

Вид документ:

ДОКЛАД

Тема:

**Целенасочена инспекция по пътна
безопасност на пътен участък на ул.
„Опълченска“ в гр. Троян**

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. Делян Янев – експерт;
7. Борислав Стоименов - експерт;

Причина за проверката:

Подаден сигнал (вх. номер СГ-14-25)

Дата на първоначален оглед:

4 Февруари 2025 г./ от 11:30 ч. до 13:00 ч. GMT+3

Фаза:

Окончателен доклад

Ревизия:

01-06

Дата на завършване
на доклада:

10.02.2025 г.

СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА ИЗПОЛЗВАНИ В ТОЗИ ДОКЛАД:

№	Съкращение	Пълно наименование
1.	БДП	Безопасност на движението по пътищата
2.	ГПОД	Генерален план за организация на движението
3.	ЕЦТП	Европейски център за транспортни политики
4.	ЗДвП	Закон за движението по пътищата
5.	ЗДОИ	Закон за достъп до обществена информация
6.	ИИНН	Изкуствен изпъкнали напречни неравности
7.	МПС	Моторно превозно средство
8.	Н2	Наредба №2 от 2001 г. за сигнализиране на пътищата с пътна маркировка
9.	Н18	Наредба №18 от 2001 г. за сигнализиране на пътищата с пътни знаци
10.	Н-РД-02-21-1-ПЗ	Наредба № РД-02-21-1 от 2023 г. за сигнализиране на пътищата с пътни знаци
11.	Н-РД-02-21-1-ИИНН	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
12.	Н-РД-02-20-2-ППКТСУТ	Наредба № РД-02-20-2 от 2017г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии
13.	ПЗ	Пътен знак
14.	ПЗПС	Пътни знаци с променящи се съобщения
15.	ПОД	Проект за организация на движението
16.	ППС	Пътно превозно средство
17.	ПУМ	Първостепенна улична мрежа
18.	ПТП	Пътнотранспортно произшествие

■ Введение:

Настоящото представлява **независимо обследване** (целенасочена инспекция по пътна безопасност) на пътен участък на ул. „Опълченска“ в гр. Троян 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 горепосочената улица в гр. Троян **отговаря на изискванията на действащия проект и други нормативни документи**. Извършената проверка обхваща: инспекция на участъка от ул. „Опълченска“ между ул. „Г. С. Раковски“ и ул. „Димитър Икономов-Димитриката“, пътна обстановка и потенциалните рискове от наставане на ПТП и задръжки в трафика (задръствания). Настоящият документ **не е автотехническа експертиза и не е част от което и да е официално разследване** на пътно транспортно произшествие. Този доклад не се обвързва с анализ на причината или изводи, във връзка с пътно транспортно произшествие настъпило на 26 януари 2025 г. под моста находящ се при ул. „Опълченска“.

■ Предмет и обхват на инспекцията:

Извършена е целенасочена инспекция по пътна безопасност на пътен участък от ул. „Опълченска“ в гр. Троян. Чрез визуален оглед и чрез измерване със специализирана техника на състоянието на асфалтовото покритие, състоянието на пътните знаци и пътната маркировка, състоянието на крайпътните съоръжения и всички други елементи в обхвата на пътя се събраха данни, които са обобщени в този доклад.

Инспекцията е проведена при сухо време, при температура на въздуха 6°, суха настилка, слънчево време с добра видимост. Началото на проверката е в 11:30 ч., а краят в 13:00 ч. местно време, при ниска влажност. Проверката е осъществена в двете посоки от изследвания участък. Ул. „Опълченска“ е част от урбанизираната територия на град Троян, като тя не попада в обхвата на републиканската пътна мрежа. Тя е III-клас районна артерия (съобразно данните от действащ ГПОД), който е предоставен на ЕЦТП по реда на Закона за достъп до обществена информация (ЗДОИ).

За целите на този доклад се приема, че дясно платно е платното по ул. „Опълченска“ с посока на движението между ул. „Г.С. Раковски“ към ул. „Д. Икономов-Димитриката“ ↑↑. Огледът по време на проверката е извършен с начало в тази посока и край в обратната. За ляво платно условно следва да се приеме платното за движение по ул. „Опълченска“ между ул. „Д. Икономов-Димитриката“ към ул. „Г. С. Раковски“ ↓↓.

Дължината на изследвания участък в едната посока е 386 m в посока (772 m общо в двете посоки). Дължината на зоната за изследване е измерена с мерително колело.

Ул. „Опълченска“ в зоната за анализ **се състои от две платна** за движение в посока, всяко с **по две пътни ленти**. Широчината на всяко от пътната е 5.8 m, като всяка лента е с широчина от 2.9 m. По средата двете платна за движение са разделени от затревен остров, върху който няма поставена ограничителна система за пътища или друга преграда, която да разделя физически двете платна. Острова е затревен и се намира на нивото на асфалтовата настилка, като широчината му е 0.40 m.

Причината за извършването на целенасочената инспекция от екип на ЕЦТП е **подаден сигнал от гражданин** (вх. номер СГ-14-25), който сме получили в платформата за електронни сигнали (www.eustr.com), където на 26 януари 2025г. е възникнало тежко пътнотранспортно произшествие с един загинал - 14 годишно момиче.

По време на проверката, **граждани живущи в района споделиха** с инспекционния екип, че **в тъмната част на денонощието през нощта много често преминават автомобили с висока (превишена) скорост**, като за това не разполагаме с данни, а отразява единствено личното им усещане.

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

■ **Нормативна рамка:**

Законът за движението по пътищата (ЗДвП) урежда използването на пътищата и улиците отворени за обществено ползване. Там е определено, че условията за използване на този вид пътища трябва да са еднакви за всички участници в движението. Също така там е посочено, че лицата, които поддържат пътищата са **длъжни да ги поддържат с изправната маркировка и сигнализация** за съответния клас път, като те **задължително трябва да организират движението по тях, така че да осигуряват условия за бързо и сигурно придвижване**.

Пътищата и улиците 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. Основната цел на комуникационно-транспортните системи в урбанизираните територии е осигуряване на ефективното използване на територията на урбанизираните зони, предоставяне на бързи и удобни връзки между отделните части на населените места и общините, както и връзката им с републиканската и общинската пътна мрежа. Съществена цел е и изискването за постигане на максимална безопасност и сигурност на всички участници в движението, намаляване на пътните инциденти и ограничаване на потенциалните нарушители.

Комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии обхваща уличната мрежа, в т.ч. системата от тротоари, алеи, пешеходни зони и други. Уличната мрежа на урбанизираните територии се разделя на първостепенна и второстепенна улична мрежа.

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

1. Закон за движението по пътищата (ЗДвП);
2. Наредба №2 от 2001 г. за сигнализиране на пътищата с пътна маркировка (Н2);
3. Наредба №18 от 2001 г. за сигнализиране на пътищата с пътни знаци (Н18);
4. Наредба № РД-02-21-1 от 2023 г. за сигнализиране на пътищата с пътни знаци (Н-РД-02-21-1-ПЗ);
5. Наредба за процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура;
6. 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 (Н-РД-02-21-1-ИИНН);
7. Наредба № РД-02-20-2 от 2017г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии (Н-РД-02-20-2-ППКТСУТ);
8. Данни предоставени по реда на Закона за достъп до обществена информация (ЗДОИ) от Община Троян.

■ Констатации от извършената проверка:

1. Проекция на пътя и пътен профил

• Разстояние на видимост

Улица „Опълченска“ в гр. Троян е III клас улица от първостепенната улична мрежа (ПУМ), съгласно данните посочени в действащия ГПОД – Схема „Класификация на уличната мрежа“.

Улиците от III клас са със среден приоритет на автомобилното движение. По тях се дава висок приоритет на обществения транспорт. Велосипедното движение се извършва единствено по обособена от пътното платно велоалея или велолента. В изследвания участък няма налични велоалеи или велоленти. Допустимият брой ленти е 2 | 2, като улицата в изследвания участък е изпълнена по указания начин. Начинът на пресичане с останалата улична мрежа е допустим само чрез светофарно регулиране или с кръгово кръстовище. Обслужването на прилежащите територии може да се осъществява директно, като се допуска ограничаване в периодите на интензивно движение. Паркирането в анализирания участък от ул. „Опълченска“ следва да е забранено съобразно Генералния план за организация

на движението (ГПОД), но реално няма въведена такава забрана. Проектния капацитет ЕЛА/час/ лента е 850, а допустимото ограничение на скоростта 50/40 км/ч.



Изследването се проведе в участък, който се намира в крива. Трасето където се проведе инспекцията по ул. „Опълченска“ се намира в хоризонтална дясна крива. Наклонът е под 1%.

Поради наличието на **прорасли дървета** в средната разделителна ивица, **видимостта на места е ограничена**. При посока на движение от ул. „Христо Градевски“ към ул. „Димитър Икономов-Димитриката“ ↓, поради значително количество непочистена растителност вдясно от платното за движение се създава ограничение на видимостта. В обратната посока (ляво платно) на отделни места съществува същият проблем.

Съществен дефицит представлява и видимостта при пешеходната пътека. В дясното платно има плътна ограда, която закрива частично полето на видимост към приближаващи пешеходци. В лявото платно пешеходната пътека свършва при входа на гараж, което също създава известни опасности. Липсата на добра видимост в зоната на пешеходната пътека я превръща в опасна и с повишен риск за настъпването на инцидент.

• Ограничения на скоростта

На ул. „Опълченска“ в участъка между ул. „Г. С. Раковски“ и ул. „Димитър Икономов- Димитриката“↑ важат правилата за движение в населено място (50 км/ч), което е допустимо съобразно посочените изисквания в Н-РД-02-20-2-ППКТСУТ. След мостът при ул. „Захари Стоянов“ в посока от ул. „Димитър Икономов- Димитриката“ към ул. „Г. С. Раковска“ към ↓ има знак (дясно платно), обозначаващ начало на ограничението – 30 км/ч. След този знак „B26“ ограничението на скоростта е 30 км/ч.



Знак В26 (30 км/ч) находящ се на ул. „Опълченска“ при посока на движение от ул. „Димитър Икономов- Димитриката“ към ул. „Г.С. Раковска“ ↓към (ляво платно платно)

Други ограничения с пътни знаци в инспектирания участък няма. Поради това, че изследвания участък представлява улица в гр. Троян, то там важат правилата за движение в населено място и ограничението на скоростта е 50 км/ч.

В Генералният план за организация на движението е предвидено, че по ул. „Опълченска“ дясно платно ↑ следва да е забранено паркирането (следвало е да има **поставен пътен знак „В27“, какъвто няма**), а платното в обратна посока ↓ е предвидена забрана за престоят и паркирането (ляво платно, **пътен знак „В28“, също липсва**). Не е посочено да има ограничение на скоростта (30 или 40 км/ч), въпреки че има поставен такъв знак. Поставеният пътен знак В26 (30 км/ч) не фигурира никъде и не е част от официално предоставения ГПОД, в него изобщо **няма и посочено ограничение на скоростта** въведени с пътен знак.

• Проекция

Поради **липсата на нормативно издържана организация на движението** и недостатъчно обозначения на обектите, и опасностите в обхвата на пътя, **се създават значителни затруднения за участниците в движението**. Това се отнася както за водачите на моторни превозни средства, така и за останалите участници в движението (пешеходци и велосипедисти). От една страна **поради липсата на пътна маркировка**, възможностите за оказания и направления на водачите в този участък от ул. „Опълченска“ са силно ограничени. Участъкът **се характеризира с множество входи и изходи от жилищни обекти и гаражи** и различни други обекти като стълбове на уличното осветление, растителност, **които създават бариери за визуалното възприятие** и намаляват възможността за съобразяване на участниците в движението с пътната обстановка.

Създаването на **визуални прегради**, неподходящото разположение или **липсата на ясно забележими пътни знаци и маркировки** значително увеличават риска от **разсейване на водачите**. Това често **води до грешки** в преценката на пътната обстановка, неправилни маневри и **повишена вероятност от пътнотранспортни произшествия**.



Изглед към обекти в обхвата на ул. „Опълченска“ и състояние на растителността

При острова по средата между пътните платна, който ги разделя на две, границата на платното за движение не е очертана с пътна маркировка. Поради непочистената кал и прах **трудно може да се възприеме от водачите къде са бордюрите**, които очертават разделителния остров. **Няма никакви други бариери или указатели, които да възпрепятстват навлизането на автомобили от едното плътно към това за насрещно движещите се.** Поради липсата на ясно видима граница на платното за движение от лявата страна в двете посоки, съществува риск за навлизане в насрещното. По време на инспекцията бяха установени следи от това, че автомобили свободно преминават от едното платно към другото.



Състояние на разделителен остров на ул. „Опълченска“ с ясно видими следи от гуми на преминавали автомобили от едното към другото платно за движение

По средата в разделителния остров има непочистена растителност и множество дървета. Липсата на обозначение на тези елементи може да повиши риска и последствията при настъпило ПТП.



Състояние на растителността при средния разделителен остров и вдясно от платното за движение с посока към ул. „Раковска“

В обхвата на пътя има и значително количество растителност, която възпрепятства видимостта към различните обекти и пресичания по продължението на изследвания участък. Състоянието на растителността показва, че поддръжката ѝ е системно negliжирана. Това представлява проблем както за водачите на пътни превозни средства, така и за пешеходците.

- **Достъп до прилежащи имоти**

Съобразно Схема №5 „Режими на движение“ от ГПОД на гр. Троян става ясно, че в изследвания участък престоят и паркирането са забранени. Пътни знаци за същото обаче липсват. По всяка вероятност проектното решение на ГПОД предвижда забрана за престой и паркиране не само поради изискванията въведени чрез Н-РД-02-20-2-ППКТСУТ, но и поради наличието на множество входове и изходи към жилищни сгради и гаражи. Достъпът до прилежащите имоти се осъществява през тротоарите. Това създава известни рискове за пешеходното движение, но поради липсата на други възможности за реализацията на този достъп, на този етап не може да се даде друго алтернативно решение.

Преминаването на автомобили през тротоарите нанася значителни вреди върху експлоатационното им състояние. С времето тротоарната настилка започва да се разрушава поради тежестта на МПС или поради нанасянето на материали за снегочистване в зимния период, които разрушават целостта на тротоарните покрития. В дългосрочен план това оказва негативно влияние за безопасността на пешеходците и коства ресурси за поддръжката на тротоарните съоръжения.

Няма предвидено ограничаване на скоростта, различно от 50 км/ч, но има множество входове и изходи към прилежащи имоти и обекти в близост до улицата. При влизане или излизане на автомобил към гаражи или дворни пространства на

някои от обектите към прилежащите имоти това може да се превърне в предпоставка за ПТП и то включително с участието на пешеходци.

Непосредствено преди мостовото съоръжение при посока на движение от ул. „Димитър Икономов – Димитриката“ към ул. „Г. С. Раковски“[↑], се намира автогарата на град Троян. Входът към автогарата се характеризира с неравности по платното (дупки). Също така има и ясни следи за извършвана маневра „завой на ляво“ в посока от автогарата наляво към ул. „Димитър Икономов – Димитриката“, като маневрата се извършва през разделителния остров. Това е възможно поради липсата на знаци, както и поради това, че инфраструктурата го позволява. Дори в ГПОД не е предвидено да се постави знак „Г2“, който да възпрепятства преминаването върху разделителния остров.

Няма поставени знаци „Б1/Б2“ и „Б3“, поради това може да се приеме, че излизането от автогарата е вход/изход от прилежащ имот и съгласно ЗДвП няма необходимост от поставянето на знаци относно предимство. Следвайки логиката на закона е ясно, че директното направление по ул. „Опълченска“ е с предимство спрямо влизащите и излизащите от и към автогарата. Съгласно генералния план, до който ни е предоставен достъп, следва да е наличен знак „В1“ с допълнителна табела „Т17“, каквито няма.

	
<p><i>Извадка от ГПОД на град Троян предоставена по реда на ЗДОИ</i></p>	<p><i>Състояние на пътната инфраструктура при вход/изход на автогарата</i></p>

По време на инспекцията се констатира, че включванията от прилежащите имоти от ул. „Опълченска“ крие сериозна опасност както за водачите, така и за пешеходците. Един от основните проблеми е ограничената видимост, поради това че на места изходите от гаражите са разположени в зони с паркирани автомобили, на други има дървета и растителност и други препятствия.

Допълнително, липсата на ясно обозначени пътни знаци и маркировка в тези участъци засилва риска от инциденти, особено при намалена видимост или в тъмната част на денонощието. Водачите често са принудени да излизат на пътното платно „на сяпо“, което увеличава вероятността от сблъсъци, особено при интензивен трафик. Освен това, внезапното появяване на превозни средства от гаражите може да застраши пешеходците, които преминават по тротоарите или пресичат улицата, без да имат възможност да предвидят идващите автомобили.



Изглед на включвания към ул. „Опълченска“



Изглед на включвания към ул. „Опълченска“

Инспекционният екип констатира, че достъпът до жилищните сгради създава затруднения при навременното разпознаване на идващите превозни средства, което увеличава вероятността от сблъсъци. Освен това внезапното навлизане от имот към улица може да доведе до рязко спиране или отклоняване на движещите се коли, което в случая с ул. „Опълченска“, която провежда сериозен автомобилен трафик, представлява риск от възникването на верижни катастрофи.

Друг сериозен риск произтича от разликата в скоростите на движение. Натовареният автомобилен трафик по улица „Опълченска“ и позволената скорост от 50 км/ч, докато автомобилите излизащи от прилежащите имоти, обикновено се движат с ниска скорост или спират преди да се включат в потока. Това води до конфликтни ситуации, които водачите на по-бързодвижещите се автомобили нямат достатъчно време за реакция. Допълнителна опасност са пешеходците и велосипедистите, които трябва да използват тротоарите до тези изходи, рискуват да попаднат в „мъртвата зона“ за шофьорите, което може да доведе до по-тежки инциденти.

Също така съществен фактор са и множеството хаотично паркирани автомобили около пътното платно, което е ясен индикатор за липсата на достатъчен контрол от страна на съответните органи. Неправилното паркиране не само ограничава видимостта и създава рискове за всички участници в движението, но и затруднява нормалния трафик, принуждавайки водачите да правят резки маневри. Липсата на санкции и системен контрол от страна на институциите създава усещане за

безнаказаност и насърчава продължаването на тези опасни практики, което допълнително влошава пътната безопасност в района.

- **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 има едно мостово съоръжение, което свързва ул. „Захари Стоянов“ с ЖП Гарата на гр. Троян. В случая ул. „Опълченска“ преминава под това съоръжение. По време на инспекцията се установи, че има значителни дефицити, касаещи състоянието на мостовото съоръжение. Стълбовете при носещата конструкция са компрометирани по всяка вероятност вследствие на удари на автомобили. Също така поради системната липса на поддръжка, стълбовете при основата на моста са с оголена арматура и са изложени на външните метеорологични условия, което създава значителен риск за здравината на конструкцията.



Състояние на основите на мостовото съоръжение

При основите на моста липсва каквото и да е обозначение за местоположението на стълбовете. **Те не са оградени с ограничителна система за пътища (ОСП) и съответно представляват изключително огромен риск за пътни инциденти с тежки последици.** При основите на моста е приложимо поставянето на направляващи стрелки С4.1 или С4.3 и в двете посоки на движение или С14.2, като такива не са били поставени. При входа на мостовото съоръжение е следвало да бъдат поставени най-малкото направляваща стрелка С4.1 или С4.3 с пътен знак Г9, каквито не са поставени. В тъмната част на денонощието или при лоши

метеорологични условия, съществува риск от това водачите на МПС да допуснат грешка и да се ударят в стълбовете (носещите стълбове на моста).



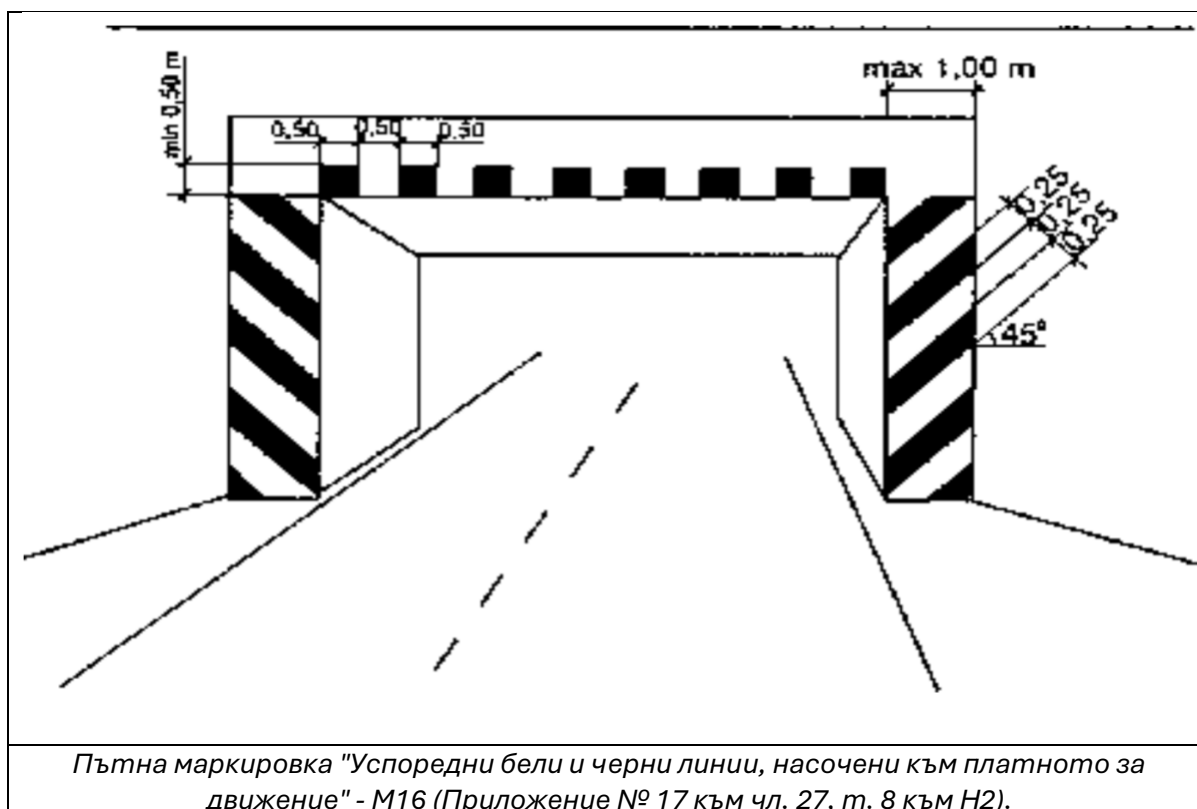
Състояние на гредите на мостовото съоръжение (над дясно платно за движение)

Състоянието на моста, показано на снимките по-горе, е критично и представлява сериозна опасност за пешеходците и шофьорите преминаващи под и над него. Видимите повреди включват значителна ерозия на бетона, оголени и корозирали арматурни пръти, както и дълбоки напуквания в конструкцията. Наблюдава се загуба на покритието на вертикалните носещи елементи. Върховата конструкция се намира в пред аварийно състояние с един брой слой изцяло разрушена греда в следствие на удар и един брой повредена греда отново вследствие на удар. Разпадът на бетонното покритие води до загуба на якост и носимоспособност, което увеличава риска от срутване на части от моста или дори цялостно срутване на моста.

Друг ключов момент е корозията на арматурата, която се наблюдава ясно по оголените железни пръти. Това показва, че влагата и атмосферните влияния са проникнали дълбоко в структурата, нарушавайки адхезията на бетона и металните елементи в такова състояние мостът може да загуби способността си да поема натоварванията върху преминаващите автомобили, което прави конструкцията изключително уязвима при по-натоварен трафик, силни вибрации или екстремни метеорологични условия.

Непосредствената опасност за пешеходците и шофьорите е свързана с възможността за падащи бетонни отломки. При инспекцията се установиха открити кухини в конструкцията, които могат да доведат до срутване на отделни фрагменти особено при температурни колебания или механични натоварвания. Липсата на временна намеса за укрепване или реконструкция на моста може да доведе до сериозен инцидент, особено ако продължи да се използва без контрол и поддръжка.

По отношение на това съоръжение липсва каквото и да е обозначение за точните му габарити по отношение на височината и широчината му. Неглижирането на този проблем е в основата на лошото му състояние и носи висок риск от настъпване на фатални пътни инциденти.



Установиха се също така дефицити по отношение на липсващата маркировка M16 „Успоредни черни и бели линии, насочени към платното за движение“, съгласно Приложение №17 към чл. 27, т. 7 от Н2. Този тип маркировка се нанася върху широчината и височината на пътни съоръжения, в т.ч. мостове и други препятствия ограничаващи габарита на пътя. Тя се използва за подобряване на оптичeskото водене на пътя. Страничното ограничение на габарита се маркира с успоредни бели и черни линии, наклонени към платното за движение под ъгъл 45°. Ограничението на габарита във височина се маркира с вертикални бели и черни линии. Освен че са нарушени изискванията на Н2, също така, освен че липсват пътни знаци, които да направляват водачите, липсва и пътен знак В16 „Забранено е навлизането на пътни превозни средства с височина включително товара, по-голям от означената“. В16 се използва за сигнализиране на пътен участък, който не се намира във вертикална крива и който има изградено съоръжение или съществува препятствие на пътя, което ограничава габарита му. В знака се оказва съществуващата светла височина под съоръжението (препятствието). Ярko доказателство за сериозния пропуск от страна на организатора на движението (Община Троян) е фактът, че две от гредите са почти унищожени вследствие на удар. Пропусък е и на ГПОД, че не е отразена необходимостта от поставянето на знак оказващ максималната височина, особено в контекста на това, че мостовото съоръжение е понесло щети, които включително са го превърнали в опасно.

- **Крайпътно оформление (състояние на тротоарите, ръб на пътната настилка, изкопи и насипи)**

⇒ **Състоянието на тротоарите**

Пешеходците често са принудени да се движат по пътното платно, което ги излага на значителен риск от пътнотранспортни произшествия. Основните причини за това са неправилно паркирани автомобили, които блокират пешеходните зони, кални и неравни терени без обособени тротоари, както и тесни и прекъснати участъци, които не осигуряват безопасно преминаване.

Допълнително утежняващо обстоятелство е лошата инфраструктура и недостатъчната поддръжка на съществуващите тротоари. На места настилка е в изключително лошо състояние, с големи дупки и пропадания, които правят преминаването опасно, особено за възрастни хора, деца и хора с намалена подвижност. Освен това в някои зони тротоарите са замърсени и неподдържани, което допълнително затруднява пешеходното движение. Изискванията към тротоарите са подробно описани в чл. 79 за закона за устройство на територията, където е въведено следното изискване: *„Устройствените планове следва да осигуряват обществени паркинги, условия за провеждане на пешеходното движение, чрез изграждане на тротоари..., провеждани самостоятелно или в напречния профил на улицата“*. Съгласно изискванията на чл. 89, ал. 5 от ЗУТ е определено, че широчината на тротоарите в населените места е най-малко 1,5м. (тротоари за пешеходци). На места тротоара е широк 1,70м., но на други е значително под минималното изискване.

Друг сериозен проблем е намалената видимост, причинена от разраснала растителност. Това увеличава риска както за пешеходците, така и за водачите, особено в тъмната част на денонощието. В комбинация с липсата на ясно обозначени пешеходни зони и маркировки, това създава предпоставки за пътнотранспортни инциденти.

Фактът, че пешеходците са принудени да ходят по пътното платно, е един от най-големите рискове, тъй като те се движат в непосредствена близост до автомобилите, което повишава вероятността от инциденти. В някои тесни участъци водачите може дори да не очакват пешеходци на пътя, а това създава особено опасни ситуации. Липсата на алтернативни маршрути и безопасни пешеходни пътеки излага на риск най-уязвимите участници в движението.

За да се подобри безопасността е необходимо спешно предприемане на мерки, сред които изграждане и ремонт на тротоари, засилен контрол върху неправилното паркиране, почистване и поддръжка на пешеходните зони, както и подобряване на маркировките и осветлението. Тези стъпки биха допринесли за по-голяма сигурност и удобство както за пешеходците, така и за шофьорите.

Състоянието на тротоарните настилки ясно показва системното negliжиране на този важен елемент от градската среда. По тротоарите се движат най-уязвимите участници в движението – пешеходците и администрацията стопанисваща улиците

в съответното населено място е длъжна да им осигури нормален достъп и условия за безопасно придвижване.

	
<p><i>Извършване на измервания за състоянието на тротоарите</i></p>	<p><i>Състояние на пътната настилка и тротоарите</i></p>
	
<p><i>Извършване на измервания за състоянието на тротоарите</i></p>	<p><i>Идентифицирани пешеходци върху платното за движение по време на инспекцията</i></p>
	
<p><i>Състояние на пътната настилка и тротоарите</i></p>	<p><i>Състояние на тротоарите и ограничената видимост</i></p>

2. Осветеност, знаци и маркировка

- **Съгласуване помежду си пътни знаци, които не възпрепятстват видимостта**

По време на инспекцията бяха установени и проверени девет пътни знака и една допълнителна табела. Констатираха се съществени разминавания между

изискванията на Н18 и Н-РД-02-21-1-ПЗ, както и между предвиденото в ГПОД и реално поставените пътни знаци. В изследвания участък ПЗ не отговарят на ГПОД, а ПОД не е бил предоставян и не може да се установи какво е предвиденото от проектанта. Организацията на движението няма логическа последователност, като част от поставените ПЗ дори не са приложими за поставяне в населено място. Нито един от изследваните знаци не покрива действащите норми и разпоредби и добрите практики за пътна сигнализация. По-опасното е това, че се установи липсата на пътни знаци, като има пропуски и в проекта за ГПОД и липсващи спрямо предвиденото в Генералния план. Това несъответствие води до затруднения при правилното възприемане на пътната обстановка от водачите, особено за такива, които преминават за пръв път през участъка или имат по-малък стаж като водачи на МПС.

- **Състояние и съответствие на пътните знаци с нормативната уредба**



Пътен знак Г9 и направляваща стрелка С4.1

Носещата конструкция на пътния знак трябва да съответства на приложимите части по БДС EN „Горещо валцувани изделия от нелегирани конструкционни стомани. Технически условия на доставка“, в случая **носещото стълбче не покрива изискванията на чл. 6, ал. 9 от Н-РД-02-21-1-ПЗ и от Н 18**. По отношението на състоянието на **лицевата част на пътните знаци** може да се заключи, че **те са извън експлоатационна годност** поради следните причини: Лицевата им страна е повредена. Пътен знак Г9 е завъртян странично и лицевата му страна не е срещу посоката на движение, което възпрепятства неговото навременно разпознаване и възприемане, което представлява нарушения от чл. 12, ал. 1, т. 1 от Н-РД-02-21-1-ПЗ. При инспекцията се установи, че пътен знак Г9

е с клас на светлоотразителност RA1 и е произведен през 08 месец 2009 г. Пътният знак не притежава двоен защитен борд. Размерът му отговаря на **първи тип размер**. Знакът има видими следи от корозия. Той е **трябвало да бъде подменен през 2016 г. или преди около 9 години**.

По отношение на направляващата стрелка С4.1, която представлява друго средство за сигнализиране, тя **не отговаря на изискванията** на БДС 1517 „Пътни знаци. Размери и шрифт“. Размерите следва да са 250 mm/1000 mm, а се констатира, че са 600 mm/1100 mm. Светлоотразителността **на фолиото на лицевата повърхност е RA2**, а **дата на производство е 09 месец 2009 г.**, като експлоатационният ѝ срок е приключил през 2019 г. Направляващата стрелка е **трябвало да бъде подменена преди пет години**. Стрелката С4.1 също няма двоен защитен борд.

Съобразно Приложение №11 към чл. 6, ал. 11, т. 1 и чл. 10 от Н-РД-02-21-1-ПЗ таблица №1 за пътища и улица – III клас, районни артерии, **пътните знаци поставени от дясно трябва да са с клас за коефициент на обратно отражение на светлоотразяващата повърхност RA2**, а от ляво **R3A, R3B**. В конкретния случай **пътните знаци не отговарят на изискванията** на наредбата. Такива знаци не могат да се поставят в обхвата на пътя и следва да бъдат подменени.

Разстоянието от повърхността на терена до най-ниско разположената точка на табелата С4.1 съгласно чл. 19, ал. 9 е от **0.3 m до 0.5 m**, а в случая е измерено разстояние от **0.85 m**. Съгласно с чл. 19, ал. 10, разстоянието от границата на платното за движение до най-ниско разположената точка на табела С4.1 съобразно чл. 19, ал. 2 е **от 0.5 m до 2.0 m**. При инспекцията и при този показател се констатира разминаване спрямо нормативните изисквания като и от двете страни е измерено разстояние от **0.4 m**.





Пътен знак А26

Носещата конструкция на пътният знак трябва да съответства на приложимите части по БДС EN „Горещо валцувани изделия от нелегирани конструкционни стомани. Технически условия на доставка“, в **случая носещото стълбче не покрива изискванията** на чл. 6, ал. 9 от Н-РД-02-21-1-ПЗ и от Н 18. На гърба на знак А26, **няма наличие на стикер с информация** относно производството и класа на светлоотразителност, като е видимо, че **пътният знак е на възраст повече от 30 години**.

В чл. 41 от Н-РД-02-21-1-ПЗ е определено, че **пътен знак А26 „Кръстовище с път без предимство“ се използва за сигнализиране на кръстовище извън границите на населените места**. В случая става въпрос за улица в населено място, което означава, че **знакът е използван неправилно** без да има нормативни предпоставки за това той да бъде поставена на това място.

Вместо А26 трябва да бъде поставен пътен знак А18 „Пешеходна пътека“, който да предупреждава водачите за приближаване към пешеходна пътека тип „Зебра“, сигнализиран с пътен знак Д17. Такъв знак няма предвиден и съгласно действащия ГПОД. Пътен знак А26 е поставен на 18 m преди пешеходната пътека, **вместо него, обаче, трябва да се постави ПЗ А18**, като точното място, на което трябва да се монтира е от 50 m - 100 m преди пешеходната пътека (чл. 23, ал. 1, т. 1 от Н-РД-02-21-1-ПЗ). При излизане от дясната крива, находяща се при мостовото съоръжение нищо не предупреждава водачите, че се приближават към пешеходна пътека. В целия изследван участък това е и единственото регламентирано пешеходно пресичане от едната страна на улицата към другата. Разстоянието от границата на платното за движение да най-близката точка на пътен знак Д17 съгласно чл. 19, ал. 2 от Н-РД-02-21-1-ПЗ трябва да е от **0.5 m до 2.00 m**, а в случая е измерено разстояние **0.25 m**. Съгласно с чл. 19, ал. 5 от Н-РД-02-21-1-ПЗ в населени места разстоянието от настилката на тротоара до най-ниско разположената точка на пътният знак или допълнителната табела, поставени отстрани на платното за движение е от **2.25 m до 3.0 m**, като в случая е измереното разстояние е **1.90 m**. По този начин **съществува риск**, пътният знак да бъде **ударен от някое превозно средство или пешеходец** да си удари главата в знака.



Пътен знак Д17

Носещата конструкция на пътния знак трябва да съответства на приложимите части по БДС EN „Горещо валцувани изделия от нелегирани конструкционни стомани. Технически условия на доставка“, в случая **тръбата, на която е инсталиран не покрива изискванията** на чл. 6, ал. 9 от Н-РД-02-21-1-ПЗ и от Н 18. Също така пътният знак има видими следи от наранявания по повърхността на лицевата си страна. Той е от **клас на светлоотразителност RA1**, в противоречие на изискванията на Приложение №11 към чл. 6, ал. 11, т. 1 и чл. 10 от Н-РД-02-21-1-ПЗ таблица №1 за пътища и улица – III клас, районни артерии, **пътните знаци поставени от дясно трябва да са с клас за коефициент на обратно отражение на светлоотразяващата повърхност RA2.**

Съгласно чл. 19, ал. 2 Н-РД-02-21-1-ПЗ разстоянието от границата на платното за движение до най-близката точка на пътния знак и другите средства за сигнализиране е от **0.5 m до 2.0 m**, а в случая е измерено разстояние от **0.21 m**. Пътният знак е втори типоразмер. Съгласно с чл. 19, ал. 5, разстоянието от границата на платното за движение до най-ниско разположената точка на пътен знак съобразно трябва да е от **2.25 m до 3.30 m**, като в случай това разстояние е **1,75 m**. По този начин **съществува риск, пътният знак да бъде ударен от някое превозно средство или пешеходец** да си удари главата в знака. Пътният знак е произведен 04 месец 2014 г., което означава, че **знакът е извън експлоатационна годност**, като той е трябвало да бъде подменен през 2021 г.



Пътен знак Б3

Пътният знак Б3 е **закрит от растителност**, което представлява нарушение на чл. 12, ал. 1 от Н-РД-02-21-1-ПЗ. Носещата конструкция на пътния знак трябва да съответства на приложимите части по БДС EN „Горецо валцувани изделия от нелегирани конструкционни стомани. Технически условия на доставка“, в случая **тръбата, на която е поставен знакът не покрива изискванията** на чл. 6, ал. 9 от Н-РД-02-21-1-ПЗ и от Н 18. Основата на пътния знак също е корозирала. На гърба на знак Б3, **няма задължителната информация** съобразно изискванията на чл. 6, ал. 5 от Н-РД-02-21-1-ПЗ. Възрастта на пътния знак не може да бъде определена, но по състоянието му може да се заключи, че **е на над 15 годишна възраст. Този знак не е трябвало изобщо да бъде поставян в обхвата на пътя поради това, че не отговаря на нормативните изисквания.** Разстоянието от границата на платното за движение до най-близката точка на **пътен знак Б3** съгласно чл. 19, ал. 2 е от **0.5 m до 2.0 m**, а в случая е измерено разстояние от **0.50 m**. Съгласно изискванията на чл. 19, ал. 5 от Н-РД-02-21-1-ПЗ, в населени места разстоянието от настилката на тротоара до най-ниско разположената точка на пътния знак или допълнителната табела, поставени отстрани на платното за движение, е не по-малко от **2.25 m до 3.30 m**, като в случая това разстояние е **0,95 m**. Пътният знак е четвърти типоразмер. Не може да се определи какъв е класът на светоотразяващата **повърхност на знак Б3.**



Пътни знаци В1 и С4.1

Носещата конструкция на пътният знак трябва да съответства на приложимите части по БДС EN „Горещо валцувани изделия от нелегирани конструкционни стомани. Технически условия на доставка“, в случая тръбата, на която са поставени пътните знаци **не покрива изискванията на чл. 6, ал. 9 от Н-РД-02-21-1-ПЗ и от Н18**. Знак **В1** е от клас на светлоотразителност **RA1**, а **направляващата стрелка е RA2**. Знаците **не покриват изискванията на Приложение №11 към чл. 6, ал. 11, т. 1 и чл. 10 от Н-РД-02-21-1-ПЗ** таблица №1 за пътища и улица – III клас, районни артерии, пътните знаци поставени от ляво трябва да са с клас за коефициент на обратно отражение на **светлоотразяващата повърхност R3A и R3B**. Пътните знаци са извън експлоатационна годност, тъй като единият е произведен 2009 г., а другият 2010 г. и е **трябвало да бъдат подменени преди около 8 години**. Червеният цвят на пътен знак В1 **видимо не отговаря на изискванията на Наредба Н-РД-02-21-1-ПЗ**.

Допуснатата е друга съществена грешка над С4.1, не може да се поставя пътен знак от група В. **В случая липсва пътен знак Г9**. Знакът В1 следва да бъде поставен малко по-назад. При справка с ГПОД се установи, че там изобщо няма предвидени пътни знаци Г9 и С4.1, което **принципно представлява грешка съобразно действащите изисквания от Н-РД-02-21-1-ПЗ**.

Разстоянието от повърхността на терена до най-ниско разположената точка на пътен знак С4.1 съгласно чл. 19, ал. 9 от Н-РД-02-21-1-ПЗ трябва да е **0.3 m до 0.5 m**, а в случая е измерено разстояние **0.83 m**. Съгласно изискванията на чл. 19, ал. 2 от Н-РД-02-21-1-ПЗ, в населени места от границата на платното за движение до най-близката точка на пътният знак и другите средства за сигнализиране е от **0.50 m до 2.00 m**, като в случая това разстояние е **0,28 m** (дясно платно ↑↑) и **0.30 m** (ляво платно за движение ↓↓). Пътният знак е четвърти типоразмер. Пътен знак В1 е втори типоразмер, а направляващата стрелка отговаря на изискванията на БДС 1517 с размер **250 mm широчина и 1000mm височина**.



Пътен знак В26 и допълнителна табела Т17

Носещата конструкция на пътния знак трябва да съответства на приложимите части по БДС EN „Горещо валцувани изделия от нелегирани конструкционни стомани. Технически условия на доставка“, като в случая тръбата, на която са поставени пътните знаци **покрива изискванията** на чл. 6, ал. 9 от Н-РД-02-21-1-ПЗ и от Н18. Знаците са в сравнително добро състояние, като знак В26 е в експлоатационна годност, а другият е трябвало да **бъде подменен 2024 г., тъй като имат срок на годност от 7 години**, защото са с клас на светлоотразителност RA1. Съобразно изискванията на действащата наредба Н-РД-02-21-1-ПЗ, както и Н18, пътните знаци **трябва да са с клас на светлоотразителност RA2, което ги прави негодни за поставяне на този път тъй като са RA1.**

Инспекцията показва, че комбинацията между пътен знак В26 и допълнителна табела Т17, използвани по начина, по който са поставени на практика **нарушават принципите за регулирането на пътното движение** според българските нормативни актове. Основният проблем е, че ограничението на скоростта (знак В26) не може да бъде отменяно или модифицирано чрез допълнителна табела с текст Т17. Пътните знаци от група В (забранителни знаци) имат **императивен характер** и не могат да бъдат ограничавани чрез допълнителни табели освен ако това не е предвидено чрез съответен символ. Допълнителните табели от група Т са предназначени **само за да дават допълнителна информация** (например разстояние и категория на превозните средства), **но не и да премахват или да**

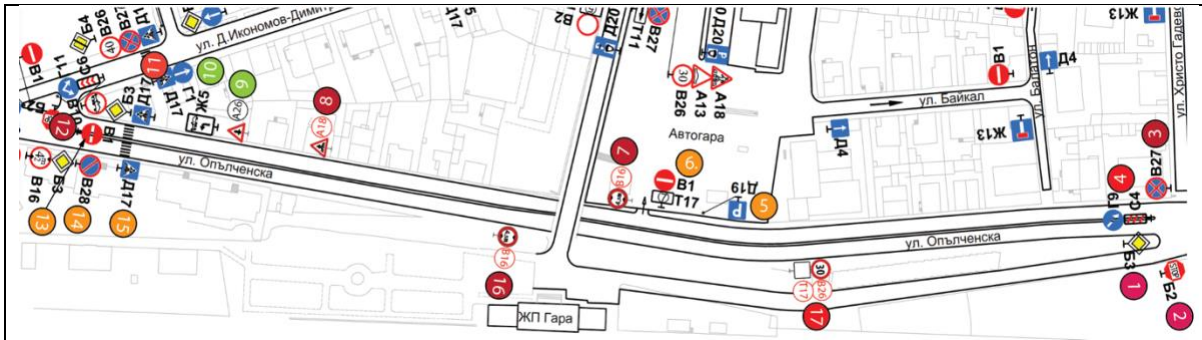
ограничават действието на забраняващ знак. В случая допълнителната табела с текст „Завишен пешеходен трафик! Важни само в четвъртък 07:00 до 14:00 ч.“ се опитва да въведе ограничение на скоростта валидно само в определени дни и часове, което противоречи на логиката на пътните знаци. Ограничението на скоростта не може да бъде времево обусловено чрез текстово указание – за такава организация на движението се използват пътни знаци с променящи се съобщения (ПЗПС) съгласно Глава пета от Н-РД-02-21-1-ПЗ. Ако има нужда от времево ограничение, вместо табела T17 следва да се използва допълнителна табела T10, T15 или T16 и въпреки всички остава спорно до колко тази комбинация е изобщо приложима по отношение на ограниченията на скоростта. Надписът на допълнителната табела в този вид, може да създаде объркване сред шофьорите, тъй като няма правна сила за временна отмяна на знак B26.

При сравняване при представената по ЗДОИ извадка от ГПОД, става ясно че поставеният пътен знак B26 и допълнителна табела T17 не са част от постоянната организация на движението, следователно тези пътни знаци създават правна привидност, която не е подкрепена от никаква юридическа действителност и следва да бъдат премахнати. Освен това отново видно от ГПОД – Схема №5 е, че ограничението на скоростта по ул. „Опълченска“ е предвидено да бъде 50 км/ч, а не 30 км/ч.

Разстоянието от границата на платното за движение до най-близката точка на допълнителна табела T17 съгласно чл. 19, ал. 2 е от 0.5 m до 2.0 m , а в случая е измерено разстояние от 0.50 m. Съгласно изискванията на чл. 19, ал. 5 от Н-РД-02-21-1-ПЗ, в населени места разстоянието от настилката на тротоара до най-ниско разположената точка на пътния знак или допълнителната табела, поставени отстрани на платното за движение, е не по-малко от 2.25 m до 3.30 m, като в случая това разстояние е 2,06 m. Пътният знак B26 е втори типоразмер.

Беше направена съпоставка затова дали проектната организация в ГПОД покрива минималните изисквания на нормативната уредба. Установи се, че има пропуски. Освен това, стопанинът на пътя е допуснал съществено разминаване вмежду проекта и реално поставените пътни знаци спрямо предвидените в ГПОД от проектанта.





Сравнение между предвидената по ГПОД организация на движението и реално поставените пътни знаци, спрямо изискванията за създаване на безопасна организация на движението по действащата нормативна уредба. **Установи се липса на пътни знаци, както спрямо ГПОД, така и спрямо реалната организация на движението. Установи се, също така, че има излишни пътни знаци. В червено са означени грешно поставените или липсващите пътни знаци.**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
опасен риск																	
много висок риск																	
висок риск																	
среден риск																	
риск																	
малък риск																	
незначителен риск																	

Оценка на риска по метод (скала на риска) изработен от ЕЦТП. По този метод се прецени, че риска в изследвания пътен участък риска е „висок риск“.

Организацията на движението в разглеждания участък не отговаря на действащите норми валидни в България. Съществуващата организация на движението не съответства на ГПОД. Пътните знаци са стари, негодни за употреба, с по-нисък клас на светлоотразителност и извън експлоатационна годност. Това създава редица опасности както за водачите, така и за пешеходците и отразява липсата на последователен и професионален подход от страна на стопанина на пътя. Може да се направи извод, че **Община Троян не се справя при прилагането на правилата и нормите касаещи организацията на движението.** Общината не е положила усилия поне по първостепенната пътна мрежа да осигури средства за сигнализация, които да отговарят на нормите. По този начин се създава риск за всички участници в движението.

- **Пътна маркировка**

Анализът на пътната маркировка в разглеждания участък **разкрива значителни проблеми**, които създават предпоставки за пътнотранспортни произшествия. Проверката показва, че **маркировката е силно износена, а на места дори напълно липсва.** Това е особено критично в зони с интензивен трафик и в участъци с ограничена видимост, където ялната маркировка играе ключова роля за ориентацията на водачите. Липсата на ясно дефинирани ленти увеличава риска от неправилно разминаване, навлизане в насрещното платно и загуба на контрол при

неблагоприятни метеорологични условия или в тъмната част на денонощието. **Необходимо е да се възстанови пътната маркировка с висококачествени трайни бои, допълнително поставяне на предупредителни знаци и светлоотразителни елементи за подобряване на видимостта през нощта или при мокра настилка. Без подобни мерки, рискът от пътни инциденти ще продължи да бъде значително висок.**

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. Съгласно наредбата, пътната маркировка се използва за създаване на организация за движението по пътищата, чрез разделяне на пътното за движение на пътни ленти, обозначаване на пътните съоръжения информирание 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.



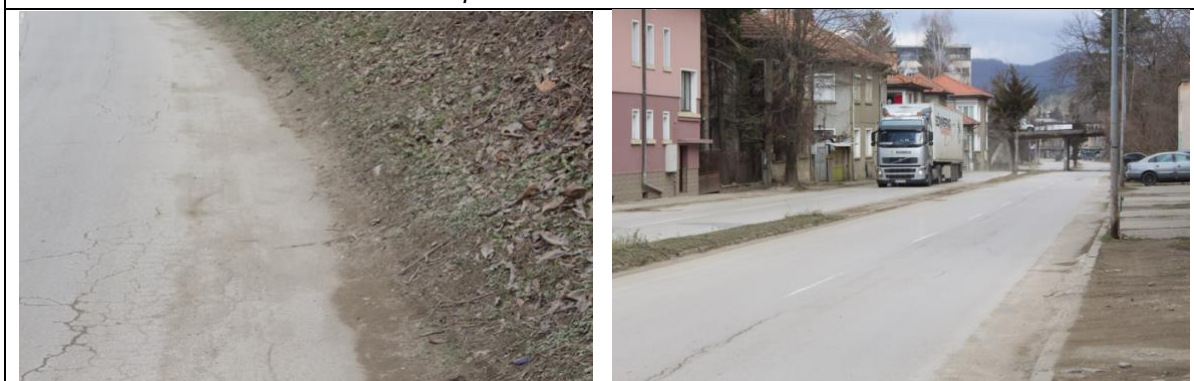
Състояние на пътна маркировка на ул. „Опълченска“



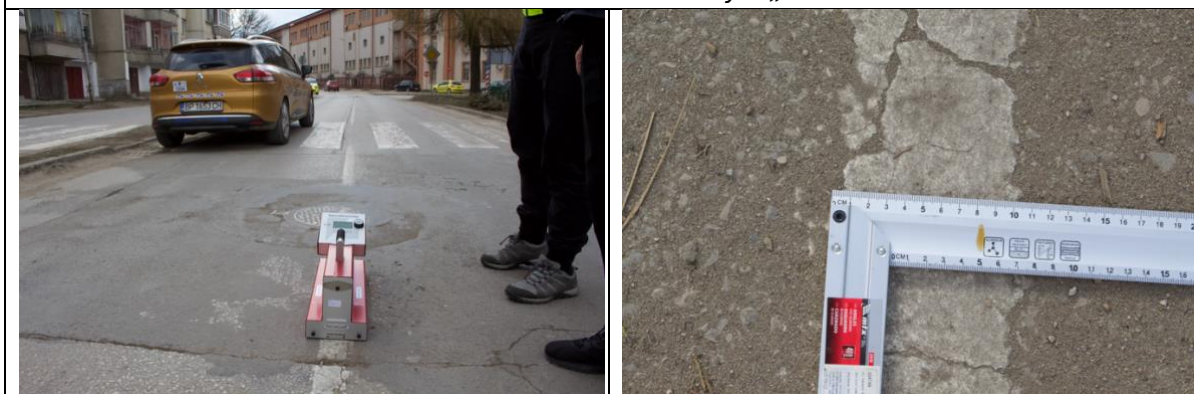
Състояние на пътна маркировка на ул. „Опълченска“



Измерване на пътна настилка



Състояние на пътна настилка на ул. „Опълченска“



Измерване на пътна маркировка на ул. „Опълченска“

По време на целенасочената инспекция на участък от ул. „Опълченска“, бяха направени измервания и визуален оглед за установяване състоянието на пътната маркировка. Изводите, които могат да бъдат направени по отношение на състоянието ѝ са, 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.

Job Name:	Default							
Device Name:	ZRM 6013							
Serial Number:	430846013							
Date	Number of Measurements	RL (mcd/lx/m ²)	Qd (mcd/lx/m ²)	Ref value Qd	Ref value RI			
4.02.25 11:47	1	32	171	Q4/Q3 ≥ 160/130	R5/R4 ≥ 300/200			
4.02.25 11:48	1	54	137	Q4/Q3 ≥ 160/130	R5/R4 ≥ 300/200			
4.02.25 11:54	1	28	193	Q4/Q3 ≥ 160/130	R5/R4 ≥ 300/200			

Установи се единичната непрекъсната линия (M1), разделяща платното за движение на две ленти, която започва преди пешеходната пътека и е с дължина 18 m. **Спазено е изискването за широчината на пътната маркировка**, която е 0.10 m.

Преди пешеходна пътека тип "Зебра" (изпълнена с маркировка тип M8.1), която се състои от широки непрекъснати линии, успоредни на оста на пътя, обикновено се използва непрекъсната линия (маркировка M1) за определен участък, за да се забрани изпреварването и да се повиши безопасността на пешеходците. Дължината на този участък с непрекъсната линия преди пешеходната пътека не е строго регламентирана в законодателството и може да варира в зависимост от конкретните условия на пътя, като видимост, скоростен режим и други фактори. **В конкретния случай обаче измерените стойности за дневни и нощни видимости изразени чрез коефициента на яркост и обратно отражение при суха настилка не покриват минималните изисквания на Н2.** Това означава, че **пътната маркировка не може да бъде достатъчно видна през нощта или при мокра настилка.** Това се отнася за всички видове измерени маркировки в обхвата на пътя. **Измерените стойности са в пъти под минималните изисквания** заложи в действащата нормативна уредба.

Положената **пътна маркировка е напълно негодна** и е трябвало да бъде подменена поне преди две години. Идеята на маркировките е да дават информация на водачите, така че те да могат да съобразяват поведението си с условията на пътя. В случая поради замърсяването в обхвата на инспектирания участък от ул. „Опълченска“, както и поради липсата на поддръжка е **допуснато маркировката да бъде абсолютно негодна и неизползваема.** В конкретния случаи става въпрос за улица от III клас от ПУМ на град Троян, освен това тя е и с изключително интензивно движение. **Остава неясна причината поради, която общината е negliжира поддръжката на този елемент от сигнализацията на улицата.**

- **Осветление**

Уличното осветление в разглеждания пътен участък **е в добро състояние** и изпълнява основната си функция за осигуряване на безопасност и видимост в тъмната част на денонощието. **Осветителните тела изглеждат стабилни и добре позиционирани**, като са запазени в технически исправност. Това създава

благоприятна среда за водачите на превозни средства и пешеходците, като намалява риска от инциденти и допринася за сигурността на движението.

Въпреки доброто общо състояние на осветителната система, има известни дефицити, свързани с редовната поддръжка. В **определени зони част от осветителните тела са частично закрити от клони на дървета**, което може да доведе до неравномерно разпределение на светлината. Важно е тези детайли да бъдат наблюдавани и **своевременно отстранявани чрез редовно подрязване** на растителността. Това **ще позволи максимално ефективно осветяване на пътната настилка и прилежащите пространства**, като ще предотврати създаването на сенки и тъмни участъци.

Важно е да се поддържа този стандарт и да се полагат усилия за навременна поддръжка, за да се запази безопасността на пътната инфраструктура. Системата за осветление е една от ключовите предпоставки за предотвратяване на пътнотранспортни инциденти, затова поддържането ѝ в добро състояние трябва да остане приоритет за съответните институции.



Състояние на осветителната система (стълбове и осветителните тела)

При инспекцията на нашия екип установихме, че осветлението е в добро състояние, като разстоянието между стълбовете е 25 m. Светлинният участък е с добра видимост по цялата улица, **но в обхвата на мостовото съоръжение и пешеходната пътека, осветлението не покрива съвременните изисквания за БДП. При моста няма никакво осветление, като също така няма и други средства за сигнализиране на този участък от улицата**, а същевременно движението е изключително интензивно. **Неясно очертаната граница на**

платното за движение особено при стълбовете на основите на моста представлява съществен риск в тъмната част на денонощието.

Осветлението при пешеходната пътека в посока към ул. „Г. С. Раковски“ също е **недостатъчно**. Съвременните изисквания за осигуряване на безопасност на най-уязвимата група участници в движението изисква инсталирането на специално осветление, което именно в участъка където се намира пешеходната пътека да осигурява по-добра видимост за водачите, така че те да могат през нощта своевременно да видят приближаващите пешеходци и да вземат необходимите мерки, като съобразят поведението си с пътните условия. **Пешеходната пътека се намира между две осветителни тела**, приблизително по средата, това означава, че на практика тя се намира в зоната на разсеяна светлина, като към това се добавят неподходящите пътни знаци, лошата пътна маркировка, фактът, че пешеходната пътека свършва при входа на гараж от едната страна и в близост до плътна ограда до другата страна я **правят критично опасно**, особено в тъмната част на денонощието.

3. 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. Въпреки, че няма задължение в населено място при ограничение на скоростта 50 км/ч да се поставя ОСП на улица от III клас от ПУМ, при изследваните условия на улицата се установи, че липсата на какъвто и да е разделител (тръборешетечен парапет или ОСП), създава опасност за това движещите се автомобили да влезнат в платното за насрещно движещите се. Необходимо е да се обмисли възможността за най-малкото тръборешетъчна конструкция или да се възпрепятства свободното навлизане на пешеходци, както и преминаването от едното платно към другото от автомобили.

■ Изводи:

Проведената инспекция категорично показва, че **Община Троян не се справя** с осигуряването на, **необходимите нива на пътна безопасност** в изследвания участък от ул. „Опълченска“ в гр. Троян. Съществуващото състояние на инфраструктурата и елементите за организация на движението **не покриват нормативните изисквания**. **Липсата на професионален подход с грижа към безопасността** излага на **сериозен риск живота и здравето на всички участници в движението**.

Очевидно е, че **Община Троян negliжира проблемите**, като допуска на пътя да има знаци и маркировки, които представляват **фундаментални грешки** в организацията на движението. **Неправилно разположени пътни знаци**,

несъответстващи на стандартите, на възраст над 15 години, **липса на адекватна маркировка и компрометирани инфраструктурни елементи** като мостове и тротоари са само част от **тежките пропуски**. Тези **дефицити създават хаос на пътя, увеличават риска от инциденти и затрудняват движението**, особено при намалена видимост и неблагоприятни атмосферни условия.

Всички тези грешки са там на улицата, видим дори и с просто око. Неглижирането им и **липсата на дори минимално внимание към проблемите на пътната безопасност** от страна на община Троян **показват системна липса на желание и тежка незаинтересованост**.

Пълното **отсъствие на адекватен контрол върху пътната сигнализация** утежнява проблема, а разминаванията между Генералния план за организация на движението и реално изпълнената инфраструктура **създават правен хаос**. В резултат на това **шофьори и пешеходци са поставени в опасни ситуации**, без ясни указания за ограниченията, посоките на движение и **безопасното преминаване през ключови зони**.

Община Троян **не се отнася с необходимото внимание към безопасността** на пътната мрежа. Вместо да предприеме спешни мерки за подобряване на инфраструктурата и регулирането на движението, **тя допуска критични пропуски, които ежедневно застрашават живота на гражданите**.

■ Препоръки:

Въз основа на констатациите от инспекцията, основният приоритет трябва да бъде **подобряването на видимостта и организацията на движението** по ул. „Опълченска“ в гр. Троян. **Видимостта в участъка е значително ограничена** поради наличието на прорасла растителност както в средната разделителна ивица, така и в страничните части на улицата. Това **създава рискове** както за водачите, така и за пешеходците, тъй като **намалява времето за реакция** при внезапно възникнали ситуации. **Препоръчително е да се извърши системно прочистване на растителността** и да се осигури минималната нормативно изисквана видимост за движение. Освен това, **липсата на адекватна пътна маркировка и несъответствието на пътните знаци** с нормативните изисквания допълнително затрудняват ориентацията на участниците в движението. **Следва да се извърши подмяна на старите и амортизирани пътни знаци с нови**, отговарящи на действащите стандарти за светлоотразителност и размери. **Особено важно е да се коригират неправилно поставените или липсващи знаци**, като например **знаците отнасящи се предимството и реда за преминаване през кръстовище или приближаването към пешеходна пътека**, които към момента не изпълняват ефективно функцията си или напълно липсват.

Състоянието на пътната настилка и маркировката също представлява сериозен проблем, който изисква спешни мерки. **Пътната маркировка е силно износена, а на места напълно липсва**, което увеличава риска от неправилни

маневри и навлизане в насрещното движение. **Важно е да се възстанови маркировката** с висококачествени трайни бои и рефлекторни елементи, **които да осигурят добра видимост както през деня, така и през нощта или при неблагоприятни метеорологични условия**. С огледа се констатира наличието на значителен автомобилен трафик и множество входи към жилищни сгради, като е препоръчително да се обмисли и въвеждането на допълнителни указателни табели, които да подпомогнат ориентацията на водачите.

Друг критичен елемент в инфраструктурата на този пътен участък е лошото състояние на **мостовото съоръжение**, което преминава над улицата. Инспекцията установи **значителни структурни дефекти**, включително **оголена и корозирала арматура**, което поставя под въпрос **безопасността на преминаващите под него автомобили и пешеходци**. За да се предотврати потенциален инцидент, е **необходимо изготвянето на конструктивна експертиза и предприемане на незабавни мерки за укрепване или реновиране на моста**. Освен това, **липсата на адекватна сигнализация около моста повишава риска от удари в носещите колони**. Поставянето на ясно видими маркировки и направляващи пътни знаци би могло значително да намали този риск.

Липсата на ограничителни системи в разделителния остров представлява друг **съществен проблем**. В момента няма **никакви механични бариери**, които да възпрепятстват **преминаването на автомобили от едното платно в другото**. Това води до ситуации, при които **превозните средства лесно могат да навлязат в насрещното движение**, създавайки **предпоставки за челни сблъсъци**. В този контекст се препоръчва инсталирането на **разделителен тръборешетъчни парпети или ниска ограничителна система**, която да **предотвратява подобни рискове**.

Осветеността на улицата като цяло е добра, но в критични зони, като **мостовото съоръжение и пешеходната пътека**, **липсва достатъчно осветление**, което да осигури безопасност през нощта или при лоши метеорологични условия. Това налага **поставянето на специализирано осветителни тела**, особено в **зоните, където пресичат пешеходци**, за да се **увеличи видимостта за водачите и да се предотвратят пътни инциденти**.

Заключение

Настоящата инспекция подчертава **острата необходимост от предприемане на спешни мерки за подобряване на пътната безопасност в участъка** и активност от страна на Община Троян. Докладът идентифицира **сериозни инфраструктурни недостатъци**, които, ако не бъдат коригирани своевременно, **могат да доведат до тежки инциденти**. Община Троян **носи отговорност за поддръжката на пътната мрежа в гр. Троян** и следва да **предприеме незабавни действия за отстраняване на проблемите**, установени в инспекцията.

Резултатите от проверката също така сочат, че **отговорните институции често подценяват значението на системната поддръжка и превантивните мерки. Недостатъчният контрол от страна на община Троян води до хронично negliжиране на критични проблеми, които с времето се задълбочават. Това поставя под въпрос ефективността на институционалния надзор върху качеството на пътната инфраструктура и налага спешна реорганизация на начина, по който се осъществява управлението на пътната безопасност.**

Въз основа на направените заключения, докладът следва да бъде изпратен до съответните държавни и общински институции с препоръка за предприемане на конкретни действия. **Само чрез адекватна реакция и ангажираност от страна на компетентните органи може да се гарантира, че пътната инфраструктура ще отговаря на стандартите за безопасност и ще осигури сигурност както за водачите, така и за пешеходците.**

Настоящият документ да се изпрати до:

Република България:

Главна дирекция „Национална полиция“, Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, Областен управител на област Ловеч, Община Ловеч.

**ЕКИП НА ЕЦТП
Февруари 2025 г.**