенното направление има предмети (растителност), които представят препятствия и пряко нарушават височината на погледа на водачи както на леко товарни, така и на тежко товарни автомобили. По този начин идващите в посока от село Ябълково към град Кюстендил може да не видят ляво завиващи от път III-6023. По този начин не е спазено правилото на чл. 113, ал. 5 и полето на видимост при това кръстовище не е осигурено в достатъчен обхват, за да могат водачите да преминат безконфликтно от спряло положение към главното направление. Видимостта при приближаване също не отговаря на необходимите изисквания в Наредба №РД-02-20-2 от 2018г.

Поради, това че кръстовището се намира в урбанизираната територия на село Ябълково, то ограничението на скоростта е 50 км/ч.

По време на извършената инспекция бяха констатирани съществени пропуски в обхвата на това кръстовище, бяха констатирани множество пътни знаци, а наличните са извън експлоатационна годност.



На горната схема са показани част от съществуващите пътни знаци в обхвата на кръстовището, при километър 27+462, за село Жабокрът. С червено са нанесени пътните знаци, които липсват.

Друг съществен проблем, който констатирахме е пътната маркировка, която не отговаря на нормите. В обхвата на кръстовището се наблюдават множество непочистени пясъчни и кални наноси, които значително закриват указанията на пътната маркировка. Тези наноси се намират на плътното за движение, което води до намаляване на сцеплението на автомобилната гума с пътната настилка, което представлява от своя страна риск за безопасността. Има значително количество непочистена растителност.



Необходимо е да се приложат мерки, с които това кръстовище да отговаря в по-голяма степен на действащите нормативни изисквания, за да може да се гарантира безопасността на участниците в движението.

- Пътен възел при км. 25+860

Пътният възел е съобразно чл. 137, ал. 1 от Наредба №РД-02-20-2 от 2018г. за проектиране на пътища и представлява диагонална „полудетелина,, с излизане преди мостово съоръжение. Съоръжението представлява четириотворно с обсипани устои. Конструкцията е тип „проста греда“. Отводнителите на отвора над пътното платно посока София се изливат върху основното трасе по път I-6, като е възможно по гредата на моста да има поставени нерегламентирани комуникации. При огледа се констатираха кабели, захванати за гредата на моста. Ограничителните системи при средни опори следва да бъдат допълнително проверени за съответствие с действащата нормативно уредба.

При основите на моста има следи от това, че са преминавали селскостопански животни. На места се констатира подкопаване под асфалтовото покритие на основното трасе (I-6), като по всяка вероятност, това се дължи на наличните проблеми при отводнителните системи на пътния възел.

При извършената проверка се констатираха непочистени кални маси, които допринасят за значителното внушаване на сцеплението. Те също така влияят негативно върху отвеждането на водата от платното за движение. На много места се наблюдава и непочистена растителност, която влошава видимостта върху пътния възел. Пътната маркировка е извън експлоатационна годност, също така

има множество липсващи пътни знаци. При пресичането на път I-6 с II-62 липсват пътни знаци касаещи предимството и реда за преминаване през кръстовището.



В червено са означени липсващите пътни знаци на пътния възел между път I-6 и II-62. Констатирана е липсата на 22 броя пътни знаци в обхвата на полудетелината и няма поставен нито един, включително липсват и пътни знаци за предимството и реда на преминаване през кръстовището. Липсват също така пътни знаци за направления и посоки от група Ж.



В червено са означени пътни знаци при полудетелината, както в другата половина напълно липсват пътните знаци, в това число липсват и такива касаещи, за предимството, реда за преминаване, знаци със задължителни предписания, както и знаци за направления и посоки.

По време на проверката, на пътния възел бяха констатирани множество проблеми, като например значително количество непочистена растителност в обхвата на детелината. Пътната маркировка при крайните линии е напълно закрыта от трева, прах и кал, липсват пътни знаци, при полудетелината няма нито един пътен знак. На места крайните елементи на ОСП, не покриват съвременните изисквания за безопасност, като дори има елементи тип „рибена опашка“, което представлява много сериозен риск за безопасността. Под надлеза има големи количества битови отпадъци и други непочистени боклуци. Общото състояние на организацията, на движението на полудетелината като цяло, при никакво положение не може да покрие минималните изисквания за безопасност, които са установени в действащите норми.

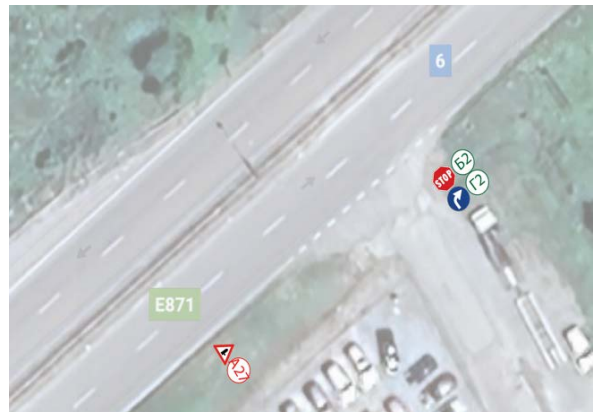
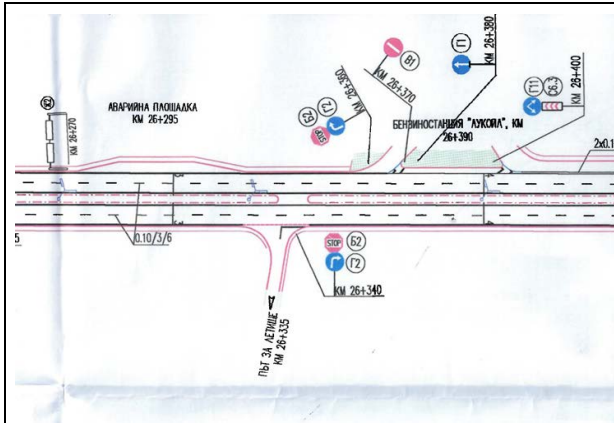




Примери за състоянието на полудетелината, които са констатирани по време на проверката от екипа на ЕЦТП. Ясно личи, че поддръжката на това съоръжения както при път I-6 и II-63 не отговаря на съвременните нормативни изисквания.

- Кръстовище на път I-6 дясно плътно (при километър 26+335/ към общински път за летище)

Кръстовището позволява да се завие от основното направление в посока Радомир (село Ябълково), да се завие към общинския път. При изход от това кръстовище е възможно да се завие само надясно в посока град Радомир (село Ябълково). Кръстовището е без ускорителен или забавителен шлюз, регулирано с пътни знаци, като на общинския път са поставени пътните знаци Б2 и Г2. Нарушено е и изискването на чл. 58, ал. 5 от Н/РД-02-21-1/23 (чл. 51, ал.5 от Н18). Следвало е на път I-6, на основание чл. 20, ал. 1, т. 2, на разстояние от 100 до 150 м., във връзка с чл. 38, ал. 1 от Н18 (чл. 23, ал. 1, т. 2 и чл. 41 от Н/РД-02-21-1/23) да бъде поставен пътен знак А27 - Кръстовище с път без предимство отдясно. Полето на видимост в това кръстовище е осигурено, но въпреки всичко водачите по основното направление не са информирани, че има кръстовище от дясната им страна без предимство. В обхвата на кръстовището има значително голямо количество растителност, която влияе на видимостта.



Данни от ПОД и схема указваща къде трябва да се постави знак А27

При горните изображения, отляво е представена извадка от съгласуван, одобрен и влязъл в сила проекта за организация на движението, вдясно е представена схема отрязваща липсващия пътен знак А27.

3. Осветеност, знаци и маркировка.

- Пътни знаци

Посока на движение от с. Ябълково ↓↓ към гр. Кюстендил ↑↑

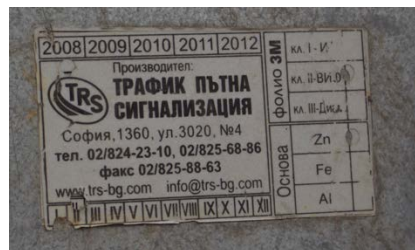
1. Пътен знак Ж7 ляво платно



По лицевата част на пътния знак има отвори, което нарушава изискванията на чл. 6, ал. 6 от Н/РД-02-21-1/23.

Пътният знак е произведен Септември 2009г., Клас на светлоотразителност RA2, съответно пътният знак е извън експлоатационна годност и е трябвало да бъде подменен най-късно през 2019г. Пътните знаци за част от ПОД.

2. Пътни знаци Г9 при капковиден остров път III-6203



Пътният знак е произведен Януари 2008г., Клас на светлоотразителност RA2, съответно пътният знак е извън експлоатационна годност и е трябвало да бъде подменен най-късно през 2018г. Лицевата страна е повредена вследствие на експлоатацията. Под пътния знак липсва направляваща стрелка С4.3. Пътните знаци за част от ПОД.

3. Пътни знаци Ж7 при капковиден остров път III-6203



Пътният знак е произведен Юни 2008г., Клас на светлоотразителност RA2, съответно пътният знак е извън експлоатационна годност и е трябвало да бъде подменен най-късно през 2018г. По лицевата страна на знака видими увреждания вследствие на неговата експлоатация, като при километричния показател на долния – Ж7, очевидно има ръчна подмяна на обозначението на километрите. Пътните знаци за част от ПОД.

4. Пътен знак Б2 вдясно от капковиден остров път III-6203



Най-ниско разположената точка на пътния знак спрямо пътната настилка е 1,6м., а разстоянието от ръба на настилката е 0,5м. По лицевата страна на пътния знак се наблюдават някои деформации, но пътният знак е в експлоатационна годност. Пътните знаци за част от ПОД.

5. Пътен знак Д12 при км 27+370 на път I-6 – ляво платно



По лицевата страна на пътния знак се наблюдават някои деформации, по основата му се наблюдават следи от корозия. Пътният знак е произведен Януари 2005, Клас на светлоотразителност RA2, което значи, че пътният знак е извън експлоатационна годност и е трябвало да бъде подменен най-късно през 2015г. или приблизително преди 10 години. Пътните знаци за част от ПОД.

6. Пътен знак D25.2 ляво платно посока на движение от с. Ябълково към гр. Кюстендил



Най-ниско разположената точка на пътния знак спрямо пътната настилка е 1,6м., а разстоянието от ръба на настилка е 0,5м. По лицевата страна на пътния знак се наблюдават някои деформации, но пътният знак е в експлоатационна годност. Този пътен знак не е част от проекта за организация на движението.

7. Пътен знак B26 (60км/ч) ляво платно посока на движение от с. Ябълково към гр. Кюстендил



Пътният знак не покрива минималните изисквания на чл.6, от Н/РД-02-21-1/23, нито БДС EN 12899. Знакът няма двоен борд, по него се наблюдават следи от корозия, по всяка вероятност това е знак за ВОБД. Светлоотразителното фолио на лицевата страна е напълно негодно, класът на светлоотразителност е RA1, което е недопустимо за знака, който е поставен на I клас път от РПМ. Пътният знак е произведен през Февруари 2007г. и е трябвало да бъде подменен през 2017г. Този пътен знак не е част от ПОД.

8. Пътен знак E7 ляво платно (при километър 26+480) посока на движение от с. Ябълково към гр. Кюстендил



Пътният знак е с повредена повърхност на лицевата страна, като по всяка вероятност технологията на производство „фолио върху фолио“ и поради тази причина, част от пиктограмите вече са се отлепили. Пътният знак е произведен Декември 2008г. и е следвало да бъде подменен през 2018г.

По задната страна на знака има значителни следи от корозия, което подчертава необходимостта от това той да бъде подменен.

Буди сериозна тревога, това че при периодичните инспекции – АПИ са пропуснали да отбележат състоянието на пътните знаци, защото се приема, че е следвало да им направи впечатление, това че повечето от тях са извън експлоатационна годност.

Пътните знаци са част от ПОД.

9. Пътен знак Г11 направляваща стрелка С6.3 ляво платно посока на движение от с. Ябълково към гр. Кюстендил



Пътните знаци са извън експлоатационна годност и не покриват минималните изисквания на действащата Наредба за сигнализиране на пътищата с пътни знаци. Лицевата им страна е повредена и не светоотразяваща. И по двата знака се наблюдават следи от корозия.

Съгласно стикера по чл. 6, ал. 5 от Н/РД-02-21-1/23 (чл. 6, ал. 4 от Н18). Знак Г11 е произведен през 2008г., а направляващата стрелка С6.3 не може да се установи кога е произведена, но по вида ѝ може да се предположи, че и тя е произведена същата година.

Пътните знаци са част от ПОД.

10. Пътен знак В27 ляво платно посока на движение от с. Ябълково към гр. Кюстендил



Пътният знак е с повредена повърхност на лицевата страна. Не може да се установи през коя година е произведен, класът на светлоотразителност отговаря на RA2, но независимо от това, същият е негоден да стои в обхвата на пътя, поради това, че не е в експлоатационна годност

Пътните знаци, които се поставят в обхвата на пътя, трябва да са разпознаваеми от участниците на движението както през деня, така и през нощта и при лоши метеорологични условия.

Пътният знак не е част от ПОД, което означава, че трябва да бъде премахнат.

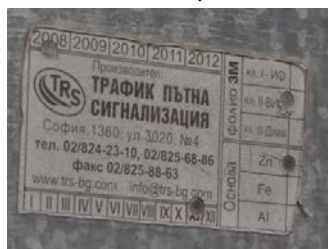
11. Пътни знаци Б3 и Г1 ляво платно посока на движение от с. Ябълково към гр. Кюстендил



Пътният знак Б3, не следва да бъде поставен на това място, тъй като не е част от ПОД. Съобразно действащите изисквания от Наредба Н/РД-02-21-1/23, пътният знак е извън експлоатационна годност.

По отношение на пътен знак Г1, той е част от ПОД, но не покрива минималните изисквания на наредбата за пътните знаци.

Пътен знак Б3 трябва да бъде премахнат, а Г1 – подменен с такъв, отговарящ на изискванията.



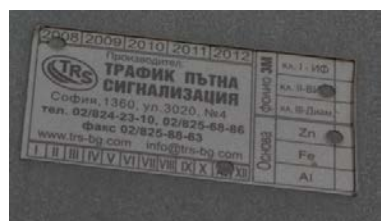
12. Пътни знаци Б2 и Г2 ляво платно посока на движение от с. Ябълково към гр. Кюстендил



Пътният знак е с повредена повърхност на лицевата страна. Пътният знак е произведен Декември 2008г. и е следвало да бъде подменен през 2018г.

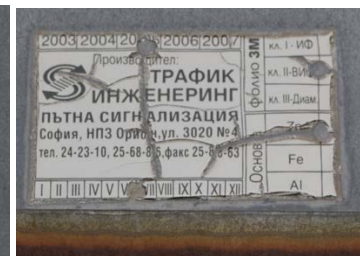
По задната страна на знака има значителни следи от корозия, което подчертава необходимостта от това той да бъде подменен.

Буди сериозна тревога, това че при периодичните инспекции – АПИ са пропуснали да отбележат състоянието на пътните знаци, защото се приема, че е следвало да им направи впечатление, това че повечето от тях са извън експлоатационна годност. Пътните знаци са част от ПОД.



13. Пътни знаци В27 ляво платно посока на движение от с. Ябълково към гр. Кюстендил

Посока на движение от гр. Кюстендил ↓↓ към с. Ябълково ↑↑



Пътният знак Ж7 е част от организацията на движението, но същият е извън експлоатационна годност и следва да бъде заменен с годен такъв.

Другият знак Ж7 противоречи на разпоредбите на чл. 4 от Наредба Н/РД-02-21-1/23 и Н18. Знакът трябва да бъде премахнат.

Пътният знак оказващ посока към град Дупница е извън експлоатационна годност с видими следи от корозия. Бил е произведен Май 2005г. Трябвало е да бъде подменен не по-късно от Май 2015г. или преди около 10 години.

Пътният знак оказващ посока към Къща „Вл. Димитров-Майстора“ представлява имитация на знак и, въпреки че е в експлоатационна годност трябва да бъде премахнат.

Пътният знак Ж7 е част от ПОД.

14. Пътен знак Д25.1 дясно платно посока на движение от гр. Кюстендил към с. Ябълково



Пътният знак е в експлоатационна годност, произведен върху технологията „фолио върху фолио“, произведен през Февруари 2020г., с клас на светлоотразителност RA2. При инспекцията беше установено, че пътният знак е закрит от растителност, която не е била почиствана от дълго време. Пътният знак не е част от ПОД, следователно трябва да бъде премахнат до актуализацията на проекта.

15. Пътен знак Ж6 дясно платно (км 27+230) посока на движение от гр. Кюстендил към с. Ябълково



Пътният знак е с повредена повърхност на лицевата страна. Пътният знак е произведен Декември 2021г., който отговаря на изискванията на Наредба Н/РД-02-21-1/23 и Н18, с клас светлоотразителност RA2.

Пътният знак е част от ПОД, но има видими повреди по лицевата страна, поради тази причина, следва да бъде подменен.

16. Пътен знак Ж7 дясно (км 27+370) платно посока на движение от гр. Кюстендил към с. Ябълково



Пътният знак е с повредена повърхност на лицевата страна. Пътният знак е произведен Август 2009г. и е следвало да бъде подменен през 2019г.

По лицевата страна на знака има значителни следи от увреждане от удар. Знакът е видимо силно огънат.

Пътният знак е част от ПОД.

По време на инспекцията се установи, че при километър 26+520, трябва да има пътен знак Ж1, но такъв няма. По проект е предвидено този пътен знак да оказва направлението и посоките на движение, който се намира на 500 м. след знака Също така се установи, че при бензиностанция „Лукойл“ има два броя пътни знаци (БЗ – при километър 26+380 и В27 – при километър 26+400), които не са част от одобрения проект за организация на движението и съответно следва да бъдат премахнати. В дясното платно преди кръстовището, при километър 26+335 (път за летище) няма поставен пътен знак А27, което е нарушение на чл. 58, ал. 5 от Наредба Н/РД-02-21-1/23 (чл. 51, ал. 5 от Н18).



Пътните знаци и другите средства за сигнализиране се поставят отдясно на платното за движение, с лицевата си страна срещу посоката на движение, така че да не се закриват от други пътни знаци, препятствия, съоръжения или принадлежности в обхвата на пътя на мястото. Условието и редът за използване на пътните знаци и на другите средства за сигнализиране на пътищата при извършване на строителство или ремонт, на дейности по поддържането, при аварийни ситуации и други.

Проверката показва, че от страна на администрацията стопанисваща пътя е допуснала поставянето на пътни знаци, които не са част от ПОД, но също така има множество липсващи пътни знаци, оказващи посоките на движение, реда за преминаване през кръстовище. Почти всички проверени знаци, с изключение на три пътни знака, не отговарят на Наредбата за пътните знаци. Необходимо е да се изработи нов проект за организация на движението, поради това, че организацията на движението към настоящия момент, не осигурява безопасно придвижване за участниците от движението.

- Пътна маркировка

Видовете пътна маркировка, условията, редът и правилата за използване ѝ са определени в Наредба №2 от 2001г. за сигнализиране на пътищата с пътна маркировка. Пътната маркировка се състои от надлъжни маркировки, стрелки, напречни маркировки, текст и символи върху пътното плътно и пътните съоръжения и се осъществява чрез полагане на материали за пътна маркировка, като боя, термо пластични материали, втвърдяващи се на студено материали, предварително изработени ленти и символи, пътни кабари и други материали. Съгласно наредбата, пътната маркировка се използва за създаване на организация за движението по пътищата, чрез разделяне на плътното за движение на пътни ленти, обозначаване на пътните съоръжения информиране на участниците в движението, в това число за направлението на пътя, за възможността на избор на посоки, за наименование на населени места и обекти и

за посоките към тях, както и за даване на други необходими указания. Пътната маркировка се нанася извън границите на населените места, в съответствие с проекта за организация на движението. Постоянната пътна маркировка е с бял цвят.

	
<p><i>Petrorereflektometър Zethntner, модел – 6013 ZRM</i></p>	<p><i>Petrorereflektometър Zethntner, модел – 6014 ZRM</i></p>

По отношение на техническите изисквания към пътната маркировка те са ясно дефинирани в раздел II от Н2. Провереният път е първи клас от републиканската пътна мрежа, съответно светлотехническите характеристики на маркировката трябва да покриват изискванията на чл. 7, ал. 4, 8, 9, 10 и 11. Път I-6 е част от трансевропейската (E871), следователно пътната маркировка трябва да покрива изискванията на чл. 20А, ал. 1.

Проведеното проучване на изследвания участък от пътя, по отношение на пътната маркировка, освен визуален оглед, включва и измерването със специализирани уреди. Направена е съпоставка за това дали получените резултати от измерването съвпадат с нормативните изисквания на Н2.



На двете изображения е показана крайната дясна лента на път I-6 като ясно се вижда, че пътната маркировка не е изпълнена с надлъжна релефна шумна маркировка, което представлява нарушение на изискванията по чл. 20А, ал. 1.

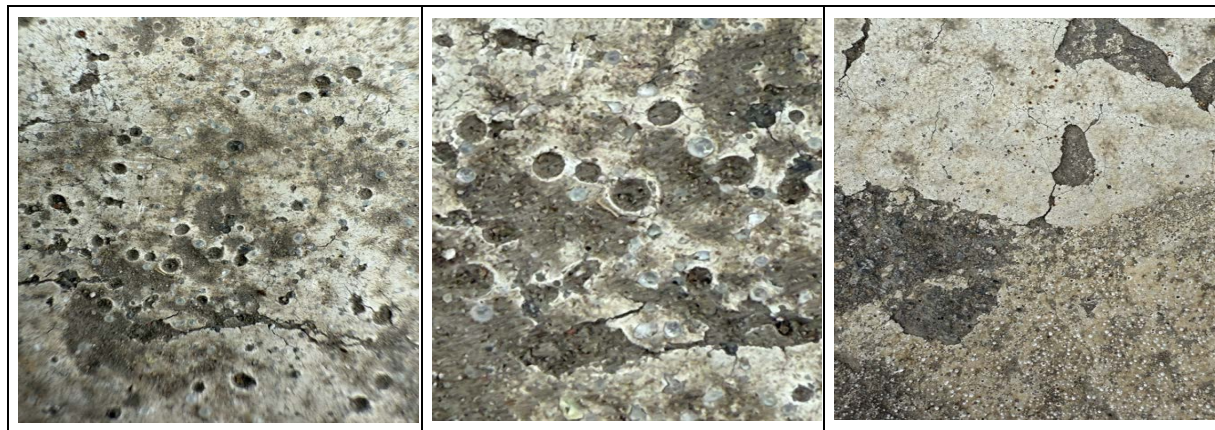
По време на инспекцията беше направена проверка за състоянието на пътната маркировка и затова дали тя покрива минималните изисквания посочени в чл. 7. С

ретрорефлектометър марка – Zethntner, модел – 6013 ZRM, сериен №4308466013 и контролна проверка, марка – Zethntner 6014 ZRM, марка – Zethntner 6014 ZRM, сериен № 553136014.

В следващата таблица представяме резултатите от извършеното проучване:

Job Name:		Default						
Device Name:		ZRM 6014						
Serial Number:		553136014			R3= 150 (mcd/lx/m2)	Q3=130 (mcd/lx/m2)		
Nº	Date	Number of Measurements	RL (mcd/lx/m ²)	Qd (mcd/lx/m ²)	Location	Serial Number	GPS Latitude	GPS Longitude
1	1/7/2025 11:25:44 AM	1	54	124		553136014		
2	1/7/2025 11:26:13 AM	1	70	123		553136014		
3	1/7/2025 11:28:44 AM	1	90	126		553136014	42,300607	22,72799
4	1/7/2025 11:37:17 AM	1	109	127		553136014	42,298795	22,724873
5	1/7/2025 11:37:35 AM	1	52	153		553136014	42,298757	22,72495
6	1/7/2025 11:38:08 AM	1	42	124		553136014	42,298725	22,724907
7	1/7/2025 11:47:03 AM	1	74	142		553136014	42,295763	22,7201
8	1/7/2025 11:47:17 AM	1	315	143		553136014	42,295765	22,720142
9	1/7/2025 12:08:31 PM	1	18	70		553136014		
10	1/7/2025 12:08:55 PM	1	31	119		553136014	42,293473	22,71678
11	1/7/2025 12:26:04 PM	1	37	101		553136014		
12	1/7/2025 12:26:18 PM	1	42	148		553136014		
13	1/7/2025 12:37:08 PM	1	46	117		553136014	42,302205	22,731358
14	1/7/2025 12:37:30 PM	1	51	149		553136014	42,30241	22,731238

Проучването е извършено при 11,5° температура на въздуха и 39% влажност. Изводите, които могат да бъдат направени, че се касае за пътна маркировка в края на експлоатационния период. По данни на ОПУ Кюстендил, същата е положена през 2022г. Съгласно изискванията на БДС EN 1436, съответно пътната маркировка трябва да отговаря на изискванията на Q3 = 130 (дневната видимост на пътната маркировка, изразена чрез коефициента на яркост Qd mcd.m⁻².lx⁻¹ при разсеяно осветление) и R3 = 150 (нощната видимост на пътната маркировка, изразена чрез коефициента на яркост при обратно отражение при суха настилка RL mcd.m⁻².lx⁻¹). По отношение на коефициента Qd, контролните проби показват, че едва пет броя от измерванията отговарят на границите на допустимото. По отношение на RL, една единствена е в рамките на изискванията, като през нощта маркировката е почти невидима. Това се дължи на факта, че т.нар. светлоотразителни перли са се отчупили и не са се закрепил в боята. Основната причина за това перлите да не могат да се задържат върху боята на пътната маркировка, нанесен е много тънък слой боя, като дебелината на боята трябва да е 0.6мм.. При направеното проучване се установи, че изобщо няма необходимото количество боя, което е довело до това перлите да изпаднат, защото няма какво да ги държи.



Състояние на пътната маркировка и светлоотразителните перли, погледнати под микроскоп (път I-6)



Дебелина и широчина на пътната маркировка. Ясно видими следи от това, че не е положено необходимото количество боя.

Изводите, които могат да бъдат направени по отношение на състоянието на пътната маркировка положена в изследвания участък от пътя е, че тя не отговаря на критериите заложи в Наредба № 2 от 2001 г. за сигнализиране на пътищата с пътна маркировка. Тя е извън експлоатационна годност и не осигурява нужната информация на участниците в движението през нощта или при лоши метеорологични условия.

Допълнително, освен измерването с ретрорефлектометър, беше направено и измерване на размерите на различните маркировки положени в обхвата на изследвания участък от път I-6.



Пример за измерване на различни елементи от организацията на движението по време на целенасочената инспекция по пътна безопасност.

Направените измервания показват, че размерите на нанесената пътна маркировка отговарят на изискванията посочени в Н2. На много места, обаче, крайната лява и дясна линия е напълно покрита от кал. При средния разделителен остров, който разделя двете платна за движение, крайната линия е напълно закрита, от кал и растителност, по продължението на целия пътен участък. В отделни участъци, същото се отнася и за крайната дясна линия.

- Осветление

В обхвата на пътя е било предвидено и е изградено улично осветление между с. Ябълково и гр. Кюстендил. По данни от община Кюстендил същото не е работело никога. Не е изяснена и собствеността му. Поради тази причина то е изоставено без поддръжка и към момента на проверката се установи, че лампите не работят.



Състояние на осветителните тела на път I-6 между гр. Кюстендил и с. Ябълково

По време на проверката се установи, че стълбовете на уличното осветление са силно корозирали и опасни. Освен това осветителните тела, поради липсата на поддръжка, са започнали да падат. Това създава непосредствена и пряка опасност за участниците в движението. От стълбовете стърчат кабели, а над 20% от осветителните тела са повредени. Предвид степента на корозия, може да се предположи, че това е проблем, който датира от преди повече от 10-15 г. Необходимо е да се предприемат спешни мерки за обезопасяването на стълбовете и задължително да се демонтират, в спешен порядък, осветителните тела.

4. Ограничителни системи

Основната цел на проектирането и монтажът на ограничителни системи за пътища е да се повиши безопасността на движението пътищата. Друга съществена цел е предотвратяването и излизане на МПС от платното за движение, намаляване на брой тежестта на ПТП, обезопасяване на опасните места и участъци.

При извършената проверка на по-визуален оглед се констатира, че ограничителната система за пътища не покрива изискванията на Наредба №РД-02-20-1 от 2024г. за условията и реда за използване на ограничителни системи за пътища и изискванията към тях. ОСП не може да бъде класифицирано, тъй като не покрива изисквания на стандарт БДС EN 1317 „Ограничителни системи за пътища“.



Крайните елементи на ограничителни системи по пътищата са тип „рибена опашка“, които, както е известно са опасни и е следвало преди повече от 10г. да бъдат сменени с подходящи такива. Краен елемент при „рибена опашка“ при навлизане на автомобил биха могли да влязат вътре в купето и да причинят големи щети за пасажерите, в това число и да убият някого. Необходимо е да се изработи нов проект и негодните ограничителни системи да бъдат подменени с нови.

5. Състояние на асфалтовото покритие и други опасности

- Състояние на асфалтовото покритие

Повърхността на асфалтовото покритие е силно износена, на много места се наблюдават надлъжни и напречни пукнатини с размери от 1-2 до 3-4 см., които не са били третирани преди зимния период по никакъв начин. По всяка вероятност износващия слой на асфалта не осигурява необходимото сцепление, което да гарантира безопасността за движение по пътищата, като е следвало то да бъде подменено преди много време (минимум 4-5 години).



Износената пътна настилка може да доведе до сериозни опасности за участниците в движението. Най-честите рискове са свързани с това, че износената повърхност има по-гладка повърхност, което води до намалено сцепление между гумите и пътя. Това е особено опасно при дъждовно време, когато водата може да създаде слой водещ до аквапланинг. Липсата на добро сцепление удължава спирачния път на превозното средство, което увеличава риска от катастрофи, особено в ситуации изискващи внезапно спиране. Мотоциклетистите и велосипедистите са особено уязвими при износена настилка, тъй като баланса им зависи от добрата адхезия между гумите и пътя. Износените участъци често имат грапавини или пукнатини, които могат да повредят гумите на превозните средства, увеличавайки риска от спукване на гума. При износена настилка маркировката е изтрита или почти незабележима, това значително затруднява ситуацията при нощно шофиране или мъгла.

Необходимо е да се подмени износващия слой на асфалтовото покритие. По този начин ще се удължи експлоатационния период на пътя и в значителна степен ще се подобрят условията за осигуряване за безопасността на движението по пътищата. Препоръчително е преди подмяната на пътната маркировка да се подмени и асфалтовото покритие.

- Риск от поява на селскостопански животни

По време на проверката в обхвата на пътя се констатираха множество следи от екскременти оставени вероятно от селскостопански животни. Мерките, които са прилагани към момента от Община Кюстендил и стопани на пътя – „Агенция пътна инфраструктура“ са свързани със задължаване на стопаните на селскостопанските животни да поставят така наречените електро пастири, които не са достатъчно ефективни.

Появата на животни в обхвата на пътя, особено в тъмните часове на деня, често води до сблъсъци. Шофьорите трудно забелязва животните на време, което обикновено увеличава вероятността от тежки катастрофи. При висока скорост сблъсък с голямо животно (крава или кон), може да причини сериозни щети на превозното средство и тежки наранявания на водачите и пътниците, в това число и смърт. Опитите на шофьорите да избегнат животното чрез резки маневри водят до излизане от пътното плътно, поднасяне или преобръщане на автомобила. При наличие на животни на пътя е възможно един сблъсък да доведе до верижна катастрофа, ако другите участници не реагират на време.



По време на проверката се констатира, че инсталираните електропастири на много места са повредени, височината им е от 40см до 1м., което е крайно недостатъчно, за да възпре кон или крава, а диви животни като лисици, диви прасета и вълци биха могли напълно безпрепятствено да преминат през тях и отново да създадат риск за участниците в движението. В инспектирания участък не се установи нито един пътен знак А21 или А22, който нито по проект, нито да има монтиран такъв и който да уведомява участниците на движението за поява на животни. Тоест организатора на движението не е уведомил за тази опасност по пътя, а тя е очевидна, подобни участъци, където няма ограничение на скоростта, а не би трябвало да има ограничение, най-ефективните мерки за предотвратяване за навлизането на животни на пътния участък е изграждане на ограда, каквито огради има покрай автомагистралите.

■ Изводи:

Въпреки, че има данни за това да са били извършвани периодични инспекции по пътна безопасност, които са задължителни съгласно изискванията на Закона за пътищата, то в обхвата на изследвания участък се констатираха значителни пропуски, които не са били отразен при периодичните проверки. Не само, че очевидни дефицити не са били отбелязани, ами изобщо никой не си е направил усилието да помисли за това, какво повече може да се направи, за да се осигури допълнителна безопасност.

Недопустимо е на републикански път, част от трансевропейската пътна мрежа, да има негодна пътна маркировка, пътни знаци с излезли извън експлоатацията от над 10 години, свободно да навлизат животни по тях. Не е допустимо и лампите на уличното осветление, които никога не са работили, да не са отстранени с десетилетия. Макар водачът да е длъжен с поведението си да се съобразява с пътната обстановка. Редица задължения съществуват и за стопаните на пътя, които очевидно той не е изпълнил, а съвкупността от колективната безотговорност на различните институции безхаберията им, включително са довели и до смърт.

Въпреки голямото желание на екипа извършил проверката и изготвил настоящия доклад да провери и верифицира, че състоянието на пътя покрива поне минималните норми в Република България, нито един от проверените елементи не покрива не само действащите норми, но и тези за последните 10 години. Това показва критична системност при управлението на пътна инфраструктура, която пряко влияе върху безопасността на национално ниво. Провереният участък е приблизително 4 км., и в двете посока, като са констатирани над 20 критични дефицита, следва да се зададе въпроса път I-6 от първия до последния километър, колко такива дефицита ще бъдат открити.

■ Препоръки:

Да се разшири обхвата на извършваните периодични инспекции, като не се допуска елементи, които видимо не отговарят на изискванията и пряко засягат безопасността на движението по пътищата да бъдат игнорирани и изобщо да не фигурират в инспекционния доклад.

Да се извършва периодична проверка на състоянието на организацията на движението, дори и само чрез визуален оглед (проверка на състоянието на лицевата страна на пътния знак и проверка на задължителния стикер по чл. 6, ал. 4 от Н18).

Да се изготви сигнално писмо от ОД на МВР Кюстендил, отдел „Пътна полиция“, което да се изиска подмяна на негодните пътни знаци и такива намиращи се извън експлоатационна годност.

Да се осъвремени проекта да организация на движението, като се отразят актуалните изисквания на действащата нормативна уредба на територията на Република България;

Да се възложи в спешен порядък, при благоприятни пътни условия, подновяването на пътната маркировка.

Да се възложи почистване на растителността в обхвата на пътя като се премахнат всички ненужни самоизрасли дървета и храсти.

Да се почистят и приведат в нормативна годност всички банкети, откоси, канавки, водостоци и земни окопи в обхвата на пътя, като бъдат почистени от кал, храсти и битови отпадъци.

Да се приведат в годност ограничителните системи за пътища, както и крайните елементи.

Да се премахне старото, ръждясало и негодно осветлението по продължението на път I-6, тела като стълбовете и осветителните тела са силно корозирали и опасни.

Да се изгради осветление наново между с. Ябълково и гр. Кюстендил.

Да се възложи изработването на проект за поставяне на ограда около пътя, която да възпрепятства навличането на селскостопански и диви животни към пътя.

Да се изгради ограда, която да не позволява навлизането на селскостопански и диви животни в обхвата на пътя. При селскостопанските или общинските пътища оградата да се изгради по такъв начин, че да не се допуска свободното навлизане на животни към платното за движение.

Да се извърши цялостна и задълбочена, подробна проверка на път I-6 на територията на област Кюстендил.

■ Заключение

Въпреки провеждането на задължителни периодични инспекции по пътна безопасност, изисквани от Закона за пътищата, анализът на изследвания участък от път I-6 разкрива сериозни пропуски в тяхното изпълнение. Очевидни дефицити и несъответствия с нормативните изисквания са останали неотбелязани, което говори за липса на задълбоченост и отговорност от страна на компетентните органи. Вместо да бъдат предприети допълнителни мерки за повишаване на безопасността, инспекциите явно са се ограничавали до формално изпълнение, без реално обхващане на проблемните зони.

Констатираните критични недостатъци в пътната инфраструктура като липса на съвременна пътна маркировка, негодни пътни знаци, корозирало и опасно улично осветление, свободно навлизащи животни, както и неподдържани канавки и откоси, създават сериозен риск за участниците в движението. Липсата на своевременно обновяване и съобразяване на организацията на движението с актуалните нормативни изисквания показва системен проблем в управлението на пътната инфраструктура, който влияе негативно не само на местно, но и на национално ниво.

Фактът, че всички проверени елементи на пътната инфраструктура не покриват нито настоящите, нито изискванията от последните 10 години, демонстрира критичен провал в изпълнението на задълженията на институциите. Особено тревожно е, че съвкупността от тези пропуски вече е довела до трагични инциденти и смъртни случаи, което подчертава необходимостта от спешна промяна в подхода към поддръжката и управлението на републиканската пътна мрежа.

Наложително е незабавно изпълнение на препоръчаните мерки, включително разширяване на обхвата и качеството на инспекциите, актуализиране на проектите за организация на движението, подновяване на маркировката, почистване и поддръжка на инфраструктурата и изграждане на огради за предотвратяване на навлизането на животни. Само чрез целенасочени и координирани действия може да се гарантира безопасността на участниците в движението и да се възстанови доверието в институциите, отговорни за пътната безопасност.

Настоящият документ да се изпрати до:

Министерство на регионалното развитие и благоустройството, Министерство на вътрешните работи, Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, Агенция „Пътна инфраструктура“, Областно пътно управление Кюстендил, Община Кюстендил, Областна дирекция на вътрешните работи Кюстендил и отдел „Пътна полиция“, Граждани и неправителствени организации, които са пряко заинтересовани.

**Гр. София – януари 2025 г.
ЕКИП НА ЕЦТП**