

**ДОКЛАД:**

**„НЕЗАВИСИМА ЧАСТИЧНА ЦЕЛЕНАСОЧЕНА ИНСПЕКЦИЯ НА ПЪТНИТЕ УСЛОВИЯ В  
ЗОНАТА ПЪТ III-514 ПРИБЛИЗИТЕЛНО ПРИ КМ 45+300 ДО 48+900“**

**КОД НА ДОКУМЕНТА :** RSI – REPORT – ДР-25/30.08.2020

**РЕВ :** 1

**ФАЗА :** Доклад

**ДАТА :** 08.2020



**Екип на**

**Европейски Център за Транспортни Политики**

Август - 2020 г.

## СЪДЪРЖАНИЕ

1.	Въведение .....	4
2.	Цели .....	4
3.	Хронология на събитията .....	5
4.	Правно-нормативна рамка и дефиниции .....	5
5.	Специфичен и детайлен оглед на пътните условия .....	6
6.	Изводи .....	21
7.	Заклучение .....	23

## СПИСЪК

### *на използваните в разработката съкращения*

<b>АПИ</b>	–	Агенция „Пътна инфраструктура“
<b>БДП</b>	–	Безопасност на движение по пътищата
<b>ГПОД</b>	–	Генерален план за организация на движението
<b>ЕЦТП</b>	–	Европейски център за транспортни политики
<b>ЗДОИ</b>	–	Закон за достъп до обществена информация
<b>ЗДвП</b>	–	Закон за движение по пътищата
<b>ИПБ</b>	–	Инспекция по пътна безопасност
<b>МВР</b>	–	Министерство на вътрешните работи
<b>МПС</b>	–	Моторно превозно средство
<b>МРРБ</b>	–	Министерство на регионалното развитие и благоустройството
<b>Н№18</b>	–	Наредба 18/23.07.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци
<b>ПОД</b>	–	План за организация на движението
<b>ПП ЗДвП</b>	–	Правилник за прилагане на закона за движение по пътищата
<b>ППС</b>	–	Пътно превозно средство
<b>ПТП</b>	–	Пътно транспортни произшествия
<b>НСРБ</b>	–	Народно Събрание на Република България
<b>ОД</b>	–	Организация на движението
<b>ОПУ</b>	–	Областно пътно управление
<b>ОСП</b>	–	Обезопасителна системи за пътища
<b>РПМ</b>	–	Републиканска пътна мрежа
<b>УКПТП</b>	–	Участък с концентрация на пътно транспортни произшествия
<b>УС</b>	–	Управителен съвет
<b>ЦИПБ</b>	–	Целенасочена инспекция по пътна безопасност

## 1. ВЪВЕДЕНИЕ

Този документ е съставен под формата на доклад и се изготвя във връзка с частична целенасочена инспекция по пътна безопасност в зоната на път III-514, приблизително от км 45+300 при влизането за гр. Горна Оряховица (област Велико Търново, община Горна Оряховица) до км 48+900 при разклона за с. Арбанаси (област Велико Търново, община Велико Търново). Настоящата проверка е извършена по искане на Явор Божанков, народен представител в 44 НСРБ. Данни за пътно транспортния травматизъм и информацията от стопанина на пътя са предоставени от Възложителя. ЕЦТП в качеството си на независима неправителствена организация, разполагаща с подходящ екип от експерти, извърши независим оглед в зоната на третокласния път част от РПМ и на базата на констатациите, които са направени на място, състави този документ.

ЕЦТП се ангажира с извършването на частична инспекция по пътна безопасност във връзка с твърдението, че в посочената зона има значително количество ПТП с множество ранени и загинали.

Всички изразени мнения и становища изложени тук са на базата на визуален оглед и измерване на елементи от пътната среда, със специализирани, сертифицирани уреди. Всички експертни мнения са на базата на професионалните наблюдения на експертите, с които разполага ЕЦТП. В този контекст, настоящият доклад трябва да се чете като независимо мнение на експерти. Докладът не следва да се чете или разбира като лична нападка или упрек към конкретни физически или юридически лица, той отразява обективната истина за текущото състояние на изследваната зона, съпоставено с минималните изисквания на действащата нормативна уредба в Република България.

Този доклад е стриктно лимитиран до визуално наблюдаваните пътни условия. Лабораторни, полеви тестове или други измервания от сертифицирана независима лаборатория, финансирана от ЕЦТП, не са извършени. Този доклад трябва да се чете като цяло, в своята пълнота. Това включва всички въвеждащи и заключителни части. Този доклад заменя всички предишни чернови или междинни доклади, независимо дали са написани или не (т.е. представени устно), преди датата на настоящия доклад.

Това изследване не е фокусирано върху определяне на вина или освобождаване от такава и не бива да бъде разбирано като такава. Докладът може да се възприема единствено като документ, даващ насоки за подобряване на пътната безопасност в разглежданата зона.

## 2. ЦЕЛИ

Целта на изследването е въз основа на проучване и анализ на пътните условия в зоната на път III-514 от разклона за с. Арбанаси до входа в гр. Горна Оряховица, приблизително при км 45+300 до 48+900. На базата на визуалния оглед се зели да се предостави независим анализ на това в каква степен този пътен участък отговаря на съвременните изисквания за пътна безопасност.

Цел на този доклад е също така е да се предостави анализ на идентифицираните проблеми в изследваната зона, което да допринесе за подобряването на пътната среда, а чрез това, и за намаляването на пътно-транспортните произшествия на територията на Република България.

Друга цел, която си поставя доклада е да отговори, до колкото това е възможно, на въпроса защо в зоната на път III-514 за последните пет години са настъпили множество тежи ПТП. Кое е довело до необходимостта участъкът да бъде отбелязан като УКПТП. Ще бъде направен опит и да се отговори на въпросът защо след като е извършен превантивен ремонт в периода декември 2017 г. – май 2018 г. след това пътните инциденти не са намалели, а напротив, увеличили са се?

За реализиране на поставените цели беше направено независимо частично заснемане на пътните условия, а цел на този доклад е чрез внимателно изследване на националното законодателство, регламентиращо безопасността на движението по пътищата (БДП), да се отговори и какви биха могли да бъдат причините за настъпването на множеството катастрофи в зоната.

### **Фазата, на която се разработва проучването е „Предварителен доклад“.**

#### **3. ХРОНОЛОГИЯ НА СЪБИТИЯТА**

- 04 юни 2020 г. – получено е заявление от Явор Божанков (народен представител н 44 НСРБ) с молба за извършване на ЦИПБ.
- 10 юни 2020 г. – Извършена е ЦИПБ в зоната определена за анализ на базата на полученото заявление от г-н Явор Божанков.
- 25 юни 2020 г. – начало на съставянето на доклад.
- 31 август 2020 г. – завършен доклад-анализ.

#### **4. ПРАВНО-НОРМАТИВНА РАМКА И ДЕФИНИЦИИ**

Настоящият документ е съобразен с действащото законодателство в Република България и се позовава на споделен опит, добри международни практики и утвърдени стандарти.

Нормативна рамка, която е следвана от работната група при изготвяне на доклада:

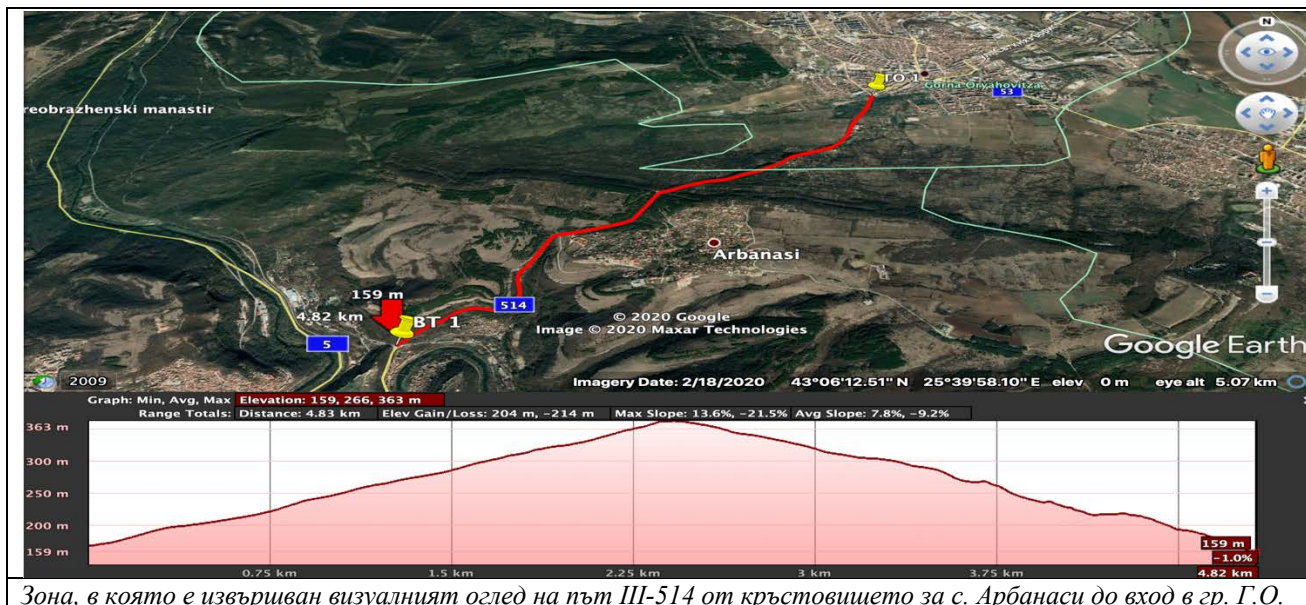
- 1) Конституция на Република България;
- 2) Закон за устройството на територията;
- 3) Закон за пътищата;
- 4) Закон за обществените поръчки;
- 5) Закон за движението по пътищата;
- 6) Наредба № 1 от 17 януари 2001 г. за организиране на движението по пътищата;
- 7) Наредба № РД-02-20-2 от 28 август 2018 г. за проектиране на пътища;
- 8) Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи в урбанизираните територии;
- 9) Наредба № 2 от 17 януари 2001 г. за сигнализиране на пътища с пътна маркировка на МРРБ;

- 10) Наредба № РД-02-20-14 от 29 септември 2011 г. за обхвата и съдържанието на оценката на въздействието върху пътната безопасност и на одита за пътна безопасност, условията и реда за извършването им и за придобиване и признаване на професионална квалификация „одитор по пътна безопасност” на МРРБ;
- 11) Наредба № РД-02-20-10 от 05 юли 2012 г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и на други средства за ограничаване на скоростта на движение и изискванията към тях на МРРБ и МВР;
- 12) Наредба № 18 от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци;
- 13) Наредба № 7 от 22 декември 2003 г. за правила и нормативи за устройство на отделните видове територии и устройствени зони на МРРБ;
- 14) Технически правила за приложение на ограничителни системи за пътищата по РПМ на АПИ от 2010 г., съставени от инж. Николай Стоянов и одобрени от Председателя на управителния съвет на АПИ Божидар Йотов;
- 15) Директива 2008/96 от 19 ноември 2008 г. на Европейският Парламент и на съвета на Европейският Съюз относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури.

\*Всички други законови и подзаконови нормативни актове.

## 5. СПЕЦИФИЧЕН И ДЕТАЙЛЕН ОГЛЕД НА ПЪТНИТЕ УСЛОВИЯ

Огледът на мястото на произшествието започна в 10:15 ч. на 10.06.2020 г. Изследваната зона е с обща дължина около 4,83 км в направлението по път III-514 от разклона за с. Арбанаси до входа при гр. Горна Оряховица. Приблизителни координати на точка А: 43° 07'04.98''N, 25° 41'03.61''E (начална точка на изследването), приблизително от км 48+900 и до точка В: 43° 05'20.17''N, 25°28'52.71''E (крайна точка на изследването), приблизително при км 45+300. Посочените GPS координати са приблизителни, както и посочените стойности отнасящи се до км и м. Поставени са за по-лесно ориентиране, при прочит на доклада.



При по-детайлен оглед чрез дистанционни технологии за заснемане се забелязва значителната денивелация в участъка, както и това, че пътят се характеризира с остри завои.

В изследвания случай се касае за който е бил ремонтиран през декември 2017 г. – май 2018 г. Ремонтът е бил възложен с цел идентифициране на проблеми свързани с пътната безопасност и намаляване на риска в зоната. Били са възложени следните дейности от страна ОПУ-Велико Търново: изготвяне на проект за ремонт на пътния участък от км 44+900 до км 48+550 на път III-514. Изготвеният проект е бил одобрен, получил е финансиране и изпълнен през периода м. септември – м. декември 2017 г. и м. май – м. август 2018 г. В изпълнение на проекта да извършени следните ремонтни дейности: механизирани земни и скални изкопи, фрезозане на старата настилка, полагане на бетонови бордюри, полагане на бетонови улеи за облицоване на окопи, изчистване на храсти, изграждане на нови водосток и напречен отводнителен, промяна на ограничителни системи и знаково стопанство, полагане на неплътна и платна асфалтова смес, както и полагане на нова хоризонтална маркировка М1 на целия участък. В официален документ на МВР се твърди, че след тези дейности експлоатационните характеристики на пътния участък са се подобрили значително<sup>1</sup>.

По предоставените данни за пътно транспортния травматизъм, в същото писмо, обаче става ясно, че аварийността след ремонта не е намаляла, а напротив отново се е повишила и е достигнала нивата от предходните породи.

Година	Брой ПТП	Тежки	Брой ранени	Брой загинали
2015	34	4	8	0
2016	50	8	16	1
2017	29	5	9	0
2018	19	2	2	0
2019	42	13	23	1
<b>Общо:</b>	<b>174</b>	<b>32</b>	<b>58</b>	<b>2</b>

За пет години са настъпили 174 пътно транспортни инцидента в зоната, 32 от тези инциденти са били тежки, ранени са 58 души и са загинали двама. Силно впечатление прави това, че преди ремонта броят на пътните инциденти е бил значително висок. Средно месечно на тази пътна отсечка от 5 км стават по около 4 пътни инцидента.

По време на периода на ремонт, най-вероятно поради въведените мерки за ВОД инцидентите намаляват. По-притеснително е това, че след приключване на ремонтните дейности пътните инциденти се връщат към нормите от преди това. Този факт по никакъв начин не кореспондира със заключенията предоставени от службите на МВР. Те приемат, че ремонта на инфраструктурата осигурява повече пътна безопасност, но в същото време статистическите данни, които предоставят показват точно обратното.

<sup>1</sup> Писмо № 366000-6049/28.02.2020 г., издадено от МВР – Областна Дирекция на МВР – Велико Търново. Информацията е предоставена от Явор Божанков

Прави впечатление, че след подобренията се е увеличил значително броят на тежките пътно транспортни произшествия. През 2019 г. също така броят на ранените се е увеличил, като той е най-висок при сравнение с предходните периоди. Това най-вероятно се дължи на увеличаването на скоростта след подобряването на настилката. Трябва обаче да се отчете, че геометричните характеристики на пътя не са били променени. Специфичното при този път е, че това е участък с множество последователни криви с малък радиус при голяма денивелация.

Погрешно органите на ОДМВР-Велико Търново са заключили, че „експлоатационните характеристики на пътния участък са се подобрили значително“. Доказателство за това е и факта, че те информират, че „в тази връзка..., скоростта на движение в участъка е ограничена до 40 км/ч и е забранено изпреварването, посредством пътни знаци В24 и В26, като също така още в предходни години, участъкът е определен като ЕКППП и е сигнализиран двустранно с пътни знаци А40“. Последното потвърждава не само, че става дума за опасен път с висока концентрация на ПТП, ами и това, че единствената мярка, която е взета е да се поставят пътни знаци и да се сигнализира, че там настъпват произшествия. Този подход очевидно представлява единствено средство за това да се предупреди, че има проблем, но дефицитите, които водят до инциденти не са отстранени, макар и вече там да са били инвестирани значителни средства.

Анализ на причините за пътни инциденти, съобразно предоставените данни:

Година	Несъобразена скорост	Неспазване на дистанция	Отнемане на предимство	Отклонено внимание	Внезапно излязло животно на ПД	Неправилно движение по ПД	Неправилна маневра	Падащи камъни
2015	26	3	2	2	1	0	0	0
2016	18	10	1	2	0	10	8	1
2017	12	2	3	0	0	11	1	0
2018	8	4	0	0	0	7	0	0
2019	21	1	0	0	1	17	2	0
Общо:	<b>85</b>	<b>20</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>45</b>	<b>11</b>	<b>1</b>

Повечето от пътните инциденти са категоризирани по вина на водачите на ППС. Относителният дял на този разпределението в проценти би бил 99,5 % по вина на водачите на пътни превозни средства и около 0,5% поради други фактори. Тези заключения на МВР „Пътна полиция“ не могат да бъдат приети за достоверни, още повече когато под внимание се вземат ограничителните мерки, които те са въвели съвместно със стопанина на пътя. Очевидно е, че има проблем в конфигурацията на пътното съоръжение, което води до често допускане на грешки от страна на водачите. Няма нито едно произшествие настъпило поради превишена скорост, а в същото време се твърди, че над 90% от инцидентите са поради несъобразена скорост. Това говори за фундаментално неразбиране на основният принцип на организацията на движението, а именно, че средствата за контрол на движението, както и принципите за тяхното използване е да насърчават безопасността на движението по пътищата чрез осигуряване на подредено движение за всички участници.





Избраната зона за анализ обхваща и елементи в обхвата на пътя, а не само частите на платното за движение.

Визуалният оглед се състои от:

### 1. Оглед на асфалтовото покритие:

Извърши се оглед на състоянието на пътната настилка в изследваната зона. При визуалния оглед и оценка на асфалтовото покритие не се констатираха нарушения в текстурата на настоящето асфалтовото покритие. Видимо по настилката няма деформации или други видими дефекти, които да са довели до увреждането ѝ. В някои участъци само се наблюдават надлъжни пукнатини, но това е свързано с лошото отводняване на платното на някои места.

В зоната на изследването състоянието на настилката може да бъде оценено чрез PASER и рейтинг 7 „Добър“: много лека или никакви пукнатини, повърхността показва известно износване на в следствие на движението. Наблюдават се надлъжни пукнатини (отворени 1/4 ") най-вече в зоните в края на платното за движение, където то граничи с банката или зоните за отводняване. Напречни пукнатини (отворени 1/4 "), разположени на разстояние 10 см или повече. Без кръпки или отделни запълвания на някои пукнатини.

 <p>In addition to indicating the surface condition of a road, a given rating also includes a recommendation for needed maintenance or repair. This feature of the rating system facilitates its use and enhances its value as a tool in ongoing road maintenance.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">RATINGS ARE RELATED TO NEEDED MAINTENANCE OR REPAIR</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Rating 9 &amp; 10</td> <td>No maintenance required</td> </tr> <tr> <td>Rating 8</td> <td>Little or no maintenance</td> </tr> <tr> <td>Rating 7</td> <td>Routine maintenance, cracksealing and minor patching</td> </tr> <tr> <td>Rating 5 &amp; 6</td> <td>Preservative treatments (sealcoating)</td> </tr> <tr> <td>Rating 3 &amp; 4</td> <td>Structural improvement and leveling (overlay or recycling)</td> </tr> <tr> <td>Rating 1 &amp; 2</td> <td>Reconstruction</td> </tr> </tbody> </table>	RATINGS ARE RELATED TO NEEDED MAINTENANCE OR REPAIR		Rating 9 & 10	No maintenance required	Rating 8	Little or no maintenance	Rating 7	Routine maintenance, cracksealing and minor patching	Rating 5 & 6	Preservative treatments (sealcoating)	Rating 3 & 4	Structural improvement and leveling (overlay or recycling)	Rating 1 & 2	Reconstruction	
RATINGS ARE RELATED TO NEEDED MAINTENANCE OR REPAIR															
Rating 9 & 10	No maintenance required														
Rating 8	Little or no maintenance														
Rating 7	Routine maintenance, cracksealing and minor patching														
Rating 5 & 6	Preservative treatments (sealcoating)														
Rating 3 & 4	Structural improvement and leveling (overlay or recycling)														
Rating 1 & 2	Reconstruction														
<p>Скала на оценка на асфалтовото покритие чрез визуален оглед</p>	<p>Състояние на асфалтовото покритие на един от участъците по пътя</p>														

Пътят е в стабилно структурно състояние. На някои места има признаци на пропадане на пътното за движение, което говори за лошо уплътняване на основата или протичащи свлачищни процеси. Препоръчва се да се обърне по-сериозно внимание на този проблем, защото в бъдеще би могъл да окаже влияние върху пътната безопасност. но показва определени признаци на стареене. По горния износващ слои има следи на ускорена поляризация, както и се

забелязват видимо тангенциално износване в кривите. Това говори за интензивен трафик в зоната.



Състояние на асфалтовото покритие към 2015 г.      Състояние на асфалтовото покритие към 2020 г.

Има съществени разлики между асфалтовото покритие, което е било върху платното за движение до 2018 г. и положеният износващ слой в последствие, след извършения ремонт. Дори и само чрез визуален поглед чрез технологии за дистанционно заснемане. Много ясно се вижда, че при старото покритие е била използвана значително по-едра трошено-каменна фракция, отколкото при новото. Доказано е, че по-едрата фракция осигурява значително по-добро сцепление при лоши метеорологични условия. При новото покритие много ясно се вижда, че фракцията е фина. Има след от ускорено износване, което говори за интензивен трафик в зоната.

Констатира се, че на някои места по платното за движение има значителни пясъчни наноси. Те пряко оказват влияние върху възможността за навременно спиране при необходимост. Причините за пясъчните наноси са обикновено не почистване на платното за движение след зимното третиране на повърхностите или значителни проблеми с отводняването на платното за движение.



На места пясъчните наноси дори закриват пътната маркировка, което допълнително повлиява негативно върху пътната безопасност      Видими следи от пясъчни наноси по платното за движение след дъжд. Тези наноси продължават да стоят на платното дори и когато то е изсъхнало.

Поради високата аварийност на разглежданата пътна отсечка е направен и анализ на отвеждането на водата от пътното платно. Констатира се, че инженерните решения за отводняване на платното за движение са недостатъчно ефективни, дори и след извършените ремонтни дейности. В много участъци водата преминава директно през платното и това създава опасност от подхлъзване на пътните превозни средства.



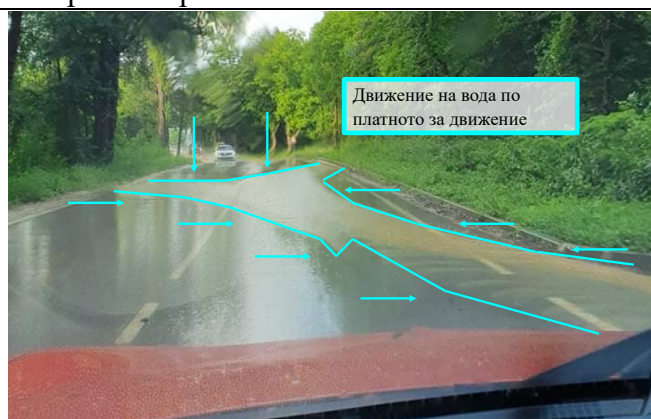
Следи от пясъчни наноси и вода по платното за движение



Отводняване на платното за движение след извършения ремонт



Поради лошото отводняване, при дъжд по-голямата част от водата се задържа върху платното за движение



Тук много ясно се вижда количеството вода, която се задържа върху платното за движение

Задържането на голямо количество вода върху платното за движение е предпоставка за пътен инцидент. При навлизане от права в крива в преходна крива се осъществява и прехода на надвишението, и когато той се осъществи двете пътни платна се отводняват в една посока. Наклона от двустранен става едностранен. При недобро реализиране на отводняването на пътното платно води до задържане на водни количества върху пътното платно. Не добре почистените банкети и затлачените канавки също допринасят за задържане на водата върху платното за движение. В конкретния случай допълнително негативно влияние оказват и поставените бордюри в края на пътното платно. Те допринасят за задържането на водата, като и пречат да се оттича извън зоната за движение.



Зопушено отводнително съоръжение. При дъжд същото ще прелее и водата ще се оттича по платното за движение, което ще повиши риска от възникване на ПТП.

Обикновено се предлага теорията, че водачите на ППС, при влошени метеорологични условия, трябва да карат с т.нар. „повишено внимание“. Това е прехвърляне на отговорността от страна на отговорните институции, за това, че са допуснали грешка при изграждането на инфраструктурата. Водачите на ППС няма как и не би следвало да носят отговорността за това, че отводняването на платното е неправилно. Принципите за изграждане на т. нар. „безопасна среда“, което са възприети от ЕС, предполагат, те отговорните институции трябва да изградят инфраструктура, която допуска човешката грешка. Задължение на стопанина на пътя е да се погрижи факторите, които биха оказали негативно влияние върху безопасността да бъдат минимизирани и когато човекът допусне грешка, то тя да не бъде фатална. При така изградената инфраструктура, дори и опитни водачи могат и ще допуснат грешка, защото инфраструктурата не е безопасна.

**Препоръчително е поне средствата за отвеждане на водата да бъдат почистени. Също така трябва да се преосмисли цялостно философията на проектиране и изграждане на подобни съоръжения, така че те да улесняват участниците в движението, а не да създават още една трудност и препятствие, с което те ще трябва да се съобразяват.**

## 2. Оглед на вертикалната сигнализация (пътните знаци):

Проверката на вертикалната пътна сигнализация включва оглед на пътните знаци в зоната за анализ. При събирането на данните бяха извършени измервания за това дали и до каква степен пътните знаци са поставени правилно и съобразно нормативните изисквания за отстояния и височина.

Основният нормативен акт, който служи за проверка за това дали поставените съоръжения отговарят на изискванията, е Наредба № 18 от 23.07.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци. Нормативното изискване за поставяне на пътен знак извън населено място е съгласно чл. 16 ал. 4 от наредбата: „Извън границите на населени места и селищни образувания разстоянието от настилката на платното за движение до най-ниско разположената точка на пътния знак или допълнителната табела, поставени отстрани на платното за движение, е от 1,5 до 2,0 м“.

Отговорността за управление и експлоатирането на Републикански път I-5, е на Агенция пътна инфраструктура, съгласно чл. 8 от Закона за пътищата. Този път се управлява от Агенцията, съобразно изискванията на чл. 19 ал. 1, т. 1 от ЗП, което 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.

Пътните знаци в зоната трябва да са разположени съобразно нормативните изисквания на приложение №12, буква Б към чл. 16, ал.1 от Наредба №18



За целите на настоящия Доклад пътните знаци не са изследвани детайлно и не са съставяни инспекционни листа относно съответствието им с изискванията на наредбата за светлоотразителност. Извършена е визуална проверка за това дали изградената ОД съответства на изискванията за пътна безопасност.

В следващата таблица са описани всички идентифицирани дефицити свързани с пътната безопасност по направлението от разклона за с. Арбанаси към гр. Горна Оряховица:



1. Преди зоната на кръстовището по път III-514 няма нищо, което да предупреждава, че участниците в движението се движат по път с предимство. Като се вземе под внимание, че указателната табела Ж6 е бяла то следва да се приеме, че кръстовището се намира в урбанизираната територия на община Велико Търново. В тази връзка следва да се отбележи, че са нарушени изискванията на чл. 54, ал. 1 от наредба №18 за сигнализиране на пътищата с пътни знаци, където изрично е указано, че „В населени места и селищни образувания пътен

знак БЗ „Път с предимство“ се поставя пред всяко кръстовище.“

- Непосредствено преди самото кръстовище има указателна табела Ж6, която поради непочистената значителна растителност не е видима при разстояние от 100м, което е в нарушение на чл. 14, ал. 2, т.2.

- Под указателната табела Ж6 има поставена рекламна табела, което е в противоречие на чл. 4 от Наредба № 18 за сигнализиране на пътищата с пътни знаци.

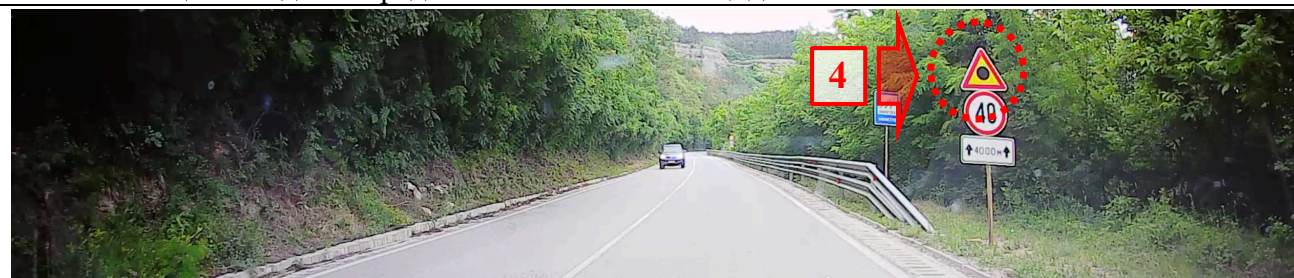


2. В зоната на кръстовището при разклона за с. Арбанаси по направлението от гр. Велико Търново към гр. Горна Оряховица има поставени рекламни съоръжения, в противоречия на допустимите норми съгласно чл. 4 от Наредба № 18 за сигнализиране на пътищата с пътни знаци



3. В зоната на кръстовището има спирка на МГОТ. Спирките на градския транспорт е недопустимо да бъдат в кръстовище.

Също така в обхвата на пътя има множество рекламни табели, които закриват видимостта към пътните знаци и създават предпоставка за пътни инциденти.



4. Пътят е означен като такъв с концентрация на пътно транспортни произшествия. Поставен е знак А40, който се използва в случаите предвидени в чл. 8а от Наредба №18 за сигнализиране на пътищата с пътни знаци.

**Важно:** Трябва да се проучи дали условията посочени в Наредба №5 за установяване и обезопасяване на УКПТП са спазени и какви мерки са предприети за намаляване на пътно транспортният травматизъм в зоната. По този начин ще се установи какви са пропуските или допуснатите грешки от организатора на пътя и какво допълнително може да се предприеме с цел снижаване на нивата на аварийност в зоната.

Поставеният знак А40 е в противоречие на чл. 8а, ал. 2 от Наредба №18 за сигнализиране на пътищата с пътни знаци: „Светлоотразителните характеристики на светлоотразителната повърхност на пътният знак с жълто-зелен флуоресцентен цвят трябва да отговаря на стойностите, дадени в приложение № 10б“. В тази връзка се констатира, че знакът е поставен на оранжев фон.

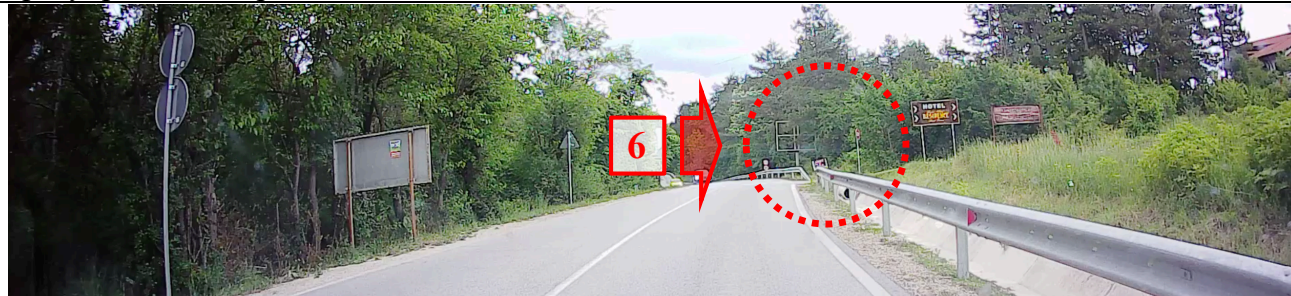
Съгласно чл. 8а, ал. 1, т. 3 знакът поставен под А40 – В36 също може да е на жълто-зелен флуоресцентен фон с цел да заостри вниманието на участниците в движението към конкретната опасност на пътя и правилното им поведение в конкретния случай.



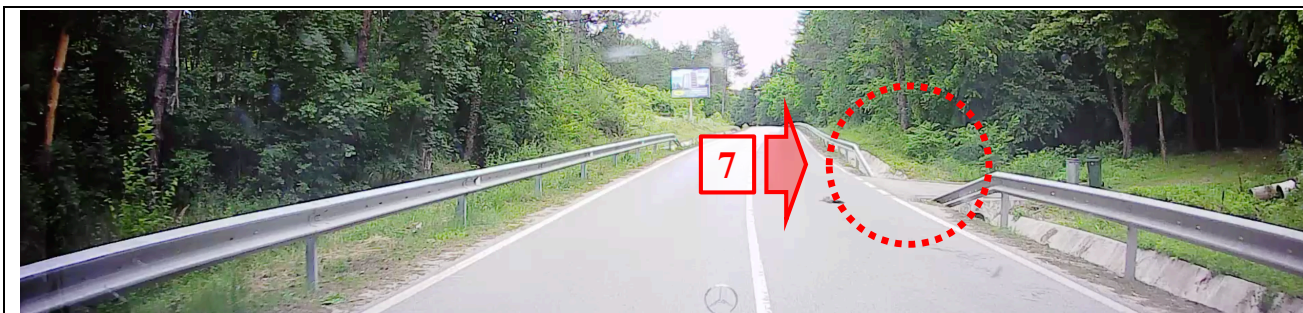
5. При приближаване към кръстовището липсва знак А27 и А28, който се използва в случаите предвидени в чл. 38 от Наредба №18 за сигнализиране на пътищата с пътни знаци. Ролята на пътен знаците А27 и А28 е да предупреди водачите, че приближават кръстовище, на което са с предимство, но е възможно внезапното навлизане на автомобили от пътя без предимство от дясно.

ОСП, което се намира в дясно на платото за движение в известна степен допринася да това предстоящото кръстовище да не е достатъчно видимо. В тази връзка е обяснено, че в изследваната зона се наблюдават ПТП от типа „отнемане на предимството“.

Необходимо е да се подобрят пътните условия в зоната, като най-напред се постави поне задължителният знаците А27 и А28, за да може участниците в движението поне да са правилно предупредени за предстоящите опасности.



6. Забележките при тази ситуация са аналогични със забележките при предходната т. 5. Трябва да се отчете и близостта между двете кръстовища. Това допълнително увеличава риска от възникване на произшествия.



7. При това кръстовище освен знаците А27 и А28, липсва и знак Б2, което допълнително значително увеличава рискът от настъпване на пътен инцидент. Еластичните огради допринасят за намаляване на видимостта в зоната. При приближаване към кръстовището има риск участниците в движението взаимно да не се видят и по този начин да предизвикват пътен инцидент.



8. При това кръстовище отново липсват знаците А27 и А28. В зованата на кръстовището са видими и ясни след от пясъчни наноси, което значително влошава и възможността за спиране при внезапно навлизане на друго пътно превозно средство на платното за движението.

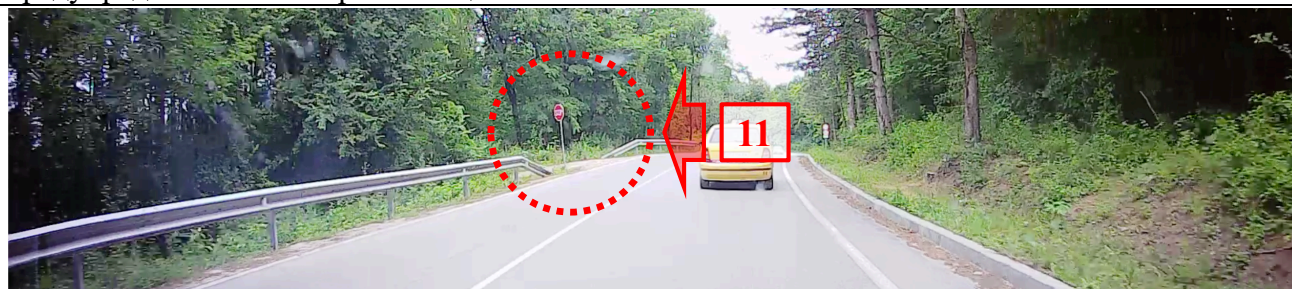


9. Липсва знак А26 във връзка с предвиденото в чл. чл. 38 от Наредба №18 за сигнализиране на пътищата с пътни знаци. В този случай поради хоризонталната крива при изкачване има намаляване на видимостта, което допълнително влошава условията за осигуряване на пътна безопасност.

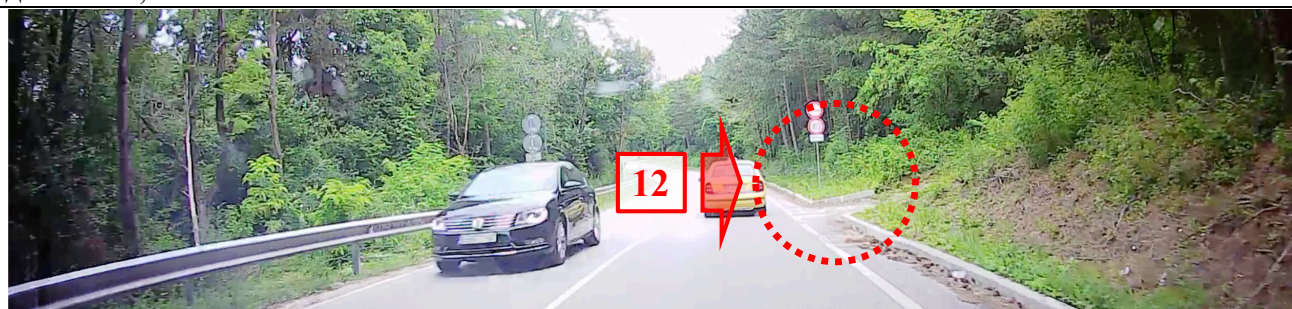




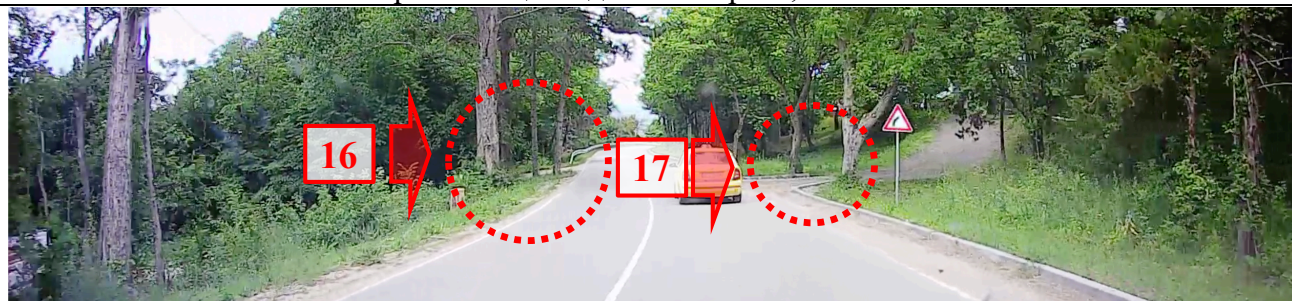
10. Тук също от двете страни има липсващи знаци от група А – А27 и А28, които да предупредят за опасно кръстовище.



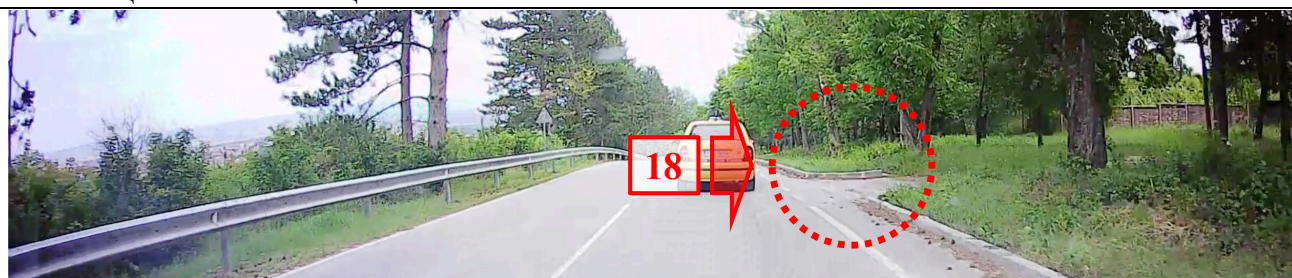
11. При това кръстовище липсват отново пътни знаци А27 и А28. ОСП закрива видимостта в зоната на кръстовището. Бордюрът поставен от другата страна влошава възможността за отводняване на платното за движение, а това значително влошава състоянието на пътната безопасност.



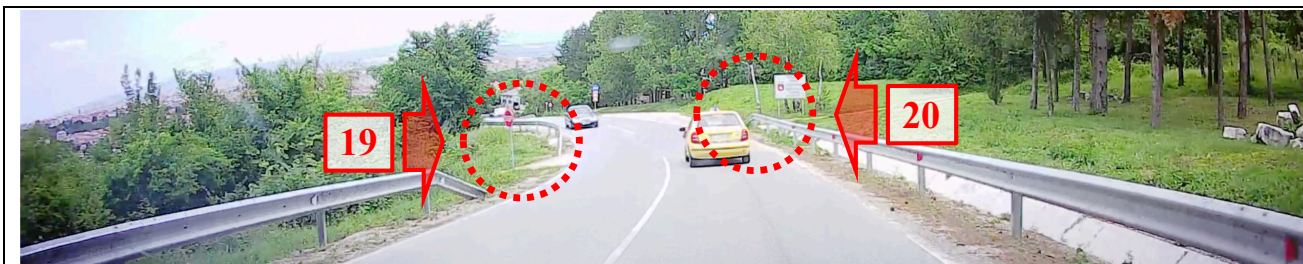
12. В тази зона отново има кръстовище от дясната страна, но



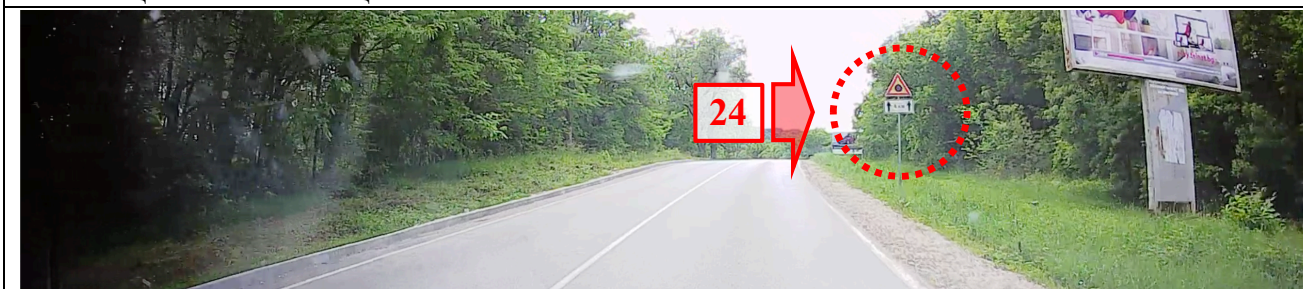
16. Липсва знак А26 във връзка с предвиденото в чл. чл. 38 от Наредба №18 за сигнализиране на пътищата с пътни знаци;  
17. Липсва знак А26 във връзка с предвиденото в чл. чл. 38 от Наредба №18 за сигнализиране на пътищата с пътни знаци.



18. Тук също от двете страни има липсващи знаци от група А – А27 и А28, които да предупредят за опасно кръстовище.



19. Липсва знак А26 във връзка с предвиденото в чл. чл. 38 от Наредба №18 за сигнализиране на пътищата с пътни знаци;  
 20. Липсва знак А26 във връзка с предвиденото в чл. чл. 38 от Наредба №18 за сигнализиране на пътищата с пътни знаци.



24. Пътят е означен като такъв с концентрация на пътно транспортни произшествия. Поставен е знак А40, който се използва в случаите предвидени в чл. 8а от Наредба №18 за сигнализиране на пътищата с пътни знаци. Знакът не е поставен правилно съгласно нормативните изисквания.

Следва да се извърши и по-детайлна инспекция на пътните знаци и да се направи проверка за това дали имат всички необходими реквизити, съгласно действащото законодателство, като например обезопасителен борд. Трябва да се провери и дали отговарят и на други изисквания на Наредба № 18 за сигнализиране на пътищата с пътни знаци, като например отстояние от границата на платното за движение, мин. височина и т. н.

**При изследването на пътните условия и визуален оглед на пътните знаци се констатира, че има голямо количество липсващи пътни знаци касаещи предимство и ред за преминаване през зоната на кръстовището.**

### **3. Оглед на хоризонталната сигнализация (пътна маркировка):**

Хоризонталната маркировка в изследвания участък е видимо изтъркана и е изгубила възможностите за светлоотразяване. Линиите, обозначаващи границата на платното за движение (крайна линия), както и останалите елементи на пътната маркировка, се нуждаят от подновяване и привеждането им в годност към изискванията на Наредба № 2 от 17.01.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка.

Положената пътна маркировка трябва да бъде съобразена с изискванията на чл. 7, ал. 1 и ал. 3 от Наредба №2, по отношение на вложените материали и тяхното качество. По данни на

АПИ средно дневното натоварване в участъка е до 4000 автомобила, това означава, че са налице обстоятелствата по чл. 7, ал. 3 от Наредба №2 за сигнализиране на пътищата с пътна маркировка:

„На пътища от II клас със средно дневна годишна интензивност на движението, по-малка от 4000 авт./ден., и III клас, на общински пътища и на улици от IV до VI клас пътната маркировка се изпълнява от бои като минималната дебелина на мокрия слой е  $0,3 \text{ мм} \pm 10\%$ “.

При направените контролни замервания с уред за измерване на коефициента на обратно светлотражение се констатираха разминавания с изискванията на чл. 7, ал. 8 и ал. 9. Това означава, че пътната маркировка не е годна за употреба и не е в състояние да изпълнява функциите определени в чл. 3, ал. 1 от наредба №2 да сигнализиране на пътищата с пътна маркировка. Там ясно е определено, че пътната маркировка трябва да:

- ✓ Създава организация на движението по пътищата чрез разделяне на платното за движение на пътни ленти.
- ✓ Обозначава пътните съоръжения.
- ✓ Информира участниците в движението, в т. ч. за направлението на пътя, за възможността да избор на посоки за движение, за наименованията на населените места и други обекти и за посоките към тях, както и за даване на други необходими указания.



Релани измерени стойности при замерване на светлоотразителността, замерени чер сертифициран уред

При направените замервания е видно, че светлоотразителността, измерена в mcd при Qd показатели за нощна светлоотразителност и RI показатели за дневна светлоотразителност са в пъти по-ниски от нормативно определените стойности.



В зоната на изследването има значителни наноси на пясък, земни маски и други посипи по платното за движение. Това допълнително спомага за намаляването на видимостта на пътната маркировка.

Пътната маркировка не отговаря на нормативните изисквания и тя е трудно видима през деня, а през нощта и при мокро време изобщо не е видима. Най-вероятно частиците, които осигуряват видимост в различно време на денонощието и при влошени метеорологични условия изобщо липсват.

**За да се осигури повече пътна безопасност и необходимата информация за участниците в движението, следва пътната маркировка да се приведе в нормативна годност.**

#### **4. Оглед на обезопасителните системи (ограничителни системи на пътя):**

Предназначението на ограничителните системи за превозни средства не бива да бъде негативно повлияно от оформянето на заобикалящата ги среда. Под заобикаляща среда се разбира областта между външния ръб на настилката от платното за движение и предпазната ограда, включително и нейната зона на действие.

Зоната пред и зад ограничителната система за превозни средства трябва да бъде укрепена по такъв начин, че да може да поема натоварване от лек автомобил. Между платното за движение и ограничителната система за превозни средства е недопустимо изграждането на бордюри и канавки с разлика във височината по-голяма от 7,5 cm.

Растителност, стълбове за пътни знаци и табели и др. в рамките на зоната на действие на ограничителна система за превозни средства не бива да пречат на функционалната ѝ годност.

В изследваната зона са констатирани множество разминавания с горното изискване. Горното е част от текстовете заложиени в „Технически правила за приложение на ограничителни системи за пътища по РПМ“ на АПИ.

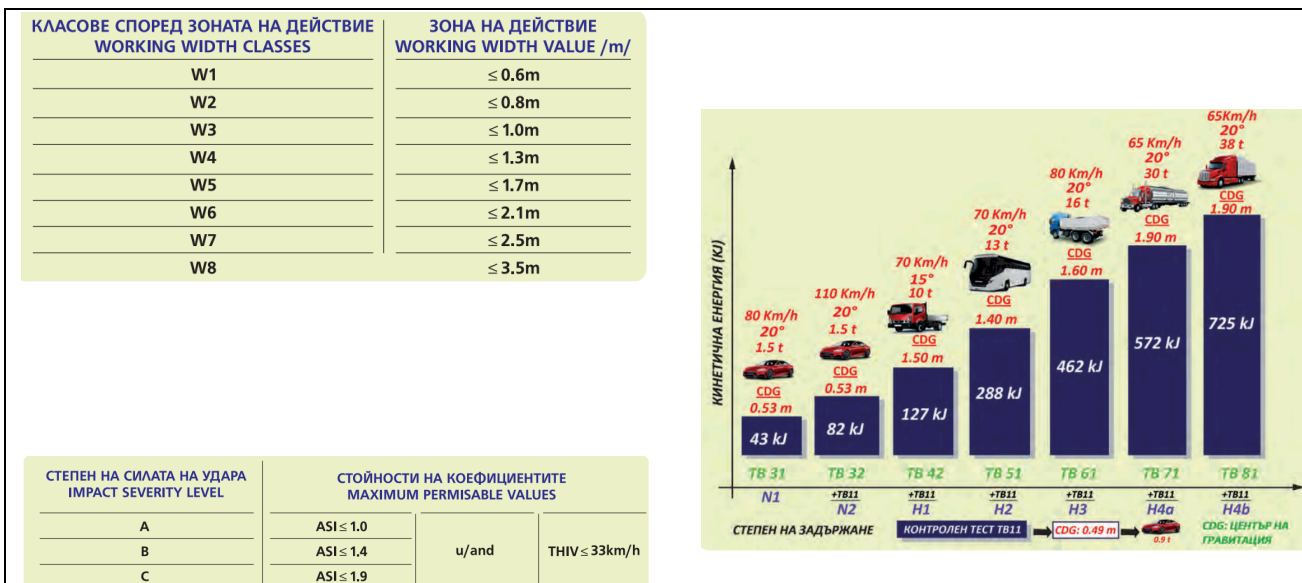


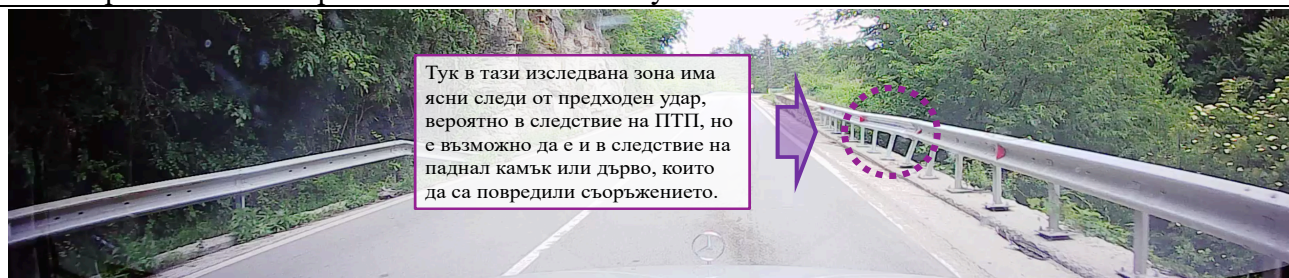
Схема за определяне на класа на ОСП. В зоната не следва да е поставено съоръжение, което да е със степен на задържане по-малка от N1 и зона на действие W3.



Тук много ясно може да се види, че поставеното ОСП не отговаря на нормативните изисквания заложиени в „Технически правила за приложение на ограничителни системи за пътища по РПМ“ на АПИ



Това съоръжение, обърнато по този начин на обратната страна към склона не е ясно поради каква причина е монтирано и за какво точно служи или на кого?

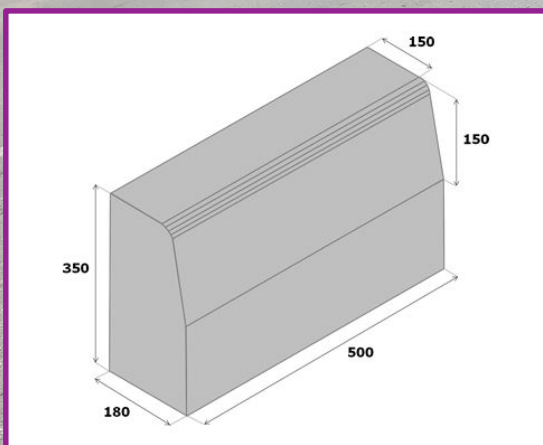


В зоната има повредено ОСП, което не е било поправено. Видно е също така, че ОСП са обрасли в храсти.

Способността му да задържа и предотвратява нежелано излизане на ППС от платното за движение е ограничена

Съгласно „Технически правила за приложение на ограничителни системи за пътища по РПМ“ на АПИ:

- ✓ Между платното за движение и ограничителната система за превозни средства е недопустимо изграждането на бордюри и канавки с разлика във височината по-голяма от 7,5 см.
- ✓ В конкретния случай височината на бордюра е 150 см. По продължението на целия път ОСП са монтирани над такъв тип бордюри с такава височина



ОСП са поставени с показаните бордюри, което противоречи на вътрешните правила и изисквания на Агенция пътна инфраструктура и съответно това в значителна степен влошава пътната безопасност.

Обезопасителните системи за пътища са монтирани в противоречие на вътрешните правила на АИП. На места са покрити с храсти, поставени са над бордюри с височина от около 15 см. Там където има повредени обезопасителни съоръжения, те не са поправени или подменени.

**Необходимо е поне да се почистят ОСП от храсти и там където са били повредени да се поправят. Недопустимо е да се поставят еластични огради в противоречие на изискванията на АПИ.**

## 5. ИЗВОДИ

5.1. Въпреки извършената реконструкция на път III-514, пътно транспортният травматизъм в зоната не е намален.

5.2. Състоянието на асфалтовото покритие е добро, но поради сериозни проблеми с отводняването на платното за движение се надява значително сцеплението на гумите на ППС при влошени метеорологични условия..

5.3. По продължението на целия път има следи от значителни наноси от пръст, пясък и земни маси. Това допринася за намаляването на сцеплението между асфалтовото покритие и автомобилните гуми, независимо от метеорологичните условия, а при лоши такива значително допринася за нарастване на риска от инцидент.

5.4. В зоната са идентифицирани множество липсващи пътни знаци, дори и такива касаещи предимството и реда за преминаване през кръстовища извън населено място.

5.5. Използваните пътни знаци на места са подставени в разрез с изискванията на действащото нормативното законодателство.

5.6. Пътната маркировка в зоната не отговаря на изискванията за светлоотразителност, нито в светлата, нито в тъмната част на денонощието, нито при лошо метеорологични условия.

5.7. Обезопасителните системи за пътища са поставени в противоречие на изискванията на Агенция пътна инфраструктура, също така са обрасли с храсти.

5.8. След извършеният ремонт не са коригирани някои основни проблеми като проблемите с отводняването на платното за движение, а напротив някои от проблемите са задълбочени.

5.9. Решението да се извърши ремонт на пътя с цел намаляване на пътно транспортния травматизъм в зоната е било правилно. Извършеният ремонт вероятно още на фаза проект е съдържал някои грешки, които са допринесли не за намаляването на инцидентите, а за връщането им към периода преди извършването на ремонт.

5.10. Изразходваните средства за извършване на ремонт в този случай са социално необоснован, защото не са допринесли за разрешаването на проблема с пътната безопасност.

## 6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Мерките, които са приложени в изследваната зона за намаляване на пътно транспортния травматизъм не са дали резултат. По-лошото в конкретния случай е че аварийността се е запазила. Всичко това показва, че планирането, проектирането и изразходването на средства за ремонт в конкретния случай са били извършени необосновано и в отсъствието на конкретни експертни решения, които да гарантират намаляването на аварийността в зоната.

Необходимо е да се извършват повече целенасочени инспекции по пътна безопасност в зони с повишен риск. Това трябва да се случва преди да бъде взето решението за извършване на

капиталови разходи. При необходимост и доказване трябва да се извършва и превантивен одит по пътна безопасност още на фаза проект и това задължително трябва да се случва на фазата преди рехабилитацията на пътя. Грешките свързани с липсващите пътни знаци могат да бъдат коригирани още на фаза проект, а не след извършването на скъпо струващи дейности свързани с ремонтирането на път.

На лице е видимо negliжиране на състоянието на пътя и крайпътните съоръжения от страна на стопанина на пътя. В същото време контролните органи системно прехвърлят отговорността към поведението на водачите и участниците в движението без да се запитат или да изследват задълбочено причините за повтарящите се грешки в тяхното поведение. В конкретния случай поведението на водачите е оправдание, особено що се касае за повтарящи се грешки от страна на различни участници в движението.

Прехвърлянето на отговорността към най-удобната страна, а именно участниците в движението без да се анализира внимателно и адекватно средата, води до повтарянето на едни и същи грешки и в крайна сметка до смъртни случаи на пътя. Необходимо е да се спре да се отрича вината на стопаните на пътя и да се потърси отговорност за състоянието на пътищата. Само по този начин стопаните ще започнат да изпълняват по-отговорно вменените им със Закона за Пътищата задължения. При по-внимателен прочит и при по-отговорно поведение спрямо пътната среда и нейните недостатъци, експертите ще са в състояние да предоставят адекватни мерки за минимизиране на риска в сектор шосеен транспорт. Negliжирането на тези изводи в дългосрочен план ще доведе до увеличаване на риска и до въртене в кръг, каденото участниците в движението ще продължат да заплащат с живота си за това да се придвижват. Смъртта е недопустима цена за мобилността в 21 век.