



НАСОКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА



Утвърждавам:
Председател на
Управителния съвет на
Агенция „Пътна инфраструктура“



/инж.Л.Лазаров/

Утвърждавам:
Министър на
регионалното развитие и
благоустройството



/Л. Павлова/

НАСОКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

ПРЕДГОВОР

Целта на управлението на безопасността на пътната инфраструктура е подобряване на състоянието на съществуващата и планирана за изграждане нова пътна инфраструктура и на транспортната система, така че да се предотврати възникване на пътнотранспортни произшествия с убити и тежко ранени. Това от своя страна означава, че трябва да се предприемат действия, които да доведат до намаляване броя на тежките пътнотранспортни произшествия и намаляване на тежестта им.

За постигане на тази цел при разглеждането на пътнотранспортните инциденти и причините за възникването им, е необходимо да се използва системен подход, при който се разглеждат всички елементи, влияещи върху произшествието, а също така и върху последиците от него.

Необходимо е елементите в пътно-транспортната система да си взаимодействат и да бъдат достатъчно адаптивни, за да осигурят безопасността. С оглед на това пътят и околната среда в обхвата на пътя трябва да бъдат проектирани и изпълнени по такъв начин, че да предизвикват адекватно поведение на участниците в движението и в най-голяма степен да бъдат толерантни към евентуалните грешки в поведението им.

Настоящият документ е предназначен за ползване предимно от експертите на Агенция ”Пътна инфраструктура”. Също така този документ може да бъде полезен и на експерти от други организации, които се занимават с въпросите на безопасността на пътната инфраструктура.

В документа се съдържат насоки и указания за прилагане на четирите основни инструмента за управление на безопасността на пътната инфраструктура, съгласно Член 3, Член 4 и Член 5 на Директива 2008/96/EU за управление на безопасността на пътните инфраструктури.

Документът се състои от четири основни раздела:

- I. ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ;
- II. ОДИТ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ;
- III. ИНСПЕКЦИИ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ
- IV. УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА УЧАСТЪЦИ С КОНЦЕНТРАЦИЯ НА ПТП

Структурата на отделните раздели е подобна. За улеснение на ползвателите на документа там, където е възможно при описание на процесите и процедурите са използвани блок-схеми.

В приложение към отделните раздели са дадени въпросници, образци на формуляри и друга полезна информация, което допълнително улеснява ползвателите и участниците в провеждане на съответните процедури, като същевременно способства за унифициране на подхода по провеждане на процедурите.

При разработване на документа са използвани следните нормативни документи:

1. Закон за пътищата;
2. 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;
3. НАРЕДБА № 5 от 23 септември 2003 г. за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия и за категоризиране безопасността на пътищата (Изм. на загл., ДВ, бр. 93 от 2011 г.)
4. НАРЕДБА № РД-02-20-14 от 29 септември 2011 г. за обхвата и съдържанието на оценката на въздействието върху пътната безопасност и на одита за пътна безопасност, условията и реда за извършването им и за придобиване и признаване на професионална квалификация „одитор по пътна безопасност“.

При разработване на отделните процедури на инструментите за управление на безопасността на пътната инфраструктура са взимани опит и добри практики от редица водещи в областта на пътната безопасност европейски страни, които са адаптирани към условията в Република България. В края на документа е представен списък с използваните публикации.

СЪДЪРЖАНИЕ:

ПРЕДГОВОР	3
I.ОЦЕНКА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО НА ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ	8
ОПРЕДЕЛЕНИЕ.....	8
ОБЛАСТ НА ПРИЛОЖЕНИЕ	8
НОРМАТИВНА БАЗА	8
СХЕМА НА ПРОЦЕСА ЗА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ.....	8
УЧАСТНИЦИ В ПРОЦЕСА И ОТГОВОРНОСТИ.....	8
ОПИСАНИЕ НА ОТДЕЛНИТЕ ЕТАПИ НА ПРОЦЕСА	10
II. ОДИТ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ	14
ОПРЕДЕЛЕНИЕ.....	14
ОБЛАСТ НА ПРИЛОЖЕНИЕ	14
НОРМАТИВНА БАЗА	14
СХЕМА НА ПРОЦЕСА	14
УЧАСТНИЦИ В ПРОЦЕСА И ОТГОВОРНОСТИ.....	14
ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ЕКИПА ОТ ОДИТОРИ	16
ОПИСАНИЕ НА ОТДЕЛНИТЕ ЕТАПИ НА ПРОЦЕСА	16
ПРИЛОЖЕНИЕ 1- ОБРАЗЕЦ НА ЗАДАНИЕ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ОДИТ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ	22
ПРИЛОЖЕНИЕ 2- ВЪПРОСНИЦИ ЗА ОТДЕЛНИТЕ ЕТАПИ НА ОДИТА ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ	25
ПРИЛОЖЕНИЕ 3- ОБРАЗЕЦ НА ОДИТЕН ДОКЛАД.....	33
ПРИЛОЖЕНИЕ 4- ФОРМУЛЯР ЗА ПРИЕМАНЕ НА ОДИТЕН ДОКЛАД.....	38
III. ИНСПЕКЦИИ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ.....	42
ОПРЕДЕЛЕНИЕ.....	42
ОБЛАСТ НА ПРИЛОЖЕНИЕ	42
НОРМАТИВНА БАЗА	42
РЕГУЛЯРНИ, ПЕРИОДИЧНИ ИНСПЕКЦИИ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ НА СЪЩЕСТВУВАЩАТА ПЪТНА МРЕЖА ОТ РЕПУБЛИКАНСКИ ПЪТИЩА	42
СХЕМА НА ПРОЦЕСА	42

УЧАСТНИЦИ В ПРОЦЕСА И ОТГОВОРНОСТИ.....	43
ИЗИСКВАНИЯ ЗА ИНСПЕКТОРИТЕ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ	44
ПЕРИОДИЧНОСТ НА ИНСПЕКЦИИТЕ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ.....	44
МЕТОДИКА ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ПЕРИОДИЧНИТЕ ИНСПЕКЦИИ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ.....	45
ЗДРАВЕ И БЕЗОПАСНОСТ.....	46
ИНСПЕКЦИИ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ НА УЧАСТЪЦИ ОТ ПЪТИЩА С ИЗВЪРШВАЩИ СЕ СТРОИТЕЛНИ И МОНТАЖНИ РАБОТИ	48
СХЕМА НА ПРОЦЕСА	48
УЧАСТНИЦИ В ПРОЦЕСА И ОТГОВОРНОСТИ.....	48
ПЕРИОДИЧНОСТ НА ИНСПЕКЦИИТЕ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ НА УЧАСТЪЦИ С ИЗВЪРШВАЩИ СЕ СМР.....	50
ИЗИСКВАНИЯ ЗА ИНСПЕКТОРИТЕ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ НА УЧАСТЪЦИ С ИЗВЪРШВАЩИ СЕ СМР.....	50
МЕТОДИКА ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ИНСПЕКЦИИТЕ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ НА УЧАСТЪЦИ С ИЗВЪРШВАЩИ СЕ СМР	51
ПРИЛОЖЕНИЕ 1-ВЪПРОСНИЦИ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ПЕРИОДИЧНИ ИНСПЕКЦИИ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ	52
ПРИЛОЖЕНИЕ 2- КАТЕГОРИЗАЦИЯ НА ДЕФЕКТИТЕ	61
ПРИЛОЖЕНИЕ 3- ДОКЛАД ОТ ИНСПЕКЦИЯ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ	62
ПРИЛОЖЕНИЕ 4- ДЕФЕКТИ, КОИТО ПРЕДСТАВЛЯВАТ ПОТЕНЦИАЛНА ОПАСНОСТ ЗА УЧАСТНИЦИТЕ В ДВИЖЕНИЕТО	64
ПРИЛОЖЕНИЕ 5- Нощна видимост НА ХОРИЗОНТАЛНА ПЪТНА МАРКИРОВКА И СВЕТЛООТРАЗИТЕЛНИ ПЪТНИ ЗНАЦИ	86
ПРИЛОЖЕНИЕ 6- ВЪПРОСНИЦИ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ИНСПЕКЦИИ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ.....	88
ПРИЛОЖЕНИЕ 7- ПРОТОКОЛИ ОТ ПЪРВОНАЧАЛНА И ЗАКЛЮЧИТЕЛНА ИНСПЕКЦИЯ.....	95
IV. УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА УЧАСТЪЦИ С КОНЦЕНТРАЦИЯ НА ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ (ПТП).....	97
ВЪВЕДЕНИЕ.....	97
ОБЛАСТ НА ПРИЛОЖЕНИЕ.....	97
НОРМАТИВНА БАЗА	97

СХЕМА НА ПРОЦЕСА	98
УЧАСТНИЦИ В ПРОЦЕСА И ОТГОВОРНОСТИ.....	98
ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ЧЛЕНОВЕТЕ НА ЕКСПЕРТНАТА КОМИСИЯ.....	101
МЕТОДИКА ЗА АНАЛИЗ НА УЧАСТЪЦИ С КОНЦЕНТРАЦИЯ НА ПТП.....	101
ПРИЛОЖЕНИЕ 1- ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОИЗШЕСТВИЯТА, СЪДЪРЖАЩИ СЕ В ПРОТОКОЛИТЕ ЗА ПТП	108
ПРИЛОЖЕНИЕ 2 -ИНФОРМАЦИЯ ЗА УЧАСТЪЦИТЕ С КОНЦЕНТРАЦИЯ НА ПТП ПО РЕПУБЛИКАНСКИТЕ ПЪТИЩА	109
ПРИЛОЖЕНИЕ 3- ИНФОРМАЦИЯ ЗА УЧАСТЪЦИТЕ С КОНЦЕНТРАЦИЯ НА ПТП В НАСЕЛЕНИТЕ МЕСТА.	110
ПРИЛОЖЕНИЕ 4.....	112
ПРИЛОЖЕНИЕ 5.....	117
V. ИЗПОЛЗВАНА ЛИТЕРАТУРА.....	120

I.ОЦЕНКА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО НА ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ

ОПРЕДЕЛЕНИЕ

Оценката на въздействието върху пътната безопасност е стратегически сравнителен анализ на въздействието на нов път или на съществено изменение на съществуващата пътна мрежа върху безопасността на пътната мрежа. В оценката на въздействието върху пътната безопасност се посочват съображенията за пътна безопасност, допринесли за избора на предлаганото решение. В нея се предоставя и цялата необходима информация за извършване на анализ на разходите и ползите на различните оценявани възможности.

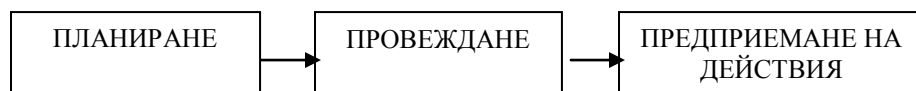
ОБЛАСТ НА ПРИЛОЖЕНИЕ

Оценката на въздействието върху пътната безопасност се извършва на началния етап на планиране преди одобряване на инфраструктурния проект за пътища от републиканската пътна мрежа.

НОРМАТИВНА БАЗА

- 1.Закон за пътищата, Чл.36в
- 2.Наредба № РД-02-20-14 от 29 септември 2011 г. за обхвата и съдържанието на оценката на въздействието върху пътната безопасност и на одита за пътна безопасност, условията и реда за извършването им и за придобиване и признаване на професионална квалификация „одитор по пътна безопасност“

СХЕМА НА ПРОЦЕСА ЗА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ



УЧАСТНИЦИ В ПРОЦЕСА И ОТГОВОРНОСТИ

1. Агенция „Пътна инфраструктура“;
2. Изпълнител;

		Отговорност
Планиране , подготовка и възлагане	<ul style="list-style-type: none"> • Подготовка и провеждане на процедура за избор на изпълнител на изготвяне на оценка за въздействието върху пътната безопасност; • Предоставяне на данни за ПТП за страната и за региона за разглежданата година • Провеждане на встъпителна среща 	Агенция”Пътна инфраструктура” Агенция”Пътна инфраструктура” Агенция”Пътна инфраструктура”
Провеждане	<ul style="list-style-type: none"> • Планиране и провеждане на оценката на въздействието върху пътната безопасност • Подготовка и представяне на доклад за оценка на въздействието върху пътната безопасност; 	Изпълнител Изпълнител
Предприемане на действия	<ul style="list-style-type: none"> • Вземане на решение относно избора на алтернатива за изграждане на пътната инфраструктура 	Агенция”Пътна инфраструктура”

Агенция ”Пътна инфраструктура”, е отговорна за:

- Подготовка и провеждане на процедура за избор на изпълнител за изготвяне на оценка за въздействието върху пътната безопасност;
- Изготвяне на задание за провеждане на оценката за въздействието върху пътната безопасност;
- Изискване на необходима информация от службите по контрол на МВР и предоставяне на данни за ПТП за страната и региона за разглежданата година на изпълнителя;
- Организиране на провеждането на встъпителна среща;
- Вземане на решение относно избора на алтернатива за изграждане на пътната инфраструктура на база доклада на изпълнителя.

Изпълнителят е отговорен за:

- Планирането на дейностите във връзка с оценката на въздействието върху пътната безопасност;
- Осъществяването на дейностите във връзка с оценката на въздействието върху пътната безопасност;

- Изготвяне и предоставяне на доклад за оценка на въздействието върху пътната безопасност на АПИ.

ОПИСАНИЕ НА ОТДЕЛНИТЕ ЕТАПИ НА ПРОЦЕСА

Планиране и подготовка

Провеждане на процедура за избор на изпълнител:

Агенция „Пътна инфраструктура“ възлага извършването на оценка на въздействието върху пътната безопасност по реда на Закона за обществените поръчки. Изготвянето на документацията за провеждане на обществената поръчка, организирането и провеждането на обществената поръчка с предмет – възлагане извършването на оценка на въздействието върху пътната безопасност се извършва от Дирекция „Обществени поръчки и правно обслужване“, подпомагана от Дирекция „Инвестиционно проектиране и отчуждителни процедури“. Контролът по изпълнение на договора се възлага на Дирекция „Инвестиционно проектиране и отчуждителни процедури“ и на Дирекция „Анализ на риска и оперативен контрол“.

Предоставяне на основни материали:

Основните материали, необходими за извършване на оценката, които се осигуряват от Агенция „Пътна инфраструктура“ са :

- Документи от процеса на планиране на проекта;
- Данни за проекта като: статистика на ПТП в страната и зоната на проекта, настоящо и прогнозно натоварване от движението;
- Данни от предпроектни проучвания.

Встъпителна среща

Встъпителната среща е абсолютно необходима. В нея участват всички страни в процеса. Насрочването и се извършва от Агенция „Пътна инфраструктура“. Преди насрочването на встъпителната среща изпълнителят трябва да е получил и да се е запознал с възможно най-голяма част от основните материали и документи, имащи отношение към проекта, обект на за оценка на въздействието върху пътната безопасност.

Основните цели за провеждане на встъпителната среща са:

- Представяне на проекта и изясняване на евентуални неясноти;
- Определяне на график за последващи срещи и за представяне на доклади.

Провеждане

Планиране и извършване на оценката на въздействие върху пътната безопасност

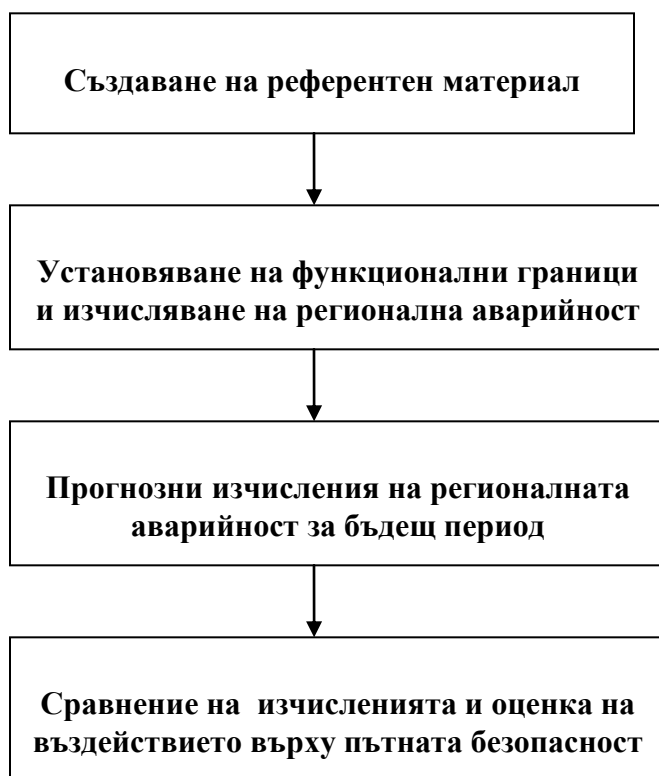
Извършването на оценката на въздействието върху пътната безопасност съдържа следните елементи:

- Определяне на проблема;
- Определяне на текущото състояние на пътната безопасност в разглежданата регионална пътна мрежа и сценарий на „бездействие“;
- Определяне на целите за пътна безопасност;
- Извършване на анализ на въздействието върху пътната безопасност на предложените алтернативи;
- Сравняване на алтернативите, включително анализ на разходите и ползите;
- Представяне на набор от възможни решения.

В процеса на оценката се вземат под внимание и следните елементи:

- данни за количествените показатели на аварийност за отделните класове пътища и при възможност за основните типове кръстовища, определени за брой ПТП за 1 милион пропътувани километри и броя загинали за един милион пропътувани километри, изчислени на национално ниво и преизчислени за съответната пътна мрежа; съпоставка на целеви мерки за намаляването им и сценарий на „бездействие“;
- Избор на маршрут и модели на движението;
- Възможни въздействия върху съществуващата мрежа (например изходи, пресечни точки, железопътни прелези);
- Участници в движението на пътя, включително уязвими участници в движението (например пешеходци, велосипедисти, мотоциклетисти);

Методология на анализа:



1. Създаване на референтен материал

Измерва се дължината на всеки клас пътища от републиканската пътна мрежа. Намира се осредненото натоварване от движението за всеки клас път. Въз основа на статистиката за ПТП на национално ниво за всеки клас пътища се изчисляват следните коефициенти на аварийност: брой на ПТП с ранени и убити за километър; брой на ПТП с ранени и убити за един милион километра и брой на ранените и убитите, съотнесен към броя на ПТП с убити и ранени.

2. Установяване на функционални граници и изчисляване на регионална аварийност

Установяват се функционалните граници на региона, върху който ще оказва въздействие съответната планирана за изграждане инфраструктура. Прави се списък на всички пътища от региона. За всеки клас пътища от региона се изчислява натоварването от движението. Въз основа на статистиката от ПТП за региона се изчисляват регионалните коефициенти на аварийност: брой на ПТП с ранени и убити за километър; брой на ПТП с ранени и убити за един милион километра и брой на ранените и убитите, съотнесен към броя на ПТП с убити и ранени.

3. Прогнозни изчисления на регионалната аварийност за бъдещ период

Определя се времеви хоризонт на проекта. Обикновено за големи инфраструктурни проекти времевият хоризонт е равен или по-дълъг от 30 години.

За всеки клас пътища от региона се изчислява натоварването от движението за определения времеви хоризонт. Въз основа на изчисленото прогнозно натоварване от движението и статистиката от ПТП за региона се изчисляват регионалните коефициенти на аварийност: брой на ПТП с ранени и убити за километър; брой на ПТП с ранени и убити за един милион километра и брой на ранените и убитите, съотнесен към броя на ПТП с убити и ранени за бъдещия период.

4. Сравнение на изчисленията и оценка на въздействието върху пътната безопасност

Обобщават се получените резултати от всички етапи на процеса на анализ, сравняват се и се прави оценка до каква степен планираната за изграждане инфраструктура влияе върху пътната безопасност на национално и регионално ниво.

Подготовка и представяне на доклад за оценка на въздействието върху пътната безопасност

След приключване на анализа и оценката изпълнителят изготвя доклад за оценка на въздействието върху пътната безопасност и го представя на Агенция „Пътна инфраструктура” . Председателят на УС на Агенция „Пътна инфраструктура” назначава със заповед комисия от експерти, работещи в администрацията , която да участва в срещите и която трябва да прегледа доклада за оценка на въздействието върху пътната безопасност.

Вземане на решение относно избора на алтернатива за изграждане на пътната инфраструктура

След прегледа на доклада и констатациите на комисията Агенция „Пътна инфраструктура” взема решение относно изграждането на новата пътна инфраструктура и избора на най-подходяща от гледна точка на безопасността алтернатива за изграждането ѝ.

II. ОДИТ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

ОПРЕДЕЛЕНИЕ

Одитът за пътна безопасност е независима, подробна систематична проверка за техническа безопасност, свързана с проектните характеристики на пътен инфраструктурен проект, която обхваща всички етапи от планирането до началната експлоатация. Одитите за пътна безопасност представляват неразделна част от процеса на проектиране на инфраструктурния проект на етапа на предварителен проект, изготвяне на подробен проект, предварително въвеждане в експлоатация и начална експлоатация.

Одитът има за цел намаляване на вероятността за възникване на пътнотранспортни произшествия чрез идентифициране на потенциално опасни пътни участъци и проектни характеристики и предписване на мерки за тяхното отстраняване.

ОБЛАСТ НА ПРИЛОЖЕНИЕ

Одит за пътна безопасност се извършва задължително за републикански пътища, които са част от трансевропейската пътна мрежа на територията на Република България. Одит по пътна безопасност може да се провежда и за пътища, които не са част от трансевропейската пътна мрежа и са с общностно финансиране. На одит за пътна безопасност подлежат проектите за ново строителство, реконструкция и основен ремонт (реhabилитация).

НОРМАТИВНА БАЗА

1. Закон за пътищата, Чл.36 д

2. Наредба № РД-02-20-14 от 29 септември 2011 г. за обхвата и съдържанието на оценката на въздействието върху пътната безопасност и на одита за пътна безопасност, условията и реда за извършването им и за придобиване и признаване на професионална квалификация „одитор по пътна безопасност“

СХЕМА НА ПРОЦЕСА



УЧАСТНИЦИ В ПРОЦЕСА И ОТГОВОРНОСТИ

1. Агенция “Пътна инфраструктура” ;
2. Екип от одитори;
3. Проектант.

		Отговорност
Планиране , подготовка и възлагане	<ul style="list-style-type: none"> • Подготовка и провеждане на процедура за избор на екип от одитори по пътна безопасност; • Предоставяне на чертежи и други данни • Провеждане на въстъпителна среща 	Агенция “Пътна инфраструктура” Проектант Агенция “Пътна инфраструктура”
Провеждане	<ul style="list-style-type: none"> • Планиране и провеждане на одита чрез използване на листове за проверка в съответствие с Приложение 2; • Подготовка на предварителен одитен доклад и представяне на останалите страни за изясняване чрез заключителна среща; • Подготовка и представяне на окончателен одитен доклад; • Изготвяне на писмен отговор на доклада от одит ; 	Екип от одитори Екип от одитори Екип от одитори Агенция “Пътна инфраструктура”
Предприемане на коригиращи действия	<ul style="list-style-type: none"> • Коригиране на проекта в съответствие с препоръките от администрацията, управляваща пътя; • Преглед и приемане на коригирания проект. 	Проектант Агенция “Пътна инфраструктура”

Агенция „Пътна инфраструктура” е отговорна за:

- Осигуряване на провеждането на одити по пътна безопасност за всеки един проект и за всеки един етап от осъществяването на проекта;
- Възлагането на извършването на одит по пътна безопасност по реда на Закона за обществените поръчки;
- Изработване на техническо задание за одит по пътна безопасност;
- Осигуряване на необходимите материали за извършване на одитите по пътна безопасност;
- Осигурява сключването на договор;
- Преглед на предварителния доклад – провеждане на заключителна/разясняваща среща с одитора и проектанта
- Получаване на окончателния одитен доклад и даване на писмен отговор за окончателния доклад на водещия одитор за приетите препоръки от доклада.

Екипът от одитори по пътна безопасност е отговорен за:

- Формиране на екипа от одитори на пътна безопасност заедно с възложителя на проекта;
- Планиране и извършване на одита на пътна безопасност;
- Изготвяне на предварителен одитен доклад;
- Провеждане на разясняващи/заключителни срещи с възложителя на проекта и проектанта и нанасяне на корекции в доклада;
- Изготвяне на окончателен одитен доклад;
- Спазване на правилата за конфиденциалност на информацията.
- Препоръките, дадени в одитния доклад.

Проектантът е отговорен за:

- подпомага извършването на одита, включително осигуряване на планове и необходимата база данни;
- предоставя изходната информация за изработването на техническо задание за одит за пътна безопасност по заявка на администрацията, управляваща пътя;
- извършване на промени в проекта в съответствие с резултатите от одита.

ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ЕКИПА ОТ ОДИТОРИ

Екипът от одитори трябва да бъде минимум от двама души, които притежават опит в проектирането на пътища и/или опит в пътната безопасност. Задължително поне един член от екипа-водещият одитор трябва да притежава сертификат за професионална квалификация „одитор по пътна безопасност“.

ОПИСАНИЕ НА ОТДЕЛНИТЕ ЕТАПИ НА ПРОЦЕСА

Планиране и подготовка

Провеждане на процедура за избор на одитори:

Агенция „Пътна инфраструктура“ възлага извършването на одит на пътната безопасност по реда на Закона за обществените поръчки.

Изготвянето на документацията за провеждане на обществената поръчка, организирането и провеждането на обществената поръчка с предмет – възлагане извършването на одит на пътна безопасност се извършва от Дирекция „Обществени поръчки и правно обслужване“, подпомагана от съответната дирекция, отговаряща за проекта. Заданието за провеждане на одит по пътна безопасност се изготвя в съответствие с образеца, представен в Приложение 1.

Контролът по изпълнение на договора се възлага на съответната дирекция, отговаряща за проекта и на Дирекция „Анализ на риска и оперативен контрол”.

Основни материали:

Необходимите основни материали включват всички документи, необходими за провеждане на одита по пътна безопасност. В зависимост от етапа на одит те са:

- Документи от процеса на планиране на проекта;
- Доклади от извършени проверки на проекта;
- Чертежи и проектна документация;
- Данни за проекта като: статистика на ПТП, настоящо и прогнозно натоварване от движението;
- Приложими нормативни документи.

Встъпителна среща

Встъпителната среща е абсолютно необходима. В нея участват всички страни в процеса. Насрочването и се извършва от пътната администрация и водещия одитор. Преди насрочването на встъпителната среща екипът от одитори трябва да е получил и да се е запознал с възможно най-голяма част от основните материали и документи, имащи отношение към проекта, обект на одита по пътна безопасност.

Основните цели за провеждане на встъпителната среща са:

- Представяне на проекта и изясняване на евентуални неясноти;
- Установяване на комуникация между екипа от одитори и проектанта;
- Кратка презентация на планирания одит от страна на водещия одитор;
- Определяне на график за последващи срещи.

Провеждане

Одитът по пътна безопасност се провежда на следните етапи от инвестиционния процес:

- Прединвестиционни проучвания;
- Идейни проекти;
- Технически и/или работни проекти;
- Преди въвеждане на пътя в експлоатация;
- По време на началната експлоатация на пътя.

Подходът при изпълнението на одита по пътна безопасност е подобен при всички етапи на изпълнение:

Първоначално се прави общ преглед на проекта. За целта се използват всички налични данни като статистика на ПТП, клас на пътя, напречен профил, прогнозни стойности на СДГИ, чертежи и т.н. След това проектът се разглежда от гледна точка на отделните групи участници в движението. Отделните фактори и елементи на проекта (пътни участъци, кръстовища, пътни възли, пътни съоръжения и т.н.) не трябва да се разглеждат поотделно. Те са елемент от един цялостен проект и трябва да се разглеждат в контекста на целия проект. Дори отделните елементи да са безопасно проектирани сами по себе си, това не означава, че избраната комбинация от отделни елементи е най-благоприятната от гледна точка на пътната безопасност. Често са налице фактори, които предизвикват реакции у участниците в движението, които са различни от планираните. Най-общо казано трябва да се проверява разстоянието между отделните елементи на проекта и геометричните характеристики на отделните елементи.

След като е разгледан проектът като цяло е препоръчително да се раздели на отделни елементи и всеки един от тях да бъде систематично анализиран. При провеждане на одита за всеки отделен етап се разглеждат различни критерии, като за всеки етап се попълват и въпросниците представени в Приложение 2 към документа.

Одит на етап прединвестиционни проучвания

Критерии:

- Обхват на проекта;
- Функция на пътя в общата пътна мрежа; състав на движението по пътя;
- Пространствено развитие, използване на земята, бъдещо развитие на територията;
- Влияние върху пътната мрежа, допълнително разширение;
- Разположение на главните пътища по отношение на главните стопански площи;
- Връзки към съществуващата пътна мрежа;
- Проектна скорост; интензивност на движението;
- брой и вид на пътните пресичания.

Основни проблеми, които се идентифицират:

Добрите световни практики сочат, че основните проблеми, които се идентифицират на етап прединвестиционни проучвания са:

- неудачно избран клас на пътя;
- неудачно избрана проектна скорост с оглед класа на пътя;

- неподходящ избор на типа на пътни възли и кръстовища с оглед на интензивността на движението или необходимите маневри при смяна на посоките на движение.

Одит на етап идеен проект

Критерии:

- географско местоположение (например излагане на опасност от свлачища, наводнения, лавини), сезонно обусловени и климатични условия, както и сеизмична активност;
- вид на кръстовища и разстояние помежду им;
- брой и вид на платната за движение;
- видове допустимо движение за новия път;
- функционалност на пътя в рамките на пътната мрежа;
- метеорологични условия;
- скорост на движение;
- пътен профил (напр. ширина на платното, наличие на алеи за велосипедисти, пешеходни зони);
- хоризонтална и вертикална проекция;
- видимост;
- план на кръстовищата;
- обществен транспорт и инфраструктура;
- пътни/железопътни прелези.

Одит на етап технически и/или работен проект

Критерии:

- трасе;
- съгласувани пътни знаци и маркировка;
- осветеност на осветяваните пътища и пресечни точки;
- оборудване на крайпътната зона;
- крайпътна обстановка, включително растителност;
- неподвижни препятствия в крайпътната зона;
- наличие на безопасни зони за паркиране;
- уязвими ползватели на пътя (напр. пешеходци, велосипедисти, мотоциклетисти);
- удобно за ползвателя приспособяване на системите от пътни ограничителни (централни разделителни ивици и противоударни бариери за предотвратяване на опасностите за уязвими ползватели).

Основни проблеми, които се идентифицират:

Добрите световни практики сочат, че основните проблеми, които се идентифицират на етап идеен и работен и/или технически проект са:

- Неадекватна видимост при пътни пресичания и подход към пътни пресичания;
- Неподходящи геометрични характеристики на кръстовища и особено на кръгови кръстовища;
- Неподходящи проектни характеристики на ленти за движение, пътни връзки при пътни възли, площадки за аварийно спиране, автобусни спирки;
- Неподходящ избор на проектна скорост на движение и съчетание на елементите в план, надлъжен и напречен профил;
- Незадоволително оформяне на кръстовища, при които има смесено движение.

Одит на етап на предварително въвеждане в експлоатация

Критерии:

- безопасност на ползвателите на пътя и видимост при различни условия, като тъмнина, и при обичайни атмосферни условия;
- разпознаваемост на пътните знаци и маркировка;
- състояние на настилките.

Основни проблеми, които се идентифицират:

Добрите световни практики сочат, че основните проблеми, които се идентифицират на етап предварително въвеждане в експлоатация са:

- ограничителни системи и краища на ограничителни системи – недостатъчна дължина; липса на такива; недобро изпълнение; опасен край;
- пътни знаци и маркировка – неподходящо подбрани материали; погрешно поставяне; липса на пътни знаци;
- пътни окопи и зона в обхвата на пътя – неподходяща или съдържаща опасни проектни елементи;
- противощумни огради, растителност и други обекти, разположени в зоната на обхвата на пътя-недостатъчно обезопасени, неподходящи отстояния от ръба на настилката;
- кръстовища– неправилно подбрано местоположение; недостатъчна или лоша видимост;
- пресичания с пътища, предназначени за уязвими участници в движението – недостатъчно обезопасени;
- напречен профил и напречни наклони – неподходящи или извън стандарта;

- пътни връзки – неподходящи/с неподходящо подбрани дължина, радиус и надлъжен наклон;
- изпъкнали/вдлъбнати вертикални криви – прекалено малки радиуси.

Одит на етапа на начална експлоатация

Критерии:

- оценка на безопасността на пътя въз основа на действителното поведение на участниците в движението.

Подготовка и представяне на одитен доклад

След приключване на одита, екипът от одитори подготвя предварителен одитен доклад, със структура и съдържание в съответствие с формуляра, представен в Приложение 3 на този документ.

Предварителният доклад се изпраща на Агенция ”Пътна инфраструктура” за отговор. Преди окончателно приемане на препоръките от предварителния одитен доклад е добре да се проведе заключителна среща на всички участници в процеса.

След заключителната среща екипът от одитори изготвя окончателен доклад, заедно с необходимите приложения и официално го изпраща на Агенция ”Пътна инфраструктура”.

Председателят на УС на Агенция „Пътна инфраструктура” назначава със заповед комисия от експерти на АПИ, която да участва в срещите и която трябва да прегледа окончателния одитен доклад. Приетите и неприетите предложения се отразяват във Формуляр за приемане на одитен доклад, представен в Приложение 4 към документа.

Предприемане на коригиращи действия

Въз основа на попълнения Формуляр за приемане на одитен доклад, дирекцията, отговаряща за проекта изпраща писмено искане до Проектанта за нанасяне на корекции в проекта. Коригираният проект се представя за разглеждане и одобрение на експертен технико-икономически съвет /ЕТИС/ в АПИ.

ЗАДАНИЕ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ОДИТ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

1.ОБЕКТИВНИ ПРИЧИНИ:

Във връзка с изпълнение на проекти, финансирани по Оперативна програма „Транспорт” и съобразно изискванията на Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 година относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури, Агенция „Пътна Инфраструктура”, бенефициент по програмата, възлага извършване на одити по пътна безопасност на етап На следните обекти:

Обект	Лот	Етап на проекта	Проектант

2.ОСНОВАНИЕ:

Основание за възлагане на одита по пътна безопасност е, че съгласно законодателството на Република България за всички проекти за пътища, които са част от трансевропейската пътна мрежа задължително се изисква провеждането на одит по пътна безопасност .

3.ОБХВАТ НА РАБОТИТЕ

1. Работата по изпълнение на заданието включва провеждане на одит по пътна безопасност на етап/...../ на горе изброените обекти. Одитът трябва да включва:
 - Преглед на чертежите от част” Пътна” на обектите;

- Посещение на място през деня и при здрач на местата на пресичане на съседни пътища с новоизграждащите се пътища;
2. Прегледът на чертежите и посещенията на място на обектите трябва да бъдат насочени изцяло към изясняване на потенциални проблеми, свързани с безопасността на движение;
3. При преценка на проблемите и предлагане на евентуални мерки за разрешаване трябва да се имат предвид следните документи:
 - Норми за проектиране на пътища, МРРБ, 2000 г.;
 - Наредба N 2 на МРРБ за сигнализация на пътищата с пътна маркировка;
 - Наредба N 18 на МРРБ за сигнализация на пътищата с пътни знаци;
 - Sustainable safe road design. A practical manual produced for the World Bank and the Dutch Ministry of Transport, Public Works and Water Management
4. Насоки за управление на безопасността на пътната инфраструктура, АПИ, 2011 г.
5. TEM STANDARDS AND RECOMMENDED PRACTICE, Third Edition, February 2002
TEM Project Central Office
6. Оценката на проблемите, свързани с пътната безопасност, трябва да включва както директното трасе, така и съседните пътища в обхвата на връзките/възлите/ на пресичанията им с директното трасе /на ниво или на различни нива/.

4.ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ЕКИПА ОТ ОДИТОРИ:

Одиторският екип трябва да се състои от минимум двама одитори. Поне един от одиторите трябва да има професионална квалификация ”Одитор по пътна безопасност” Всички членове на екипа трябва да притежават опит в областта на пътната безопасност.

Като доказателство одиторите трябва да предоставят професионална биография заедно със сертификати за професионална квалификация ”Одитор по пътна безопасност” и сертификати за курсове, свързани с други аспекти на пътната безопасност /анализ на места с концентрация на ПТП, управление на безопасността на пътни инфраструктури, инспекции по пътна безопасност, оценка на ефективност на мерки за пътна безопасност и др./

5.ГРАФИК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА РАБОТИТЕ

Работите ще започнат веднага след подписването на договорите с екипа от одитори и ще се реализират по график, даден в таблица 1

Обект	Лот	Период на прегледа от дата до дата	Представяне на предварителен доклад	Представяне на окончателен доклад

6. ПРЕДСТАВЯНЕ НА ДОКЛАДИ

Одиторите представят доклад от одит на обектите в Агенция ”Пътна инфраструктура”, Дирекция.....

Доклади от одит се изготвят за всеки лот от посочените в т. 2 от настоящото задание обекти.

Докладите от одит на пътната безопасност трябва да бъдат изготвени в съответствие с Образца, представен в приложение №2 на НАРЕДБА № РД-02-20-14от 29 септември 2011 г.

При изготвяне на докладите се спазват изискванията на Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 година относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури за етап „.....”.

При разглеждането на чертежите и посещенията на място одиторите трябва да попълват въпросник за съответния етап, съгласно приложение №3 на НАРЕДБА № РД-02-20-14от 29 септември 2011 г., съдържащ основните компоненти от проекта, обект на одита и съответните коментари.

7. РЕСУРСИ, КОИТО СЕ ОСИГУРЯВАТ ОТ АПИ

Агенция „Пътна Инфраструктура” ще предостави на одиторите детайлна техническа документация за обектите, предмет на одит по пътна безопасност.

Освен това ще осигури съдействие от страна на дирекция ”Пътна полиция” на МВР, в случай че са необходими допълнителни данни относно пътната безопасност на одитираните обекти.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Въпросници за отделните етапи на одита по пътна безопасност

1: Въпросник за етап: Прединвестиционни проучвания

Въпрос	Да	Не	Коментар
I. Общи положения			
1. Обхват на проекта, функция, състав на транспортния поток			
1.1. Какво е предназначението на проекта? (коментар)			
1.2. Проектът в съответствие ли е с функциите на пътя?			
1.3. Начин на обслужване на прилежащата територия – съответства ли на функциите на пътя?			
1.4. Съответства ли функцията на пътя на очаквания транспортен поток?			
2. Основни генератори на пътно движение			
2.1. Какво е разстоянието между основните генератори на пътно движение и тяхното влияние върху проекта?			
3. Етапи на реализация			
3.1. Достатъчно добре ли е осигурена безопасността на всеки един етап от реализацията на проекта и на етапните връзки?			
4. Планирани бъдещи строителни работи Проектът ще се повлияе ли от: - планирано бъдещо разширение? - строителство на ново пътно платно? - планирани промени в пътните пресичания?			
5. Ефекти върху пътната мрежа			
5.1. Премахва ли проектът съществуващи пътни връзки и ограничава ли съществуващ достъп до прилежащи територии?			
II. Въпроси относно проекта (обща)			
1. Избор на трасе			
1.1. Осигурени ли са достатъчни разстояния за видимост?			
1.2. Осигурена ли е достатъчна зона, свободна от препятствия?			
2. Използвани проектни елементи и съответствието им с нормативните елементи			
2.1. Съобразени ли са проектните елементи с нормативите?			
3. Проектна скорост			
3.1. Съответства ли проектната скорост на функциите на пътя?			
3.2. Коректно ли е избрана проектната скорост на пътните връзки?			
3.3. Има ли резки промени в проектната скорост?			
4. Перспективно натоварване от движението			
4.1. Проектът съответства ли на очакваното перспективно натоварване от движението?			
4.2. Ще се повлияе ли безопасността от неочаквано нарастване на натоварването от движението?			
III. Пътни пресичания			
1. Схеми на пътни възли/пресичания			
1.1. Отговарят ли на: - функцията на пътя? - очакваното натоварване от движението?			

- очаквания състав на движението?			
1.2. Избраната схема осигурява ли разпознаваемост на пресичането?			
1.3. Осигурено ли е безопасно пресичане на пешеходци и велосипедисти?			
1.4. Осигурено ли е безопасното движение на тежкотоварни превозни средства при всички пресичания?			
2. Разстояния между пътните пресичания			
2.1. Подходящо ли са избрани разстоянията между отделните пресичания и осигурен ли е достъп за автомобили на бърза помощ, пожарна, полиция?			
IV. Ограничения, свързани с околната среда			
1. Аспекти за безопасност			
1.1. Оценени ли са всички предвидени мерки, свързани с опазване на околната среда от гледна точка на пътната безопасност?			
V. Други въпроси (жп прелези на ниво, вероятно наводняване на пътя, ниско прелитащи самолети и други фактори, отвличащи вниманието на водачите, зони за почивка, паркиране, опорни пунктове и др.)			

2: Въпросник за етап: Идеен проект

Въпрос	Да	Не	Коментар
Резултати от предходния одит(и) (ако има такъв)			
I. Общи положения			
1. Отклонения от нормите			
1.1. Има ли отклонения от нормативите?			
2. Напречен профил			
2.1. Оценен ли е конкретният състав на транспортния поток при избора на габарит?			
2.2. Избран ли е възможно най-безопасният напречен профил?			
3. Отводняване			
3.1. Отчетени ли са изискванията за добро повърхностно отводняване на пътното платно?			
4. Оформяне на околното пространство на пътя			
4.1. Възпрепятствана ли е добрата видимост?			
5. Зони за обслужване			
5.1. Вхоדותе и изходите разположени ли са извън критични зони?			
5.2. Разполагат ли паркинг зоните с достатъчен капацитет?			
5.3. Ситуационно отговарят ли на изискванията за безопасно маневриране?			
5.4. Има ли достатъчно разстояние до близки пътни пресичания?			
5.5. Подходящо ли са избрани разстоянията между паркингите?			
6. Обслужване на прилежаща територия			
6.1. Обезопасени ли са всички изходи и входи?			
6.2. Подходящо ли е използването на локални платна?			
6.3. Има ли конфликт между завиващи и паркирали автомобили?			
7. Автомобили за бърза помощ, пожарна, полиция и за пътна помощ			
7.1. Осигурен ли е безопасният достъп?			
8. Етапност на строителството			
Подходящо ли е сигнализирано?			

9. Застрояване в близост до пътното трасе			
9.1. Може ли да повлияе негативно върху реакцията на водача?			
10. Основни проектни елементи			
10.1. Подходящо ли са подбрани за перспективното използване на пътя от всички участници в движението?			
II. Геометрични елементи на пътя			
1. Видимост			
1.1. Има ли координация между ситуация и надлъжен профил и изискванията за видимост?			
2. Ситуация и надлъжен профил			
2.1. Използвани ли са принципите за хомогенност на трасето при проектиране?			
2.2. Предприети ли са мерки за избягване на едновременно използване на минимални проектни елементи?			
2.3. Реализирани ли са ленти за бавнодвижещи се пътни превозни средства при големи надлъжни наклони?			
3. Връзка между нов и съществуващ пътен участък			
3.1. Геометричните елементи на новия участък кореспондират ли на тези от стария?			
3.2. Границата между двата участъка разположена ли е в близост до опасни места (хоризонтални криви, изпъкнали вертикални криви и др.)?			
III. Пътни пресичания			
1. Осигурена видимост			
1.1. Проектът за пътните пресичания отговаря ли на изискването за добра разпознаваемост?			
1.2. Осигурена ли е добра видимост в местата на пътните пресичания?			
2. Геометрично решение на пътните пресичания			
2.1. Подходящо ли са избрани броят, разстоянието между и схемите на пътните пресичания?			
2.2. Схемите и проектите за пътни пресичания отговарят ли на условията за безопасност по второстепенните направления?			
2.3. Отговарят ли на изискванията допълнителните „шлюзови” ленти и зоните за „преплитане”?			
3. Лесна ориентация на водачите			
3.1. Последователността на елементите на пътните пресичания лесни ли са за ориентация?			
IV. Други участници в движението (пешеходци и велосипедисти)			
1. Обособени платна за движение			
1.1. Предвидени ли са такива платна?			
1.2. Осигурена ли е безопасността на велосипедистите в случаите, когато те ползват за движение пътното платно?			
1.3. Може ли да се осигури физическо отделяне на автомобилния от велосипедния поток?			
2. Пешеходни пресичания			
2.1. Осигурен ли е достъпът до тези пресичания?			
2.2. Могат ли да се предвидят подлези, пасарелки?			
2.3. Има ли необходимост от специални мерки за деца, стари хора, инвалиди?			

2.4. Предвидена ли е най-добрата сигнализация, осигуряваща разпознаваемост на тези места?			
V. Пътни знаци, маркировка, осветление			
1. Пътни знаци			
1.1. Предвидени ли са всички необходими знаци?			
2. Маркировка			
2.1. Избрана ли е подходяща маркировка?			
3. Осветление			
3.1. Предвижда ли се осветление?			
3.2. Предвижда ли се осветление на местата на пътните пресичания и на пешеходните пътеки?			
3.3. Стълбовете за осветление разположени ли са на подходящи места?			
VI. Зони за отдых, паркинги за товарни автомобили и зони за обслужване			
1. Обслужване на територията			
1.1. Предвидени ли са достатъчно зони за отдых, обслужване и за паркиране?			
1.2. Обезопасени ли са входовете и изходите?			

3: Въпросник за етап: Работен проект

Забележка. Проектът може да е изготвен еднофазно и да не е бил предмет на предходен одит. В този случай се извършва оценка на елементите и по въпросниците за предходните етапи.

Въпрос	Да	Не	Коментар
Резултати от предходния(те) одит(и) (ако има такъв)			
I. Общи положения			
1. Отводняване			
1.1. Осигурено ли е добро повърхностно отводняване на пътното платно чрез подходящо съчетаване на надлъжни и напречни наклони?			
1.2. Избегнати ли са участъци с нулев наклон в началото и в края на преходните рампи?			
1.3. Правилно ли е оразмерено разстоянието между дъждоприемните шахти при отводняване с канализация?			
1.4. Безопасно ли е преминаването на велосипедистите през дъждоприемните шахти, ако се предвиждат такива?			
1.5. Осигурено ли е добро отводняване на пешеходните тротоари и местата на пешеходни пресичания? (въпросът се отнася за урбанизирани територии)			
2. Климатични условия			
2.1. Взети ли са предвид конкретните климатични условия (заснежаване, заледряване, вятър, мъгла и др.)?			
3. Оформяне на околното пространство на пътя			
3.1. Предвиденото в проекта ландшафтно оформяне ще възпрепятства ли добрата видимост:			
- на водачите към пресичащи пешеходци?			
- на пътните пресичания?			
- на знаците и указателните табели?			

3.2. Предвидено ли е засаждане на дървесни видове, които да попадат в зоната за безопасност на пътя?			
4. Обслужване на територията			
4.1. Обезопасени ли са всички изходи и входи?			
4.2. Осигурена ли е видимостта при достъпа за зоните за отдых и за паркинг на товарни автомобили?			
4.3. Контролиран ли е достъпът в зоната на пътните пресичания?			
5. Автомобили на бърза помощ, пожарна, полиция и пътна помощ			
5.1. Осигурен ли е безопасният достъп?			
5.2. Проектът за средните разделителни ивици и пътните ограничителни системи съобразен ли е с възможността за бърз достъп при аварийни ситуации?			
5.3. Предвидени ли са телефони за спешни случаи?			
6. Етапност при изпълнение на строителството			
6.1. При планиране на етапно изграждане на пътния участък предвидени ли са всички мероприятия за безопасна експлоатация на отделните етапи?			
7. Стабилитет на откоси на изкопи и насипи			
7.1. Има ли опасност от попадане на материал от откосите на пътното платно?			
8. Сцепление на пътната настилка			
8.1. Проектът предвижда ли настилка с повишено съпротивление на хлъзгане на определени участъци от пътя (хоризонтални криви с малки радиуси, пътни пресичания, участъци с големи надлъжни наклони и др.)?			
II. Проектни елементи на пътното трасе			
1. Видимост			
1.1. Видимостта възпрепятствана ли е от: - предпазни пътни огради и парапети - огради на имоти - оборудване на пътя/улицата - места за паркиране - знаци - ландшафтно оформяне - съоръжения - вертикални изпъкнали криви - сгради, складови бази и други постройки извън пътния сервитут			
1.2. Осигурена ли е необходимата видимост при подходите към пътните кръстовища?			
2. Пътни пресичания			
2.1. Геометрично решение: - осигурени ли са всички посоки на движение? - има ли особености, които да се отразят на пътната безопасност? - предвидени ли са необходимите предпазни огради и парапети? - предвидени ли са канализиращи острови? - предвиждат ли се спирки на обществен транспорт или друго паркиране и спиране?			
2.2. Видимост - осигурена ли е добрата видимост в кръстовището?			
2.3. Организация на движението:			

<ul style="list-style-type: none"> - предвидени ли са всички необходими пътни знаци? - подходящо ли са разположени знаците? - предвидена ли е подходяща указателна сигнализация? - проектирана ли е подходяща хоризонтална пътна маркировка? 			
<p>2.4. Пешеходци:</p> <ul style="list-style-type: none"> - осигурена ли е необходимата сигнализация на местата на пресичане? - осигурена ли е добра видимост в местата на пресичане? - осигурена ли е подходяща настилка на местата за пресичане? - осветени ли са подходящо местата за пресичане? - взета ли е предвид необходимостта от пресичане на инвалиди, възрастни хора и деца? - подходящо ли е избрано местоположението на местата за пресичане, като се осигурява максималното им използване? - свободни ли са от препятствия местата на пресичане (напр. дъждоприемни шахти и др.)? 			
<p>2.5. Велосипедисти:</p> <ul style="list-style-type: none"> - при изготвянето на проекта взети ли са предвид нуждите на велосипедистите? - има ли нужда от отделни алеи за велосипедисти? - сигнализирано ли е велосипедното движение? - обезопасени ли са местата за пресичане на велосипедисти? 			
<p>3. Сигнализация, маркировка и осветление:</p>			
<p>3.1. Сигнализация:</p> <ul style="list-style-type: none"> - предвидена ли е указателна сигнализация? - лесни ли са за разбиране указателните знаци? - има ли необходимост от указателна сигнализация над пътните платна? - предвиждат ли се знаци с променливи съобщения? 			
<p>3.2. Осветление:</p> <ul style="list-style-type: none"> - предвижда ли се осветление за новопроектирани пътни пресичания? - има ли необходимост от осветление? - обезопасени ли са стълбовете за осветление? 			
<p>3.3. Маркировка:</p> <ul style="list-style-type: none"> - осигурена ли е маркировка, отговаряща на съответните изисквания за класа на пътя? 			
<p>4. Ограничителни системи за пътища</p>			
<p>4.1. Ограничителни системи в средната разделителна ивица:</p> <ul style="list-style-type: none"> - подходящо ли са избрани типът и детайлите на оградата? - правилно ли са проектирани краят и началото на оградата? 			
<p>4.2. Предпазни огради в открит път:</p> <ul style="list-style-type: none"> - осигурени ли са на всички необходими места предпазни огради съгласно „ТЕХНИЧЕСКИ ПРАВИЛА за приложение на ограничителни системи за пътища по Републиканската пътна мрежа” – 2010 г.? - безопасни ли са предпазните огради? - обезопасен ли е краят на предпазните огради? - отговарят ли предпазните огради на всички действащи норми? 			
<p>4.3. Предпазни огради и парапети при съоръжения:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ограничителните системи при съоръженията отговарят ли на „ТЕХНИЧЕСКИ ПРАВИЛА за приложение на ограничителни системи за 			

пътища по Републиканската пътна мрежа” – 2010 г.?			
- отговарят ли предпазните огради на всички действащи норми?			
5. Стълбове и други вертикални препятствия			
5.1. Осигурен ли е достатъчен динамичен габарит в контактната зона?			
5.2. Подходяща ли е ширината на средната разделителна ивица за безопасно разполагане на стълбове и други вертикални препятствия?			
5.3. осигурена ли е странична безопасна зона на платната за движение, свободна от вертикални препятствия, включително стълбове, рекламни билбордове и др.?			

4: Въпросник за етап: Преди въвеждане на пътя в начална експлоатация

Въпрос	Да	Не	Коментар
I. Общи въпроси			
1. Изключения от нормативно приети стойности:			
1.1. Ако има такива, оказват ли влияние върху пътната безопасност?			
2. Отводняване			
2.1. Осигурено ли е добро отводняване на пътните платна, велосипедните и пешеходните алеи?			
3. Климатични условия			
3.1. Изискват ли се специални мероприятия за смекчаване ефектите от климата?			
4. Ландшафтно оформление			
4.1. Нарушени ли са условията за добра видимост?			
5. Инженерни мрежи на други ведомства			
5.1. Видимостта възпрепятства ли се от съоръжения на други ведомства?			
6. Обслужване на територията			
6.1. Осигурена ли е видимостта при входовете към главното направление и изходите от него?			
6.2. Входовете и изходите имат ли нужната дължина, за да не възпрепятстват движението по главното направление?			
7. Сцепление на настилката			
7.1. Установяват ли се места с ниско съпротивление на хлъзгане?			
8. Ограничителни системи за пътища (предпазни огради и парапети)			
8.1. Налични ли са всички необходими предпазни огради и парапети?			
9. Експлоатация на пътната мрежа			
9.1. Поставени ли са всички необходими знаци и указателни табели?			
II. Геометрични елементи			
1. Видимост			
1.1. Осигурена ли е видимостта?			
2. Кръстовища			
2.1. Осигурена ли е видимостта?			
2.2. Изпълнена ли е проектната маркировка и сигнализация?			
3. Немоторизирани участници в движението:			
3.1. Пешеходци: - обезопасени ли са всички пресичания за пешеходци чрез видимост, сигнализация, подходяща настилка, парапети, понижени бордюри, тактилни плочки и др.?			

3.2. Велосипедисти: - осигурена ли е безопасността на велосипедното движение чрез видимост, сигнализация, подходяща настилка, парапети, понижени бордюри и др.?			
III. Сигнализация, маркировка и осветление			
1. Сигнализация:			
1.1. Осигурена ли е разпознаваемост, видимост и четимост на пътните знаци през деня и нощта?			
1.2. Стълбовете осигурени ли са за удар от автомобил?			
1.3. Пречи ли сигнализацията на безопасното движение на велосипедисти и пешеходци?			
2. Пътни знаци с променливи съобщения:			
2.1. Лесноразбираеми ли са?			
2.2. Обезопасени ли са срещу удар с автомобил?			
3. Маркировка			
3.1. Изпълнена ли е необходимата маркировка със съответните характеристики за дневна, нощна видимост и съпротивление на хлъзгане?			
4. Осветление			
4.1. Изпълнено ли е необходимото осветление?			

МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ

Име на проекта

ОДИТЕН ДОКЛАД ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ НА

ЕТАП/ *въвежда се етапа на одита*/

ОДИТ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ НА ЕТАП *[въвежда се етапа на одита]*

Страници 1/.....

I. Общи положения:

1. Етап:

2. Възложител:

3. Договор за одит /№ /:.....

4. Одитът е проведен в периода от: До.....*[начална и крайна дата на одита]*.

5. Одитен екип:

5.1. Водещ одитор:*[име, квалификация]*;

5.2. Членове на одитния екип..... *[име, квалификация]*.;

6. Одитът обхваща проверка на чертежи и всяка друга, предоставена от възложителя информация, имаща отношение към одита (както е изброена в Приложение А) Посещение на място бе реализирано на*/въвежда се датата на посещението на място/*. По време на посещението климатичните условия бяха както следва:..... */въвежда се описание на климатичните условия по време на посещението на място/*. Условията на пътното движение бяха както следва:.....*/описват се условията на движение/*.

Други лица, присъстващи при посещението през деня::

.....*[име и организация на присъстващото лице извън одитния екип]*

.....*[име и организация на присъстващото лице извън одитния екип]*

Одитният екип извърши посещение на място при условия на здравч на.....: */въвежда се датата на посещението/*.

По време на посещението климатичните условия бяха както следва:..... */въвежда се описание на климатичните условия по време на посещението на място/*.

Условията на пътното движение бяха както следва:.....*/описват се условията на движение/*.

Други лица, присъстващи при посещението през деня::

.....[име и организация на присъстващото лице извън одитния екип]

.....[име и организация на присъстващото лице извън одитния екип]

7. Екипът извърши проверки и докладва само за проблеми, свързани с пътната безопасност на проекта и не е извършвал проверки за съответствието на проекта по отношение на други критерии, различни от пътната безопасност.

8. Всички описани в доклада проблеми са обсъдени от одитния екип и съобразно обсъжданията налагат коригиращи действия с оглед безопасността на обекта и минимизиране на вероятността от възникване на пътнотранспортни произшествия.

Местоположението на проблемните места е в съответствие с проекта и е представено в Приложение Б.

9. [Описание на проекта]

II. Проблеми, идентифицирани при провеждане на одита по пътна безопасност

/Подразделят се по разделите, показани по-долу или , ако е по- подходящо проблемите се представят по реда ,по който са установени по дължината на трасето. В зависимост от етапа на одита т.2.2 може да не се включва. /

1 Обща част

1.1. Ситуация, надлъжен профил, скорост

1.2. Кръстовища и връзки (на ниво и на различни нива)

1.3. Уязвими участници на пътя (пешеходци, велосипедисти, мотоциклетисти)

1.4. Пътни съоръжения (водостоци, мостове, виадукти, естакади, надлези, подлези, тунели, подпорни и декоративни стени, укрепителни и водоотвеждащи устройства и пречиствателни съоръжения).

1.5. Пътни принадлежности /бази за поддържане на републиканските пътища, пътните знаци, пътната маркировка, светофарните уредби, автономните телефонни колонки, крайпътните насаждения, аварийните площадки, крайпътните чешми и площадките за краткотраен отдих, енергозахранващите и осветителните съоръжения заедно с прилежащите им терени, предпазните огради, направляващите стълбчета, снегозащитните съоръжения, защитните огради и другите технически средства за организация и регулиране на движението.

2. ПРОБЛЕМ

Местоположение 2.1 – [описва се точното местоположение]

Резюме: [резюмира се проблемът за възникване на произшествие/я, включително кой е в риск и защо]

ПРЕПОРЪКА

[препоръка за мерки за разрешаване на проблема]

7. ПРОБЛЕМ

Местоположение 2.2 – [описва се точното местоположение]

Резюме: [резюмира се проблемът за възникване на произшествие/я, включително кой е в риск и защо]

ПРЕПОРЪКА

[препоръка за мерки за разрешаване на проблема]

.....
.....

Изготвили одитния доклад:

Водещ одитор: /автор на доклада/

[име на водещия одитор], [квалификации];

[име на организацията].

Подпис.....

дата.....

Член на одитния екип:

/име на втория одитор], [квалификации];

[име на организацията].

Подпис.....

дата.....

ДЕКЛАРАЦИЯ НА ОДИТНИЯ ЕКИП

Ние, долуподписаните декларираме, че одитът по пътна безопасност на етап (*въвежда се етапа на одита*) е проведен в съответствие с Наредба № За обхвата и съдържанието на оценката на въздействието върху пътната безопасност и на одита за пътна безопасност, условията и реда за извършването им и за придобиване и признаване на професионална квалификация “одитор по пътна безопасност”..

Водещ одитор: /автор на доклада/

[име на водещия одитор], [квалификации];

[име на организацията].

Подпис.....

дата.....

Член на одиторския екип:

/име на втория одитор], [квалификации];

[име на организацията].

Подпис.....

дата.....

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

**ФОРМУЛЯР ЗА ПРИЕМАНЕ НА ОДИТЕН ДОКЛАД
ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ**

НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТА:.....

ДОКЛАД ЗА ПРИЕМАНЕ НА ОДИТЕН ДОКЛАД ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

ПРОВЕДЕН ЗА ОБЕКТ:.....

НА ЕТАП:.....

ДОГОВОР №:.....

ДАТА:.....

1. ВЪВЕДЕНИЕ

8. В този доклад е представено детайлно становище на Агенция „Пътна Инфраструктура”

по отношение на одитния доклад по пътна безопасност на
етап....., проведен за

обект:.....

от

Одитът по пътна безопасност е проведен през (*месец/година*) и идентифицираните проблеми

от одита са представени в Одитен доклад №.....

1.2 Този доклад е изготвен от комисия в състав:

1.....

2.....

3.....

.....

1.3 Комисията е назначена със Заповед №

1.4 В случаите, когато препоръките в доклада от одит се приемат, в настоящия доклад са посочени действията, които следва да се предприемат. В случаите, когато препоръките в доклада от одит не се приемат, в настоящия доклад се посочват основанията за това неприемане и евентуални контрамерки за смекчаване на проблема, ако такива се налагат.

3. ДЕКЛАРАЦИЯ НА ЧЛЕНОВЕТЕ НА КОМИСИЯ

В съответствие със Заповед №.....ние долуподписаните декларираме, че сме прегледали основно Доклад от одит на етап.....Всички посочени проблеми в доклада от одит са разгледани подробно и са набелязани коригиращите действия, които трябва да се предприемат от Агенция "Пътна инфраструктура".

1. Име:.....

Длъжност:.....

Подпис.....

Дата:.....

2. Име:.....

Длъжност:.....

Подпис.....

Дата:.....

3.Име:.....

Длъжност:.....

Подпис.....

Дата:.....

4.....

III. ИНСПЕКЦИИ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

ОПРЕДЕЛЕНИЕ

Инспекциите по пътна безопасност представляват обичайна периодична проверка на характеристиките и недостатъците на пътната инфраструктура, които налагат извършване на дейности по поддържането на пътната инфраструктура от съображения за безопасност.

Инспекциите по пътна безопасност биват два основни типа:

1. Регулярни, периодични инспекции по пътна безопасност на съществуващата пътна мрежа от републикански пътища;
2. Инспекции по пътна безопасност на участъци от пътища с извършващи се строително-монтажни работи.

ОБЛАСТ НА ПРИЛОЖЕНИЕ

Регулярните, периодични инспекции по пътна безопасност се прилагат за съществуващата пътна мрежа от републикански пътища извън населените места и в населените места с население до 30 000 души.

Инспекциите по пътна безопасност на участъци от пътища с извършващи се строително-монтажни работи се прилагат за съществуващата пътна мрежа от републикански пътища и за улиците в населените места.

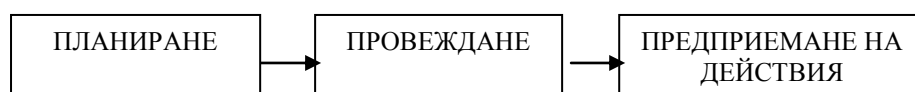
НОРМАТИВНА БАЗА

Закон за пътищата, чл. 36и (1) и (2)

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

РЕГУЛЯРНИ, ПЕРИОДИЧНИ ИНСПЕКЦИИ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ НА СЪЩЕСТВУВАЩАТА ПЪТНА МРЕЖА ОТ РЕПУБЛИКАНСКИ ПЪТИЩА

СХЕМА НА ПРОЦЕСА



УЧАСТНИЦИ В ПРОЦЕСА И ОТГОВОРНОСТИ

1. Агенция „Пътна инфраструктура”, съответната ресорна дирекция;

2. Отдел „Поддържане” към областните пътни управления ;

3. Инспектори

		Отговорност
Планиране и подготовка	<ul style="list-style-type: none">• Подготовка на план-програма за провеждане на инспекциите;• Одобряване на програмата	Отдел „Поддържане” в ОПУ Съответната ресорна дирекция при АПИ
Провеждане	<ul style="list-style-type: none">• Провеждане на дневни и нощни инспекции по пътна безопасност чрез използване на въпросници;• Подготовка и представяне на окончателен доклад от инспекцията.	Екип от инспектори Екип от инспектори
Предприемане на коригиращи действия	<ul style="list-style-type: none">• Преглед и приемане на докладите от инспекциите;• Включване на необходимите за изпълнение дейности в месечните заявки за ТРП	Съответната ресорна дирекция при АПИ Съответната ресорна дирекция при АПИ

Агенция „Пътна Инфраструктура”, съответната ресорна дирекция при АПИ е отговорна за:

- Одобряване на програмата за провеждане на периодичните инспекции;
- Координиране на цялостния процес;
- Разглеждане на представените доклади от инспекции и одобряване на предложените мерки;
- Включване на необходимите СМР в месечните заявки на фирмите, с които има сключен договор за текущ ремонт и поддържане за съответната област.

Отдел „Поддържане” към областните пътни управления е отговорен за:

- Изготвяне на план-програма за провеждане на периодичните инспекции;
- Осигуряване на необходимия ресурс и логистика за провеждане на периодичните инспекции;
- Координиране дейността на инспекторите;
- Преглед на изготвените доклади от инспекциите и представянето им в Агенция „Пътна инфраструктура”, съответната ресорна дирекция при АПИ.

Инспекторите са отговорни за:

- Провеждане на инспекциите изцяло в съответствие с методиката, представена в този документ, и попълването на въпросниците, дадени в Приложение 1;
- Категоризиране на дефектите, в съответствие с Приложение 2;
- Подготовка на детайлен доклад от проведената инспекция, в съответствие с образеца, представен в Приложение 3.

ИЗИСКВАНИЯ ЗА ИНСПЕКТОРИТЕ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

Инспекторите по пътна безопасност трябва да са служители на съответното областно пътно управление и да притежават опит при идентификация и категоризиране на дефекти, които налагат предприемане на адекватни дейности по поддържането.

ПЕРИОДИЧНОСТ НА ИНСПЕКЦИИТЕ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

Таблица 1. Периодичност на инспекциите

Вид на инспекцията	Клас на пътя	Периодичност
Дневна	АМ и скоростни пътища	1 месец
	I	3 месеца
	II	3 месеца
	III	6 месеца
Нощна	АМ и скоростни пътища	1 месец
	I	6 месеца
	II	6 месеца
	III	12 месеца

МЕТОДИКА ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ПЕРИОДИЧНИТЕ ИНСПЕКЦИИ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ.

Периодични инспекции по пътна безопасност за републикански пътища извън населените места.

Периодичните инспекции на републиканските пътища извън населените места се провеждат през деня и през нощта.

Дневните инспекции се провеждат с автомобил, при скорост на движение под максимално допустимата скорост за съответния участък /около 30 km/h/. Инспекцията се извършва от двама инспектори и водач на автомобила.

Инспекторите наблюдават и идентифицират дефектите, които представляват или в кратък срок биха представлявали потенциална опасност за участниците в движението. При наблюдението се идентифицират и отбелязват дефектите в съответствие с Приложение 4.

Инспекторът, който заема мястото отпред до водача, наблюдава и следи за наличие на дефекти на настилка, пътните знаци и маркировката. Инспекторът на задната седалка на автомобила наблюдава и следи за наличие на дефекти на ограничителните системи, банкетите и в обхвата на пътя. При идентифициране на дефектите се попълват въпросниците, дадени в Приложение 1, паралелно с това се правят снимки на дефектите. В случай, когато се налага по-специален оглед на дефект, идентифициран от автомобила, последният се спира безопасно в страни от платното за движение и се извършва по-обстойно наблюдение на дефекта.

Нощните инспекции се провеждат с автомобил при скорост на движение съгласно максимално допустимата за съответния пътен участък, с включени дълги светлини.

Инспекцията се извършва от един инспектор и един водач на автомобил. При инспекцията се наблюдава видимостта на пътните знаци и хоризонталната пътна маркировка. Като дефекти във видимостта на хоризонталната маркировка се отбелязват само участъци, в които пътната маркировка е с коефициент на яркост за суха настилка под минималните стойности за съответния клас път, в съответствие с таблица 2.

Таблица 2: Изисквания за минимална нощна видимост на хоризонтална пътна маркировка.

Минимално допустима стойност на коефициента на яркост R_L за суха настилка, mcd.lx/m^2	Клас на пътя
150	АМ и скоростни пътища
150	I
80	II
80	III

Оценката на коефициента на яркост се извършва при сравнение със снимката, дадена в Приложение 5.

Като дефекти във видимостта на пътните знаци се отбелязват само тези пътни знаци, при които видимостта е равна или по-малка от 10 год. За пътни знаци със светлоотразително фолио клас RA2 и клас R3 и равна или по-малка от 7 год. За пътни знаци със светлоотразително фолио клас RA1. Оценката на видимостта през нощта за пътните знаци се извършва при сравнение със снимката, дадена в Приложение 5.

Периодични инспекции по пътна безопасност за републикански пътища в населените места с население под 30 000 души.

Периодичните инспекции за републикански пътища в населените места с население под 30 000 души се извършват през деня и през нощта.

Методиката на провеждане на дневните инспекции е аналогична на тази за дневните инспекции извън населените места, със следните изключения:

- инспекцията се провежда от един инспектор;
- инспекцията се провежда пеша.

Методиката на провеждане на нощните инспекции е аналогична на тази за нощните инспекции извън населените места, със следното изключение:

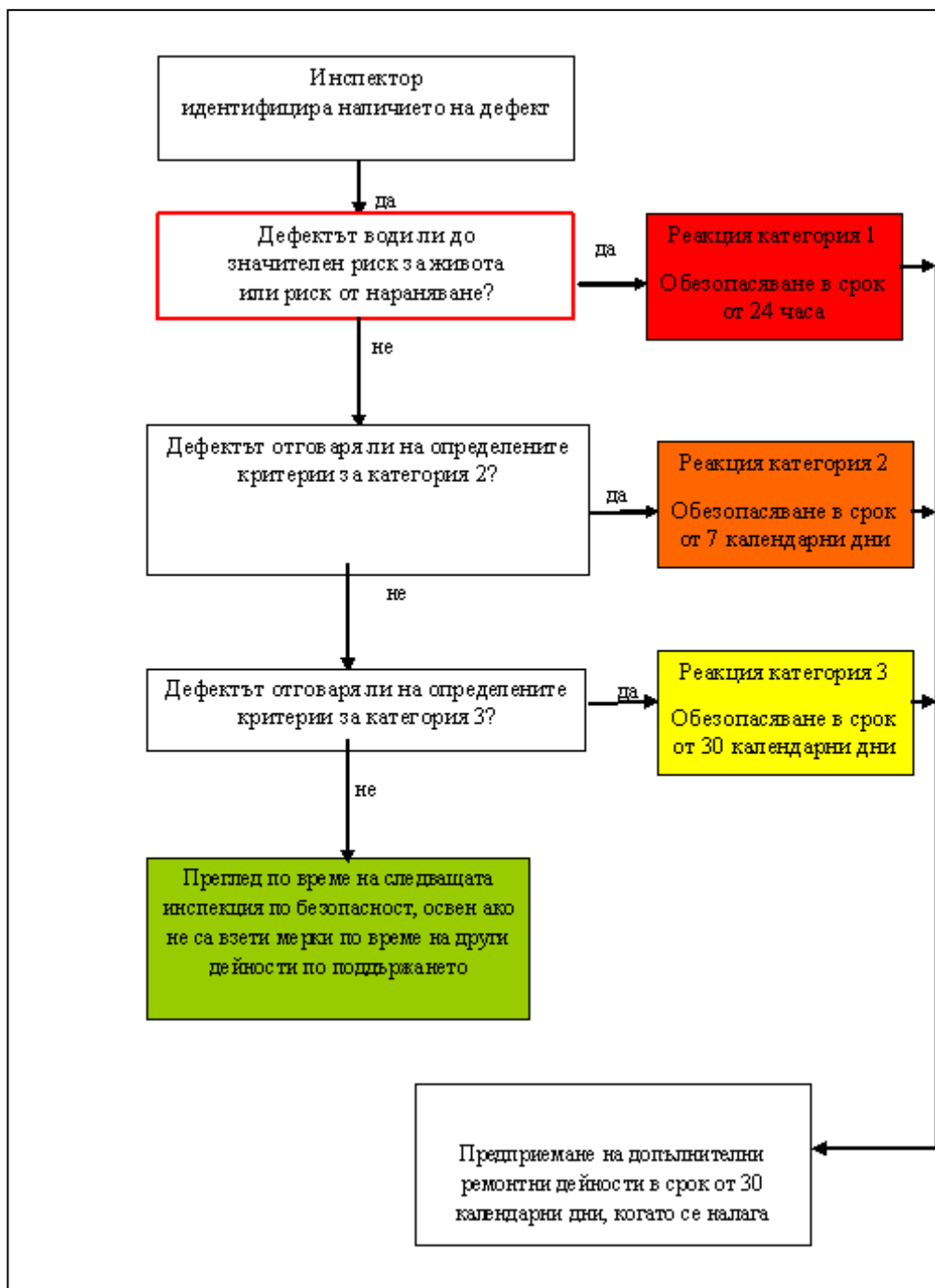
- за пътища, които са осветени от улично осветление, автомобилът е включен на къси светлини.

За улеснение на блок-схемата на фигура 1 е представен процесът на категоризиране на дефектите и времето за предприемане на действие.

ЗДРАВЕ И БЕЗОПАСНОСТ

Отговорности

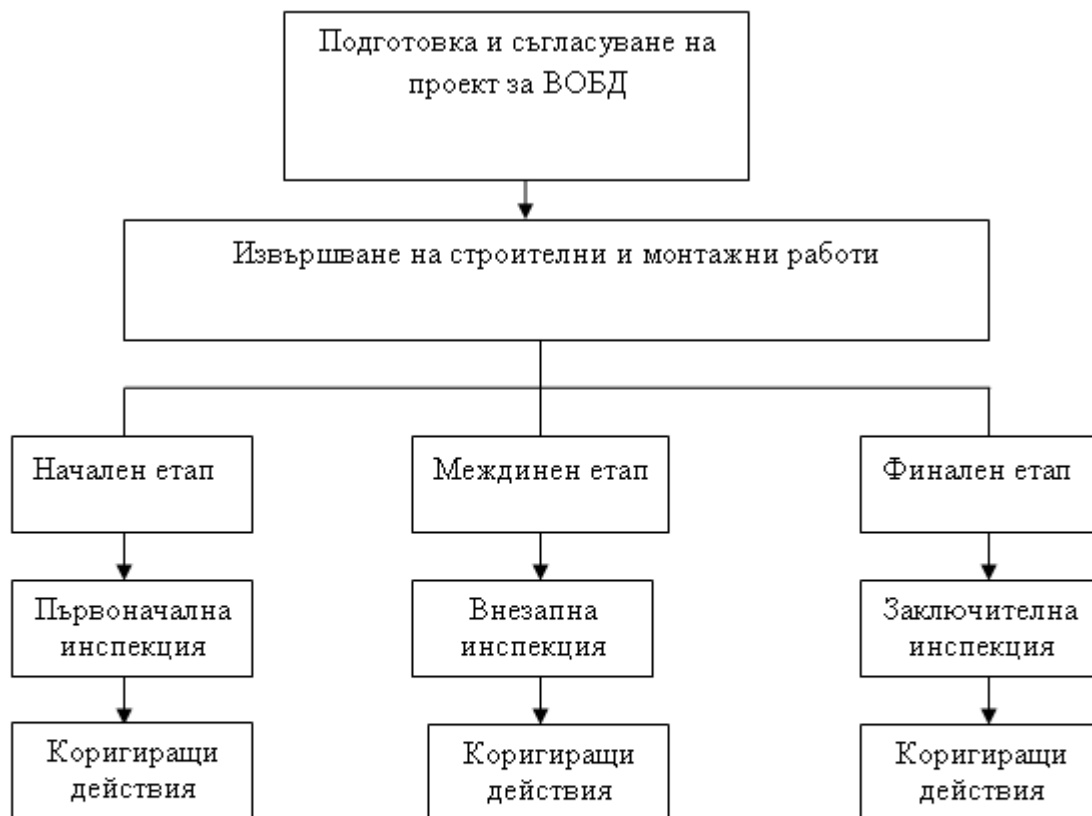
- Всички действия на инспекторите трябва да съответстват на изискванията за безопасна работа.
- По време на инспекциите по безопасност. Инспекторите трябва да носят предпазни светлоотразителни жилетки. Отговорност на работодателя е да обучи и екипира служителя за изпълнението на съответната задача.
- Преди извършване на всяка инспекция, инспекторите трябва да преминават на инструментаж по техника на безопасност.



Фигура 1

ИНСПЕКЦИИ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ НА УЧАСТЪЦИ ОТ ПЪТИЩА С ИЗВЪРШВАЩИ СЕ СТРОИТЕЛНИ И МОНТАЖНИ РАБОТИ

СХЕМА НА ПРОЦЕСА



УЧАСТНИЦИ В ПРОЦЕСА И ОТГОВОРНОСТИ

1. Съответната ресорна дирекция при АПИ;
2. Областни пътни управления;
3. Служби за контрол на МВР;
4. Инспектори;
5. Изпълнител на СМР.

		Отговорност
Подготовка и съгласуване на проект за ВОБД	<ul style="list-style-type: none"> • Подготовка на проект за временна организация за безопасност на движението в участъка; • Съгласуване и одобрение на проекта 	Изпълнител на СМР Съответната ресорна дирекция при АПИ/ОПУ; МВР-Служби за контрол
Провеждане на инспекции по време на изпълнение на СМР	<ul style="list-style-type: none"> • Провеждане на начални, финални и инцидентни инспекции с попълване на въпросници; • Вписвания на установените нередности в Заповедната книга на обекта . • Съставяне на протоколи от проведените инспекции 	Екип от инспектори Екип от инспектори Екип от инспектори
Предприемане на коригиращи действия	<ul style="list-style-type: none"> • Извършване на необходимите корекции, в съответствие с предписанията на инспекторите 	Изпълнител на СМР

Съответната ресорна дирекция при АПИ е отговорна за:

- Съгласуване и одобряване на проекта за временна организация за безопасност на движението в участъка, за участъци намиращи се на автомагистрала или пътища I клас, както и за пътищата, които са част от международни пътища клас „Е“;

Областните пътни управления са отговорни за:

- Съгласуване и одобряване на проекта за временна организация на движението в участъка, за участъци намиращи се на пътища II и III клас.

Службите за контрол на МВР са отговорни за:

- Съгласуване и одобряване на проекта за временна организация на движението в участъка;

Инспекторите са отговорни за:

- Провеждане на инспекциите изцяло в съответствие с методиката, представена в този документ, Наредба №3/16.08.2010г и попълването на въпросниците, дадени в Приложение 6;
- Вписване на установените нередности при внезапните инспекции и предписания за отстраняването им в Заповедната книга на обекта .

- Подготовка на протоколи от проведените първоначални и заключителни инспекции, в съответствие с Приложение 7.

Изпълнителят на СМР е отговорен за:

- Подготовка и представяне за съгласуване и одобрение на проект за временна организация за безопасност на движението на участъка;
- Предприемане на коригиращи действия в съответствие с препоръките от инспекциите;
- Периодична проверка на състоянието на пътните знаци и другите средства за сигнализиране на участъка;
- Осветеността на обекта;
- Извършване на строително-монтажните работи в съответствие с правилата на техниката за безопасност.

ПЕРИОДИЧНОСТ НА ИНСПЕКЦИИТЕ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ НА УЧАСТЪЦИ С ИЗВЪРШВАЩИ СЕ СМР

Таблица 3. Периодичност на инспекциите

Вид на инспекцията	Периодичност
Първоначална	Преди започване на извършване на СМР
Внезапна*	Веднъж седмично
Заключителна	Преди въвеждане на участъка в нормална експлоатация

9. Внезапни инспекции се провеждат само на участъци с извършващи се дълготрайни СМР.

ИЗИСКВАНИЯ ЗА ИНСПЕКТОРИТЕ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ НА УЧАСТЪЦИ С ИЗВЪРШВАЩИ СЕ СМР.

Инспекциите се провеждат от екип от минимум двама инспектори като единият от тях е служител на съответното областно пътно управление, а другият е служител в съответната служба за контрол на МВР. Инспекторите трябва да притежават опит при идентификация на дефекти или недостатъци на временната организация за безопасност на движението, които налагат предприемане на адекватни коригиращи действия.

МЕТОДИКА ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ИНСПЕКЦИИТЕ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ НА УЧАСТЪЦИ С ИЗВЪРШВАЩИ СЕ СМР

При извършване на инспекциите по безопасност, инспекторите попълват съответните въпросници, представени в Приложение 6.

Първоначалната инспекция по безопасност се осъществява преди започване на СМР. Обект на инспекцията е съответствието на инсталираните пътни знаци, хоризонталната пътна маркировка и другите средства за сигнализиране с одобрения проект. Резултатите от инспекцията се представят в съответния протокол, представен в Приложение 7.

Заклучителната инспекция се осъществява след окончателното приключване на СМР. Обект на инспекцията е премахването на временната организация и възстановяването на постоянната организация на движението. Резултатите от инспекцията се представят в съответния протокол, представен в Приложение 7.

Внезапните инспекции се провеждат не по-рядко от веднъж седмично. Обект на инспекцията е състоянието на пътните знаци, хоризонталната пътна маркировка и другите средства за сигнализиране на участъка. Установените нередности и предписанията за корекции се вписват в заповедната книга на обекта.

Отстраняването на констатираните недостатъци на ВОБД се извършва изцяло за сметка на изпълнителя на СМР.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ВЪПРОСНИЦИ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ПЕРИОДИЧНИ ИНСПЕКЦИИ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

1. Въпросник за дневна инспекция на пътища извън населените места за инспектор, седящ отпред до водача.

№ на пътя.....

От км:.....до км:

Дата на инспекцията:.....

ДЕФЕКТИ	ДА	НЕ	КОМЕНТАР
Платно за движение			
-Наличие на дупки			
-Наличие на пукнатини и фуги			
-Наличие на коловози, напречни вълни, изтласкване, слягане, издуване			
-Наличие на нарушен ръб на настилната			

-Признаци за лошо отводняване			
-Наличие на разлики в нивото на настилката			
Пътни знаци			
-Наличие на повредени или липсващи пътни знаци			
Хоризонтална пътна маркировка			
-Наличие на износена пътна маркировка			
Растителност			
-Наличие на буйна растителност, която пречатства видимостта			

Изготвил:.....
/име, фамилия и длъжност/

2. Въпросник за дневна инспекция на пътища извън населените места за инспектор, седящ на задната седалка на автомобила.

№ на пътя.....

От km:.....до km:

Дата на инспекцията:.....

ДЕФЕКТИ	ДА	НЕ	КОМЕНТАР
Пътни банкети			
-Наличие на буйна растителност			
-Наличие на нестабилен банкет			
-Наличие на следи от движение по банкета			
Пътни окопи			
-Признаци за лошо отводняване			

Ограничителни системи и парапети			
-Наличие на повредени или опасни стоманени предпазни огради;			
-Наличие на повредени или опасни парапети			
Насипи и изкопи			
-Наличие на опасен изкоп;			
-Наличие на опасен насип			
Неподвижни препятствия в обхвата на пътя			
-Необезопасени билбордове			
-Необезопасени дървета			

Изготвил:.....
/име, фамилия и длъжност/

3. Въпросник за дневна инспекция на пътища в населените места с население до 30 000 души

№ на пътя.....

От км:.....до км:

Дата:.....

ДЕФЕКТИ	ДА	НЕ	КОМЕНТАР
Платно за движение			
-Наличие на дупки			
-Наличие на пукнатини и фуги			
-Наличие на коловози, напречни вълни, изтласкване, слягане, издуване			
-Наличие на нарушен ръб на настилката			
-Признаци за лошо отводняване			

-Наличие на разлики в нивото на настилката			
Пътни знаци			
-Наличие на повредени или липсващи пътни знаци			
Хоризонтална пътна маркировка			
-Наличие на износена пътна маркировка			
Растителност			
-Наличие на буйна растителност, която пречатства видимостта			
Ограничителни системи и парапети			
-Наличие на повредени или опасни стоманени предпазни огради;			

-Наличие на повредени или опасни парапети			
Електрически стълбове и светофарни уредби			
-Наличие на опасни електрически стълбове			
-Наличие на опасни и/или повредени светофарни уредби			
Тротоари			
-Липсващи капаци, рамки, решетки			
-Наличие на повредени капаци, рамки, решетки			
-Наличие на дупки и нарушен ръб на настилката			

-Наличие на резки разлики в нивата			
-Наличие на коловози, напречни вълни, изтласкване, слягане, издуване			
-Наличие на клатещи се или нестабилни плочи			
-Наличие на дефекти на бордюрите			
Други дефекти			
-Наличие на опасни канали и шахти			
-Наличие на повредени стълбчета			

Изготвил:.....
/име, фамилия и длъжност/

4. Въпросник за нощна инспекция на пътища в и извън населените места

№ на пътя.....

От km:.....до km:

Дата:.....

ДЕФЕКТИ	ДА	НЕ	КОМЕНТАР
Хоризонтална пътна маркировка			
-Наличие на маркировка с влошена нощна видимост			
Пътни знаци			
-Наличие на пътни знаци с нарушена нощна видимост или с изтекъл експлоатационен срок			

Изготвил:.....

/име, фамилия и длъжност/

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

КАТЕГОРИЗАЦИЯ НА ДЕФЕКТИТЕ

Категория 1: Разпръснати отпадъци, инертни материали и др. по платното за движение, паднали дървета, стълбове на платното за движение, дървета с нестабилни клони в обхвата на пътя, изискващи спешно предприемане на действие в рамките до 24 часа.

Категория 2: Дефекти, които изискват особено внимание тъй като представляват непосредствена опасност, или има риск от краткосрочно влошаване на структурата.

Категория 3: Всички останали дефекти.

Време за отстраняване на дефектите

Легенда	Срок за отстраняване на дефектите
	Не се предприемат действия – преглед на състоянието на дефекта при следваща инспекция
	Действие в рамките на 30 календарни дни
	Действие в рамките на 7 календарни дни
	Действие в рамките на инспекцията или до 24 часа

Обща матрица на дефектите

Вероятност Въздействие	Много ниска	Ниска	Средна	Висока
	III ^{ти} клас пътища	II ^{ри} клас пътища	I ^{ви} клас пътища	Магистрали и Скоростни пътища
Незначително Незначителни дефекти, които не се считат за опасност / риск				
Ниско Съществуват някои дефекти, но е малко вероятно да създадат опасност / риск				
Високо Значителни дефекти, които могат да доведат до висока опасност/ риск				
Много високо Много значителни дефекти, които създават висока опасност/риск				



Когато са означени две нива за предприемане на действие, инспекторът по лична преценка може да реши кое ниво на въздействие е подходящо

ДОКЛАД ОТ ИНСПЕКЦИЯ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

№.....дата:.....

№ на пътя	
Описание на инспектирания участък	
Дата на провеждане на инспекцията:	
Описание на климатичните условия по време на инспекцията:	
Инспекцията е проведена от:	

Списък на идентифицираните дефекти

№	km	Описание на дефекта	Коментар	Категория	Предписание за обезопасяване	Снимка

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

ДЕФЕКТИ, КОИТО ПРЕДСТАВЛЯВАТ ПОТЕНЦИАЛНА ОПАСНОСТ ЗА УЧАСТНИЦИТЕ В ДВИЖЕНИЕТО

ПЪТНО ПЛАТНО

ДУПКИ

Дупка е пропадане с остри ръбове навсякъде по платното за движение, където част от всички повърхностни пластове са били отстранени, включително деформации на платното за движение около железни конструкции и липсващи пътни кабари. Една дупка трябва да се идентифицира като дефект за безопасността, когато нейния максимален хоризонтален размер е по-голям от 300 mm, и нейната дълбочина е по-голяма от 40 mm.

В центровете на градовете за магистралите и скоростните пътища ще се използва критерия за тротоари.



Дълбочина	III ^{ти} клас пътища	II ^{ри} клас пътища	I ^{ви} клас пътища	Магистрала и Скоростни пътища
< 40 mm	Green	Green	Green	Green
40 – 75 mm (категория 3)	Yellow	Yellow	Diagonal (Yellow/Orange)	Diagonal (Yellow/Orange)
> 75 mm (категория 2)	Diagonal (Yellow/Orange)	Diagonal (Yellow/Orange)	Orange	Orange

РАЗЛИКИ В НИВОТО НА НАСТИЛКАТА

Рязка разлика в нивото на платното за движение трябва да се идентифицира като дефект за безопасността, когато има вертикално изместване по-голямо от 40 mm на разстояние от 300 mm.



Дълбочина	III ^{ти} клас пътища	II ^{ри} клас пътища	I ^{ви} клас пътища	Магистрали и Скоростни пътища
< 40 mm	Green	Green	Green	Green
40 – 75 mm (категория 3)	Yellow	Yellow	Diagonal (Yellow/Orange)	Diagonal (Yellow/Orange)
> 75 mm (категория 2)	Diagonal (Yellow/Orange)	Diagonal (Yellow/Orange)	Orange	Orange

ПУКНАТИНИ

Надлъжни или напречни пукнатини на платното за движение трябва да се идентифицират като дефект за безопасността, когато те са по-дълбоки от 40 mm (20 mm в центъра на градовете, за магистралите и скоростните пътища), и непрекъснатата им дължина е по-голяма от 300 mm (200 mm в центъра на градовете, за магистралите и скоростните пътища).



Ширина	Ш ^{ти} клас пътища	П ^{ри} клас пътища	І ^{ви} клас пътища	Магистрали и Скоростни пътища
< 30 mm				
30 – 40 mm (категория 3)				
> 40 mm (категория 2)	/	/		

КОЛОВОЗИ, НАПРЕЧНИ ВЪЛНИ И ИЗТЛАСКВАНЕ, СЛЯГАНЕ , ИЗДУВАНЕ

Коловозите, напречните вълни и изтласкване, слягането и издуването на настилката трябва да се идентифицират, като дефект за безопасността, когато те са по-високи от 50 mm за разстояние по-голямо от 1200 mm.



Височина/Дълбочина	Ш ^{ти} клас пътища	П ^{ри} клас пътища	І ^{ви} клас пътища	Магистрали и Скоростни пътища
< 50 mm				
50 – 100 mm (категория 3)				
> 100 mm (категория 2)				

НАРУШАВАНЕ НА РЪБА НА НАСТИЛКАТА

Нарушаването на ръба на пътното за движение трябва да се идентифицира, като дефект за безопасността, когато разрушението е над 150 mm (300 mm за пътища III^{ти} и II^{ри} клас) от ръба на платното за движение, дълбочината му е повече от 40 mm и дължината му е по-голяма от 300 mm.



Дълбочина	III ^{ти} клас пътища	II ^{ри} клас пътища	I ^{ви} клас пътища	Магистрали и Скоростни пътища
< 40 mm				както при дупките
40 – 75 mm (категория 3)				
>75 mm (категория 2)				

СЛЕДИ ОТ ДВИЖЕНИЕ ВЪРХУ БАНКЕТА НА ПЪТЯ

Следите от движението върху банкета на пътя трябва да се идентифицира, като дефект за безопасността, когато дължината на пробегата по банкета е по-голяма от 3m и вертикалната страна непосредствено до ръба на платно за движение е по-дълбока от 40 mm.



Дълбочина	III ^{ти} клас пътища	II ^{ри} клас пътища	I ^{ви} клас пътища	Магистрала и Скоростни пътища
< 40 mm				както при дупките
40 – 150 mm (категория 3)				
>150 mm (категория 2)				

СЪСТОЯНИЕ НА ОТВОДНЯВАНЕТО

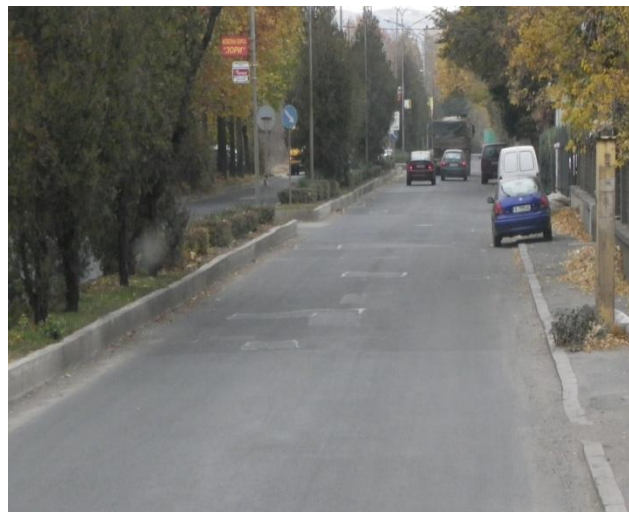
Лошото отводняване представлява риск за безопасността на движението. Водата може да се натрупва по пътя като езера. Натрупаната вода създава риск от аквапланинг по време на дъжд. Влажната повърхност намалява триенето, което води до по-дълъг спиращен път. Повърхностните води може да замръзват през нощта в тези периоди от годината със студени нощи и да се размразят отново, когато температурата се покачи през деня. Когато това се случи пътя може да стане много хлъзгав и промяната в триенето може да изненада този, който шофира.



Състояние	III ^{ти} клас пътища	II ^{ри} клас пътища	I ^{ви} клас пътища	Магистрали и Скоростни пътища
Водата се оттича от настилката към окопа безпрепятствено. Пътят на водата в самия окоп също е чист.				
По пътния банкет може да има малки ивици от растителност, която пречи на доброто оттичане на водата в окопа, това възпрепятства водния поток и води до водонасядания. Известно количество почва се свлича от пътя в окопа, като издига нивото на окопа. Това повишава нивото на водата. (категория 3)				
По банкета има ивици висока трева и/или тъста растителност, които водят до натрупване на вода и пропадания на пътното платно или банкета. Растителността в окопа задържа вода и води до водозасядания в окопа. Рохкава пръст се спуска в окопа и блокира водния поток. (категория 2)				

СЪСТОЯНИЕ НА РЪБА НА БОРДЮРИТЕ И КАНАВКИТЕ НА ПЪТЯ

НИВАТА ЗА ПРЕДПРИЕМАНЕ НА
ДЕЙСТВИЯ И СРОКА ЗА
ОТСТРАНЯВАНЕ НА ДЕФЕКТИТЕ
ЩЕ СЕ ОПРЕДЕЛЯТ, КАТО СЕ ИЗПОЛЗВА
ОБЩАТА МАТРИЦА НА ДЕФЕКТИТЕ



ТРОТОАРИ

ДУПКИ И НАРУШАВАНЕ НА РЪБА НА НАСТИЛКАТА

Дупка е пропадане с остри ръбове навсякъде по тротоара , където част или всички повърхностни пластове са били отстранени включително и деформиране на тротоара около железни конструкции. Една дупка трябва да се идентифицира, като дефект за безопасността, когато дълбочината и е по-голяма от 20 mm и нейните максимални хоризонтални размери са по-големи от 100 mm.



Дълбочина	III ^{ти} клас пътища	II ^{ри} клас пътища	I ^{ви} клас пътища	Магистрали и Скоростни пътища
< 20 mm				
20 – 40 mm (категория 3)				
>40 mm (категория 2)				

РЕЗКИ РАЗЛИКИ В НИВОТО НА НАСТИЛКАТА

Рязка разлика в нивото на тротоара трябва да се идентифицира, като дефект за безопасността, когато има вертикално изместване на дълбочина по-голяма от 20mm на разстояние от 100mm.



Дълбочина	III ^{ти} клас пътища	II ^{ри} клас пътища	I ^{ви} клас пътища	Магистрали и Скоростни пътища
< 20 mm				
20 – 40 mm (категория 3)				
>40 mm (категория 2)				

ПУКНАТИНИ

Надлъжни или напречни пукнатини на тротоара трябва да се идентифицират, като дефект за безопасността, когато те имат дълбочина по-голяма от 20mm, 300 mm непрекъсната дължина и широчината им е 40 mm.



Ширина	Ш ^{ти} клас пътища	П ^{ри} клас пътища	І ^{ви} клас пътища	Магистрали и Скоростни пътища
< 40 mm				
> 40 mm (категория 2)				

КОЛОВОЗИ, НАПРЕЧНИ ВЪЛНИ И ИЗТЛАСКВАНЕ, СЛЯГАНЕ И ИЗДУВАНЕ

Коловозите, напречните вълни и изтласкване, слягането и издуването на настилната трябва да се идентифицират, като дефект за безопасността, когато те са по дълбоки от 25 mm на разстояние по-голямо от 600 mm. Изключват се измерванията на разстояние около 500 mm около основата на дърветата.



Височина/Дълбочина	III ^{ти} клас пътища	II ^{ри} клас пътища	I ^{ви} клас пътища	Магистрали и Скоростни пътища
< 25 mm				
25mm – 100 mm (категория 3)				
>100 mm (категория 2)				

КЛАТЕЩИ СЕ ИЛИ НЕСТАБИЛНИ ПЛОЧИ

Клатещи се или нестабилни плочи трябва да се идентифицират, като дефект за безопасността, когато вертикалното изместване е 20 mm или по-голямо във височина или дълбочина. При инспекцията трябва да се запише и типа на материала за да се подпомогне отстраняването на дефекта.



Височина/Дълбочина	III ^{ти} клас пътища	II ^{ри} клас пътища	I ^{ви} клас пътища	Магистрали и Скоростни пътища
< 20 mm				
20 – 40 mm (категория 3)				
> 40 mm (категория 2)				

ДЕФЕКТИ НА БОРДЮРИТЕ

Напукани, отчупени или липсващи бордюри трябва да се идентифицират, като дефект за безопасността, когато те представляват опасност от спъване, и дефектите са по-големи от 40 mm в дълбочина и 100 mm по дължина.



Дълбочина	III ^{ти} клас пътища	II ^{ри} клас пътища	I ^{ви} клас пътища	Магистрали и Скоростни пътища
< 40 mm				
> 40 mm				
Липсват				

ДРУГИ ОБЕКТИ НА ИНСПЕКЦИЯ

КАПАЦИ, РЕШЕТКИ И РАМКИ

Капаци, решетки или рамки на платното за движение, тротоара или в края на платното за движение, които са значително повредени, отместени, липсващи или не са поставени правилно, трябва да се идентифицират, като дефект за безопасността.

НИВАТА ЗА ПРЕДПРИЕМАНЕ НА ДЕЙСТВИЯ И СРОКА ЗА ОТСТРАНЯВАНЕ НА ДЕФЕКТИТЕ ЩЕ СЕ ОПРЕДЕЛЯТ, КАТО СЕ ИЗПОЛЗВА ОБЩАТА МАТРИЦА НА ДЕФЕКТИТЕ



Капак, решетка или рамка, която е по-висока или по-ниска (40 mm за платното за движение и 20 mm за тротоари) от нивото на платното за движение и тротоара, трябва да се идентифицират, като дефект за безопасността.

При контролирани пресичания на пешеходци или други определени точки на пресичане, нивата за предприемане на действия ще бъдат като за тротоар.

НИВАТА ЗА ПРЕДПРИЕМАНЕ НА ДЕЙСТВИЯ И СРОКА ЗА ОТСТРАНЯВАНЕ НА ДЕФЕКТИТЕ ЩЕ СЕ ОПРЕДЕЛЯТ, КАТО СЕ ИЗПОЛЗВА ОБЩАТА МАТРИЦА ЗА ДУПКИ.

ЗА ТРОТОАРИ ЩЕ СЕ ИЗПОЛЗВА МАТРИЦАТА НА ДЕФЕКТИТЕ ЗА КЛАТЕЩИ СЕ ИЛИ НЕСТАБИЛНИ ПЛОЧИ.



ДРУГИ ОБЕКТИ НА ИНСПЕКЦИЯ

НАСИПИ И ИЗКОПИ

Когато се идентифицира насип или изкоп, който очевидно е нестабилен и представлява непосредствена или предстояща опасност или съществува риск от краткосрочна повреда той трябва бъде обезопасен в рамките на определения период от време.



БУЙНА РАСТИТЕЛНОСТ

Жив плет, дървета и храсти, които навлизат в зоната, описана по-долу, трябва да се идентифицират като дефект за безопасността. Светъл габарит: Минимум 5.5 m над платното за движение и над 2.5 m над тротоари, и затревени пътни банкети .

Растителност на банкетите на магистрали и скоростни пътища, която намалява видимостта при движение, видимостта на знаците, светофарните уредби и видимостта в криви трябва да се идентифицират като дефекти за безопасността.

НИВАТА ЗА ПРЕДПРИЕМАНЕ НА ДЕЙСТВИЯ И СРОКА ЗА ОТСТРАНЯВАНЕ НА ДЕФЕКТИТЕ ЩЕ СЕ ОПРЕДЕЛЯТ, КАТО СЕ ИЗПОЛЗВА ОБЩАТА МАТРИЦА НА ДЕФЕКТИТЕ



ДРУГИ ОБЕКТИ НА ИНСПЕКЦИЯ

ПРЕДПАЗНИ ОГРАДИ И ПАРАПЕТИ

Предпазни огради, парапети или ограничителни системи, които са значително повредени или стърчащи по посока на платното за движение и тротоара трябва да се идентифицират като дефект за безопасността.

НИВАТА ЗА ПРЕДПРИЕМАНЕ НА
ДЕЙСТВИЯ И СРОКА ЗА
ОТСТРАНЯВАНЕ НА ДЕФЕКТИТЕ
ЩЕ СЕ ОПРЕДЕЛЯТ, КАТО СЕ ИЗПОЛЗВА
ОБЩАТА МАТРИЦА НА ДЕФЕКТИТЕ



ДРУГИ ОБЕКТИ НА ИНСПЕКЦИЯ

ПЪТНИ МАРКИРОВКИ

НИВАТА ЗА ПРЕДПРИЕМАНЕ НА ДЕЙСТВИЯ И СРОКА ЗА ОТСТРАНЯВАНЕ НА ДЕФЕКТИТЕ ЗА ИЗТРИТАТА ПЪТНА МАРКИРОВКА ЩЕ СЕ ОПРЕДЕЛЯТ, КАТО СЕ ИЗПОЛЗВА ОБЩАТА МАТРИЦА НА ДЕФЕКТИТЕ

Маркировката на пътищата трябва да се подновява, когато тя вече не изпълнява функцията си по предназначение.



СВЕТОФАРНИ УРЕДБИ

Повредени, липсващи или замърсени светофарни уредби, представляващи значителна или голяма опасност трябва да се идентифицират като дефект за безопасността.

НИВАТА ЗА ПРЕДПРИЕМАНЕ НА ДЕЙСТВИЯ И СРОКА ЗА ОТСТРАНЯВАНЕ НА ДЕФЕКТИТЕ ЩЕ СЕ ОПРЕДЕЛЯТ, КАТО СЕ ИЗПОЛЗВА ОБЩАТА МАТРИЦА НА ДЕФЕКТИТЕ



КАНАВКИ, ОТВОДНИТЕЛНИ КАНАЛИ И ШАХТИ

Повредени канавки, отводнителни канали и шахти, представляващи значителна или голяма опасност трябва да се идентифицират като дефект за безопасността.

НИВАТА ЗА ПРЕДПРИЕМАНЕ НА ДЕЙСТВИЯ И СРОКА ЗА ОТСТРАНЯВАНЕ НА ДЕФЕКТИТЕ ЩЕ СЕ ОПРЕДЕЛЯТ, КАТО СЕ ИЗПОЛЗВА ОБЩАТА МАТРИЦА НА ДЕФЕКТИТЕ



ДРУГИ ОБЕКТИ НА ИНСПЕКЦИЯ

ОПАСНИ НЕПОДВИЖНИ ПРЕПЯТСТВИЯ В ОБХВАТА НА ПЪТЯ

Незащитени неподвижни препятствия в обхвата на пътя като дървета и билбордове, представляващи значителна или голяма опасност трябва да се идентифицират като дефект за безопасността.

НИВАТА ЗА ПРЕДПРИЕМАНЕ НА ДЕЙСТВИЯ И СРОКА ЗА ОТСТРАНЯВАНЕ НА ДЕФЕКТИТЕ ЩЕ СЕ ОПРЕДЕЛЯТ, КАТО СЕ ИЗПОЛЗВА ОБЩАТА МАТРИЦА НА ДЕФЕКТИТЕ



ДРУГИ ОБЕКТИ НА ИНСПЕКЦИЯ

РАЗПРЪСНАТИ ОТПАДЪЦИ, ИНЕРТНИ МАТЕРИАЛИ, ЗАМЪРСЯВАНИЯ, ДЪРВЕТА С НЕСТАБИЛНИ КЛОНИ

НИВАТА ЗА ПРЕДПРИЕМАНЕ НА
ДЕЙСТВИЯ И СРОКА ЗА
ОТСТРАНЯВАНЕ НА ДЕФЕКТИТЕ
ЩЕ СЕ ОПРЕДЕЛЯТ, КАТО СЕ ИЗПОЛЗВА
ОБЩАТА МАТРИЦА НА ДЕФЕКТИТЕ



ГРАФИТИ

Графити, които в значима или по-голяма степен нарушават ефективността на знака трябва да се идентифицират като дефект за безопасността, напр. надраскани пътни знаци.



ГРАФИТИ – ПЪТНИ ЗНАЦИ

Тип	III ^{ти} клас пътища	II ^{ри} клас пътища	I ^{ви} клас пътища	Магистрала и Скоростни пътища
Предупредителни пътни знаци за опасност, пътни знаци относно предимство и знаци C7				
Значителна опасност, която може да доведе до сериозен риск проблем				

ДРУГИ ОБЕКТИ НА ИНСПЕКЦИЯ

ПЪТНИ ЗНАЦИ

Значителни или големи дефекти на знаците в следствие на повреди на пътните знаци, трябва да се идентифицират като дефект за безопасността.

Предупредителни знаци, пътни знаци относно предимство и знаци C7, които са значително повредени, липсват или са нечетливи, и намаляват ефективността на знака, представляват опасност за участниците в движението.



ПЪТНИ ЗНАЦИ

Тип	III ^{ти} клас пътища	II ^{ри} клас пътища	I ^{ви} клас пътища	Магистрала и Скоростни пътища
Предупредителни знаци, пътни знаци относно предимство и знаци C7				
Значителна опасност, която може да доведе до сериозен риск /опасност				

ПЪТНИ ЗНАЦИ– С ВЪТРЕШНО ОСВЕТЛЕНИЕ

Пътен знак, който има повредени или открити електрически компоненти, трябва да се идентифицира като дефект за безопасността.

НИВАТА НА ИНТЕРВЕНЦИЯ И СРОКА ЗА ОТСТРАНЯВАНЕ НА ДЕФЕКТИТЕ ЩЕ СЕ ОПРЕДЕЛЯТ, КАТО СЕ ИЗПОЛЗВА ОБЩАТА МАТРИЦА НА ДЕФЕКТИТЕ

В повечето случаи повредените или открити електрически компоненти трябва да бъдат аварийно обезопасени и докладвани на екипа отговарящ за поддръжката им за организиране на текущ ремонт.



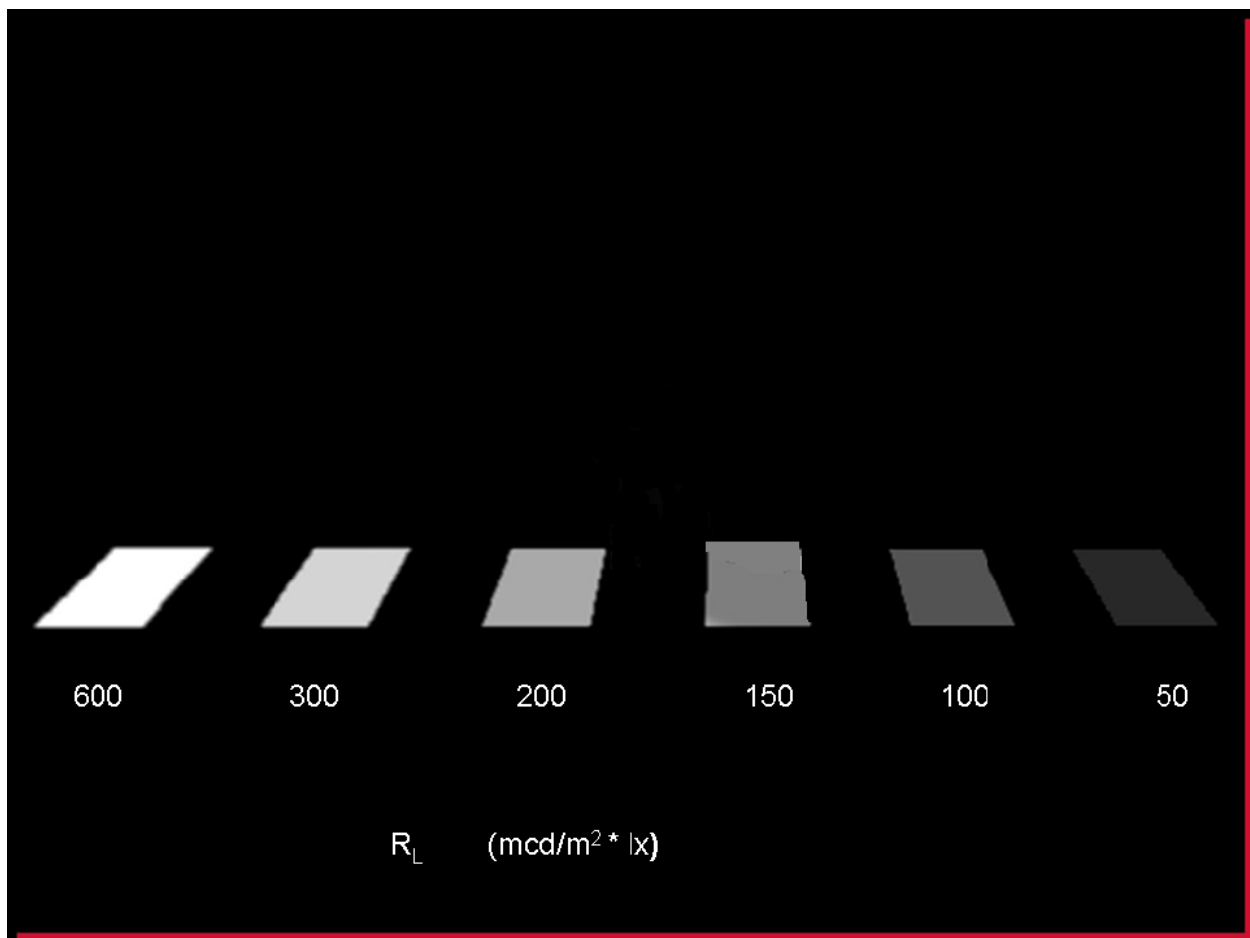
СТЪЛБЧЕТА

Стълбче, което е значително повредено или липсва и представлява опасност за участниците в движението трябва да се идентифицира като дефект за безопасността.

НИВАТА ЗА ПРЕДПРИЕМАНЕ НА ДЕЙСТВИЯ И СРОКА ЗА ОТСТРАНЯВАНЕ НА ДЕФЕКТИТЕ ЩЕ СЕ ОПРЕДЕЛЯТ, КАТО СЕ ИЗПОЛЗВА ОБЩАТА МАТРИЦА НА ДЕФЕКТИТЕ



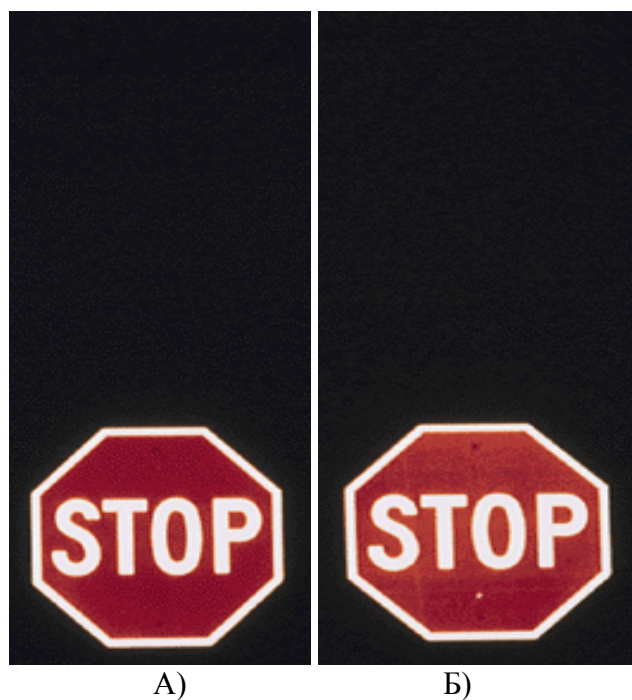
ПРИЛОЖЕНИЕ 5



Фигура 1: Нощна видимост на хоризонтална пътна маркировка



Фигура 2: Нощна видимост на светлоотразителни пътни знаци с фолио клас RA1: А)-съответства; Б) не съответства



Фигура 3: Нощна видимост на светлоотразителни пътни знаци с фолио клас RA2: А)-съответства; Б) не съответства

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

ВЪПРОСНИЦИ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ИНСПЕКЦИИ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

НА УЧАСТЪЦИ НА ПЪТИЩА С ИЗВЪРШВАНЕ НА СТРОИТЕЛНИ И МОНТАЖНИ РАБОТИ

1. Въпросник за провеждане на първоначална и внезапна инспекция.

Обект:.....

От км:..... до км.....:

Дата на инспекцията:.....

Време.....

СРЕДСТВА ЗА ВЪВЕЖДАНЕ НА ВРЕМЕННА ОРГАНИЗАЦИЯ И БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО	Съответства	Несъответства	Неприложимо
1. Пътна маркировка			
1.1 Поставена ли е съгласно проекта?			
1.2 С подходящ цвят ли е?			
1.3 Изпълнена ли е от материали, които позволяват отстраняването ѝ след отпадане на необходимостта от нея, без да оставят следи по пътната настилка?			
2. Пътни знаци			
2.1 Поставени ли са съгласно проекта?			
2.2 Какво е състоянието им ?			
2.3 Отговарят ли на минималните светлотехнически изисквания – клас на светлоотразителното фолио за съответния клас път?			
2.4 Отговарят ли на изискванията за размери и шрифтове съгласно			

БДС 1517:2006 „Пътни знаци. Размери и шрифтове”?			
2.5 Отстранени ли са или покрити с непрозрачен калъф или фолио с черен или сив цвят постоянните пътни знаци, които си противоречат с ВОБД?			
2.6 Добре ли са закрепени пътните знаци с неподвижна стойка, и достатъчно устойчиви ли са тези с преносима стойка ?			
3. Преносими светофарни уредби			
3.1 Поставени ли са съгласно проекта?			
3.2 Какво е състоянието им ?			
3.3 Поставени ли са на устойчиви срещу преобръщане стойки?			
4. Другите средства за сигнализиране			
4.1 Конуси (С2) -Съответства ли степента им на визуализация ?			
-Устойчиви ли са на преобръщане?			
- Какво е състоянието им?			
4.2 Баристри (С3.1) -Поставени ли е правилно?			
-Какво е състоянието им?			
-При автомагистрала, скоростни пътища и пътища първи клас, фолиото на светлоотразителните ивици отговаря ли на съответния клас?			
4.3 Въжета с червени флагчета или с червени светлоотразителни елементи (С3.2); -Флагчетата поставени ли са на правилното разстояние едно от друго?			
- Окачено ли е въжето на подходящата височина от пътното платно ?			
- Добре ли са закрепени стойките или колчетата, на които е окачено въжето?			
- Ако на въжето има окачени			

светлинни източници, те отговарят ли на изискванията?			
4.4 Ленти, ярко оцветени или с успоредни бели и червени ивици (С3.3); -Какво е състоянието им?			
-С необходимата широчина ли е лентата?			
-Добре ли са закрепени стойките или колчетата, на които е окачена лентата?			
- Окачена ли е лентата на подходящата височина над пътното платно ?			
4.5 Ограничителни табели (С4); -Какво е състоянието им?			
-Достатъчно устойчива ли е стойката им?			
4.6 Табели с направляваща стрелка (С6) и направляваща стрелка (С7) -Какво е състоянието им?			
-Добре ли са закрепени?			
-Правилно ли са поставени?			
4.7Светлоотразителни кабари (С15); -Какво е състоянието им?			
-Правилно ли са поставени?			
-Подходящ ли е цветът им?			
4.8Светлинни източници, подаващи мигаща жълта светлина (С16); -Какво е състоянието им?			
4.9 Затварящи табели (С19) -Какво е състоянието им?			
-Поставени ли са правилните знаци върху лицевата страна?			
- Работят ли светлинните източници поставени върху тях?			
4.10 Направляващи бягащи светлини (С20) -Какво е състоянието им ?			
-Достатъчно устойчиви ли са?			
-Синхронизирани ли са помежду си?			
4.11 Гъвкави ограничители (С21) -Какво е състоянието им?			
-Класът на фолиото им отговаря ли на изискванията?			

4.12 Разделители на движението (С22)			
-Правилно ли са поставени?			
-Какво е състоянието им?			
-С необходимата височина ли са?			
4.13 Разделители на движението „тип стена” (С23)			
-Какво е състоянието им?			
-С подходящата височина ли са?			
-Правилно ли са поставени?			
4.14 Табели с променящо се съдържание (С24)			
-Правилно ли са поставени?			
-Какво е състоянието им?			
-Добре ли са закрепени?			

Изготвили:

1).....

/име, фамилия, организация и длъжност/

2).....

/име, фамилия, организация и длъжност /

.....

2.Въпросник за провеждане на заключителна инспекция.

Обект:.....

От км:..... до км.....:

Дата на инспекцията:.....

Време.....

СРЕДСТВА ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ И БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО	Да	Не	Неприложимо
1. Пътна маркировка			
1.1 Временната маркировка отстранена ли е напълно?			
1.2 Поставена ли е постоянна маркировка с подходящ цвят?			
1.3 Изпълнена ли е от материали, които съответсват на класа на пътя?			
2. Пътни знаци			
2.1 Временните пътни знаци изцяло ли са демонтирани?			
2.2 Поставени ли са необходимите постоянни пътни знаци ?			
2.3 Отговарят ли на минималните светлотехнически изисквания – клас на светлоотразителното фолио за съответния клас път?			
2.4 Отговарят ли на изискванията за размери и шрифтове съгласно БДС 1517:2006 „Пътни знаци. Размери и шрифтове“?			
3. Светофарни уредби			
3.1 Временните светофарни уредби отстранени ли са?			
3.2 Поставени ли са постоянни			

светофарни уредби?			
3.3 Отговарят ли на проектните изисквания?			
4. Другите средства за сигнализиране			
4.1 Конуси (С2) -Отстранени ли са напълно?			
4.2 Бариери (С3.1) -Отстранени ли са напълно?			
4.3 Въжета с червени флагчета или с червени светлоотразителни елементи (С3.2); -Отстранени ли са напълно?			
4.4 Ленти, ярко оцветени или с успоредни бели и червени ивици (С3.3); -Отстранени ли са напълно?			
4.6 Табели с направляваща стрелка (С6) и направляваща стрелка (С7) -Отстранени ли са временните такива? -Поставени ли са тези по проект? -Добре ли са закрепени? -Правилно ли са поставени?			
4.7 Светлоотразителни кабари (С15); -Какво е състоянието им? -Отстранени ли са временните такива? - Поставени ли са тези по проект? -Правилно ли са монтирани?			
4.8 Светлинни източници, подаващи мигаща жълта светлина (С16); -Отстранени ли са напълно?			
4.9 Затварящи табели (С19) -Отстранени ли са напълно?			
4.10 Направляващи бягащи светлини (С20) -Отстранени ли са напълно?			
4.11 Гъвкави ограничители (С21) -Отстранени ли са напълно?			
4.12 Разделители на движението (С22) -Отстранени ли са напълно?			
4.13 Разделители на движението „тип стена” (С23) -Отстранени ли са напълно?			

4.14 Табели с променящо се съдържание (С24)			
-Отстранени ли са временните такива?			
- Поставени ли са тези по проект?			
- Какво е състоянието им?			
-Добре ли са закрепени?			

Изготвили:

1).....

/име, фамилия, организация и длъжност/

2).....

/име, фамилия, организация и длъжност /

.....

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

1. Протокол от първоначална инспекция за безопасност на движението на участък с извършващи се СМР

ПРОТОКОЛ

за въвеждане на временна организация на движението на основание на Чл. 84, ал.2 от Наредба №3/16.08.2010г.

Обект:.....

Дата:.....

Констатации от инспекцията:

1..... ;

2.....;

3.....;

.....

Въз основа на горе изложените констатации се приема/ не се приема временната организация за безопасност на движението на обекта и се разрешава/ не се разрешава изпълнение на СМР:

1.....

/име, фамилия, организация, заемана длъжност/

2.....

/име, фамилия, организация, заемана длъжност/

.....

1. Протокол от заключителна инспекция за безопасност на участък с извършващи се СМР

ПРОТОКОЛ

За премахването на временната организация и възстановяването на постоянната организация на движението на основание на Чл. 84, ал.3 от Наредба №3/16.08.2010г.

Обект:.....

Дата:

Констатации от инспекцията:

1.....;

2.....;

3.....;

.....

Въз основа на горе изложените констатации се приема постоянната организация на движението и се разрешава пускането на обекта в експлоатация.

1.....

/име, фамилия, организация, заемана длъжност/

2.....

/име, фамилия, организация, заемана длъжност/

.....

IV. УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА УЧАСТЪЦИ С КОНЦЕНТРАЦИЯ НА ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ (ПТП)

ВЪВЕДЕНИЕ

В тази част на документа се разглеждат основните въпроси, свързани с управлението на безопасността на участъците от пътищата с концентрация на пътнотранспортни произшествия.

Управлението на безопасността на участъци с концентрация на ПТП се състои основно в установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на ПТП .

Установяването на участъците с концентрация на ПТП по пътищата има за цел да се определят пътните участъци, за които е необходимо да се предвидят и изпълнят мероприятия за подобряване на пътните условия и на организацията на движението.

Обезопасяването на участъците с концентрация на ПТП се състои в анализ на причините, довели до настъпване на ПТП и предприемане на необходимите мероприятия за ограничаване на причините довели до концентрацията на ПТП.

ОБЛАСТ НА ПРИЛОЖЕНИЕ

Управлението на безопасността на участъците с концентрация на ПТП се отнася за всички пътища, отворени за обществено ползване.

НОРМАТИВНА БАЗА

Закон за пътищата, Чл. 36з;

Наредба № 5 от 23.09.2003 г. за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия и за категоризиране безопасността на пътищата.

СХЕМА НА ПРОЦЕСА



УЧАСТНИЦИ В ПРОЦЕСА И ОТГОВОРНОСТИ

1. Служби за контрол на Министерство на вътрешните работи (МВР);
2. Агенция „Пътна инфраструктура“;
3. Междуведомствена експертна комисия.

		Отговорност
Подготовка	<ul style="list-style-type: none"> • Регистрация на настъпилите ПТП на територията на страната; • Анализ на информацията и установяване на участъците с концентрация на ПТП; • Изготвяне на списък с установените участъци и предоставяне на заинтересовани страни 	Служби за контрол на МВР
Провеждане	<ul style="list-style-type: none"> • Назначаване на комисия от експерти; • Анализ на информацията за ПТП на участъците и изготвяне на работни хипотези; • Посещение на място и проверка на работните хипотези; • Подготовка и представяне на доклад с предписание на мерки за обезопасяване, категоризиране и приоритизиране на участъците ; • Изготвяне на план –програма за обезопасяване на участъците с концентрация на ПТП ; • Организация на мероприятията за прилагане на мерките за обезопасяване 	СДВР или ОДМВР и Агенция „Пътна инфраструктура” Междуправителствена експертна комисия Междуправителствена експертна комисия Междуправителствена експертна комисия Агенция „Пътна инфраструктура” Агенция „Пътна инфраструктура”
Оценка	<ul style="list-style-type: none"> • Наблюдение на обезопасените участъци; • Анализ на данните и изготвяне на информация за промяната на аварийността в обезопасените участъци 	Служби за контрол на МВР Служби за контрол на МВР

Службите за контрол на МВР са отговорни за:

- Регистрацията и отчетността за настъпилите ПТП;
- Изготвяне на протоколи за всяко настъпило ПТП със съдържание, в съответствие с Приложение 1;
- Анализа на данните от ПТП и установяване на участъците с концентрация на ПТП;

- Изготвяне списък на установените участъци с концентрация на ПТП за предходната година ежегодно до 31 март;
- Изготвяне на информация и анализ на разпределението на произшествията за всеки участък с цел установяване на най-вероятните причини за концентрацията на ПТП;
- Ежегодно предоставяне на информация в Агенция "Пътна инфраструктура" за участъците с концентрация на ПТП, намиращи се на пътища извън населените места, в съответствие с Приложение 2 и на пътища в населените места, в съответствие с Приложение 3;
- Ежегодно предоставяне на информация в Агенция "Пътна инфраструктура" за участъците с концентрация на ПТП съгласно Приложение 4;
- Назначаване на експерти за участие в междуведомствена експертна комисия за анализ и обезопасяване на установените участъци с концентрация на ПТП;
- Анализ на данните и изготвяне на информация за промяната на аварийността в обезопасените участъци за период от три години след обезопасяването им:

Агенция „Пътна инфраструктура“ е отговорна за:

- Назначаване на експерти за участие в междуведомствена експертна комисия за анализ и обезопасяване на установените участъци с концентрация на ПТП;
- Изготвяне на план –програма за обезопасяване на участъците с концентрация на ПТП, съдържаща краткосрочни и дългосрочни мерки ;
- Предприемане на действия за аварийно обезопасяване на участъци с концентрация на ПТП с висока степен на опасност;

Междуведомствената експертна комисия е отговорна за:

- Анализа на всички налични данни за участъците с концентрация на ПТП;
- Изготвяне на работни хипотези за вероятните причини за настъпването на ПТП на участъците;
- Посещение на място, обследване на характеристиките на участъците и проверка на достоверността на работните хипотези;
- Изготвяне на доклад с предписание на краткосрочни и дългосрочни мерки за обезопасяване на участъците с концентрация на ПТП.

ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ЧЛЕНОВЕТЕ НА ЕКСПЕРТНАТА КОМИСИЯ

Членовете на експертната комисия трябва да бъдат с достатъчен опит при анализа и обезопасяване на пътнотранспортни произшествия. Основно комисията се състои от представители на АПИ и службите по контрол на МВР. При необходимост комисията може да включва и външни експерти.

МЕТОДИКА ЗА АНАЛИЗ НА УЧАСТЪЦИ С КОНЦЕНТРАЦИЯ НА ПТП

Анализът на установените участъци с концентрация на ПТП има за цел да установи най-вероятните причини за настъпването на характерните видове ПТП на участъка. Извършва се върху данните, представени в Приложение 4.

В случай, че за период от три години броят на пътнотранспортните произшествия за съответния участък е по-голям или равен на 10 или броят на еднотипните пътнотранспортни произшествия е по-голям или равен на 5, за анализа на данните се използва метод МАТАС (Manual Analysis of Traffic Accident Concentrations). В случай, че за даден участък не са изпълнени горните критерии на анализ се подлагат наличните данни за участъка с концентрация на ПТП, след което се извършва посещение на място, при което се прави цялостна оценка на участъка. Оценката включва:

- описание на пътния участък;
- препратка към евентуални предходни доклади за същия пътен участък;
- анализ на протоколите за ПТП;
- брой на произшествията, на смъртните случаи и на ранените лица през предходните три години;

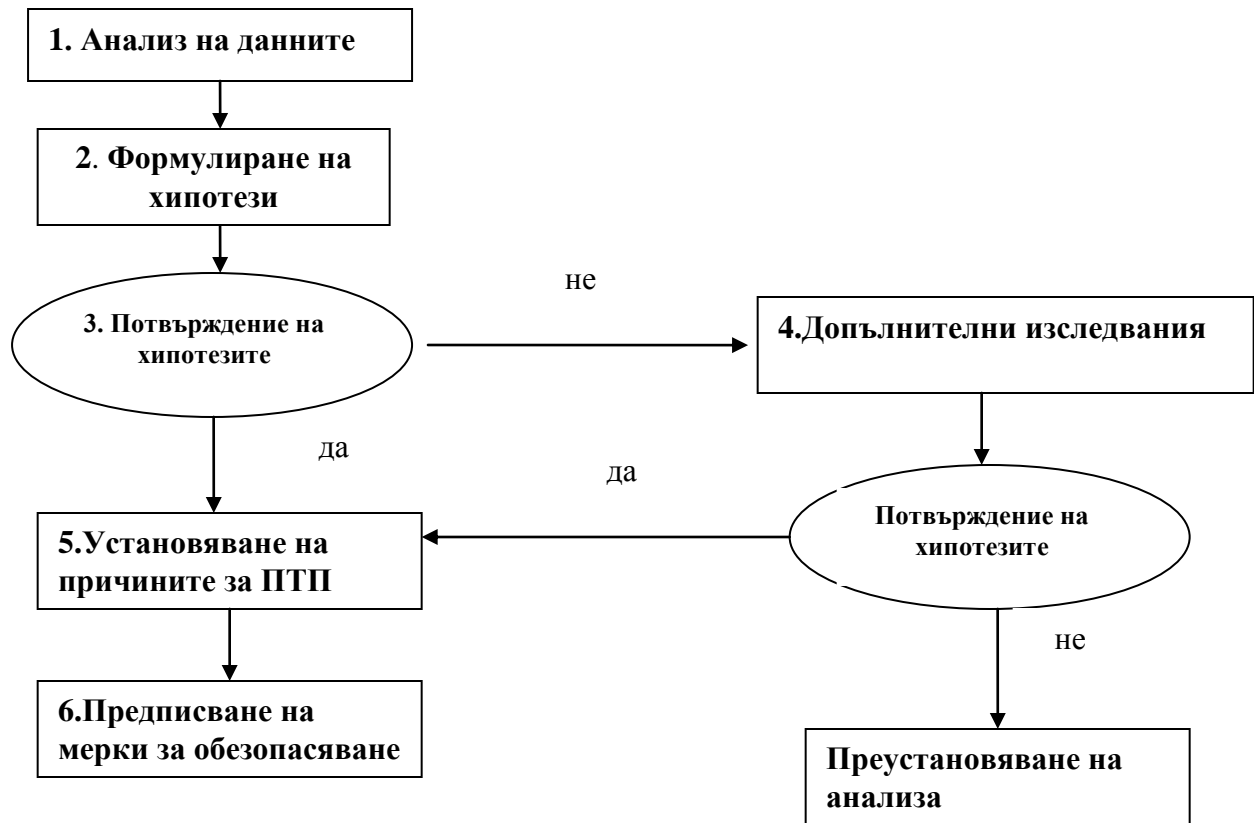
Списък на потенциалните мерки за отстраняване на недостатъците, които следва да бъдат приложени в рамките на различни периоди от време, в т.ч.:

- Премахване или обезопасяване на постоянните препятствия в крайпътната зона;
- Ограничаване на максимално допустимата скорост на движение и засилено прилагане на такива ограничения на местно равнище;
- Подобряване на видимостта при различни атмосферни условия и осветеност;
- Подобряване на оборудването за обезопасяване в крайпътната зона посредством ограничителни системи за пътища;
- Подобряване на съгласуваността, видимостта и разпознаемостта, както и подходящо разполагане на пътната маркировка (включително профилирани и

структурни пътни маркировки), пътните знаци, светлинните сигнали и другите средства за сигнализиране;

- Обезопасяване срещу свличане на камъни, земни и снежни маси, както и срещу снегонавяване;
- Подобряване на експлоатационното състояние на настилките;
- Препроектиране на ограничителни системи за пътища;
- Осигуряване на нови и/или подобряване на съществуващи съоръжения, вкл. разположените в средната разделителна ивица на пътя; противозаслепителни съоръжения, знаци и др.;
- Промени в организацията за движение в участъци, разрешени за изпреварване;
- Усъвършенстване на кръстовищата, включително и при железопътни прелези;
- Промяна на трасето на пътя;
- Промяна на широчината на пътя чрез добавяне на твърди банкети;
- Монтиране на системи за управление и контрол на движението;
- Намаляване на потенциалните конфликти с уязвими участници в движението;
- Привеждане на пътя в съответствие с действащите стандарти за пътно проектиране;
- Възстановяване или подмяна на настилките;
- Използване на пътни знаци с променящи се съобщения;
- Внедряване и подобряване на интелигентните транспортни системи и на телематичните услуги за целите на оперативната съвместимост, както и за целите на сигнализиране на спешни случаи.

При изпълнение на критериите за минимален брой пътнотранспортни произшествия анализът се провежда в съответствие с метода МАТАС. На фигура 1 по-долу е представена блок-схема на анализа.



Фигура 1: Блок-схема на анализ МАТАС

1. Анализ на данните

Анализът е най-съществената част на метода МАТАС. Основната цел е да се установят общите фактори, които допринасят за увеличаване на вероятността за настъпване на пътнотранспортните произшествия.

Доминиращи типове пътнотранспортни произшествия

Препоръчително е да се започне с анализ на диаграма с маневрите, при които са настъпили пътнотранспортни произшествия, след като вече е направено първоначално групиране на произшествията по тип и посока на движение. Опитът показва, че най-съществена информация се получава от типа и местоположението на ПТП. От диаграмата на маневрите може да се изведе доминиращият тип ПТП.

Трябва да се има предвид, че ПТП от различен тип могат да се дължат на една и съща причина. Ако дадено кръстовище не е достатъчно разпознаваемо това може да доведе както до ПТП с отнемане на предимство (закъсняла реакция по отношение на пресичащите МПС с предимство), така и до ПТП с удар в превозно средство отпред (закъсняла реакция по отношение на спряло за отдаване на предимство МПС отпред).

В случаите, когато ПТП за 3 години са малко или около 10 е трудно да се идентифицира доминиращ тип ПТП. В тези случаи се цели да се идентифицират доминиращи характеристики (посока на движение, време, осветеност и пр.).

Преди по-нататъшен анализ на доминиращата група трябва да се направи разпределение на ПТП в участъка. Ако например ПТП с отнемане на предимство са локализирани само в един или два квадранта на кръстовището, тогава е налице една подчертана причина за настъпването на ПТП. Би трябвало да има връзка с обема на движението или с факта, че проблемът с отдаването на предимство възниква на точно определено място. В този случай е удачно да се сравни диаграмата на транспортното натоварване на отделните клонове на кръстовището с картината на разпределение на ПТП.

Доминиращи характеристики

След установяване на доминиращия тип ПТП се преминава към по-нататъшен анализ на ПТП от този тип. За тази цел се търсят подобни характеристики.

След извършване на анализа се попълва първата част на Таблица 1 на Приложение 5.

2. Формулиране на хипотези

Хипотезите се формулират въз основа на обобщения анализ на резултатите. Това се прави за всеки доминиращ тип или характеристика поотделно. Важно е отделните заключения от анализа на данните да бъдат сравнени. Те могат да бъдат противоречащи си или пък взаимно да се допълват. Хипотезата трябва да бъде формулирана за всеки

доминиращ тип ПТП или характеристика. Формулираните хипотези се нанасят във втората част на таблица 1 от Приложение 5.

3. Проверка на хипотезите

За проверка на достоверността на формулираните хипотези се провежда посещение на място. Предположенията относно вероятните причини за настъпване на ПТП трябва да бъдат изследвани възможно най-точно. Също така при посещението на място могат да се идентифицират причини, до които не се е достигнало при анализа на данните за участъка. Като отправна точка за изследване на пътната обстановка и характера на движението на участъка се използва анализът на данните. Това се прави индивидуално за всеки доминиращ тип или характеристика. При изследването се записват всички констатации, независимо от факта дали подкрепят или отхвърлят хипотезата.

При посещението на място е препоръчително да се следват инструкциите, дадени по-долу:

- Експертите трябва да се постараят да се поставят възможно най-точно в ситуацията при настъпване на ПТП. Към мястото на ПТП трябва да се подходи няколко пъти с доминиращ тип превозно средство от съответната посока. Особено внимание трябва да се обърне на участъка водещ до местоположението на ПТП (изследват се:очаквания, които възникват при движение по участъка, геометрични характеристики, скорост на движение, ниво на задържане на вниманието и пр.);
- Обследването трябва да се извършва по възможност при условия, които са много близки до преобладаващите условия за настъпване на ПТП (време, осветление, климатични условия и пр.) ;
- Препоръчително е за всяка хипотеза да се изготви предварително списък с аспекти, на които трябва да се обърне внимание, въз основа на анализа на данните;
- Трябва да се наблюдава внимателно поведението на участниците в движение на участъка, като за насока се използват формулираните хипотези (поведение при подход към участъка, поведение в случай на организация на движението с отдаване на предимство на част от участниците в движението, поведение при пресичане, сложност на изпълняваните маневри и т.н.);
- Изследването на проектните характеристики на участъка по отношение на съответствието му с нормите за проектиране не е най-важния въпрос при обследване

на участъка. Нормите за проектиране са основани на общи принципи, които не са задължително приложими за конкретен участък. Най-важната цел е да се установи причината за настъпване на ПТП чрез факти, подкрепящи формулираната хипотеза(и);

- Често при обследването се установява причина за настъпване на ПТП, която не е била идентифицирана при анализа на данните. Много е полезно да се правят снимки или да се заснеме видеофилм, които да позволят анализ на ситуацията в следствие;

След приключване на посещението на място се попълва таблица 2 от Приложение 5. При положение, че обследването води до потвърждаване на хипотезата(те) и причината(е) за настъпване на ПТП е ясна, се попълва таблица 3 от Приложение 5 и се формулират мерки за обезопасяване;

При положение, че обследването на място не дава достатъчно данни за установяване на причината за настъпване на ПТП се налага провеждане на допълнителни изследвания.

4. Допълнителни изследвания

По принцип допълнителните изследвания са както следва:

- Допълнителен анализ на данните за участъка с концентрация на ПТП например чрез провеждане на анкети с участници в движението, които са включени в ПТП;
- Анкети на участници в движението, които често минават през участъка;
- Провеждане на изследване на поведението на водачите на МПС и другите участници в движението, в зависимост от доминиращия тип или характеристика на ПТП;

5. Установяване на причината за настъпване на ПТП

При положение, че обследването на място на участъка или допълните изследвания дават достатъчни доказателства за потвърждаване на хипотезите, за всеки от доминиращите типове или характеристики на ПТП се определят вероятните причини за настъпване на произшествията. Важно е отделните вероятни причини да се сравняват, тъй като могат да бъдат както противоречиви, така и да се допълват. Въз основа на общата картина хипотезите се потвърждават или се отхвърлят. Попълва се таблица 3 от Приложение 5.

6. Предписване на мерки за обезопасяване

Предписаните мерки би трябвало да са насочени към елиминиране на установената или предполагаемата причина(и) за настъпване на ПТП. Отделните мерки за преобладаващите характеристики или типове ПТП трябва да оформят цялостно решение. Ако изследването е установило недостатъци в проектните характеристики, те трябва да бъдат отстранени. Това се постига чрез комбинация от конструктивни (физически) мерки и мерки за подобряване на видимостта. Физическите мерки оказват директно влияние върху свободата на движение с оглед на поведение при избор на маршрут или маневра. Визуалните мерки (хоризонтална маркировка, ограничителни системи, растителност и т.н.) обикновено имат спомагателна функция и следователно оказват непряко (психологическо) въздействие върху поведението на участниците в движението.

В случаите, когато причината за настъпване на ПТП е в основата на използването на пътя и с инфраструктурни мерки може да се постигне малко или пък цената на мерките е прекалено висока, по-подходящи са мерки като предоставяне на допълнителна информация чрез използване на различни средства и медии, както и засилване на контрола на движението.

Предписаните мерки се нанасят в последните три колони на таблица 3 от Приложение 5

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Информация за произшествията, съдържащи се в протоколите за ПТП

Протоколите за ПТП включват:

1. възможно най-точното място на произшествието;
2. снимки и/или схеми на местопроизшествието;
3. дата и час на пътното произшествие;
4. информация за пътя: вид на територията (урбанизирана и неурбанизирана), клас на пътя, тип на кръстовището, включително сигнализация, брой на лентите, маркировка, повърхност на пътя, осветеност и атмосферни условия, препятствия в крайпътната зона;
5. тежест на произшествието, включително броя на убитите и ранените лица;
6. особености на участвалите в произшествието лица: възраст, пол, националност, наличие на алкохол в кръвта, използване или неизползване на оборудване за безопасност;
7. данни за участвалите в произшествието превозни средства (вид, възраст, държава на регистрация, оборудване за безопасност, ако има такова, дата на последния периодичен технически преглед);
8. причина за настъпване на произшествието - маневрите на превозните средства и поведението на водачите;
9. в случаите, когато е възможно, информация за времето, изтекло от момента на произшествието до регистрирането му или до пристигането на спасителните екипи.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Информация за участъците с концентрация на ПТП по републиканските пътища

1. Идентификация на участъка с концентрация на ПТП
 - 1.1. Идентификационен номер на участъка
 - 1.2. Клас на пътя
 - 1.3. Номер на пътя
 - 1.4. Начало - километрично положение (километри + метри)
 - 1.5. Край - километрично положение (километри + метри)
 - 1.6. Общ брой на ПТП
 - 1.7. Брой на убитите лица
 - 1.8. Брой на ранените лица
 - 1.9. Относителен показател на аварийност U_r
2. Информация за ПТП в участъка с концентрация на ПТП
 - 2.1. Идентификационен номер на произшествието
 - 2.2. Дата
 - 2.3. Време (часово)
 - 2.4. Километрично положение
 - 2.5. Посока на пътуване
 - 2.6. Вид на произшествието
 - 2.7. Последници от ПТП
 - 2.8. Възраст и състояние на участъка с концентрация на ПТП
 - 2.9. Вид на пътното превозно средство (ППС)
 - 2.10. Състояние на ППС
 - 2.11. Състояние на времето (атмосферно)
 - 2.12. Състояние на пътната настилка
 - 2.13. Осветеност на мястото на ПТП
 - 2.14. Видимост на пътя и на неговите принадлежности
 - 2.15. Съществуващи ограничения и забрани на правилата за движение, въведени със средства съгласно Закона за движението по пътищата.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Информация за участъците с концентрация на ПТП в населените места

1. Идентификация на участъка с концентрация на ПТП
 - 1.1. Наименование на участъка от улицата или кръстовището
 - 1.2. Кръстовище с наименованията на пресичащите се улици
 - 1.3. Вид на кръстовището:
 - 1.3.1. светлинно регулирано;
 - 1.3.2. регулирано с пътни знаци;
 - 1.3.3. нерегулирано;
 - 1.3.4. с обособена лента за ляв завой;
 - 1.3.5. без обособена лента за ляв завой;
 - 1.3.6. осветено;
 - 1.3.7. неосветено;
 - 1.3.8. с пътна маркировка;
 - 1.3.9. с улично осветление;
 - 1.3.10. без улично осветление.
 - 1.4. Пешеходни пътеки
 - 1.5. Общ брой на ПТП
 - 1.6. Брой на убитите лица
 - 1.7. Брой на ранените лица
 - 1.8. Материални щети
2. Информация за ПТП в участък с концентрация на ПТП
 - 2.1. Идентификационен номер на произшествието
 - 2.2. Дата
 - 2.3. Време (часово)
 - 2.4. Наименование на улици или на кръстовище
 - 2.5. Предимство на движение по улиците или в кръстовището
 - 2.6. Вид на производството
 - 2.7. Последници от ПТП
 - 2.8. Възраст и състояние на участъците с ПТП

- 2.9. Вид на ПТП
- 2.10. Състояние на ПТП
- 2.11. Състояние на атмосферните условия
- 2.12. Състояние на пътната настилка
- 2.13. Осветеност на мястото на ПТП
- 2.14. Видимост на улицата, кръстовището и техните принадлежности
- 2.15. Интензивност на движението
- 2.16. Съществуваща организация на движението съгласно Закона за движението по пътищата

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Таблица 1

Участъци с концентрация на пътнотранспортни произшествия, настъпили по пътищата извън населени места в област.....за 20....г.

Идентификационен номер на участъка	Клас и номер на пътя	Начало на УКПП (км и метри)	Край на УКПП (км и метри)	Дължина на участъка – $L_{уч}$ в метри (до 1000)	Интензивност на движението (МПС на денонощие)	Общ брой на ПТП	Брой на убитите лица	Брой на ранените лица	Относителен показател на аварийност U_R	Тежест на ПТП
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Таблица 2

Информация за пътнотранспортните произшествия, настъпили в УКПТП с идентификационен номерв
област.....през 20.....г.

Данни за ПТП	Номер на възникналите произшествия в УКПТП с идентификационен номер.....									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Дата										
2. Часово време										
3. Километрично положение на ПТП										
4. Посока на пътуване										
5. Вид на произшествието										
6. Последници от ПТП										
7. Възраст и състояние на участъка с концентрация на ПТП										
8. Вид на превозните средства:										
- превозно средство 1										
- превозно средство 2										
9. Състояние на пътното превозно средство (ППС):										
- ППС 1.										
- ППС 2.										
10. Състояние на времето										
11. Състояние на пътната настилка										
12. Осветеност на мястото на ПТП										
13. Видимост на пътя и на неговите принадлежности										
14. Съществуващи ограничения и забрани съгласно Закона за движението по пътищата										

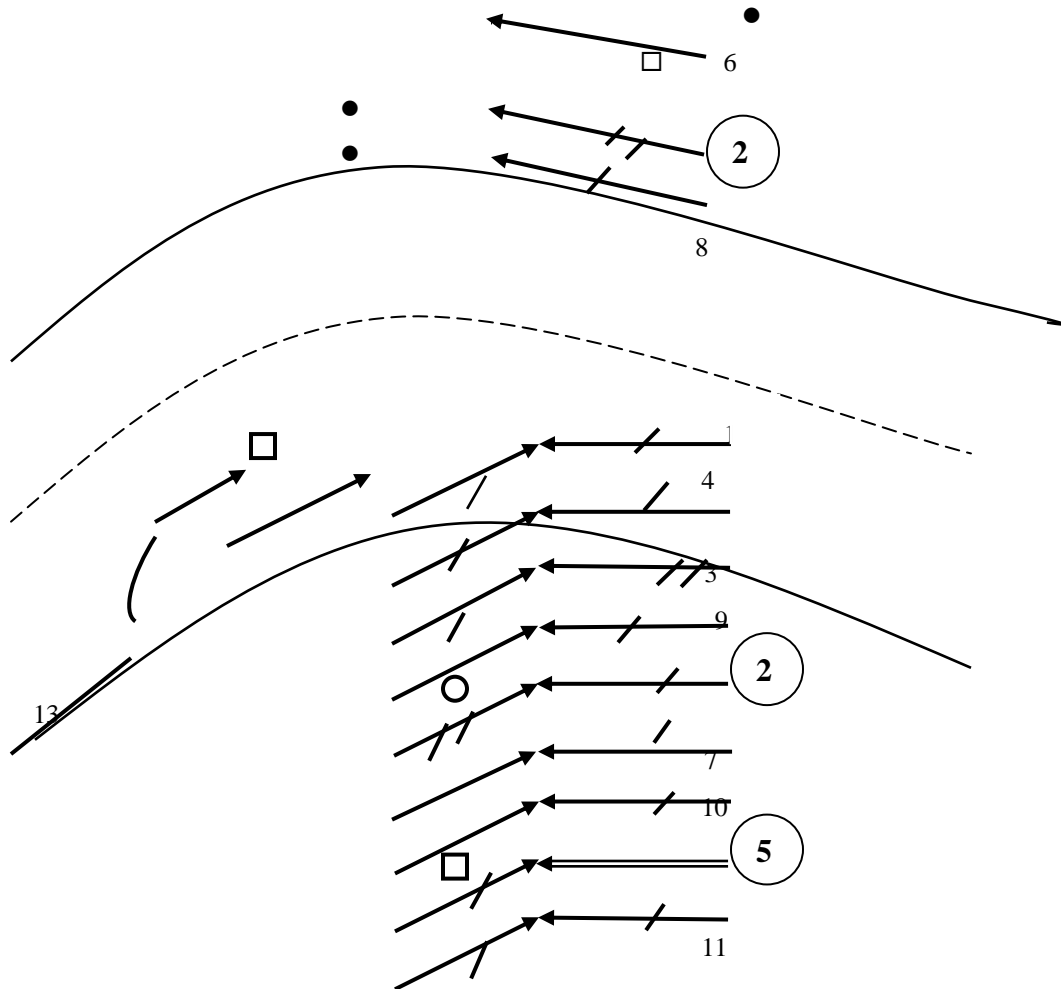
Таблица 3

Информация за пътнотранспортните произшествия, настъпили в УКПТП с идентификационен номер
в населено място през 20.....г.

Данни за ПТП	Номер на възникналите произшествия в УКПТП с идентификационен номер.....									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Дата										
2. Часово време										
3. Километрично положение на ПТП										
4. Наименование на улиците или на кръстовището										
5. Предимство на движението по улиците или в кръстовището										
6. Последници от ПТП										
7. Възраст и състояние на участъка с концентрация на ПТП										
8. Вид на ПТП										
9. Състояние на пътното превозно средство (ППС):										
- ППС 1.										
- ППС 2										
10. Състояние на атмосферните условия										
11. Състояние на пътната настилка										
12. Осветеност на мястото на ПТП										
13. Видимост на улиците, кръстовищата и техните принадлежности										
14. Интензивност на движението										
15. Съществуваща организация на движението съгласно Закона за движението по пътищата										

СХЕМА № 1

ПРИМЕРНА СХЕМА НА ПРОИЗШЕСТВИЯТА
 ЗА УКПТП с №..... В ОБЛАСТЗА 20... Г.



Участници в пътнотранспортното произшествие:	Положение на пътните превозни средства в пътнотранспортните произшествия:
 лек автомобил;	 пътно превозно средство в движение;
 товарен автомобил;	 спряло пътно превозно средство;
 микробус;	 паркирало пътно превозно средство.

<p>автобус;</p> <p>трамвай;</p> <p>влак;</p> <p>тролейбус;</p> <p>автовлак;</p> <p>влекач с полуремарке; специален автомобил;</p> <p>пешеходец;</p> <p>велосипедист;</p> <p>мотопедист;</p> <p>трактор;</p> <p>мотоциклетист;</p> <p>животно/и;</p> <p>ППС с животинска тяга;</p> <p>друг участник в ПТП; неизвестно МПС.</p>	<p>Видове пътнотранспортни произшествия:</p> <p> блъскане на ППС в препятствие на пътя;</p> <p> блъскане на ППС в стълб;</p> <p> блъскане на ППС в дърво;</p> <p> блъскане на ППС в ограда;</p> <p> преобръщане на ППС на пътя;</p> <p> преобръщане на ППС извън пътя;</p> <p> падане на пътник;</p> <p> друг вид ПТП.</p>
<p>остатъци:</p> <p> ПТП с убити лица;</p> <p> ПТП с ранени лица;</p> <p>10 ПТП с материални щети.</p>	<p>Регулиране на участъка:</p> <p>- регулировчик <input type="checkbox"/> ;</p> <p>- светофар в нормален режим <input type="checkbox"/> ;</p> <p>- светофар с жълта мигаща светлина <input type="checkbox"/> ;</p> <p>- светофар с повреда <input type="checkbox"/> ;</p> <p>- пътни знаци <input type="checkbox"/> ;</p> <p>- без регулиране <input type="checkbox"/> .</p> <p>Общ брой на ПТП</p> <p>.....</p> <p>ПТП с убити лица.....</p> <p>ПТП с ранени лица.....</p> <p>ПТП с мат. щети.....</p> <p>Интензивност на движението .</p> <p>.....авт./ден</p>

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Таблица 1: Обобщени статистически данни за ПТП в участък с концентрация на пътнотранспортни произшествия (УКПТП):

Показатели	Години			Общо
	20...	20..	20..	
1. Последници от ПТП в УКПТП				
2. Видове ППС, участвали в ПТП				
3. Състояние на ППС				
4. Дни от седмицата, през които настъпват ПТП				
5. Осветеност на местата на ПТП				
6. Състояние на времето (метеорологично)				
7. Състояние на настилката				
8. Видове на настъпилите ПТП в УКПТП		-		
9. Маневри на ПТП в участъка (от схемата)				
	<i>КОНСТАТАЦИИ</i> (въз основа на статистическите данни)			КОМЕНТАР /ХИПОТЕЗА
<i>КОНСТАТАЦИЯ 1.</i>				
<i>КОНСТАТАЦИЯ 2.</i>				
<i>КОНСТАТАЦИЯ 3.</i>				

Таблица 2: Данни от огледа/наблюденията на място за участък с концентрация на пътнотранспортни произшествия (УКПТП):

Допълнителни данни	Наблюдение/ Резултат	Заключение/Коментар
Маркировка и състоянието ѝ		
Пътни знаци и състоянието им		
Пътно покритие и състоянието му		
Други характерни данни		
Поведение на участниците в движението		

Таблица 3:Обобщен анализ с предписание за мерки за участък с концентрация на пътнотранспортни произшествия (УКПТП):

.....

Хипотеза за появата на участъка	Хипотезата се потвърждава/не се потвърждава	Мерки за обезопасяване на участъка с концентрация на ПТП		
		краткосрочни	средносрочни	Дългосрочни
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				

V. ИСПОЛЪВАНА ЛИТЕРАТУРА

1. Wegman F.C.M., Roszbach R Mulder, J.A.G., Schoon C.C. & Poppe F., Road Safety Impact Assessment: RIA, A study commissioned by the European Commission DG VII, 1994
2. Road Infrastructure Safety management, Results from the RiPCORD-iSEREST Project, Project co-financed by the European Commission
3. Assessment and applicability of evaluation tools: Current practice in a sample of European countries and steps towards a state-of-the-art approach, Project RISMET Nr 823137, Final report, 2011
4. Data requirements for road network inventory studies and road safety evaluations - Guidelines and specifications, Project RISMET Nr 823137, Deliverable 3, 2011
5. Road Safety Audit, Procedure No.: SQA-0170, Issue: 3, Transport for London Surface Transport, 2009
6. Road Safety Audits and Inspections, Handbook 222, Statens Vegvesen, Norway, 2006
7. Road Safety Inspections Standard and Procedures, Community and Regulatory Service, Roads and Transportation, Clackmannanshire Council, Version 1.11, 2011
8. Road Safety Inspections: best practice and implementation plan, RiPCORD-iSEREST Project, Project co-financed by the European Commission, Deliverable 5, 2005
9. Elvik Rune, Road Safety Inspections: safety effects and best practice guidelines, Institute of Transport Economics, Norwegian Centre for Transport Research, TØI Report 850, 2006
10. Road Safety Inspections, Methodological Guide, 2009 translation from "Démarche ISRI - Inspections de Sécurité Routière des Itinéraires - Guide méthodologique" , 2008
11. Safety Inspection Manual Rev A Final, August, 2009, Gloucestershire Highways- Gloucestershire County Council & Atkins.
12. Sørensen Michael, Elvik Rune, Black Spot Management and Analysis of Road Networks, Institute of Transport Economics, Norwegian Centre for Transport Research, TØI Report 919, 2007
13. Sustainable safe road design, Practical Manual, produced for the World Bank and the Dutch Ministry of Transport, Public Works and Water Management, 2005