Transport Policies
EUROPEAN CENTER

Вид документ: **ДОКЛАД**

Тема: **Визуален оглед чрез посещение на място и дистанционно заснемане на пътните условия пътен възел „Западна дъга - Северната скоростна тангента“ (отбивка за с. Мрамор)**

Екип в състав:

1. **Диана Русинова – главен експерт;**
2. **Теодор Атанасов – експерт;**
3. **Георги Георгиев – експерт;**
4. **Иван Павлов – експерт;**
5. **Лили Осойска – гражданин, изпратил сигнал до ЕЦТП**

Причина за проверката: **По сигнал на граждани от с. Мрамор**

Дата на първоначален оглед: **22 Септември 2021 г./ 16:00 ч. GMT +3**

Въведение:

Настоящото се изготвя във връзка с получени множество сигнали от различни граждани чрез електронната поща на Сдружение „Европейски център за транспортни политики“, относно висока пътно транспортна авайрийност при пътен възел **„Западна дъга - Северната скоростна тангента“** и продължението му към с. Мрамор.

На 28 април 2016 г. „Северната скоростна тангента“ е отворена за движение по цялата си дължина. Северната скоростна тангента е крайградски скоростен път, изграден край северните покрайнини на София. Свързва 3 магистрали – автомагистрала „Тракия“ А1 (Коридор № 10/4 – Е80) - (чрез източната дъга на Софийски околовръстен път), автомагистрала „Хемус“ с автомагистрала „Струма“ А3 (Коридор № 4 – Е89) (чрез Западната дъга на Софийски околовръстен път). Северната тангента се явява и начало на автомагистрала „Европа“.

Нормативна рамка и отговорности:

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

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

транспортни връзки от национално значение и образуват държавната пътна мрежа. Републиканските пътища са изключителна държавна собственост.

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

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

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

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

Констатации извършени при огледа на място:

Начална точка на огледа при от Северното платно на Северна скоростна тангента преди пътния възел в посока към с. Мрамор, а крайна точка на огледа при там където свършва пътя при с. Мрамор.

Визуален оглед за състоянието на организацията на движението: пътни знаци и пътни маркировки
Съкращения в таблицата

Н2 – Наредба №2 на МРРБ за сигнализиране на пътищата с пътна маркировка
Н18 – Наредба №18 за сигнализирането на пътищата с пътни знаци
ЗДвП – Закон за движението по пътищата
ЗП – Закон за пътищата
АПИ – Агенция „Пътна инфраструктура“
ЕЦТП – Европейски център за транспортни политики
ССТ – Северна скоростна тангента

Посока на движение от кв. Требич по ССТ ↓ към с. Мрамор ↑		
1		На пътен знак Ж1 (разположен на 1000 m преди пътни възел) схематично са изобразени видът на кръстовището или пътния възел и направленията на пътищата, които водят към указаните цели. В чл. 141, ал. 3 от Н18 е указано следното: „*Върху стрелките на пътен знак Ж1 може да се нанасят изображения на пътни знаци, които дават информация за особеностите на пътя или за режима на движение в съответната посока, като се нанася изображението на не повече от един знак върху всяка стрелка*“. В случая е указано с пътен знак В2 „Забранено е влизането на пътни превозни средства в двете посоки“, че пътят водещ към с. Мрамор е затворен за ППС в двете посоки. **Извод:** през този път ППС не може да се придвижват към с. Мрамор.
2		Табелата Ж1 е закрита от растителност. Табела е разположена на 500 m преди пътния възел, са нарушени изискванията на чл. 14,ал. 2 от Н18, където е записано, че: *„Пътните знаци и другите средства за сигнализиране трябва да са видими от разстояние, което позволява на водача своевременно да предприеме действия за осигуряване безопасността на движението. Минималното разстояние за видимост на пътния знак (в m), в зависимост от скоростта на движение V (в km/h), е, както следва: при V до 50 km/h - 100 m“.* Нарушено е и изискването на чл. 9 от Н18, където е указано, че: „*Пътните знаци и другите средства за сигнализиране се поставят отдясно на платното за движение, с лицевата си страна срещу посоката на движение, така че да не се закриват от други пътни знаци, препятствия, съоръжения или принадлежности в обхвата на пътя на място, което осигурява:1. своевременното им разпознаване и възприемане от участниците в движението през деня и през нощта; 2. безпрепятствено движение на пътните превозни средства и на пешеходците*“.

3		При втората табела Ж, разположена на 500 m преди пътния възел отново е повторена забраната въведена с пътен знак В2 „Забранено е влизането на пътни превозни средства в двете посоки“. При тази ситуация пътните знаци указват, че ППС може да продължат в посока към гр. Своге на дясно при първата отбивка или на дясно към ГКПП Калотина или ГКПП Кулата при втората отбивка, но не може да продължат движението си направо към с. Мрамор.
4		
	При първата отбивка в дясно за кв. „Нови Искър“ и за гр. Своге, обозначени с указателни стрелки Ж7, от лявата страна се вижда указателна табела Ж6, която указва, че ППС може да се придвижат направо към с. Мрамор, въпреки двете последователни табели поставени последователно 1000 m и на 500 m преди пътния възел. Указателната табела Ж6 е поставена погрешно и в нарушение на чл. 9, ал. 1 от Н18, където е посочено, че: „***Пътните знаци и другите средства за сигнализиране се поставят отдясно на платното за движение****, с лицевата си страна срещу посоката на движение, така че да не се закриват от други пътни знаци, препятствия, съоръжения или принадлежности в обхвата на пътя на място, което осигурява: 1. своевременното им разпознаване и възприемане от участниците в движението през деня и през нощта; 2. безпрепятствено движение на пътните превозни средства и на пешеходците*“.	
5		След втората отбивка за ГКПП Калотина и ГКПП Кулата в посока към с. Мрамор. Има поставена табела с надпис „Внимание! Край на пътната отсечка“ с поставени от двете страни пътен знак В1 „Забранено е влизането на пътни превозни средства“. Също така има поставени направляващи стрелки С4.3 в комбинация пътен знак Г9 „Преминаване отдясно на знака“. При втората направляваща стрелка С4.3 е поставен пътен знак от група Г сочещ в посока към небето. Поради тази причина не може да се определи точно какво указва той. По-нататък се забелязва Ж16 „Преминаване в платното за насрещно движение“. При така направената организация на движението не може да се определи точно имат ли право возачите на ППС или няма право да продължат движението си в посока към с. Мрамор. Ако се

		спазват пътните знаци, макар и противоречащи си, то не би следвало по този път да може да се продължи движението. Дори и да се приеме, че това е някакъв вид временна организация на движението, то тя не отговаря на изискванията на *Наредба № 3 от 2010 г. за временната организация и безопасността на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътищата и улиците.*
6		
	Снимка от дистанционно заснемане на участъка от пътя след участъка където има поставени указателни стрелки и пътни знаци Г9 и Ж16. В зоната където има насипани земни маси няма никакви средства за сигнализация на това, че водачите трябва да преминат в насрещното и не могат да продължат движението си направо. Ясно личат следи от това, че там често се ППС правят обратен завой и се връщат в посока София. Това говори, че водачите се объркват и се налага да правят застрашаващи пътната безопасност нарушения, за да се върнат в правилната посока.	

7	
	Това е второ изображение направено чрез технология за дистанционно наблюдение. Тук още по-ясно се виждат следите от гуми при извършване на маневра за обратен завой.
8	
	На това изображение се виждат разликите и измененията в пътната инфраструктура настъпили в следствие на пътно транспорти произшествия. Първото изображение е заснето на 19 септември 2021 г., а второто на 23 септември. Само за разстояние от няколко дни са настъпили значително количество пътни инциденти, които са довели до дефицити, които се превърнали пътя в още по-опасен.

9	
	При третото изображение, заснето чрез метода за дистанционно заснемане може да се видят още нови деформации и преместени предмети. Третото изображение е от 26 септември 2021 г. Освен деформациите в инфраструктурата може да се види и наличието на боклуци в обхвата на пътя, които не са почистени.
10	

	При проверка на място от екип на ЕЦТП са заснети множество ППС над 12 т., предимно с турска или румънска регистрация, които в нарушение на ЗДвП правят обратен завой, за да се върнат в правилното трасе, поради това, че вероятно са се объркали, с оглед объркващата и противоречаща си система за организация на движението.
11	
	Състояние на обезопасителните системи за пътя, които са били повредени в следствие на ПТП и са изоставени.
12	
	Тук може да се види колко части и отломки от различни ППС има в изследвания участък

13	
	Състояние на участъка от пътя зад насипите с пръст. Видно е, че вероятно поради това, че те не са обозначени по правилния начин с пътни знаци, то много често там водачите грешат и се озовават в участък където реално няма път. Наличието на части от най-различни автомобили е сигурно доказателство за това твърдение. Въпрос, чиито отговор трябва да бъде потърсен е и защо стопанина на пътя не е почистил участъка или не е коригирал обезопасителната ограда.
14	
	Направено е изследване и на пътната маркировка в изследвания участък и се установява, че тя е напълно негодна за употреба. При изследване под микроскоп ясно се вижда, че стъклените

	светлоотразителни перли не са на мястото си. Това означава, че пътната маркировка не е светлоотразителна и при дъжд или мокро време тя е невидима.

Изводи:

Организацията на движението при пътен възел „Западна дъга - Северната скоростна тангента“ е сгрешена, като в обхвата на пътя са поставени пътни знаци с грешни указания. Това води до объркване при водачите на ППС, поради което те допускат грешки в следствие, на което настъпват пъни инциденти.

Поставените пътни знаци са объркваща, противоречаща си информация и вместо да направлява участниците в движението тя ги объркa, а това води до настъпването на инциденти.

Множеството отломки от автомобили (предни брони, под двигателни кори, огледала), както и следите от машинно масло по платното за движение, следите от автомобилни гуми върху земните насипи говорят за това, че водачите на повече от един автомобил са допуснали грешка и не са разбрали правилно указанията на стопанина на пътя.

Липсата на годна пътна маркировка, която да насочва водачите в тъмната част на денонощието, при мъгла или в дъжд също оказват негативно влияние върху условията на пътя и участниците в движението се объркват.

Стопанинът на пътя е неглижирал и омаловажил значението на средствата за организация на движението, като в нарушение на закона за пътищата и действащите подзаконови нормативи е допуснал участъка да стане опасен.

Стопанина на пътя не полага нужните грижи за това пътя да е в експлоатационна годност. Повредените и стърчащи ОСП са изоставени без да бъдат подменени или поне почистени, което ги е направило още по-опасни. Стопанинът на пътя дори не е положил усиля да почисти пътя, като в обхвата на изследвания участък могат да бъдат намерени включително и остатъци от медицински инструменти за указване на първа помощ.

При пътен възел „Западна дъга - Северната скоростна тангента“, България не се справя с прилагането на изискванията на ЕС свързани с Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 година относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури. На този пътен възел се пресичат трасетата на няколко европейски коридора. Състоянието на пътната инфраструктура и на организацията на движенето трябва да покриват поне минималните националните изисквания и тези на ЕС.

Настоящия доклад допуска, че грешките в управлението на пътната инфраструктура се дължат на липсата на информация за състоянието на пътя, както и на цялостен анализ и оценка на риска с приоритет на критично-ключовите участъци с висок риск от настъпване на пътно транспортно произшествие (ПТП).

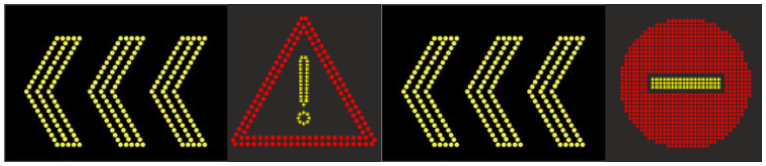
Препоръки:

Препоръчва се да се изработи нова организация на движението, така която няма да въвежда в заблуждение участниците в движението и те лесно ще се ориентират в пътната обстановка.

Препоръчва се пътната маркировка да бъде подменена, а участъкът където в момента има повредени ОСП, отломки от автомобили и други боклуци да бъдат почистени. Препоръчва и ограничителната система за пътища да бъде подменена със здрава.

Когато се проектира, инсталира и експлоатира организацията на движението трябва да се отчита, че това е международен път, който обслужва интернационален трафик, а не локален. От тази гледна точка е препоръчително да се полагат повече грижи към пътните знаци и пътните маркировки. Пътя се използва от потребители, които за първи път преминават по него. Те няма как да са запознати с потенциалните рискове и особености на пътя. Поради тази причина е необходимо да се полагат извънредни грижи за това средствата за организация на движението да отговарят поне на минималните нормативни изисквания. В противен случай участниците в движението ще продължат често да допускат грешки и тези грешки в повечето случай ще бъдат свързани с тежки наранявания или смърт.

Препоръчва се в краткосрочен план да се положат усилия за коригиране на средствата за организация на движението. С оглед повишаване на пътната безопасност се препоръчва монтаж на управляеми електронни пътни знаци покриващи норматив EN 12966-1:2005+A1:2009, които биха регулирали движението в натоварения участъци от републикански и европейски пътища с интензивен трафик. Предимствата на управляемите електронни пътни знаци са: по- добра видимост при лоши метеорологични условия, заостряне на вниманието на водачите като инстинктивно ги кара да намалят скоростта. Също така се препоръчва да се монтират управляеми електронни пътни знаци указващи правилната посока на движени.



В средносрочен план е необходимо да се осъществява периодичен мониторинг с честота мин. веднъж на всеки две седмици и при необходимост да се прилагат допълнителни мерки за пътна безопасност, които да бъдат препоръчани от одитор или инспектор по пътна безопасност.

Състоянието на средствата за организация на движението (пътни знаци и пътна маркировка) говорят за системно неглижиране на проблемите свързани с пътната безопасност. Препоръчително да се изработи изцяло нов план за организация на движението, след това да се подновят пътните маркировки и да бъдат сменени пътните знаци. Освен това е необходимо да се направи внимателен анализ на рисковете и да се поставят средства, които ще гарантират безопасността на движението и участниците в него като се приложи подходът „Безопасна система“ препоръчан от ЕС в „Работен документ на службите на Комисията – Рамка за политиката на ЕС относно пътната безопасност за периода 2021-2030 г. – следващи стъпки към нулева смъртност“.

Препоръчва се с цел повишаване на нивата на пътна безопасност, България да бъде поставена под периодичен мониторинг на инфраструктурата част от Транс европейската пътна от независими организации (в това число и неправителствени) от ЕС.

Заключение

България не се справя с изискванията на Съюза за прилагане на Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 година относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури. Политиките, по отношение на управлението на инфраструктурата и пътната безопасност или се транспонират погрешно или изобщо не се прилагат.

България не е в състояние да осигури безопасна инфраструктура дори и на пътищата част от транс европейската пътна мрежа. По отношение на участъци с въведена временна организация на движението е необходимо да се спазват стриктно минималните изисквания заложени в националното законодателство и тези на ЕС.

Това не е първият случай за път от европейската пътна мрежа преминаващ през територията на България където са налице живото застрашаващи дефицити по пътна безопасност. Липсата на мерки и ангажираност на институциите са хроничен проблем, който застрашава потребителите на пътната инфраструктура, но също така има и тежки финансови, икономически и здравни проблеми за останалите страни членки на Съюза.

Настоящият документ да се изпрати до:

ЕС:

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

Република България:

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