



# ПРОКУРАТУРА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

## ВЪРХОВНА АДМИНИСТРАТИВНА ПРОКУРАТУРА ОТДЕЛ „НАДЗОР ЗА ЗАКОННОСТ“

Пр.пр. № . /2021 г.- II  
София, .08.04.2022 г.  
/Моля, цитирайте при кореспонденция/

### РЕЗОЛЮЦИЯ

Преписката е образувана във Върховната административна прокуратура по повод възложена от главния прокурор на Република България проверка относно изпълнението на задълженията на компетентните органи за управлението и поддържането на автомагистралите, скоростните пътища и републиканските пътища от първи клас в съответствие с изискванията на Закона за пътищата /ЗП/и подзаконовите актове по прилагането му.

Повод за мерките на прокуратурата са публикации в средства за масово осведомяване след ПТП на автомагистрала „Струма“ от 23.11.2021 г.на пътната отсечка край с.Боснек. - напр: <https://www.mediapool.bg/obarkvashta-markirovka-mozhe-da-e-provokirala-tragediyata-na-struma-news329268.html>, <https://btvnovinite.bg/bulgaria/paten-eksperiment-btv-proveri-kakvi-sa-trudnostite-za-shofirane-kraj-bosnek.html>. В тях се провокират съмнения, че причина за произшествието са недостатъци в пътната маркировка и липса на пътни знаци.

Доколкото сезирането на ВАП е на основание правомощията на прокуратурата по реда на надзора за законност, преценката на ВАП е дължима в съответствие с разпоредбите на чл. 127 от КРБ и чл. 16 от АПК.

След първоначалното проучване на ВАП се изяснява следното:

Изброените обекти представляват републикански пътища /част от държавната пътна мрежа/ и се управляват от Агенция „Пътна инфраструктура“ /АПИ/ към министъра на регионалното развитие е благоустройството.

Пътните знаци, пътната маркировка и т. н. са пътни принадлежности по смисъла на §1, т.4 ДРЗП. В управлението на пътищата се включва и поддържането им, което е дейност по осигуряване на необходимите условия за непрекъснато, безопасно и удобно движение през цялата година, предпазване на пътищата от преждевременно износване, охрана и защита на пътищата, водене на техническата отчетност на пътищата /чл.19, ал.2, т.3 ЗП, вр. §1, т.14 ДРЗП/. По силата на разпоредбата на чл.47, ал.1 ПЗЗП поддържането на пътищата включва полагането на системни грижи за осигуряване на целогодишна нормална експлоатация на пътя и осъществяване на мерките за защита на неговите съоръжения и принадлежности.

Предотвратяването на опасности от ПТП категорично се включва в обхвата на цитираната дейност.

В съответствие с посоченото е безспорно, че интерпретираните правила /освен че са императивни/ са призвани да гарантират основни блага, поради което изпълнението им носи повсеместна полза.

В законодателството са предвидени и конкретни функции /организационни, инспекционни, аналитични и др./ на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ /ДАБДП/, чийто председател ръководи, координира и контролира изпълнението на държавната политика за повишаване безопасността на движението по пътищата.

Ето защо едва ли са необходими обилни аргументи затова, че отклонения от изискванията за поддържането на автомагистралите, скоростните пътища и републиканските пътищата от първи клас, в т. ч. особено на пътните принадлежности от рода на пътни знаци /сигнализация/, маркировка и т. н. могат да имат за резултат тежки последици за живота и здравето на хората.

Сторената констатация е наложила предприемане на мерки за опазването на тези блага и то от ВАП, доколкото съблюдаването на относимите правила трябва да е повсеместно, предвид изключително широкото използване на пътищата за придвижване в ежедневната човешка дейност.

В съответствие с ръководните им и контролни правомощия, с действия съобразно нормативната компетентност са ангажирани министърът на регионалното развитие и благоустройството и председателят на ДАБДП.

На основание чл. 145, ал.1, т.3 и ал.3 от ЗСВ е възложена проверка за законност с предметен обхват - автомагистрали, скоростни пътища, републикански пътища от първи клас с оглед изпълнение на всички изисквания за непрекъснато, безопасно и удобно движение.

В резултат:

С писмо № 01-712-16/27.01.2022 г. от председателя на ДАБДП е изпратен доклад за извършената проверка на автомагистралите на Република България. С писмо изх. № 01-712-21/01.03.2022 г. и писмо изх. № 01-712-22/23.03.2022 г. от председателя на ДАБДП са изпратени допълнително и обобщени доклади за състоянието на републиканските пътища от първи клас. Възприетият метод на действие за инспекция на пътната инфраструктура от ДАБДП е метода на визуална оценка. В обобщените доклади на ДАБДП са изложени подробно, включително и със снимков материал и координатни точки констатираните при проверката несъответствия.

С писмо изх. № 11-00-142/25.01.2022 г., на заместник министър-председател и министър на регионалното развитие и благоустройството във ВАП е получен доклад № 90-03-1131/7/21.01.2022 г. на АПИ за резултатите от проверката. Агенцията е извършила проверката на база визуален оглед. В 14 броя приложения

към доклада са изложени резултатите от проверката за всяка магистрала и първокласен път като са посочени подробно данни по участъци и километри от съответния път.

След обобщаване на материалите, постъпили във ВАП от МРРБ /АПИ – 371 стр./ и ДАБДП /общо 483 стр./ е видно следното:

### *I. Автомагистрала*

#### *I. Автомагистрала „Тракия“ А-1 /АМ Тракия/*

*АПИ към министъра на регионалното развитие и благоустройството* дава заключение, че преобладаващото състояние на *пътната настилка* на АМ Тракия се класифицира като средно с обща дължина от 359,475 км. Лошо състояние на *пътната настилка* е описано в отделни участъци за територията на област Бургас, Пазарджик и Стара Загора.

Направен е извод, че наличните *ограничителни системи за пътища /ОСП/*, като едно от основните средства за обезопасяване на *пътната инфраструктура* в по-голямата си част е в добро състояние и типове, съобразени с европейските и национални нормативни актове. На територията на областно пътно управление /ОПУ/ - Пазарджик, с изключение на участъците от км 60+000 до км 90+250 дясно и от км 60+000 до км 90+687 ляво, останалите ОСП са в лошо състояние, съставени са от различни типове /СПО-86, СПО-97, Н2W4, Н2W7/, а за ОПУ - Стара Загора в участъка от км 156+284 до км 229+286 състоянието е преобладаващо лошо, като в участъка от км 208+000 до км 229+286 е тип СПО-97, което не отговаря на изискванията.

В доклада на АПИ, състоянието на 161 броя *пътни съоръжения* е оценено като преобладаващо „добро“ и „задоволително“, 27 броя са в лошо експлоатационно състояние, а 9 броя - в аварийно.

По отношение на *пътните знаци* е направен извод, че според състоянието им дялово са разпределени равномерно. Наличните *пътни знаци* от III-ти типоразмер на територията на ОПУ - София не отговарят на изискванията на чл.7, ал.1, т.2, буква „г“ от Наредба №18 от 23.07.2001 г. за сигнализация на пътищата с *пътни знаци* /Наредба №18/. Наличните *пътни знаци* с клас на фолиото, различен от R3А и R3В, не покриват изискванията за минимални класове за коефициента на обратно отражение, посочени в Таблица № 1 от Приложение № 10 към чл. 8, ал. 2 от Наредба №18.

Изводът на АПИ относно *хоризонталната маркировка на АМ Тракия* е, че в преобладаващата част те са в лошо състояние.

*ДАБДП прави заключение*, че нивото на безопасност и комфорт /съответствие с нормативните изисквания, ниво на пътно поддържане и съответното текущо експлоатационно състояние/ на автомагистрала „Тракия“ като цяло не е добро.

Исключение прави участъка между км 156+000 и км 208+000, където е изпълнена рехабилитация.

Състоянието на *пътната маркировка* на АМ Тракия е определено като незадоволително, като същата следва да бъде приведена в съответствие с Наредба №2 от 17 януари 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка /Наредба №2/.

В доклада на ДАБДП са изложени подробно, включително и със снимков материал и координатни точки констатираните несъответствия на **пътните знаци** поставени на АМ Тракия с изискванията на Наредба №18. Част от констатациите /неизчерпателно изброени/ са, че: на голяма част от ограничителните системи за пътища светлоотразителите С14.1 не са видими или липсват; посочени са редица места при които не са спазени изискванията за цвят на фона на пътните знаци; сигнализирането на всички опасности по АМ Тракия с предупредителни пътни знаци от група А е направено в отклонение от регламентираните в Наредба №18 изисквания; като основна грешка /*констатирана и на другите автомагистрали*/ е посочено, че предупредителните знаци се поставят не непосредствено преди опасността, а при пътните знаци за намаляване на скоростта, което на практика означава, че опасността започва не там, където се намира и т.н.

При проверката на *ограничителните системи за пътища* са констатирани системни несъответствия със заложените изисквания във вътрешноведомствения документ на АПИ „Технически правила за приложение на ограничителни системи по пътища от Републиканската пътна мрежа“ 2010 г. /Технически правила, Правилата/.

Относно *крайпътните обекти и площадки за отдих* подробно са описани несъответствията с приложимите нормативни изисквания като например: липса на каквото и да било обезопасяване, липса на енергопоглъщащи елементи /буфери и терминали/, прилагане на неправилно занулен елементи на ограничителните системи за пътища; липса на адекватна сигнализация, указваща площадките за отдих и бензиностанциите, която да е в съответствие с изискванията на Наредба №18. Установено е, че са допуснати съществени несъответствия при площадките за отдих и крайпътните търговски обекти, което освен отклонение от нормативната уредба е и предпоставка за настъпване на пътнотранспортни инциденти.

По отношение на *експлоатационно състояние на пътната настилка, пътните банкети, окопи, мостови съоръжения и крайпътното пространство* от ДАБДП са констатирани неравности в пътното покритие, непочистени банкети, непочистени отводнителни окопи, растителност и дървесни видове в крайпътното пространство. С изключение на 52 км ремонтиран участък, в останалата част от автомагистралата банкетите не са почистени, а на места е необходимо и профилирането им.

Заклучението на ДАБДП /описано за всички автомагистрала и републикански пътища от първи клас/ е, че има системно неспазване на нормативните документи, както в част Организация и безопасност на движението, така и в другите приложими към пътното дело нормативни документи. Неправилно въвеждане на ограничения, неправилно поставяне или липса на пътни знаци са системно повтарящи се грешки. Заложените изисквания към вида и качествата на пътната маркировка не се спазват, а в допълнение, често се наблюдава и неправилното ѝ полагане. Констатирани са неравности в пътното покритие, лошо състояние на пътната маркировка и пътните знаци, несъответствието на ограничителните системи с Правилата и серия стандарти БДС EN 1317, непочистено крайпътно пространство и др.

## 2. Автомагистрала „Хемус“ А-2 /АМ Хемус/

АПИ към министъра на регионалното развитие и благоустройството дава заключение, че преобладаващото състояние на пътната настилка на АМ Хемус се класифицира като равномерно разпределено между добро, средно и лошо, с обща дължина от 174,720 км. На територията на ОПУ - София се наблюдават участъци с неосигурено отводняване.

Направен е извод, че наличните *ограничителни системи за пътища* на АМ Хемус в по-голямата си част е в добро състояние и типове, съобразени с европейските и национални нормативни актове. В доклада е изнесена информация, че на територията на ОПУ - София в участъка от км 0+000 до км 87+800 основните типове са СПО-86 и СПО-97, които не отговарят на изискванията, в голяма част от ОСП на територията на ОПУ - София и на ОПУ - Шумен липсват буфери.

В доклада на АПИ, състоянието на 176 броя пътните съоръжения на АМ Хемус е оценено като преобладаващо „добро“ и „задоволително“, 4 броя са в лошо експлоатационно състояние и 5 броя - в аварийно.

По отношение на *пътните знаци* е направен извод, че според състоянието им дялово са разпределени равномерно. Наличните пътни знаци от III-ти типоразмер на територията на ОПУ - София не отговарят на изискванията на Наредба №18. Наличните пътни знаци с клас на фолиото, различен от R3А и R3В, не покриват изискванията за минимални класове за коефициента на обратно отражение, посочени в Таблица №1 от Приложение №10 към чл.8, ал.2 от Наредба №18. На територията на ОПУ - Шумен в участъка от км 362+600 до км 375+800 пътните знаци са в лошо състояние, като такива са констатирани и в отделни участъци на ОПУ - София и ОПУ - Варна.

Относно *хоризонталната маркировка* на АМ Хемус е направен извод, че според състоянието ѝ дялово е разпределена равномерно. На територията на ОПУ - Варна в участъка от км 375+800 до км 425+500 състоянието на маркировката е преобладаващо лошо. В участъците от АМ Хемус на територията на ОПУ - София

и ОПУ - Варна хоризонталната маркировка е изпълнена основно с акрилатна боя, която не отговаря на изискванията.

ДАБДП прави заключение, че нивото на безопасност и комфорт /съответствие с нормативните изисквания, ниво на пътно поддържане и съответното текущо експлоатационното състояние/ на автомагистрала „Хемус“ като цяло не е добро. Изключение прави участъка между Ябланица и Боаза, където е изпълнена рехабилитация.

Състоянието на *пътната маркировка* на АМ Хемус е определено като незадоволително, като същата следва да бъде приведена в съответствие с Наредба № 2 от 17 януари 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка. На цялата автомагистралата не е спазено изискването на чл.20а от Наредба №2, дясната крайна линия да е надлъжна релефна шумна пътна маркировка. При проверката са установени системни отклонения от нормативните изисквания, а експлоатационното състояние на съществуващата маркировка видимо не е на добро ниво. Посочена е необходимост от цялостна актуализация на част „Организация и безопасност на движението“.

В доклада на ДАБДП са изложени подробно несъответствия на *пътните знаци* поставени на АМ Хемус с изискванията на Наредба №18. Част от констатациите са, че: значителен брой места /42бр./ са сигнализирани с ограничителни табели С4.1, С4.2, С4.3 и С4.4 в противоречие с разпоредбите на Наредба №18; сигнализирането на всички опасности по АМ Хемус с предупредителни пътни знаци от група А е направено в отклонение от регламентираните в Наредба №18 изисквания; отчетено е, че предупредителните знаци се поставят не непосредствено преди опасността, а при пътните знаци за намаляване на скоростта, което на практика означава, че опасността започва не там, където се намира като, този начин на сигнализиране обозначава две еднакви опасности една след друга, което не отговаря на пътната обстановка; на редица места не са спазени изискванията за цвят на фона на пътните знаци; на голяма част от ограничителните системи за пътища светлоотразителите С14.1 не са видими или липсват; описани са 11 местоположения с монтирани пътни знаци и табели, които не отговарят на нормативните документи и стандарти - знаци в разрез с БДС 1517 „Пътни знаци. Размери и шрифт“ и с Наредба №18 по отношение на изображенията и символите и т.н.

При проверката на *ограничителните системи за пътища* са описани множество несъответствия, приложими за цялата автомагистрала, с изключение на участъка от Ябланица до Боаза, който е въведен в експлоатация през 2019 г. Примери за констатирани несъответствия /неизчерпателно изброени/ са: неспазване на заложените в Правилата изисквания за минимална дължина на ОСП; липса на всякакво обезопасяване при отливане от автомагистралата; множество повредени предпазни огради; повредени ограничителни системи в резултат от

пътнотранспортно произшествие /ПТП/ са констатирани по протежение на цялата магистрала, същите не се възстановяват непосредствено след инцидента и престояват дълго време необезопасени; ограничителната система е прекъсната /демантирана в зона предвидена за това, посредством монтиране с елементи тип „гилза“/, което представлява предпоставка за тежки инциденти и др.

Относно *крайпътните обекти и площадки за отдих* в доклада на ДАБДП за АМ Хемус са констатирани: липса на каквото и да било обезопасяване, липса на енергопоглъщащи елементи /буфери и терминали/; прилагане на неправилно занулени елементи на ОСП; на част от бензиностанциите са налице несъответствия - знак Г11 не е поставен правилно или липсва, маркировката е компрометирана; липсват необходимия брой площадки за отдих, които съгласно чл.102 от Наредба № РД-02-20-2 от 28 август 2018 г. за проектиране на пътища /Наредба за проектиране/ следва да бъдат през най-много 15 - 20 km. и следва да са двустранни.

По отношение на *експлоатационно състояние на пътната настилка, пътните банкети, окопи, мостови съоръжения и крайпътното пространство* за АМ Хемус са установени неравности в пътното покритие, непочистени отводнителни окопи, растителност и дървесни видове в крайпътното пространство. С изключение на участъка от Ябланица до Боаза, в останалата част от автомагистралата банкетите не са почистени, а на места е необходимо и профилирането им. Изложено е /установено и при останалите автомагистрала/, че на местата, където е предвидено отводняване с окопи е приложено решение с трапецовиден облицован окоп, което не е безопасно, тъй като при преминаване през него има голяма вероятност МПС да се преобърне. По тази причина този елемент е дефиниран като опасен и следва да бъде обезопасен с ОСП, но при проверката са констатирани множество необезопасени окопи.

Заключението на ДАБДП за АМ Хемус е, че нивото на безопасност и комфорт /съответствие с нормативните изисквания, ниво на пътно поддържане и съответното текущо експлоатационно състояние/ като цяло не е добро. Изключение прави участъка между Ябланица и Боаза, където е изпълнена рехабилитация. Отразено е наличието на системно неспазване на нормативните документи, както в част Организация и безопасност на движението, така и в другите приложими към пътното дело нормативни документи. Неправилно въвеждане на ограничения, неправилно поставяне или липса на пътни знаци са системно повтарящи се грешки. Заложените изисквания към вида и качествата на пътната маркировка не се спазват, а в допълнение, често се наблюдава и неправилното ѝ полагане. Констатирани са неравности в пътното покритие, лошо състояние на пътната маркировка и пътните знаци, несъответствието на ограничителните системи с Правилата и серия стандарти БДС EN 1317, непочистено крайпътно пространство и др.

### 3. Автомагистрала „Струма“ А-3 /АМ Струма/

АПИ към министъра на регионалното развитие и благоустройството дава заключение, че преобладаващото състояние на пътната настилка на АМ Струма е добро по дължината на цялото трасе.

Направен е извод, че наличните *ограничителни системи за пътища*, в по-голямата си част са в добро състояние и типове, съобразени с европейските и национални нормативни актове. В доклада на АПИ е описано, че за територията на ОПУ - София и ОПУ - Перник ОСП са от типа СПО 97, без необходими елементи за начало и край, неотговарящи на нормативните изисквания. В различни части от територията на ОПУ - София, ОПУ - Перник и ОПУ - Кюстендил няма наличие на буфери или терминали при пътните отклонения.

Състоянието на *съоръженията* по трасето е оценено като „добро“ за почти всички – 98 броя, като 4 съоръжения са категоризирани в задоволително състояние. Съоръжения в лошо и аварийно състояние не са установени.

Изводът на АПИ за *пътните знаци* на АМ Струма е, че всички са в добро състояние с клас на фолио и типоразмер, отговарящи на действащите нормативни актове. Посочено е, че знаците на територията на ОПУ - София не отговарят на изискванията на Наредба №18, тъй като наличните пътни знаци с клас на фолиото, различен от R3А и R3В, не покриват изискванията за минимални класове за коефициента на обратно отражение. В доклада се открива информация, че пътните знаци на територията на ОПУ - Перник също са с клас на фолиото и типоразмер, неотговарящи на изискванията по стандарт и наредба.

От АПИ е направен извод, че състоянието на *хоризонталната маркировка* на АМ Струма, дялово е равномерно разпределено /лошо/добро/. Лошо състояние на хоризонталната маркировка е описано за: територията на ОПУ - София /км 0+000 до 10+430/ хоризонталната маркировка по дължината на целия участък; територията на ОПУ - Перник хоризонталната маркировка по дължината на целия участък в частта осова и напречна линия; територията на ОПУ - Кюстендил след км 56+170 до края на участъка; територията на ОПУ - Благоевград в участъка от км 86+300 до км 91+100.

ДАБДП прави заключение, че нивото на безопасност и комфорт /съответствие с нормативните изисквания, ниво на пътно поддържане и съответното текущо експлоатационното състояние/ на автомагистрала „Струма“ като цяло не е добро. Изключение правят участъците на Лот 3.1 и 3.3, където нещата са съществено по-добри.

Въпреки непредоставянето на проектната документация на АМ Струма от страна на МРРБ, от ДАБДП отбелязват в доклада си няколко съществени пропуски при подготовка на проектната обезпеченост на автомагистралата. Сочи се, че един от участъците /Лот 0/ Даскалово - Долна Диканя, сигнализиран като автомобилен път, е проектиран и изграден с елементи, които не отговарят на изискванията на



Наредба за проектиране и е с елементи отговарящи на проектна скорост 90 km/h. Различните участъци не са проектирани за една и съща проектна скорост, а дори и в отделни под участъци/елементи /мостови съоръжения/ са допуснати проектни елементи отговарящи за по-ниска проектна скорост /напр. 110 km/h/. Към момента все още няма изготвено проектно решение за участъка на Кресненското дефиле. Пропускането на двустранния магистрален трафик през съществуващия път води до сериозни транспортни задръжки и неслучайно е един от най-критичните участъци в Република България.

Състоянието на *пътната маркировка* на АМ Струма е определено като незадоволително, като същата следва да бъде приведена в съответствие с Наредба №2 от 17 януари 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка.

В доклада на ДАБДП са изложени подробно, включително и със снимков материал и координатни точки констатираните несъответствия на *пътните знаци* поставени на АМ Струма с изискванията на Наредба №18. Като примери изведени от доклада може да се посочат следните /неизчерпателно изброени/: на редица места не са спазени изискванията за цвят на фона на пътните знаци /на тунелите и на всички пътни възли/; на голяма част от ограничителните системи за пътища светлоотразителите С14.1 не са видими или липсват, а светлоотразители С14.2 липсват на всички тунели и подпорни стени; неправилно изпълнено е и сигнализирането с предупредителни пътни знаци на всички опасности по АМ Струма; предупредителните знаци се поставят не непосредствено преди опасността, а при пътните знаци за намаляване на скоростта, като обозначават две еднакви опасности една след друга, което не отговаря на пътната обстановка; всички тунели, в двете посоки на движение, са сигнализирани с пътни знаци, които не отговаря на фактическата пътна обстановка и заблуждава водачите на МПС; липсва предварително сигнализиране за наличие на пътни връзки и площадки за отдиш и т.н.

При проверката на *ограничителните системи за пътища* са констатирани системни несъответствия със заложените изисквания в Техническите правила на АПИ. Като примери от доклада може да се посочат: началото на поставената ОСП не е в добро състояние, а задължителния елемент за начало и край /ЕНК/ не е правилно занулен, същите несъответствия се наблюдават по цялото протежение на участъците - от гр. София до гр. Благоевград и от гр. Сандански до ГКПП Кулата /Лот № 0, 1, 2 и 4/ и представлява непосредствена опасност за участниците в движението при челен удар в нея, а подобно несъответствие с Правилата може да бъде причина за по-тежък изход при инцидент с контакт в оградата. В Лот № 0, 1, 2 и 4, са констатирани системни несъответствия с изискванията за минимална дължина на ОСП, като е подчертано, че по този начин предпазната ограда не би могла да изпълни своето предназначение и не би осигурила очакваната безопасност. По протежение на цялата магистрала са наблюдавани повредени

ограничителни системи в резултат от пътнотранспортни произшествия, като е описано, че същите не се възстановяват непосредствено след инцидентите, а остават за дълго време необезопасени. На АМ Струма са установени прекъсвания на ограничителната система, което представлява предпоставка за тежки инциденти.

Констатациите на ДАБДП за *крайпътните обекти и площадки за отдих* на АМ Струма е, че липсва адекватна сигнализация, указваща площадките за отдих и бензиностанциите, която да е в съответствие с изискванията на Наредба №18. На част от бензиностанциите маркировката е във видимо лошо състояние и не отговаря на Наредба №2 /стрелки М10/. Дори и в зимни условия /ограничена растителност/ крайпътното пространство не е почистено.

По отношение на *експлоатационно състояние на пътната настилка, пътните банкети, окопи, мостови съоръжения и крайпътното пространство* от ДАБДП са констатирани неравности в пътното покритие, основно при преходните елементи на мостови съоръжения /дилатационни фуги/, непочистени банкети, необезопасени отводнителни окопи, рекламни съоръжения, растителност и дървесни видове в крайпътното пространство. На местата, където е предвидено отводняване с окопи, е приложено решение с трапецовиден облицован окоп, което не е безопасно, тъй като при преминаване през него има голяма вероятност МПС да се преобърне. По тази причина този елемент е дефиниран като опасен и следва да бъде обезопасен с ОСП, но при проверката са констатирани множество необезопасени окопи.

*Заключението на ДАБДП* е, че има системно неспазване на нормативните документи, както в част Организация и безопасност на движението, така и в другите приложими към пътното дело нормативни документи. Неправилно въвеждане на ограничения, неправилно поставяне или липса на пътни знаци са системно повтарящи се грешки. Заложените изисквания към вида и качествата на пътната маркировка не се спазват, а в допълнение, често се наблюдава и неправилното и полагане. Констатирани са неравности в пътното покритие, лошо състояние на пътната маркировка и пътните знаци, несъответствието на ограничителните системи с Правилата и серия стандарти БДС EN 1317, непочистено крайпътното пространство и др.

#### *4. Автомагистрала „Марица“ А-4 /АМ Марица/*

*Според доклада на АПИ*, състоянието на *пътната настилка* на автомагистрала „Марица“ се класифицира като преобладаващо добро с обща дължина от 111,320 км.

Наличните *ограничителни системи за пътища*, като едно от основните средства за обезопасяване на пътната инфраструктура в по-голямата си част е прието, че са в добро състояние и типове, съобразени с европейските и национални

нормативни актове. Констатирано е, че в отдели участъци се наблюдават множество повредени елементи на ОСП в следствие на ПТП.

Състоянието на *съоръженията* по трасето е оценено като преобладаващо „добро“ и „задоволително“ /57 броя/ и 2 броя са в лошо експлоатационно състояние.

По отношение на *пътните знаци* е направен извод, че са в добро състояние и покриват изискванията на Наредба №18.

Въз основа на извършения визуален оглед на *хоризонталната маркировка* е направен извод, че състоянието ѝ е преобладаващо лошо и същата на места е изпълнена със средства, които не отговарят на заложените нормативни изисквания.

Заключението на *ДАБДП* е, че нивото на безопасност и комфорт /съответствие с нормативните изисквания, ниво на пътно поддържане и съответното текущо експлоатационното състояние/ на АМ Марица *не е добро*.

Посочено е /описано за всички автомагистрала/, че и нивото на управление /проектиране, строителство и пътно поддържане/ е незадоволително. Законоустановените задължения на АПИ за изграждане, реконструкция и текущ ремонт и поддържане на републиканските пътища /чл.19 от Закона за пътищата и чл.10, ал.3 от Наредба № РД-02-20-19 от 12 ноември 2012 г. за поддържане и текущ ремонт на пътищата /Наредба за поддържане/, както и разписаните от същата администрация вътрешноведомствени документи - „Насоки за управление на безопасността на пътната инфраструктура“ и „Технически правила за приложение на ограничителни системи по пътища от Републиканската пътна мрежа“/ не са били изпълнени в съответен на нормативната база обем и съдържание. Пропуски на ниво планиране, проектна документация, както и в последващи етапи на строителство и одобрение са допринесли за незадоволителното ниво на пътна безопасност. Като системно повтарящи се пропуски са посочени неправилно въвеждане на ограничения, неправилно поставяне или липса на пътни знаци; неспазване на заложените изисквания към вида и качествата на пътната маркировка, неправилно полагане на пътна маркировка. Наред с това са констатирани и неравности в пътното покритие.

По отношение на *проектните елементи* е прието, че изготвеният проект в частта, относно началото на магистралата, не осигурява непрекъснато, безопасно и удобно движение.

*Пътната маркировка* не навсякъде е изготвена съгласно Наредба № 2, като са посочени участъци, в които са допуснати нарушения на чл.20а и чл.28, ал.1 от Наредбата. Наред с това са констатирани участъци във видимо недобро състояние на пътната маркировка; значително износена пътна маркировка; неправилно положена маркировка за излизане от магистралата; пропуснати пътни знаци в съчетание с табели; поставяне на знаци, осигуряващи противоречива за водачите информация; поставени маркировка и сигнализация, не отговарящи на

действителната ситуация. Прието е, че са налице системни отклонения от нормативните изисквания, както и че експлоатационното състояние на съществуващата маркировка не е добро. Отправена е препоръка пътната маркировка по автомагистрала „Марица“ да бъде приведена в съответствие с Наредба №2.

По отношение на *пътните знаци* е констатирано неспазване на разпоредбите на Наредба № 18 и в частност на - чл.11, ал. 1, чл.28, ал.2, чл.79, ал.2, чл.134, ал. 6. Наред с това, при зоните за отдих и пътните възли са фиксирани пропуски в сигнализацията, изразяващи се в липса на поставени знаци, водеща до объркване на участниците в движението и създаване на рискови ситуации.

Разминаване с нормативните изисквания е констатирано и при създаване на временна организация на движение, в случаите, когато такава е била наложителна. В един от проверените участъци е констатирано неспазване на чл.79, ал.2 и ал.3 от Наредба № 18, а в друг – на чл.38, ал.5 от Наредба № 3 от 16 август 2010 г. за временната организация и безопасността на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътищата и улиците /Наредба №3/.

Относно наличните *ограничителни системи за пътища* е констатирано, че в по-голямата си част са в добро състояние, но не отговарят на приложимите стандарти и Техническите правила на АПИ. В отделни участъци са констатирани незанулена ОСП; прекъсната/демантирана ОСП, която не е възстановена; демонтирани елементи, оставени в разделителната ивица; повредени ОСП в резултат на ПТП; поставени шумозащитни съоръжения в зоната на действие /пространство, свободно от препятствия, в което оградата се отмества при удар/ на ограничителната система; неспазени изисквания за вид и дължина на осигурителните системи, изградени на мостови съоръжения; неподържани ограничителните системи в добро състояние; несигнализирано прекъсване на ОСП.

По отношение на *крайпътните съоръжения и площадки за отдих* като обща констатация е посочена липсата на адекватна сигнализация, която да ги указва и която да е в съответствие с Наредба №18.

При обследване на *експлоатационното състояние на пътната настилка, пътните банкети, окопи, мостови съоръжения и крайпътно пространство* са установени: участъци, в които пътната настилка, пътната маркировка и крайпътното пространство са във видимо лошо състояние; банкетите не са почистени по цялото протежение на магистралата и в двете посоки; формата и размерите на пътните окопи за отвеждане на повърхностните води не са съобразени с изискванията за безопасност на движението; множество необезопасени окопи; неравности в преходните елементи на мостовите съоръжения.

##### 5. Автомагистрала „Черно море“ А-5 /АМ Черно море/

Автомагистрала „Черно Море“ е започната през 70-те години на миналия век, но е с дължина едва от около 8 км.

От АПИ е направено заключение, че състоянието на *пътната настилка* на автомагистрала „Черно море“ е добро. Няма наличие на участъци с неосигурено отводняване и растителност, попадаща в светлия габарит на пътя.

Наличните *ограничителни системи за пътища* са изцяло в добро състояние и типове, съобразени с европейските и национални нормативни актове.

Състоянието на 3 броя от мостовите *съоръженията* по трасето е оценено като лошо, а 1 брой е в добро състояние.

По отношение на *пътните знаци* е направен извод, че същите са в добро състояние и отговарят на нормативните изисквания за типоразмер и клас на светлоотразително фолио. Пътните знаци в участъка ОПУ - Варна от км 0+000 до 8+600 са IV-ти типоразмер и клас на светлоотразително фолио III-ти. Знаците са в добро състояние и много малка част от тях са в лошо състояние и/или не отговарят на нормативните изисквания.

Хоризонталната *пътна маркировка* е в добро състояние, като хоризонталната маркировка в участък ОПУ - Варна от км 0+000 до 8+600 е изпълнена основно с акрилатна боя, която не отговаря на нормативните изисквания. Маркировката, състояща се от осова линия, крайни линии, напречна и релефна шумна е полагана в периода 2018-2019 г. и е в добро състояние.

ДАБДП дава заключение, че нивото на безопасност и комфорт /съответствие с нормативните изисквания, ниво на пътно поддържане и съответното текущо експлоатационното състояние/ на автомагистрала „Черно море“ е добро, като недостатъците са най-вече в организацията на движение и поддържането на крайпътното пространство.

Състоянието на *пътната маркировка* на АМ Черно море е определено като незадоволително. Не е спазено изискването на чл.20а от Наредба №2, дясната крайна линия да е надлъжна релефна шумна пътна маркировка; налице са системни отклонения от нормативните изисквания, а в допълнение и експлоатационното състояние на съществуващата маркировка видимо не е на добро ниво. Пътната маркировка по АМ Черно море следва да бъде приведена в съответствие с Наредба №2. Необходимо е цялостна актуализация на част „Организация и безопасност на движението“.

По отношение на съответствието на *пътните знаци* с Наредба №18 са установени 3 местоположения с монтирани табели, които не отговарят на нормативните документи и стандарти. Сигнализирането на всички опасности по АМ Черно море с предупредителни пътни знаци от група А е направено в отклонение от регламентираните в Наредба №18 изисквания. Общият брой на

местата, където са поставени тези пътни знаци е 2. Несъответствията са по отношение на: изискванията на чл.79, ал.2 от Наредба №18 за намаляване на скоростта на движение; липса на табела Т2 „Дължина на“ под предупредителния пътен знак /чл.20, ал.4 от Наредба №18/; несъответствие между допълнителните табели на знаците отдясно и на дублираните отляво пътни знаци; липса на пътен знак за отмяна на въведената забрана /чл.61, ал.4; чл.83, ал.2 от Наредба №18/; пътни знаци, поставени само отляво /чл.9, ал.1 от Наредба №18/; на допълнителна табела са изобразени два символа един до друг, вместо един под друг, каквито са изискванията на чл.164, ал.2 от Наредба №18.

Като основна грешка е посочено, че предупредителните знаци се поставят не непосредствено преди опасността, а при пътните знаци за намаляване на скоростта, което на практика означава, че опасността започва не там, където се намира. В допълнение, този начин на сигнализиране обозначава две еднакви опасности една след друга, което не отговаря на пътната обстановка. На едно местоположение от автомагистралата има въведена забрана с пътни знаци или В26 „Забранено е движение със скорост, по-висока от означената“. На пътното платно, посока гр. Варна, липсва сигнализиране с пътен знак Д6 „Край на автомагистралата“, както в нейния край, така и на 1500м преди това. На пътното платно посока гр. Бургас липсва сигнализиране с пътен знак Д6 на 1500м преди края на автомагистралата. Всички цитирани дотук пътни знаци не отговарят на чл.107, ал.1 и ал.2 от Наредба №18.

Поставените *ограничителни системи* са непрекъснати по цялата дължина на автомагистралата, във видимо добро състояние и отговарят на приложимите стандарти, както и на Правилата. Изключение представляват две места, където се наблюдава повредена ограничителна система в резултат от пътнотранспортно произшествие. Същите не се възстановяват непосредствено след инцидента и престояват дълго време необезопасени.

По отношение *експлоатационно състояние на пътната настилка, пътните банкети, окопи и крайпътното пространство* от ДАБДП е констатирано, че пътното покритие по цялата дължина на АМ Черно море е в добро състояние. Банкетите не са почистени по цялото продължение на магистралата и в двете посоки. На редица места се наблюдава растителност прекалено близо до ограничителната система за пътища, а дори и навлязла над платното за движение.

## *II. Републикански пътища*

*1. Републикански път I-I* /Граница Румъния - о.п. Видин - Димово - Ружинци - Белотинци - о.п. Монтана - о.п. Враца - Мездра - Ботевград - Горни Богров - ок.п. София - Даскалово - о.п. Дупница - о.п. Благоевград - о.п. Симитли - Кресна - Кулата - граница Гърция/ преминава през области Видин, Монтана, Враца, София, Перник, Кюстендил и Благоевград.

Заклучението на АПИ е, че преобладаващото състояние на *пътната настилка* за републикански път I-1 се класифицира като добро към средно с обща дължина от 256,765 км, а 99 км са класифицирани в лошо експлоатационно състояние, като съществуват участъци с последен ремонт в периода 1996-1997 г. /на територията на ОПУ - Враца, ОПУ - Кюстендил и ОПУ - София/. Участъци с неосигурено отводняване са наблюдавани: за ОПУ - Видин след км 11+410; ОПУ - Монтана за общо 42,663 км; за ОПУ - Враца по цялата дължина на пътя.

Констатирано е, че наличните *ограничителни системи за пътища* в по-голямата си част е необходимо да бъдат подменени с тип, съобразен с европейските и национални нормативни актове. ОСП в лошо състояние, без да отговарят на нормативните изисквания са установени: за ОПУ - Видин, всички системи от типа СПО 97; всички налични ОСП на територията на ОПУ - Враца; за ОПУ - София, ОСП от типа СПО 86 и СПО 97, които са налични почти по цялата дължина на участъка; за ОПУ - Перник ОСП от км 285+600 до края на участъка; за ОПУ - Кюстендил, всички системи от типа СПО 86; за ОПУ - Благоевград – по дължината на целия участък.

АПИ оценява състоянието на *съоръженията* по трасето като преобладаващо „добро“ и „задоволително“ /130 броя/, 13 броя са в лошо експлоатационно състояние, а 4 броя – в аварийно.

По отношение на *пътните знаци* е направил извод, че според състоянието им дялово са разпределени равномерно. Лошо състояние е описано за: ОПУ - Видин при 47 броя пътни знаци от група „Ж“ /Ж6 и Ж7/, главно деформирани и надрани при удари, а също и за ОПУ – Монтана; за ОПУ - Враца – пътните знаци с клас на фолиото ВИФ; за ОПУ - София - от началото на участъка до км 246+136 и за ОПУ - Кюстендил от началото на участъка до км 348+520. Наличните пътни знаци с клас на фолиото, различен от RA2 и по-висок, не покриват изискванията за минимални класове за коефициента на обратно отражение, посочени в Таблица № 1 от Приложение № 10 към чл.8, ал.2 от Наредба №18.

Оценката на АПИ за *хоризонталната маркировка* на Републикански път I-1 е, че преобладаващата част е в лошо състояние.

ДАБДП дава заключение, че нивото на безопасност и комфорт на първокласен път I-1 е лошо. Загуба на равност, пукнатини и коловози се наблюдават често.

Състоянието на *пътната маркировка* в по-голямата част от път I-1 е определено като лошо. В редица участъци пътната маркировка липсва изцяло или има само линии в оста на пътя. Констатирани са редица несъответствия с нормативните документи, сред които: не е спазено изискването на чл.20а от Наредба №2, дясната крайна линия за пътищата от трансевропейската пътна мрежа, какъвто е и път I-1, да е надлъжна релефна шумна пътна маркировка; противоречие на изискването на чл.28, ал.1 и Приложение №40 от Наредба №2 и др.

Констатирано е лошо състояние на *пътните знаци*, като например: в голяма

част от път I-1 липсват направляващи стълбчета С1, които очертават края на пътното платно; липсват светлоотразителите С14.1 на голяма част от ограничителните системи за пътища /чл.183 от Наредба №18/; пътни знаци и табели, които не отговарят на нормативните документи и стандарти - знаци в разрез с БДС 1517 „Пътни знаци. Размери и шрифт“ и с Наредба №18 по отношение на изображенията и символите; несигнализираны кръстовища и др. Неправилно поставяне или липса на пътни знаци са системно повтарящи се грешки.

От ДАБДП отчитат, че *ограничителните системи за пътища* на път I-1 са във видимо добро състояние, но не отговарят на Правилата и серия стандарти БДС EN 1317. Отчетена е липса на задължителния ЕНК, като по този начин ОСП не е занулена и представлява непосредствена опасност за участниците в движението. На изследвания път се наблюдава повредена ограничителна система в резултат от пътнотранспортни произшествия, а също и прекъсване на ОСП, което е изключително опасно.

От проверката на ДАБДП са установени допуснати несъответствия и на *крайпътните обекти и площадки за отдих* на път I-1.

Разглеждайки *експлоатационно състояние на пътната настилка, пътните банкети, окопи, мостови съоръжения и крайпътното пространство* от ДАБДП отчитат неравности в пътното покритие, непочистени банкети, повреди по пътните съоръжения, непочистени отводнителни окопи, растителност и дървесни видове в крайпътното пространство. Банкетите не са почистени и в двете посоки, регистрират се наноси и значителни обрушвания.

В участъка между с. Яна и връзката на АМ Хемус към Витиня, път I-1 е силно компрометиран. Отчетено е, че през последните години не са осъществявани каквито и да било дейности по поддържане. Посоченият участък е много трудно проходим поради огромни деформации в пътната настилка, наличие на растителност, която на места е обхванала лентите за движение и т.н. Дублиращите пътища на автомагистралите са изключително важни с оглед функцията им да приемат движението при настъпил инцидент или друго събитие, налагащо спиране на движението по съответната автомагистрала. В доклада е заключено, че на практика АМ Хемус няма дублиращ път в участъка ѝ от п.в. Яна до тунел „Витиня“.

Път I-1 е първокласен път, който е част от европейски транспортен коридор „Ориент източно-средиземноморски“ и осъществява връзка във вътрешността между Дунав мост 2 и ГКПП Кулата, а на ниво европейска транспортна мрежа осъществява връзка между Европа, Средиземноморието и Азия. Интензивността на движението е изключително висока, с голям дял на тежкотоварни МПС. В заключение ДАБДП намират необходимост от спешни мерки за актуализация на организацията на движение, възстановяване на експлоатационното състояние на



настилната и крайпътното пространство с оглед обезпечаване на нормални и безопасни условия на придвижване.

2. *Републикански път I-2 /Граница Румъния - Русе - Цар Калоян - о.п. Разград - о.п. Шумен - Девня - Варна/* преминава през области Русе, Разград, Шумен и Варна

Изводът на АПИ за републикански път I-2 е, че преобладаващото състояние на *пътната настилка* се класифицира като „средно“ /127,637 км/, малка част в „добро“ и „лошо“ /съответно по 31,162 км и 33,807 км/. Участъци с неосигурено отводняване се наблюдават на територията на ОПУ - Разград.

Според АПИ наличните *ограничителни системи за пътища* в по-голямата си част са в съответствие с действащите европейски и национални нормативни актове, като по-скоро са изключения наличните ОСП от типа СПО 86.

Състоянието на 156 броя *от съоръженията* по трасето е оценено като „добро“, на 4 броя като „задоволително“, а 8 броя съоръжения са в лошо експлоатационно състояние. По цялата дължина на републикански път I-2 не са установени съоръжения в аварийно състояние.

По отношение на *пътните знаци* АПИ дава извод, че наличните пътни знаци от П-ри типоразмер на територията на ОПУ - Шумен не отговарят на изискванията на Наредба №18. Наличните пътни знаци с клас на фолиото, различен от RA2 и повисок, не покриват изискванията за минимални класове за коефициента на обратно отражение, посочени в Таблица № 1 от Приложение № 10 към чл.8, ал.2 от Наредба №18.

Преобладаващата част от *хоризонталната маркировка* е в лошо състояние.

Заклученията на *ДАБДП* за експлоатационното състояние на първокласен път I-2 и неговите принадлежности са направени на база визуален оглед и заснети графични материали, обвързани с географски координати.

В доклада се сочи, че проверката на проектите елементи е непълна поради непредоставена от МОСВ информация, която да позволи съпоставяне на проектното решение към относимите действащи нормативни документи - Наредба № РД-02-20-2 от 28 август 2018 г. за проектиране на пътища /Наредба за проектиране/ и Наредба № РД-02-20-2 от 21 декември 2015 г. за технически правила и норми за проектиране на пътни тунели. Въпреки това, при извършеният визуален оглед, са констатирани два рискови елемента в проектното решение на първокласен път I-2 /преминава през гр. Русе, което указва негативно влияние върху населеното място; допуска се струпване на тежкотоварни превозни средства, които органите на реда подреждат върху тротоарна площ/.

По отношение на проверката на елементи по част организация и безопасност на движението, в доклада са направени следните изводи:

- *пътната маркировка* по цялото протежение на път I-2 е във видимо лошо експлоатационно състояние. Констатирани са отклонения от нормативните изисквания на чл.20а, ал.1, чл.28, ал.4 от Наредба №2 и чл.127, ал.2 от Наредбата за проектиране. Констатирани са и участъци, на които има останала стара маркировка. Предвид установеното е препоръчано *пътната маркировка* по първокласен път I-2 да бъде приведена в съответствие с Наредба №2 и да се извърши цялостна актуализация на част „Организация и безопасност на движението“.

- *пътните знаци* са в лошо експлоатационно състояние и в несъответствия с нормативната рамка. Допуснато е поставяне на пътни знаци в нарушение на разпоредбите на чл.76 (В24), чл.83 (В31), чл.180, ал.2 и чл.183 от Наредба №18.

- *поставената ограничителна система* е във видимо добро състояние, но не отговаря на приложимите стандарти, както и на Правилата. Констатирани са участъци с: незанулена и неправилно поставена ОСП; прекъсната ОСП; повредена ограничителна система в резултат от пътнотранспортно произшествие, която не е възстановена и обезопасена; необезопасени с ОСП рекламни съоръжения в крайпътното пространство.

- *относно крайпътни обекти и площадки за отдих* е установено, че *пътната маркировка* не е в добро състояние и не отговаря на Наредба №2, липсват пътни знаци, а *ограничителната система* не отговаря на Правилата или липсва. Съществуващите площадки за аварийно спиране и за отдих са в лошо експлоатационно състояние и не са сигнализирани, което освен отклонение от нормативната уредба е и предпоставка за настъпване на пътнотранспортни инциденти.

- *експлоатационното състояние на пътната настилка, пътните банкети, окопи, мостови съоръжения и крайпътното пространство* не е добро. Констатирани са неравности в пътното покритие, непочистени банкети, повреди по пътните съоръжения, непочистени отводнителни окопи, растителност и дървесни видове в крайпътното пространство; множество необезопасени окопи; на всички мостови съоръжения се констатирани неравности в преходните елементи /дилатационни фуги/.

Въз основа на направените констатации и анализи е заключено, че нивото на управление /проектиране, строителство и пътно поддържане/ е незадоволително. Констатирано е /описано за всички автомагистрала и републикански пътища от първи клас/, че законоустановените задължения на АПИ за изграждане, реконструкция и текущ ремонт и поддържане на републиканските пътища /чл.19 от Закона за пътищата и чл.10, ал.3 от Наредба за поддържане, както и разписаните от същата администрация вътрешноведомствени документи - „Насоки за управление на безопасността на пътната инфраструктура“ и „Технически правила за приложение на ограничителни системи по пътища от Републиканската пътна

мрежа“/ не са били изпълнени в необходимия обхват и съдържание и са резултат от недобро планиране и изпълнение на дейности по текущ ремонт и поддържане.

Системно се допуска неспазване на нормативните документи, както в част Организация и безопасност на движението, така и в другите приложими към пътното дело нормативни документи. Пропуски на ниво планиране, проектна документация, както и в последващи етапи на строителство и одобрение са допринесли за незадоволителното ниво на пътна безопасност. Неправилно въвеждане на ограничения, неправилно поставяне или липса на пътни знаци са системно повтарящи се грешки. Заложените изисквания към вида и качествата на пътната маркировка не се спазват, а в допълнение, често се наблюдава и неправилното и полагане.

Път I-2 е част от разширената Трансевропейска транспортна мрежа /TEN-T/ и като първокласен път осъществява връзка между областните градове Русе и Варна. Заключение на ДАБДП е, че: наличие на физическо обезопасено разделяне на противоположните посоки в конкретния участък от I-2 е лесно постижимо предвид наличието на три ленти за движение. Актуализация на организацията на движение, изпълнение на мерките и повишаване на контрола по текущ ремонт и поддържане ще намали риска от настъпване на пътнотранспортни произшествия, загуба на човешки животи и повод за съдебни дела.

3. *Републикански път I-3 Гара Бяла - о.п. Плевен - Луковит - Коритна - Ябланица - Ботевград/ преминава през области Русе, Велико Търново, Плевен, Ловеч и София*

Преобладаващото състояние на *пътната настилка* за републикански път I-3 е класифицирано от АПИ като „средно“ за 138,856 км, „добро“ - 9,020 км и „лошо“ 54,477 км. Участъци с неосигурено отводняване са констатирани на територията на ОПУ - Велико Търново за по-голямата част от пътя; за ОПУ - Плевен след км 67+000 до края; за ОПУ - София по дължината на целия участък. В доклада е описано, че пътна настилка в добро състояние на територията на ОПУ - Плевен няма.

На Републикански път I-3 преобладават *ограничителните системи за пътища* от типа СПО 86 и СПО 97, които са в лошо състояние, а на места /ОПУ-Ловеч след км 164+349 до края на участъка/ са силно амортизирани и увредени.

*Съоръженията* в „добро“ състояние са 11 броя, в „задоволително“ - 28 броя, а 5 броя съоръжения са в лошо експлоатационно състояние, като по цялата дължина на републикански път I-3 не са установени съоръжения в аварийно състояние.

По отношение на *пътните знаци* е направил извод, че според състоянието им /добро/лошо/ дялово са разпределени равномерно, като знаците в добро състояние са повече от тези в лошо. Наличните пътни знаци от II-ри типоразмер на

територията на ОПУ - Плевен, ОПУ - Ловеч и ОПУ - София не отговарят на изискванията на Наредба №18. Наличните пътни знаци с клас на фолиото, различен от RA2 и по-висок, не покриват изискванията за минимални класове за коефициента на обратно отражение, посочени в Таблица № 1 от Приложение № 10 към чл.8, ал.2 от Наредба №18.

Изводът на АПИ е че, преобладаващата част от *хоризонталната маркировка* е в лошо състояние.

*ДАБДП* дава заключение, че нивото на безопасност и комфорт на първокласен път I-3 е изключително лошо. Загуба на равност, пукнатини и коловози се наблюдават по цялото протежение на пътя. Крайпътното пространство не е почистено, а пътните банкети са изключително опасни поради значително обрушване.

След извършената проверка *ДАБДП* констатира, че има системно неспазване на нормативните документи, както в част Организация и безопасност на движението, така и в другите приложими към пътното дело нормативни документи. Пропуски на ниво планиране, проектна документация, както и в последващи етапи на строителство и одобрение са допринесли за незадоволителното ниво на пътна безопасност. Неправилно въвеждане на ограничения, неправилно поставяне или липса на пътни знаци са системно повтарящи се грешки.

Заложените изисквания към вида и качествата на *пътната маркировка* не са спазени, а в допълнение, често е наблюдавано и неправилното ѝ полагане. По отношение на съответствието на пътната маркировка с нормативните документи са констатирани редица нарушения, сред които: не се спазва изискването на чл.20а от Наредба №2, дясната крайна линия да е надлъжна релефна шумна пътна маркировка; противоречие на изискването на чл.28 и Приложение № 40 от Наредба №2; пътната маркировка е поставена в разрез с изискванията на чл.42в, ал.2 от Наредба №2 и др.

Констатирано е лошо състояние на *пътните знаци*, като например: по целия път I-3 липсват направляващи стълбчета С1, които очертават края на пътното платно; на голяма част от ограничителните системи за пътища светлоотразителите С14.1 не са видими или липсват, което е нарушение на изискванията на чл.183 от Наредба №18; несигнализиран кръстовища; в участъци от пътя, където се въвеждат забрани за изпреварване липсват пътни знаци, както и знаци за отмяна на въведената забрана и др.

От *ДАБДП* отчитат несъответствие на *ограничителните системи за пътища* с Правилата и серия стандарти БДС EN 1317. Неправилно поставена ОСП; прекъсване на ОСП; повредена ограничителна система в резултат от пътнотранспортни произшествия са само част от описаните несъответствия. Съгласно Наредбата за специално ползване на пътищата /НСПП/ е допустимо

поставянето на рекламни съоръжения в крайпътното пространство. Същите следва да бъдат обезопасени с ОСП. В Наредбата не са разгледани условията за привеждане на съществуващите вече съоръжения, което вероятно е и причината към момента все още да има необезопасени такива. В заключение ДАБДП посочва, че всяко рекламно съоръжение по същество е търговска дейност, за която рекламодателя заплаща такса на стопанина на пътя - т.е. държавата осъществява търговска дейност. Тези необезопасени съоръжения /тази дейност/ са потенциална опасност за участниците в движението и поради естеството на опасността, при инцидент, последствията биха били тежки.

В доклада на ДАБДП са описани допуснати несъответствия на съществуващите *крайпътни обекти*. Отчетено е, че съществуващите площадки за аварийно спиране и за отдых на път I-3 са в лошо експлоатационно състояние и не са сигнализирани, което освен отклонение от нормативната уредба е и предпоставка за настъпване на пътнотранспортни инциденти.

*Относно експлоатационното състояние на пътната настилка, пътните банкети, окопи, мостови съоръжения и крайпътното пространство* на път I-3 от ДАБДП констатираат неравности в пътното покритие, непочистени банкети, повреди по пътните съоръжения, непочистени отводнителни окопи, растителност и дървесни видове в крайпътното пространство. Банкетите не са почистени и в двете посоки, регистрират се наноси и значителни обрушвания. От направения оглед е констатирано, че на местата, където е предвидено отводняване с окопи, е приложено решение с трапецовиден облицован окоп, което не е безопасно, тъй като при преминаване през него има голяма вероятност МПС да се преобърне. На всички мостови съоръжения са констатирани неравности в преходните елементи /дилатационни фуги/, които са подложени и на активно износване.

Път I-3 е първокласен път, който осъществява връзка между областните градове София и Русе. Заключение на ДАБДП е, че са необходими спешни мерки за актуализация на организацията на движение, възстановяване на експлоатационното състояние на настилка и крайпътното пространство с оглед обезпечаване на нормални и безопасни условия на придвижване по първокласен път I-3.

*4. Републикански път I-4 /Коритна – Български извор – Микре – о.п. Севлиево – Велико Търново – о.п. Омуртаг – о.п. Търговище – (о.п. Разград – о.п. Шумен)/* преминава през области Ловеч, Габрово, Велико Търново, Търговище и Шумен

Изводът на АПИ по отношение на *пътната настилка* на Републикански път I-4 е, че същата е в предимно добро и задоволително експлоатационно състояние. Участъци с неосигурено отводняване са установени на територията на ОПУ - Ловеч, ОПУ - Габрово, ОПУ - Велико Търново и ОПУ - Търговище. Растителност

попадаща в габарита на пътя има при ОПУ - Велико Търново и ОПУ - Търговище. Пътна настилка в лошо състояние е описана за ОПУ - Габрово участък с дължина 0.281 км; за ОПУ - Велико Търново - 23.194 км; за ОПУ - Търговище - 32.844 км и за ОПУ - Шумен за целия участък е с обща дължина 8.327 км.

Заключението на АПИ за *ограничителните системи за пътища* е, че те са в преобладаващо добро състояние. В доклада обаче са описани редица участъци, в които ОСП не отговарят на нормативните изисквания /ОПУ - Ловеч, ОПУ-Габрово, ОПУ - Велико Търново, ОПУ - Търговище/. ОСП в лошо състояние са посочени за участъците на ОПУ - Габрово и ОПУ - Търговище.

*Съоръженията* по трасето са в преобладаващо добро и задоволително експлоатационно състояние, като има установени 5 бр. съоръжения в лошо експлоатационно състояние /4бр. при ОПУ - Ловеч и 1 бр. при ОПУ - Търговище/.

Преобладават *пътните знаци* в лошо състояние и неотговарящи на нормативните изисквания за клас на светлоотразително фолио.

Оценката на АПИ, за *маркировката* на Републикански път I-4 е, че малка част от цялата дължината е в лошо състояние като преобладава маркировката в добро състояние. В доклада в лошо състояние са описани участъци при ОПУ - Габрово, ОПУ - Търговище, ОПУ - Шумен.

След направен оглед и заснети видеоизображения *ДАБДП* дава заключение, че нивото на безопасност и комфорт /съответствие с нормативните изисквания, ниво на пътно поддържане и съответното текущо експлоатационното състояние/ на първокласен път I-4 е *лошо*. Загуба на равност, пукнатини и коловози се наблюдават често. Крайпътното пространство не е почистено, а пътните банкети са изключително опасни поради значително обрушване и провадания.

Състоянието на *пътната маркировка* в по-голямата част от път I-4 е определено като лошо. Наблюдавани са редица участъци, където пътната маркировка липсва изцяло или има само линии в оста на пътя. По отношение на съответствието на пътната маркировка с нормативните документи е констатирано: неспазване на изискването на чл.20а от Наредба №2 /надлъжна релефна шумна пътна маркировка/ и чл.28, ал.1 и Приложение №40 от Наредба №2 /неправилно изпълнени маркировъчни стрелки/.

По отношение на съответствието на *пътните знаци* с Наредба №18 са констатирани множество нарушения, несъответствия и пропуски, от които най-съществени и често повтарящи се са следните: в голяма част от пътя липсват направляващи стълбчета, които очертават края на пътното платно; част от ограничителните системи за пътища не са видими или липсват /чл.183/; поставени пътни знаци на жълтозелен флуоресцентен светлоотразителен фон, без тези участъци да са сигнализирани като такива с концентрация на ПТП /чл.8а/; липса на табела, при необходимост от такава /чл.20, ал.4 от Наредба №18/; неправилно поставяне на табела /чл.62, ал.2 от Наредба №18/; нарушение на чл.79, ал.2 от

Наредба №18, който регламентира стъпаловидното намаляване на скоростта на движение; неправилно използване на ограничителни табели /чл.180, ал.2 от Наредба №18/; неспазване на чл.152, ал.3 от Наредба №18 за правилното използване на пътен знак за обозначаване на границата между две съседни териториално-административни единици; неправилно използването на пътен знак БЗ извън населени места /чл.51, ал.2 и ал.5 във вр. с чл.38, ал.1/; сигнализиране на хоризонтални криви в отклонение на чл.182, ал.2 от Наредба №18; цялостна липса на сигнализация, както и липса на пътеуказателна сигнализация /чл.138 от Наредба №18/.

Установени са и монтирани пътни знаци и табели, които не отговарят на нормативните документи и БДС 1517 „Пътни знаци. Размери и шрифт“ и с Наредба №18 по отношение на изображенията и символите. Не са изключения и констатираните случаи за липса на пътни знаци, с които се въвеждат забрани за изпреварване/чл.76, ал.1 и чл.83 от Наредба №18/, както и такива за липса на сигнализация на идентифицирани участъци с концентрация на пътнотранспортни произшествия/чл.48а, ал.2 от Наредба №18 / или за други опасности /чл.48, ал.3/. Констатирано е наличие на пътни знаци /Ж17/, които са отпаднали от Наредба №18 през 2015 г.

На отделни участъци от пътя е описана липса на съгласуваност между пътните знаци и пътната маркировка. На няколко места не е спазено и изискването на чл.11, ал.1 от Наредба №18 относно броя на пътните знаци, които могат да бъдат монтирани на едно и също място.

Поставената *ограничителна система* е във видимо добро състояние, но не отговаря на приложимите стандарти, както и на Правилата. Липсва задължителния ЕНК, като по този начин ОСП не е занулена и представлява непосредствена опасност за участниците в движението. Често се наблюдава повредена ограничителна система в резултат от пътнотранспортно произшествие, която не е възстановена непосредствено след инцидента и престоява дълго време необезопасена. Често се констатира и неправилно поставяне на ОСП, при което не е осигурено необходимото отстояние между предпазната ограда и препятствието, както и се срещат неподсилени огради, в разрез с изискванията. Срещат се и необезопасени с ОСП рекламни съоръжения в крайпътното пространство.

От проверката на ДАБДП е видно, че са допуснати несъответствия на съществуващи *крайпътни обекти*. Пътната маркировка не е в добро състояние и не отговаря на Наредба №2, липсват пътни знаци, а ограничителната система не отговаря на Правилата или липсва. Съществуващите площадки за аварийно спиране и за отдых са в лошо експлоатационно състояние и не са сигнализирани, което освен отклонение от нормативната уредба е и предпоставка за настъпване на пътнотранспортни инциденти.

От доклада става ясно, че относно *експлоатационно състояние на пътната настилка, пътните банкети, окопи, мостови съоръжения и крайпътното пространство* са констатирани неравности в пътното покритие, непочистени банкети, повреди по пътните съоръжения, непочистени отводнителни окопи, растителност и дървесни видове в крайпътното пространство. Пътната настилка, пътната маркировка и крайпътното пространство, са във видимо лошо състояние, а ограничителните системи не отговарят на Правилата. Банкетите не са почистени и в двете посоки. На всички мостови съоръжения са констатирани неравности в преходните елементи /дилатационни фуги/.

Въз основа на направените констатации и анализи е заключено, че нивото на управление /проектиране, строителство и пътно поддържане/ е незадоволително. Законоустановените задължения на АПИ за изграждане, реконструкция и текущ ремонт и поддържане на републиканските пътища /чл.19 от Закона за пътищата и чл.10, ал.3 от Наредба за поддържане, както и разписаните от същата администрация вътрешноведомствени документи - „Насоки за управление на безопасността на пътната инфраструктура“ и „Технически правила за приложение на ограничителни системи по пътища от Републиканската пътна мрежа“/ не са били изпълнени в необходимия обхват и съдържание, и са резултат от недобро планиране и изпълнение на дейности по текущ ремонт и поддържане.

Допуска се системно неспазване на нормативните документи, както в част Организация и безопасност на движението, така и в другите приложими към пътното дело нормативни документи. Пропуските на ниво планиране, проектна документация, както и в последващи етапи на строителство и одобрение са допринесли за незадоволителното ниво на пътна безопасност.

Път I-4 е първокласен път, който осъществява връзка във вътрешността между областните градове София и Варна. Заключение на ДАБДП е, че са необходими спешни мерки за актуализация на организацията на движение, възстановяване на експлоатационното състояние на настилка и крайпътното пространство с оглед обезпечаване на нормални и безопасни условия на придвижване по път I-4.

*5. Републикански път I-5 /Русе – Бяла - Полски Тръмбеш - Велико Търново - о.п. Дебелец – Дряново – Габрово – Шипка – Казанлък – о.п. Стара Загора – Средец – Симитровград – о.п. Хасково – Конуш – Черноочене – Кърджали – Маказа – граница Гърция/ преминава през области Русе, Велико Търново, Габрово, Стара Загора, Хасково, Кърджали.*

*Настилка* на Републикански път I-5 е в предимно добро и задоволително експлоатационно състояние. В доклада са посочени участъци в лошо експлоатационно състояние от 48,851 км. на територията на ОПУ - Габрово, ОПУ - Стара Загора, ОПУ - Хасково и ОПУ - Кърджали. Има наличие на участъци с



неосигурено отводняване и растителност, попадаща в габарита на пътя. Само в ОПУ - Габрово не са констатирани участъци с неосигурено отводняване и растителност, попадаща в габарита на пътя. В ОПУ - Хасково има наличие на къси участъци с неосигурено отводняване.

*Ограничителни системи за пътища* са в преобладаващо лошо състояние и неотговарящи на нормативните изисквания. На територията на ОПУ - Стара Загора има единични участъци с подменени ОСП, отговарящи на нормативните изисквания, но в по-голямата си част са повредени.

Състоянието на *съоръженията* по изследваното трасе на републиканския път е оценено като добро и задоволително, но са установени и 17 бр. съоръжения в лошо и аварийно състояние на територията на всички ОПУ, през които преминава републиканския път, като същите се нуждаят от ремонтни дейности.

Установено е, че *пътните знаци* са предимно в лошо състояние и не отговарят на нормативните изисквания – най-често на изискването за клас на светлоотразително фолио. Изключение е ОПУ - Кърджали, за който е прието, че пътните знаци са в добро състояние и отговарят на нормативните изисквания.

Сходно е и състоянието на *хоризонталната маркировка* – за 2/3 от дължината на хоризонталната маркировка е прието, че състоянието ѝ е лошо.

Според заключението на *Държавна агенция „Безопасност на движението по пътища“* относно експлоатационното състояние на първокласен път I-5 нивото на безопасност и комфорт /съответствие с нормативните изисквания, ниво на пътно поддържане и съответното текущо експлоатационното състояние/ е лошо.

Състоянието на *пътната маркировка* в по-голямата част от път I-5 е определено като незадоволително. Констатирани са редица участъци, където пътната маркировка липсва изцяло или има само линии в оста на пътя. Установени са отклонения от нормативните изисквания на чл.20а от Наредба №2; неспазване на изискването на чл.28, ал.1 и Приложение №40 от Наредба №2 /неправилно изпълнени маркировъчни стрелки/. Предвид установеното е препоръчано пътната маркировка по първокласен път I-5 да бъде приведена в съответствие с Наредба №2.

По отношение съответствие на *пътните знаци* с Наредба №18 от 23.07.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци ДАБДП е констатирала, че в голяма част от път I-5 липсват направляващи стълбчета С1, които очертават края на пътното платно; ограничителните системи за пътища не са видими или липсват /чл.183 от Наредба №18/; поставени пътни знаци на жълтозелен флуоресцентен светлоотразителен фон, без тези участъци да са сигнализирани като такива с концентрация на ПТП /чл.8а от Наредба №18/; неправилно използване на ограничителни табели /чл.180, ал.2 от Наредба №18/; голям брой хоризонтални криви, които отговарят на изискванията на чл.21, ал.1 от Наредба 18 не са сигнализирани - липса на сигнализация или в липсата на табели с направляващи

стрелки С7 на участъци, където са поставени пътни знаци А1, А2, А3 или А4; наличие на несигнализираны кръстовища, както и пресичания, като нарушенията включват цялостна липса на сигнализация, липса на пътни знаци относно предимство по главното направление и липса на пътеуказателна сигнализация с пътни знаци Ж1 или Ж6, Ж10 и Ж7 /чл.138 от Наредба № 18/. Установени са и монтирани пътни знаци и табели, които не отговарят на нормативните документи и БДС 1517 „Пътни знаци. Размери и шрифт“ и с Наредба №18 по отношение на изображенията и символите. Не са изключения и констатираните случаи за липса на пътни знаци, с които се въвеждат забрани за изпреварване /чл.76, ал.1 и чл.83 от Наредба № 18/. На отделни участъци от пътя липсва съгласуваност между пътните знаци и пътната маркировка.

Поставената *ограничителна система* е във видимо добро състояние, но не отговаря на приложимите стандарти, както и на Правилата. Липсва задължителния ЕНК, като по този начин ОСП не е занулена и представлява непосредствена опасност за участниците в движението. Често се наблюдава повредена ограничителна система в резултат от пътнотранспортно произшествие, която не е възстановена непосредствено след инцидента и престояват дълго време необезопасени. Често пред тунели или при последователност на тунел и мостово съоръжение се наблюдава неправилно поставяне на ОСП като се прекъсва или не се продължава и в тунела. Срещат се и необезопасени с ОСП рекламни съоръжения в крайпътното пространство.

От проверката на ДАБДП е видно, че са допуснати несъответствия на съществуващи *крайпътни обекти*. Пътната маркировка не е в добро състояние и не отговаря на Наредба № 2, липсват пътни знаци, а ограничителната система не отговаря на Правилата или липсва. Съществуващите площадки за аварийно спиране и за отдых са в лошо експлоатационно състояние и не са сигнализирани, което освен отклонение от нормативната уредба е и предпоставка за настъпване на пътнотранспортни инциденти.

Относно експлоатационното състояние на пътната *настилка, пътните банкети, окопи, мостови съоръжения и крайпътното пространство* от ДАБДП са констатирани неравности в пътното покритие, непочистени банкети, повреди по пътните съоръжения, непочистени отводнителни окопи, растителност и дървесни видове в крайпътното пространство. Пътната настилка, пътната маркировка и крайпътното пространство, са във видимо лошо състояние, а ограничителните системи не отговарят на Правилата. Банкетите не са почистени и в двете посоки регистрират се наноси и значителни обрушвания. От направения оглед е констатирано, че на местата, където е предвидено отводняване с окопи, е приложено решение с трапецовиден облицован окоп, което не е безопасно, тъй като при преминаване през него има голяма вероятност МПС да се преобърне. На всички мостови съоръжения са констатирани неравности в преходните елементи

/дилатационни фуги/.

Въз основа на направените констатации и анализи от Агенцията е заключено, че нивото на управление /проектиране, строителство и пътно поддържане/ е незадоволително. Законоустановените задължения на АПИ за изграждане, реконструкция и текущ ремонт и поддържане на републиканските пътища /чл.19 от Закона за пътищата и чл.10, ал.3 от Наредба за поддържане, както и разписаните от същата администрация вътрешноведомствени документи - „Насоки за управление на безопасността на пътната инфраструктура“ и „Технически правила за приложение на ограничителни системи по пътища от Републиканската пътна мрежа“/ не са били изпълнени в необходимия обхват и съдържание, и са резултат от недобро планиране и изпълнение на дейности по текущ ремонт и поддържане.

Констатирано е, че се допуска системно неспазване на нормативните документи, както в част Организация и безопасност на движението, така и в другите приложими към пътното дело нормативни документи. Пропуските на ниво планиране, проектна документация, както и в последващи етапи на строителство и одобрение са допринесли за незадоволителното ниво на пътна безопасност.

Път I-5 е първокласен път, който осъществява връзка от североизточната част на страната гр. Русе през централна България - гр. Велико Търново и гр. Габрово преминава през Стара планина /прохода „Шипка“/ и от Гр. Стара Загора се насочва към гр. Хасково, преминава през гр. Кърджали за да достигне до ГКПП „Маказа“ /Границата ни с Република Гърция/. Заключението на ДАБДП е, че са необходими спешни мерки за актуализация на организацията на движение, възстановяване на експлоатационното състояние на настилката и крайпътното пространство с оглед обезпечаване на нормални и безопасни условия на придвижване по път I-5.

*б. Републикански път I-6 /Граница Македония – Гърляно – о.п. Кюстендил – Радомир – Перник – ок.п. София – Долни Богров – Пирдоп – Розино – Карлово – о.п. Калофер – о.п. Казанлък – о.п. Сливен – Лозенец – Карнобат - Бургас/ преминава през области Кюстендил, Перник, София Област, София град, Пловдив, Стара Загора, Сливен, Ямбол и Бургас.*

*Настилката на Републикански път I-6 е в предимно добро и задоволително експлоатационно състояние. Има посочени участъци с лошо експлоатационно състояние на настилката - 28,383 км. на територията на ОПУ - Пловдив, ОПУ - Сливен и ОПУ - Бургас.*

*Ограничителните системи за пътища са от типа N2W5, N2W4, ОСП 86 и ОСП 97 като са в преобладаващо лошо състояние и неотговарящи на нормативните изисквания.*

*Съоръженията по трасето са в преобладаващо добро и задоволително експлоатационно състояние. Има 26 бр. съоръжения в лошо и аварийно състояние в участъците на ОПУ - Перник от км 43+040 до км 87+718 - 1бр. в лошо състояние;*

ОПУ - София от км 133+731 до км 216+000 - 6 бр. са в лошо състояние на дилатационните фуги и 1 бр. мост в аварийно; ОПУ - Пловдив от км 216+142 до км 276+000 - 1 бр. виадукт, който се нуждае от ремонт на дилатационните фуги е в лошо състояние; ОПУ - Стара Загора от км 276+000 до км 352+400 – 1 бр. е в лошо състояние; ОПУ - Сливен от км 352+400 до км 421+000 - 2 бр. в аварийно и 7 бр. в лошо състояние; ОПУ - Бургас от км 428+200 до км 496+312 - 6 бр. са в лошо състояние.

Направения извод от АПИ е че преобладават *пътните знаци* в добро състояние и отговарящи на нормативните изисквания за типоразмер и клас на светлоотразително фолио и пътната маркировка, но при прочит на изнесеното в доклада е видно, че само в 1 от 8 участъка знаците са в добро състояние и няма разминаване с нормативните изисквания.

*Хоризонтална маркировка* в целия участък ОПУ – Кюстендил и отделни части от ОПУ - Перник, ОПУ - Ямбол /крайните линии и напречна маркировка/, ОПУ - Бургас и ОПУ - Сливен /крайните линии и напречна маркировка/ са в лошо състояние. В ОПУ - Пловдив на отделни места е констатирано, че маркировката е полагана отдавна и крайните линии се нуждаят от освежаване. В останалите участъци състоянието на маркировката е преобладаващо добро на база визуална оценка.

*ДАБДП* дава заключение, че нивото на безопасност и комфорт на първокласен път I-6 е лошо.

В доклада от *ДАБДП* отчитат редица участъци, където *пътната маркировка* липсва изцяло или има само линии в оста на пътя. По отношение на съответствието на пътната маркировка с нормативните документи е констатирано следното /неизчерпателно изброено/: не е спазено изискването на чл.20а от Наредба №2, дясната крайна линия за пътища със среднодневна годишна интензивност на движението над 4000 авт./ден, каквито участъци има и път I-6, да е надлъжна релефна шумна пътна маркировка; противоречие на изискването на чл.28, ал.1 и Приложение №40 от Наредба №2 и др. Заключение е, че пътната маркировка по път I-6 следва да бъде приведена в съответствие с Наредба №2.

Отчетени са несъответствия на *пътните знаци* по път I-6 с Наредба №18, като например: в голяма част от път I-6 липсват направляващи стълбчета С1, които очертават края на пътното платно и имат важна роля за визуалното възприемане от водачите на границите на пътя; на голяма част от ограничителните системи за пътища светлоотразителите С14.1 не са видими или липсват, което е нарушение на изискванията на чл.183 от Наредба № 18; нарушение на чл.8а от Наредба № 18; на път I-6 има местоположения, където са монтирани пътни знаци и табели, които не отговарят на нормативните документи и стандарти - БДС 1517 „Пътни знаци. Размери и шрифт“; несигнализирани кръстовища - липса на пътни знаци относно предимство по главното направление /чл.38, ал.1/ и липса на пътеуказателна

сигнализация с пътни знаци Ж1 или Ж6, Ж10 и Ж7 /чл.138/; липсват пътни знаци в участъци от пътя, където се въвеждат забрани за изпреварване, както и знаци за отмяна на въведената забрана и др.

От ДАБДП отчитат, че *ограничителните системи за пътища* на път I-6 са във видимо добро състояние, но не отговарят на Правилата и серия стандарти БДС EN 1317. Липсва задължителния ЕНК; налични са неправилно поставени ОСП, както и повредена ограничителна система в редица участъци в резултат от пътнотранспортни произшествия. Констатирани са поставени рекламни съоръжения в крайпътното пространство, които не са обезопасени с ОСП и др.

При проверката на ДАБДП са констатирани и допуснати несъответствия на съществуващи *крайпътни обекти и площадки за отдих*. Съществуващите площадки за аварийно спиране и за отдих са в лошо експлоатационно състояние и не са сигнализирани, което освен отклонение от нормативната уредба е и предпоставка за настъпване на пътнотранспортни инциденти.

Разглеждайки *експлоатационното състояние на пътната настилка, пътните банкети, окопи, мостови съоръжения и крайпътното пространство* от ДАБДП установяват неравности в пътното покритие, непочистени банкети, повреди по пътните съоръжения, непочистени отводнителни окопи, растителност и дървесни видове в крайпътното пространство. Банкетите не са почистени и в двете посоки, регистрират се наноси и значителни обрушвания. На местата, където е предвидено отводняване с окопи, е приложено решение с трапецовиден облицован окоп, които не са обезопасени. На всички мостови съоръжения са констатирани неравности в преходните елементи /дилатационни фуги/. Уточнено е, че повреди в тези елементи се наблюдават често по пътните съоръжения на републиканските пътища, а вероятно поради значителната си стойност не се поддържат в добро експлоатационно състояние.

Път I-6 е първокласен път, който започва от западната граница на Република България /ГКПП Гюешево/, преминава южно от гр. София, продължава през редица населени места южно от Стара планина - Карлово, Казанлък, Карнобат, като достига до гр. Бургас. В заключение ДАБДП намират необходимост от спешни мерки за актуализация на организацията на движението, възстановяване на експлоатационното състояние на настилката и крайпътното пространство с оглед обезпечаване на нормални и безопасни условия на придвижване.

*7. Републикански път I-7 /Граница Румъния – о.п. Силистра – о.п. Дулово – о.п. Шумен – о.п. Преслав – Върбица – Берово – Мокрен – Зимница – о.п. Елхово – п.к. Лесово – граница Турция/ преминава през области Силистра, Шумен, Бургас, Сливен и Ямбол.*

*Настилката* на Републикански път I-7 е в предимно добро и задоволително експлоатационно състояние. В доклада е посочено, че 33,778 км са в лошо

експлоатационно състояние в участъците на: ОПУ - Силистра от км 0+000 до км 56+120; ОПУ - Шумен от км 56+120 до км 188+880 и ОПУ - Ямбол от км 233+184 до км 322+545. Има наличие на участъци с неосигурено отводняване и растителност, попадаща в габарита на пътя на територията на ОПУ - Силистра от км 0+000 до км 56+120.

*Ограничителни системи за пътища* са в преобладаващо добро състояние и отговарящи на нормативните изисквания. В доклада има информация за ОСП в лошо състояние и не отговарящи на нормативните изисквания както следва: ОПУ - Силистра ограничителни системи за пътища са в предимно лошо състояние поради удари от ПТП; ОПУ - Шумен единични бройки, които са в лошо състояние и установен в края на участъка 1 бр. ОСП от тип H2W7, неотговарящ на нормативните изисквания; ОПУ - Бургас ОСП в участъка са от вид ОСП 86 и не отговарят на нормативните изисквания. Всички са в лошо състояние; ОПУ - Ямбол от км 233+184 до км 322+545 ОСП в участък от км 256+119 до км 282+667, са тип СПО 97 и не отговарят на нормативните изисквания.

*Съоръженията* по трасето са в преобладаващо добро и задоволително експлоатационно състояние, като има установени 3 бр. съоръжения в лошо и аварийно състояние, нуждаещи се от ремонтни дейности. Посочено е в доклада, че на територията на ОПУ - Шумен от км 56+120 до км 188+880 попадат 232 бр. съоръжения, от които само 1 бр. в аварийно и 2 бр. в лошо състояние; ОПУ - Бургас от км 188+880 до км 217+090 попадат 2 бр. съоръжения, които са в лошо състояние;

Преобладават *пътните знаци*, неотговарящи на нормативните изисквания за типоразмер и клас на светлоотразително фолио. На територията на: ОПУ - Силистра от км 0+000 до км 56+120 всички пътни знаци са от II-ри типоразмер, с нарушена нощна видимост и изтекъл експлоатационен срок, неотговарящи на нормативните изисквания за пътища I клас.; ОПУ - Шумен от км 56+120 до км 188+880 има наличие на пътни знаци от II-ри типоразмер и клас на фолиото, които не отговарят на нормативните изисквания; ОПУ - Ямбол от км 233+184 до км 322+545 пътните знаци са III-ти типоразмер с клас на светлоотразителното фолио RA2 - 142 бр. в лошо състояние и/или не отговарят на нормативните изисквания.

Преобладаващата част от *хоризонталната маркировка* е в лошо състояние.

След направен оглед и заснетите видеоизображения ДАБДП дава заключение, че нивото на безопасност и комфорт на първокласен път I-7 е лошо. Загуба на равност, пукнатини и коловози се наблюдават често.

Състоянието на *пътната маркировка* в по-голямата част от път I-7 е определено като незадоволително. Констатирани са редица участъци, където пътната маркировка липсва изцяло или има само линии в оста на пътя. По отношение на съответствието на пътната маркировка с нормативните документи е

констатирано: неспазване на изискването на чл.28, ал.1 и Приложение №40 от Наредба №2 /неправилно изпълнени маркировъчни стрелки/. Предвид установеното е препоръчано пътната маркировка по първокласен път I-7 да бъде приведена в съответствие с Наредба № 2.

По отношение съответствие на *пътните знаци* с Наредба №18 от 23.07.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци ДАБДП е констатирала, че в част от път I-7 липсват направляващи стълбчета, които очертават края на пътното платно; част от ограничителните системи за пътища не са видими или липсват /чл.183 от Наредба №18/; поставени пътни знаци на жълтозелен флуоресцентен светлоотразителен фон, без тези участъци да са сигнализирани като такива с концентрация на ПТП /чл.8а от Наредба №18/; неправилно използване на ограничителни табели /чл.180, ал.2 от Наредба №18/; голям брой хоризонтални криви, които отговарят на изискванията на чл.21, ал.1 от Наредба 18 не са сигнализирани липса на сигнализация или в липсата на табели с направляващи стрелки С7 на участъци, където са поставени пътни знаци А1, А2, А3 или А4; наличие на несигнализирани кръстовища, както и пресичания, като нарушенията включват цялостна липса на сигнализация, липса на пътни знаци относно предимство по главното направление и липса на пътеуказателна сигнализация с пътни знаци Ж1 или Ж6, Ж10 и Ж7. Установени са и монтирани пътни знаци и табели, които не отговарят на нормативните документи и БДС 1517 „Пътни знаци. Размери и шрифт“ и с Наредба №18 по отношение на изображенията и символите. Не са изключения и констатираните случаи за липса на пътни знаци, с които се въвеждат забрани за изпреварване /чл.76, ал.1 и чл.83 от Наредба № 18/. На отделни участъци от пътя липсва съгласуваност между пътните знаци и пътната маркировка.

Поставената *ограничителна система* е във видимо добро състояние, но не отговаря на приложимите стандарти БДС EN 1317, както и на Правилата. Липсва задължителния ЕНК, като по този начин ОСП не е занулена и представлява непосредствена опасност за участниците в движението. Често се наблюдава повредена ограничителна система в резултат от пътнотранспортно произшествие, която не е възстановена непосредствено след инцидента и престоява дълго време необезопасена. Често се констатира неправилно поставяне на ОСП, при което не е осигурено необходимото отстояние между предпазната ограда и препятствието, както и се срещат неподсилени огради, в разрез с изискванията. Срещат се и необезопасени с ОСП рекламни съоръжения в крайпътното пространство.

От проверката на ДАБДП е видно, че са допуснати несъответствия на съществуващи *крайпътни обекти*. Пътната маркировка не е в добро състояние и не отговаря на Наредба № 2, липсват пътни знаци, а ограничителната система не отговаря на Правилата или липсва. Съществуващите площадки за аварийно спиране и за отдих са в лошо експлоатационно състояние и не са сигнализирани,

което освен отклонение от нормативната уредба е и предпоставка за настъпване на пътнотранспортни инциденти.

От доклада става ясно, че относно експлоатационното състояние на *пътната настилка, пътните банкети, окопи, мостови съоръжения и крайпътното пространство* са констатирани неравности в пътното покритие, непочистени банкети, повреди по пътните съоръжения, непочистени отводнителни окопи, растителност и дървесни видове в крайпътното пространство. Банкетите не са почистени и в двете посоки регистрират се наноси и значителни обрушвания. На местата, където е предвидено отводняване с окопи, е приложено решение с трапецовиден облицован окоп, което не е безопасно, тъй като при преминаване през него има голяма вероятност МПС да се преобърне. На всички мостови съоръжения са констатирани неравности в преходните елементи /дилатационни фуги/.

Въз основа на направените констатации и анализи от Агенцията е заключено, че нивото на управление /проектиране, строителство и пътно поддържане/ е незадоволително. Законоустановените задължения на АПИ за изграждане, реконструкция и текущ ремонт и поддържане на републиканските пътища /чл.19 от Закона за пътищата и чл.10, ал.3 от Наредба за поддържане, както и разписаните от същата администрация вътрешноеведомствени документи - „Насоки за управление на безопасността на пътната инфраструктура“ и „Технически правила за приложение на ограничителни системи по пътища от Републиканската пътна мрежа“/ не са били изпълнени в необходимия обхват и съдържание, и са резултат от недобро планиране и изпълнение на дейности по текущ ремонт и поддържане.

Констатирано е, че се допуска системно неспазване на нормативните документи, както в част Организация и безопасност на движението, така и в другите приложими към пътното дело нормативни документи. Пропуските на ниво планиране, проектна документация, както и в последващи етапи на строителство и одобрение са допринесли за незадоволителното ниво на пътна безопасност.

Път I-7 е първокласен път, който осъществява връзка от ГКПП Силистра с гр. Шумен, след което преминава през Стара планина, пресича АМ „Тракия“ близо до гр. Ямбол и завършва при ГКПП Лесово. Заключениеето на ДАБДП е, че са необходими спешни мерки за актуализация на организацията на движение, възстановяване на експлоатационното състояние на настилката и крайпътното пространство с оглед обезпечаване на нормални и безопасни условия на придвижване по път I-7.

8. *Републикански път I-8 /Граница Сърбия-Калотина-Драгоман-ок.п. София-о.п. Ихтиман – Костенец – Белово – Пазарджик – Пловдив – Поповица – о.п. Хасково – Харманли – Любимец – Свиленград – Капитан Андреево/ преминава през области София Област, София град, Пазарджик, Пловдив и Хасково.*



*Пътната настилка* на Републикански път I-8 е в предимно лошо експлоатационно състояние - 120,506 км., участъци в задоволително състояние – 84,750 км. и добро 86,665 км. На територията на ОПУ - София в лошо експлоатационно състояние са 74,080 км.:

- от км 89+170 до км 103+300 пътя се намира на територията на РПС Елин Пелин и е в лошо състояние, като от км 96+000 до 103+300 асфалтовата настилка и пътните принадлежности са изцяло компрометирани.

- от км 103+300 до км 132+500 се намира на територията на РПС Ихтиман, като от км 110+700 до км 118+800 също е в много лошо експлоатационно състояние и в този участък пътят е напълно разрушен, трудно проходим, опасен за преминаване и е необходимо да се извърши незабавен ремонт на 7 броя съоръжения. За посочените два участъка е предложено въвеждане на Временна организация на движението, до предприемане на ремонтни дейности.

Има наличие на участъци на територията на ОПУ - Хасково и ОПУ - София с неосигурено отводняване и растителност, попадаща в габарита на пътя.

*Ограничителни системи за пътица* са в преобладаващо лошо състояние и неотговарящи на нормативните изисквания.

*Съоръженията* по трасето са в преобладаващо добро и задоволително експлоатационно състояние, но има и съоръжения на територията на всички ОПУ в лошо състояние - 25 бр. и такива в аварийно състояние 16 бр.

*Пътните знаци* са предимно III-ти типоразмер в лошо състояние и/или не отговарят на изискванията относно клас на светлоотразително фолио или типоразмер.

Преобладаващата *пътната маркировка* е в лошо състояние.

*ДАБДП* дава заключение, че нивото на безопасност и комфорт на първокласен път I-8 е незадоволително. Загуба на равност, пукнатини и коловози се наблюдават често.

Състоянието на *пътната маркировка* в по-голямата част от път I-8 е определено като лошо. В редица участъци пътната маркировка липсва изцяло или има само линии в оста на пътя. Констатирани са редица несъответствия с нормативните документи, сред които: противоречие на изискването на чл.28, ал.1 и Приложение №40 от Наредба №2; противоречие на изискването на чл.28, ал.4 от Наредба №2; на участъци, на които е извършен основен ремонт, липсва изцяло пътна маркировка и др.

Констатирано е лошо състояние на *пътните знаци*, като например: целият автомагистрален участък между София и ГКПП Калотина е сигнализиран с пътни знаци В26 /110 км/ч/. Същият е част от основен европейски транспортен коридор и не следва да бъде с проектна скорост, по-ниска от заложените в нормативните документи 140 км/ч.; в част от път I-8 липсват направляващи стълбчета С1, които очертават края на пътното платно; на голяма част от ограничителните системи за

пътища светлоотразителите С14.1 не са видими или липсват, което е нарушение на изискванията на чл.183 от Наредба №18; на път I-8 се срещат заблуждаващи пътни знаци А23, които се използват за сигнализиране на пътен участък в обхвата на пътя, в който се извършват строителни или ремонтни работи, дейности по поддържането, при аварийни ситуации и др.; в много участъци липсват пътни знаци въвеждащи забрани за изпреварване, както и знаци за отмяна на въведената забрана и др.

По отношение на път I-8 е разгледано и изпълнението на *временна организация и безопасност на движението*. Посочено е, че на пътя е допуснато пускане в експлоатация на отсечки, където е извършен основен ремонт, без наличие на пътна маркировка, както и изпълнени постоянни пътни знаци, което е отчетено като изключително опасна практика. Временната организация преди ГКПП Калотина е изпълнена в разрез с изискванията на Наредба №3 от 16 август 2010 г. за временната организация и безопасността на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътищата и улиците. При проверката на място са наблюдавани грешно поставени пътни знаци, непочистени такива, необезопасени изкопи, неправилна пътна маркировка и др.

От ДАБДП отчитат, че поставените *ограничителни системи за пътища* на път I-8 са във видимо добро състояние, но не отговарят на Правилата и серия стандарти БДС EN 1317. Описано е наличие на прекъсване на ОСП; повредена ограничителна система в резултат от пътнотранспортни произшествия; поставена ограничителна система с недостатъчна дължина; рекламни съоръжения в крайпътното пространство, които не са обезопасени с ОСП и др.

От проверката на ДАБДП са установени допуснати несъответствия и на *крайпътните обекти и площадки за отдих* на път I-8.

По отношение на *експлоатационно състояние на пътната настилка, пътните банкети, окопи, мостови съоръжения и крайпътното пространство* от ДАБДП отчитат неравности в пътното покритие, непочистени банкети, повреди по пътните съоръжения, непочистени отводнителни окопи, растителност и дървесни видове в крайпътното пространство. Банкетите не са почистени и в двете посоки, регистрират се наноси и значителни обрушвания.

Участъкът между гр. Ихтиман и връзката на АМ Хемус към Витиня е силно компрометиран. Посочено е, че последните години не са осъществявани каквито и да било дейности по поддържане. Участъкът е много трудно проходим поради огромните деформации в пътната настилка, наличието на растителност, която на места е обхванала лентите за движение и т.н. Дублиращите пътища на автомагистралите са изключително важни с оглед функцията им да приемат движението при настъпил инцидент или друго събитие, налагащо спиране на движението по съответната автомагистрала. На практика АМ Тракия няма дублиращ път в участъка и от п.в. Вакарел до п.в. Ихтиман.

Път I-8 е първокласен път, който осъществява връзка във вътрешността между ГКПП Калотина и ГКПП Капитан Андреево. В заключение ДАБДП намират необходимост от спешни мерки за актуализация на организацията на движение, възстановяване на експлоатационното състояние на настилката и крайпътното пространство с оглед обезпечаване на нормални и безопасни условия на придвижване път I-8.

9. *Републикански път I-9* /Граница Румъния – Дуранкулак – Шабла – о.п. Каварна – Балчик – Оброчище – Кранево – Златни пясъци – Св.Св. Константин и Елена – Варна – Старо Оряхово – Обзор – о.п. Слънчев бряг – Бургас – Маринка – Звездец – о.п. Малко Търново – граница Турция/ преминава през области Добрич, Варна и Бургас.

*Настилката* на Републикански път I-9 е в предимно добро до задоволитено експлоатационно състояние, има и участъци в средно към лошо експлоатационно състояние 90,51 км. на територията на ОПУ - Добрич от км 0+000 до км 83+200 и ОПУ - Варна от км 83+200 до км 170+200. В лошо експлоатационно състояние са участъците от км 170+200 до км 323+096 с дължина 28,398 км. на територията на ОПУ - Бургас. Има наличие на участъци с неосигурено отводняване и растителност, попадаща в габарита на пътя. В участъка на ОПУ - Варна от км 83+200 до км 170+200 има активни свлачищни процеси, които се следят.

*Ограничителните системи за пътищата* са в преобладаващо добро състояние, като на места се нуждаят от подмяна и не отговарят на нормативните изисквания.

*Съоръженията* по трасето са в добро и задоволително експлоатационно състояние, като съоръжения в аварийно състояние и нуждаещи се от спешни ремонти липсват.

*Пътните знаци* преобладаващо са III-ти типоразмер и са 2086 бр. От тях 133 бр. са в лошо състояние и/или не отговарят на нормативните изисквания относно клас на светлоотразително фолио. Единствено на територията на ОПУ - Бургас в отделни части пътните знаци са III-ти IV-ти типоразмер и са в предимно добро състояние. Установени са единични бройки в лошо състояние и/или не отговарящи на нормативните изисквания относно клас на светлоотразително фолио и типоразмер.

*Пътната маркировка* е с недобро състояние. Изключение е констатирано относно напречната маркировка в ОПУ - Бургас, която е в добро експлоатационно състояние.

След направен оглед и заснетите видеоизображения, ДАБДП дава заключение, че нивото на безопасност и комфорт /съответствие с нормативните изисквания, ниво на пътно поддържане и съответното текущо експлоатационното състояние/ на първокласен път I-9 е лошо.

Изразено е становище относно състоянието на всеки един от елементите по част организация и безопасност на движението.

Според ДАБДП състоянието на *пътната маркировка* в по-голямата част от път I-9 може да се определи като незадоволително. Наблюдавани са редица участъци, където пътната маркировка липсва изцяло или има само линии в оста на пътя. По отношение на съответствието на пътната маркировка с нормативните документи е констатирано: неспазване на изискването на чл.20а от Наредба №2 /надлъжна релефна шумна пътна маркировка/ и на чл.28 ал.1 и Приложение №40 от Наредба №2. /неправилно изпълнение маркировъчни стрелки/. Предвид установеното е препоръчано пътната маркировка по първокласен път I-2 да бъде приведена в съответствие с Наредба №2 и да се извърши цялостна актуализация на част „Организация и безопасност на движението“.

По отношение на съответствието на *пътните знаци* с Наредба №18 са констатирани множество нарушения, несъответствия и пропуски, от които най-съществени и често повтарящи се, са следните: в голяма част от пътя липсват направляващи стълбчета, които очертават края на пътното платно; част от ограничителните системи за пътища не са видими или липсват /чл.183 от Наредба №18/; поставени пътни знаци на жълтозелен флуоресцентен светлоотразителен фон, без тези участъци да са сигнализирани като такива с концентрация на ПТП /чл.8а от Наредба №18/; неправилно използване на ограничителни табели /чл.180, ал.2 от Наредба №18/; неспазване на чл.152, ал.3 от Наредба №18 за правилното използване на пътен знак за обозначаване на границата между две съседни териториално-административни единици; не са изключения и констатираните случаи за липса на пътни знаци, с които се въвеждат забрани за изпреварване /чл.76, ал.1 и чл.83 от Наредба № 18/; наличие на несигнализирани кръстовища, както и пресичания, като нарушенията включват цялостна липса на сигнализация, липса на пътни знаци относно предимство по главното направление и липса на пътеуказателна сигнализация с пътни знаци Ж1 или Ж6, Ж10 и Ж7 /чл.138 от Наредба № 18/; няма предварително поставяне, както и дублиране на пътни знаци в участъци с концентрация на ПТП. Преди Златни пясъци има пешеходна пътека на участък, където разрешената скорост на движение е 90 км/ч /нарушение на чл.25, ал.3, т.1 от Наредба № 2/.

Поставената *ограничителна система* е във видимо добро състояние, но не отговаря на приложимите стандарти БДС EN 1317, както и на Правилата. Липсва задължителния ЕНК, като по този начин ОСП не е занулена и представлява непосредствена опасност за участниците в движението. Често се наблюдава повредена ограничителна система в резултат от пътнотранспортно произшествие, която не е възстановена непосредствено след инцидента и престоява дълго време необезопасена. Често се констатира неправилно поставяне на ОСП, при което не е осигурено необходимото отстояние между предпазната ограда и препятствието,

както и се срещат неподсилени огради, в разрез с изискванията. Срещат се и небезопасени с ОСП рекламни съоръжения в крайпътното пространство.

От проверката на ДАБДП е видно, че са допуснати несъответствия на съществуващи *крайпътни обекти*. Пътната маркировка не е в добро състояние и не отговаря на Наредба № 2, липсват пътни знаци, а ограничителната система не отговаря на Правилата или липсва. Съществуващите площадки за аварийно спиране и за отдих са в лошо експлоатационно състояние и не са сигнализирани, което освен отклонение от нормативната уредба е и предпоставка за настъпване на пътнотранспортни инциденти.

Относно експлоатационното състояние на *пътната настилка, пътните банкети, окопи, мостови съоръжения и крайпътното пространство* от ДАБДП са констатирани неравности в пътното покритие, непочистени банкети, повреди по пътните съоръжения, непочистени отводнителни окопи, растителност и дървесни видове в крайпътното пространство. Банкетите не са почистени и в двете посоки регистрират се наноси и значителни обрушвания. От направения оглед е констатирано, че на местата, където е предвидено отводняване с окопи, е приложено решение с трапецовиден облицован окоп, което не е безопасно, тъй като при преминаване през него има голяма вероятност МПС да се преобърне. На всички мостови съоръжения са констатирани неравности в преходните елементи /дилатационни фуги/.

Въз основа на направените констатации и анализи от Агенцията е заключено, че нивото на управление /проектиране, строителство и пътно поддържане/ е незадоволително. Законоустановените задължения на АПИ за изграждане, реконструкция и текущ ремонт и поддържане на републиканските пътища /чл.19 от Закона за пътищата и чл.10, ал.3 от Наредба за поддържане, както и разписаните от същата администрация вътрешноведомствени документи - „Насоки за управление на безопасността на пътната инфраструктура“ и „Технически правила за приложение на ограничителни системи по пътища от Републиканската пътна мрежа“/ не са били изпълнени в необходимия обхват и съдържание, и са резултат от недобро планиране и изпълнение на дейности по текущ ремонт и поддържане.

Констатирано е системно неспазване на нормативните документи, както в част Организация и безопасност на движението, така и в другите приложими към пътното дело нормативни документи. Пропуските на ниво планиране, проектна документация, както и в последващи етапи на строителство и одобрение са допринесли за незадоволителното ниво на пътна безопасност.

Път I-9 е първокласен път, който осъществява връзка от север на юг в най-източната част на Република България. Пътят започва от ГКПП Дуранкулак, преминава през гр. Варна, продължава към гр. Бургас, като е основна пътна артерия за връзка с морските ни курорти и достига до ГКПП Малко Търново. Заключение на ДАБДП е, че са необходими спешни мерки за актуализация на

организацията на движение, възстановяване на експлоатационното състояние на настилката и крайпътното пространство с оглед обезпечаване на нормални и безопасни условия на придвижване по път I-9.

#### *В ОБОБЩЕНИЕ:*

*АПИ съобщава, че е предвидено поетапно да бъдат осъвременени и изготвени нови проекти за организация на движение, на участъци, в които има необходимост от допълване на сигнализацията, както и на участъци с концентрация на пътнотранспортни произшествия. Допускането, пътната мрежа да премине към незадоволителни нива на пътна безопасност според АПИ се дължи на системно недофинансиране на дейностите по поддържане и дългогодишната липса на планирани ремонтни дейности.*

*В доклада на ДАБДП в обобщение са изведени общи констатации и заключение за всички автомагистрали в страната. Посочена е необходимост от спешни действия за привеждане на организацията на движение по пътищата на нужното ниво. Въпреки, че от 2010 г. има нови изисквания за ограничителните системи за пътища, отразяващи тези в приложимите европейски стандарти, АПИ не е изготвила дългосрочна програма, чрез която да се подменят всички ОСП, които не отговарят на заложените параметри.*

По отношение на пътната настилка от ДАБДП обръщат внимание, че износващият пласт на пътната настилка осигурява едно от най-важните условия за безопасно придвижване - сцеплението. Това е показател, който в процеса на експлоатация се влошава. Съгласно чл.2, ал.2 от Наредба № РД-02-20-19 от 12 ноември 2012 г. за поддържане и текущ ремонт на пътищата, администрацията управляваща пътя трябва да осъществява превантивно поддържане, което по същество има за цел да удължи експлоатационния живот на пътната настилка, което от своя страна води до повишаване на сцеплението ѝ.

Изводът от проверката на ДАБДП е, че по всички автомагистрали се наблюдават редица пропуски и несъответствия в управлението на пътната инфраструктура. Акцентът при него и в частност дейностите по поддържане и основен ремонт, са фокусирани върху пътната настилка и нейните експлоатационни качества. Недостатъците в нея могат да се компенсират чрез адекватна сигнализация. Дефекти и пропуски в сигнализацията не могат да се компенсират с нищо, и неизбежно водят до настъпване на инциденти.

*Общите констатации на ДАБДП за първокласните пътища в страната са, че организацията на движение е в изключително лошо състояние както по отношение на експлоатационното състояние на средствата за сигнализиране, така и по отношение на съответствието им с приложимите нормативни документи и стандарти. Изключително малък брой от пътните знаци и пътната маркировка са поставени съгласно Наредба №18 от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с*

пътни знаци и Наредба №2 от 17 януари 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка, което обуславя необходимост от спешни действия за привеждане на организацията на движение на нужното ниво. Това е продължителен процес, който отнема голям ресурс от време и средства, но без него пътищата ще стават все по-опасни и неорганизирани.

По първокласните пътища на Република България съществува огромна разнородност на ограничителни системи за пътища, лоша практика на монтиране на несъвместими елементи на ОСП, както и случаи на неспазване на изискванията на производителя по отношение на монтажа. Налице е несвоевременна подмяна на несъответстващи и повредени ОСП от страна на администрацията, управляваща пътя, както и лоша практика на неправилно поставени такива.

По отношение на пътната настилка не са констатирани значителни повреди, които да окажат значително влияние върху безопасността на движение.

Заклучението на ДАБДП за пътните банкети и крайпътно пространство е, че същите не са в добро експлоатационно състояние - обрасли банкети и наличие на значителна растителност в крайпътното пространство. Наред с горното е установено като системна практика за отвеждането на повърхностните води да се изграждат окопи със сечение, което отново представлява опасност в крайпътното пространство, а в същото време тези съоръжения не са обезопасени с ОСП.

На база на направения анализ от ДАБДП заключват, че е задължително цялостно подобряване на организацията и управлението на дейностите, свързани с инвестиционния процес /от планиране, възлагане до изпълнение/ и с последващото поддържане на пътната инфраструктура.

Освен описаните в докладите на контролните органи по настоящата проверка констатации и разкрити многобройни случаи на неспазване на приложимите правила, не се установява информация относно непосредствено свързаните с тях решения на контролния орган в съответствие с предоставените му от закона възможности - конкретни мерки и действия, насочени към санкциониране на виновните лица и отстраняване на закононарушенията и последиците от тях. Констатациите за допуснати нарушения са основание за ангажиране на административнонаказателна отговорност спрямо нарушителите, но видно от докладите по настоящата проверка мерки в такава посока не са предприемани.

Горното е наложило допълнителна намеса по реда на надзора за законност в защита на обществения интерес и в съответствие с нормативните правомощия на министъра на регионалното развитие и благоустройството.

Поради това и на основание чл.145, ал.1, т.6 ЗСВ, съобразно правомощията по чл.21, ал.1 и ал.2, вр. с чл.19, ал.1, т.1 и ал.2, чл.29, чл.30 ЗП, вр. с чл.47 и 48, т.1 ПЗП, чл.2, ал.1 ПСДОРАПИ и чл.5, ал.1, т.1 УПМРРБ и др., министърът на

регионалното развитие и благоустройството е сезиран с оглед преценка за предприемане на всички законоустановени действия с цел осигуряване на необходимите условия за непрекъснато и безопасно движение по автомагистралите, скоростните пътища и републиканските пътища от първи клас в страната.

При уведомяване в изпълнение на акта по реда на чл. 145, ал.1, т.6 от ЗСВ за взетите решения и предприети действия от страна на министъра на регионалното развитие и благоустройството, информацията във връзка с горното ще бъде анализирана след постъпването ѝ във ВАП.

В обобщение, при установяване на законовите условия за това, на този етап са предприети всички мерки, ангажиращи компетентността на ВАП.

В резултат на настоящата проверка до момента не са разкрити данни за престъпления от общ характер, което ведно с констатацията за липса на основание за по-нататъшна намеса на прокуратурата по реда на надзора за законност предполага наличие на предпоставки за прекратяване на преписката.

Поради това *прекротявам* преписка № /2021 г. - II по описа на Върховна административна прокуратура.

**Прокурор:**