



БЪЛГАРСКА БРАНШОВА АСОЦИАЦИЯ  
ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

# РАЗШИРЕНИЕ НА ОБХВАТА НА ОДИТИТЕ И ИНСПЕКЦИИТЕ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ ВЪРХУ ПЪТИЩАТА И УЛИЧНАТА МРЕЖА

инж. Христо Славчев



**РАЗШИРЕНИЕ НА ОБХВАТА  
НА ОДИТИТЕ И ИНСПЕКЦИИТЕ  
ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ**

Директива **ДИРЕКТИВА 2008/96/ЕО** определя три основни и задължителни за страните членки инструмента за въздействие върху безопасността на пътната инфраструктура.

1. Оценка на въздействието;
2. Одит на пътната безопасност;
3. Инспекции по пътна безопасност.



**РАЗШИРЕНИЕ НА ОБХВАТА  
НА ОДИТИТЕ И ИНСПЕКЦИИТЕ  
ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ**

Цел на Директива **ДИРЕКТИВА 2008/96/ЕО**

- Намаляване на броя на жертвите и ранените.
- Намаляване на тежестта на ПТП.
- Хармонизиране на критериите
- Уеднаквяване на стандартите в страните членки на ЕС.
- Въвеждане на единни процедури.



## **Оценка на въздействието**

Оценката на въздействието върху пътната безопасност се извършва на началния етап на планиране, преди одобряване на инфраструктурния проект.

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.



## **Одит по пътна безопасност**

Проверките 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.



## **Инспекция по пътна безопасност**

Установяване на свързаните с пътната безопасност **характеристики и предотвратяването на произшествия.**

Инспекциите за безопасност включват **периодични инспекции на пътната мрежа и проучване на възможното въздействие на ремонтни работи по пътя върху безопасността на пътния поток.**

Държавите-членки гарантират извършване на периодични инспекции от компетентното образувание. Такива инспекции се извършват достатъчно често с оглед гарантиране на достатъчни равнища на безопасност на въпросната пътна инфраструктура.



## **Определения съгласно Директивата**

### **„Проверка за пътна безопасност“**

Одит на пътната безопасност означава независима, подробна систематична проверка за техническа безопасност, свързана с **проектните характеристики** на пътен инфраструктурен проект, която обхваща всички етапи от планиране до начална експлоатация;

**„Инспекция за безопасност“** означава обичайна периодична проверка на характеристиките и недостатъците, които налагат работи по поддръжка от съображения за безопасност;



## Определения съгласно Директивата

**„Категоризиране на участъци с висока концентрация на произшествия“** означава метод за установяване, анализиране и категоризиране на участъци от пътната мрежа, които са били в експлоатация повече от три години, и по които са настъпили голям брой произшествия, предизвикали смърт в съотношение с пътния поток.

**„Категоризиране на безопасността на пътната мрежа“** означава метод за установяване, анализиране и класифициране на части от съществуващата пътна мрежа според потенциала им за повишаване на безопасността и за икономия на свързаните с произшествия разходи





## **Обхват на Директивата**

Прилага за пътища, които съставляват част от **трансевропейската пътна мрежа**, независимо дали се намират в етап на проектиране, строителство или експлоатация

Разпоредбите на настоящата директива, като набор от добри практики, могат да се прилагат и за национални пътнотранспортни инфраструктури, които не са включени в трансевропейската пътна мрежа



## **Мотиви за разширяване на обхвата**

Дължина на републиканските пътища според данните на  
Националния статистически институт към края на 2012 г.:

- |  |            |
|--|------------|
| Общо   | - 19602 км |
| - I-ви клас  | - 2975 км  |
| - II-ри клас   | - 4035 км  |
| - III-ти клас  | - 12051 км |
| - Общински пътища – данните са разминават и са от 21 500 до 25 000 км. |            |

**Дължина на уличната мрежа - над 50 000 км**



## РАЗШИРЕНИЕ НА ОБХВАТА НА ОДИТИТЕ И ИНСПЕКЦИИТЕ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

Директивата се прилага, за пътищата, така както са дефинирани „в раздел 2 на приложение I към Решение № 1692/96/ЕО” – Трансевропейските транспортни коридори.





## РАЗШИРЕНИЕ НА ОБХВАТА НА ОДИТИТЕ И ИНСПЕКЦИИТЕ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

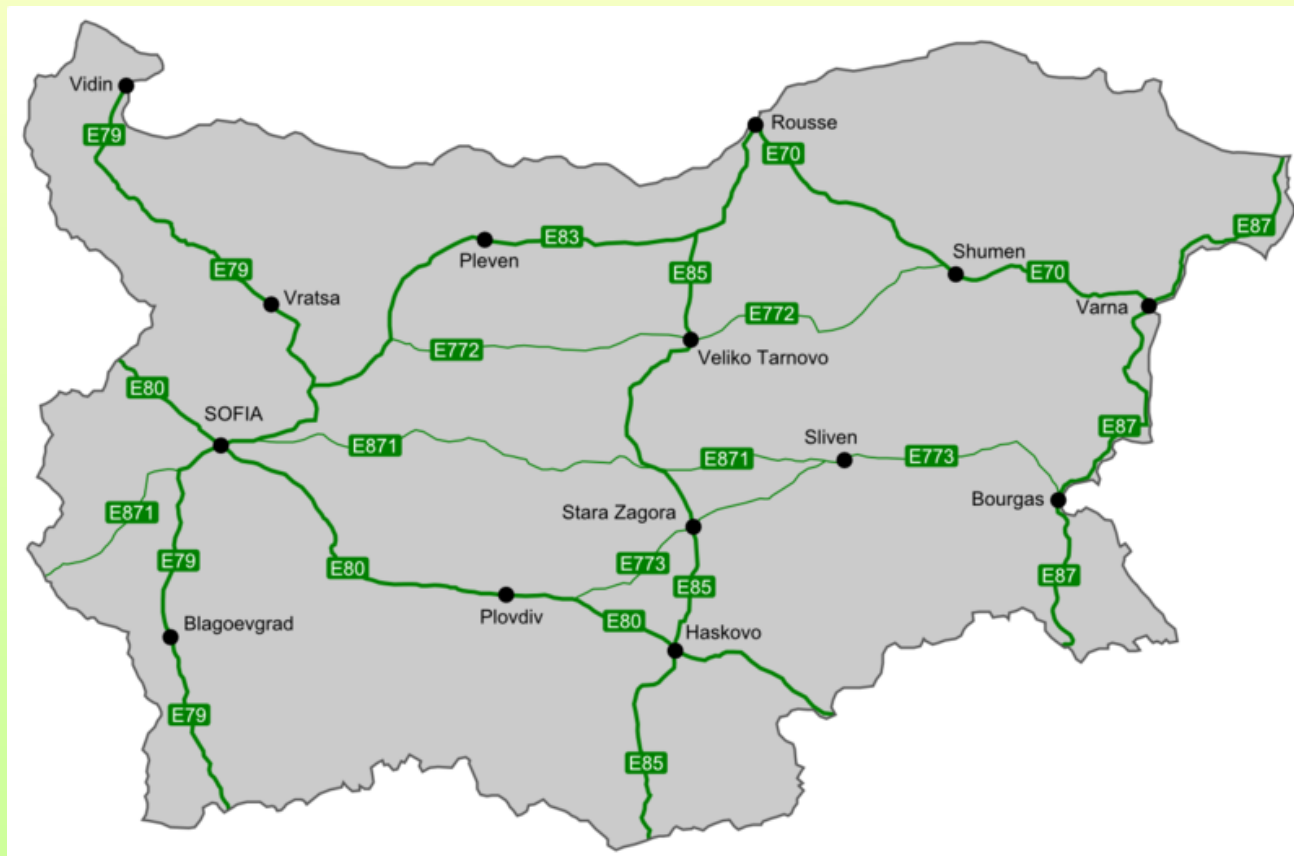
От общо десет номинирани общоевропейски коридори, пет пресичат територията на България като общата им дължина на територията на страната е около 1900 км.





## РАЗШИРЕНИЕ НА ОБХВАТА НА ОДИТИТЕ И ИНСПЕКЦИИТЕ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

За Пътищата с Е номерация, то обхвата ще да се разшири до над 2500 км.





## РАЗШИРЕНИЕ НА ОБХВАТА НА ОДИТИТЕ И ИНСПЕКЦИИТЕ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

ЕвроСтат, дължината на пътищата с Е номерация на територията на Република България е 2977 км.

(По изчисления правени през 2009, международните Е-пътища на територията на Република България са с обща дължина над 2564 км и са както следва:)

- Е 70:** Граница Румъния - Русе – Разград – Шумен – Варна с дължина от **193 км;**
- Е 79:** Граница Румъния – Видин – Монтана – Враца – Ботевград – София – Дупница – Благоевград – Кресна – Кулата – Граница Гърция, с дължина от **443 км;**
- Е 80:** Граница Сърбия – Калотина – София – Ихтиман – Пловдив – Поповица – Хасково – Свиленград – Капитан Андреево – Граница Турция **378 км;**
- Е 83:** Бяла – Плевен – Ябланица – Ботевград с дължина от **284 км;**
- Е 85:** Граница Румъния – Русе – Бяла – Велико Търново – Габрово – Стара Загора – Димитровград – Хасково – Свиленград – Граница Гърция **356 км;**
- Е 87:** Граница Румъния – Дуранкулак – Балчик – Варна – Бургас – Малко Търново – Граница Турция с дължина от **319 км;**
- Е 772:** Ябланица – Велико Търново – Шумен с дължина от **260 км;**
- Е 773:** Поповица – Стара Загора – Бургас с дължина **229 км;**
- Е 871:** София – Кюстендил - Граница Македония с дължина **102 км.**



## **Мотиви за разширяване на обхвата**

Дължина на републиканските пътища според данните на  
Националния статистически институт към края на 2012 г.:

- Общо - 19602 км
- I-ви клас - 2975 км
- II-ри клас - 4035 км
- III-ти клас - 12051 км
- Общински пътища – данните са разминават и са от 21 500 до 25 000 км.

**Дължина на уличната мрежа - над 50 000 км**



**РАЗШИРЕНИЕ НА ОБХВАТА  
НА ОДИТИТЕ И ИНСПЕКЦИИТЕ  
ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ**

**Настоящ обхвата**

**Обхватът е твърде ограничен и над 16 500 км от републиканските – 84 %, всички общински пътища и уличната мрежа, остават извън полето на действие на директивата**





**РАЗШИРЕНИЕ НА ОБХВАТА  
НА ОДИТИТЕ И ИНСПЕКЦИИТЕ  
ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ**

**Пътно транспортни произшествия по местоположение**

ПТП по години

<b>Година</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
<b>Общо</b>	<b>6717</b>	<b>6640</b>	<b>6610</b>	<b>7068</b>	<b>8042</b>	<b>8010</b>
извън населени места	1981	2002	2157	2377	2668	2412
<b>В населено място</b>	<b>4736</b>	<b>4638</b>	<b>4453</b>	<b>4691</b>	<b>5374</b>	<b>5598</b>
- град	4061	3986	3771	3989	4588	4833
- село	668	637	670	702	785	765

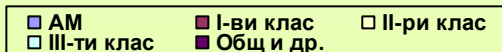
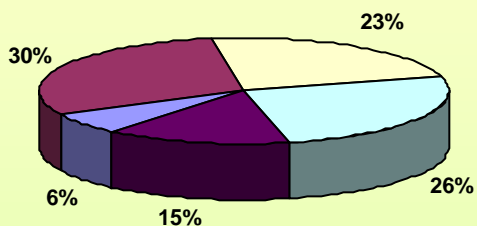
**ПТП в населените места са 71 % от общия брой със  
съответно 39% от загиналите и 66 % от ранените**



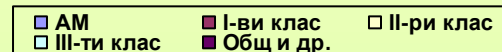
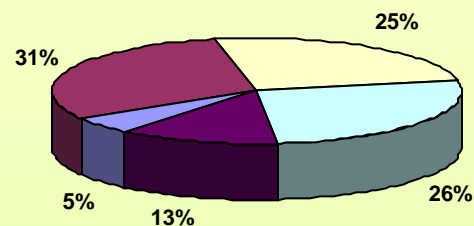
## РАЗШИРЕНИЕ НА ОБХВАТА НА ОДИТИТЕ И ИНСПЕКЦИИТЕ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

### Пътни транспортни произшествия по клас на пътя

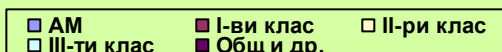
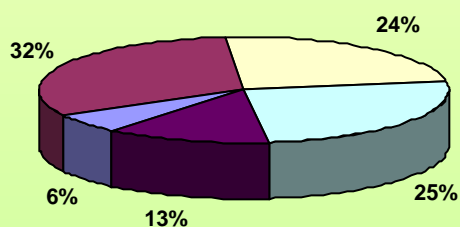
ПТП по клас на пътя за 2012 г.



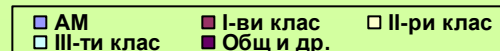
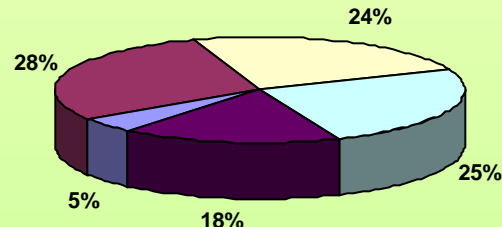
ПТП по клас на пътя за 2011 г.



ПТП по клас на пътя за 2010 г.



ПТП по клас на пътя за 2009 г.



**ПТП, които се случват на автомагистрала и пътища I-ви клас са  
съответно 5-7% и 28-32 % от общите**



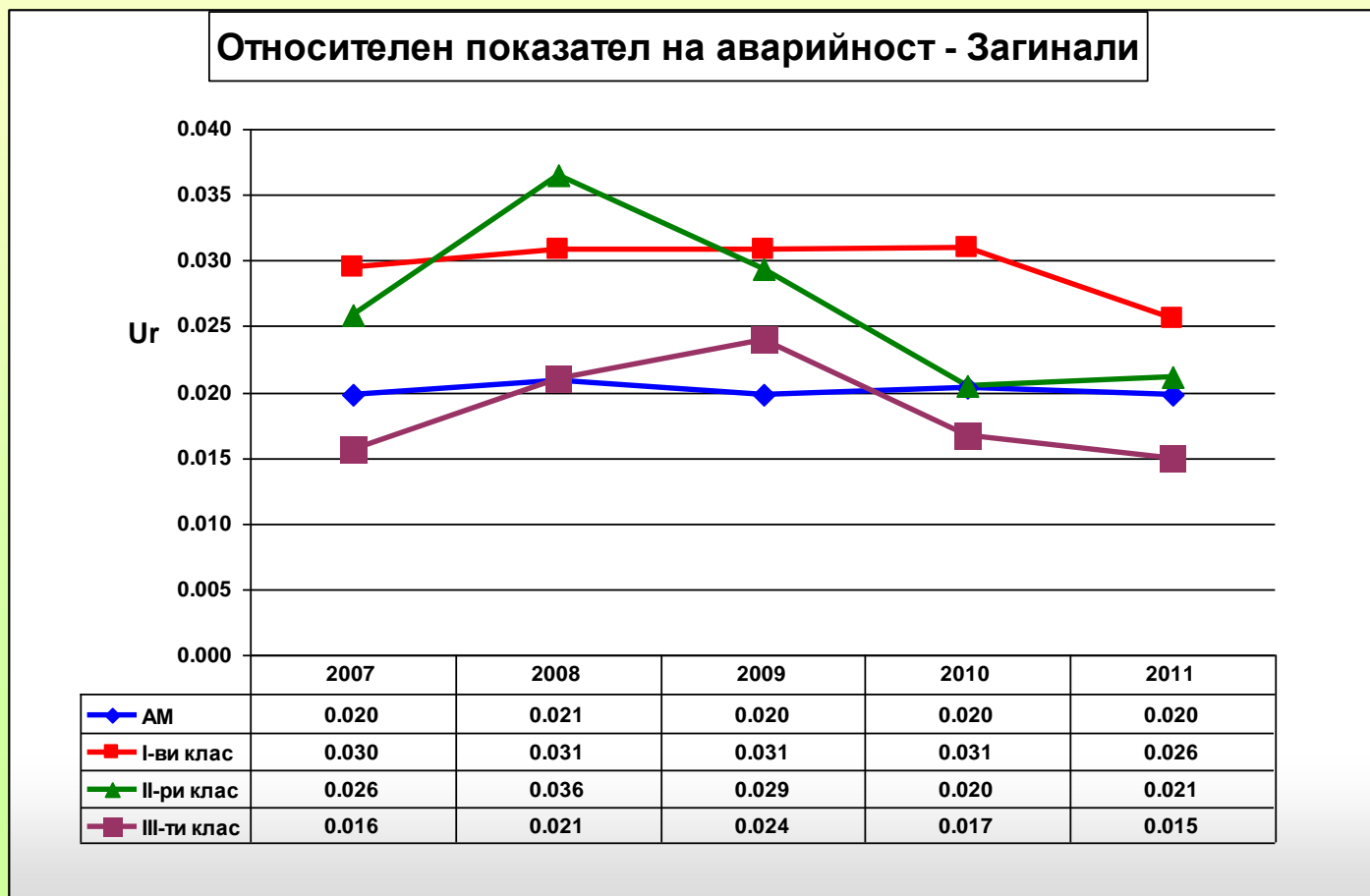
**Относителните показатели на аварийност за различните  
класове пътища**





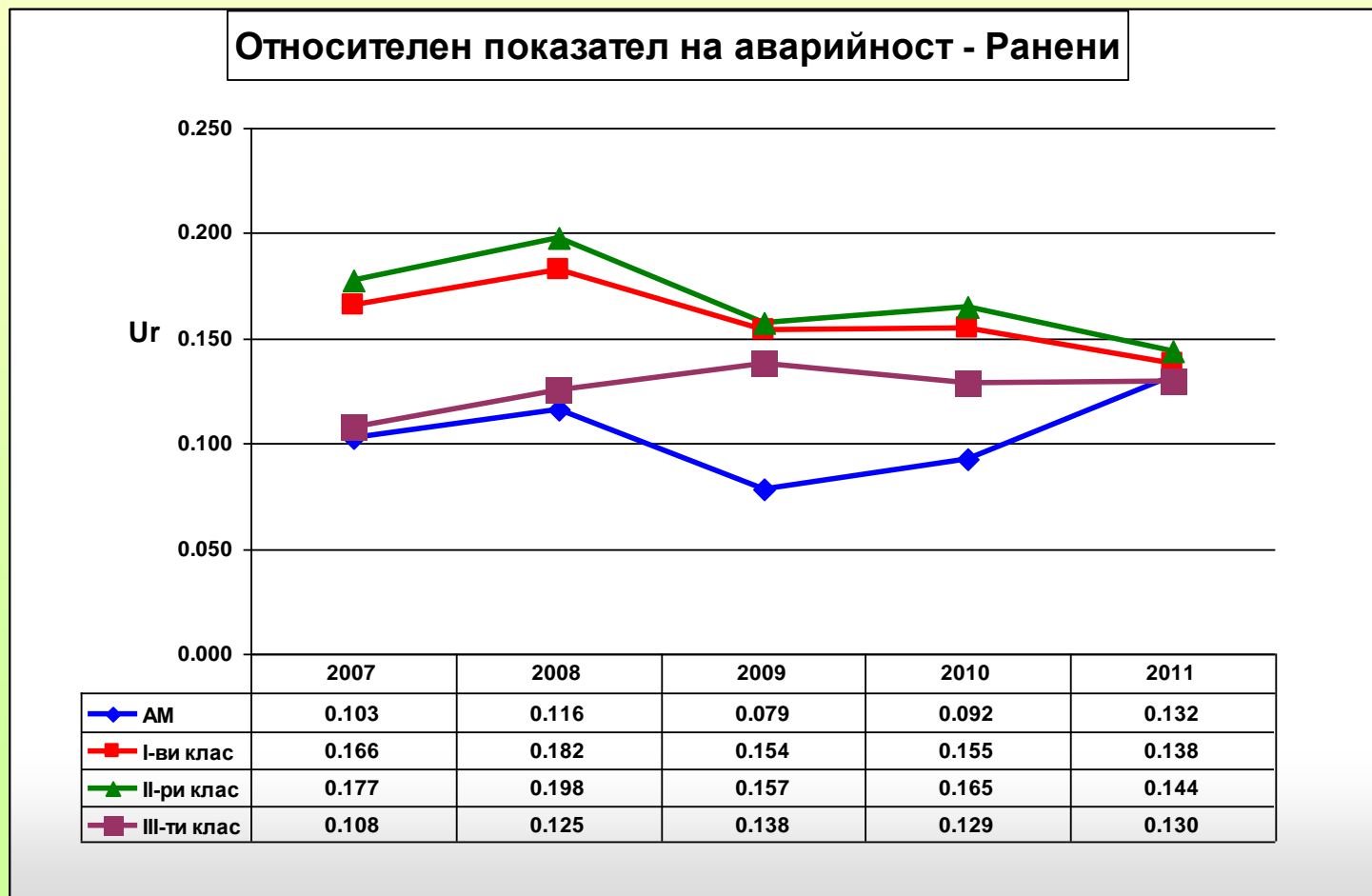
## РАЗШИРЕНИЕ НА ОБХВАТА НА ОДИТИТЕ И ИНСПЕКЦИИТЕ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

### Относителните показатели на аварийност за различните класове пътища





**Относителните показатели на аварийност за различните  
класове пътища**





**РАЗШИРЕНИЕ НА ОБХВАТА  
НА ОДИТИТЕ И ИНСПЕКЦИИТЕ  
ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ**

Нормативни документи, обуславящи извършването на одитите и инспекциите по пътна безопасност:

**1. Закон за пътищата**

**Чл. 36б.**

**задължително провеждането на следните процедури:**

- оценка на въздействието върху пътната безопасност;**
- одит за пътна безопасност;**
- управление на безопасността на пътната мрежа и**
- периодични инспекции за безопасност, възлагани или извършвани от агенцията.**



**РАЗШИРЕНИЕ НА ОБХВАТА  
НА ОДИТИТЕ И ИНСПЕКЦИИТЕ  
ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ**

Нормативни документи, обуславящи извършването на одитите и инспекциите по пътна безопасност:

**1. Закон за пътищата**

**Чл. 36б.**

**(2) Процедурите, свързани с управлението на безопасността на пътната инфраструктура, се прилагат за републикански пътища (автомагистрала и пътища от първи и втори клас), които са част от трансевропейската пътна мрежа на територията на Република България, независимо дали се намират в етап на планиране, проектиране, строителство или експлоатация.**



**РАЗШИРЕНИЕ НА ОБХВАТА  
НА ОДИТИТЕ И ИНСПЕКЦИИТЕ  
ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ**

Нормативни документи, обуславящи извършването на одитите и инспекциите по пътна безопасност:

**1. Закон за пътищата**

**(3) Администрациите, управляващи пътя, могат да прилагат изискванията на ал. 1 за републиканските пътища, които не са част от трансевропейската пътна мрежа на територията на Република България, и за общинските пътища.**





**РАЗШИРЕНИЕ НА ОБХВАТА  
НА ОДИТИТЕ И ИНСПЕКЦИИТЕ  
ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ**

Нормативни документи, обуславящи извършването на одитите и инспекциите по пътна безопасност:

**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“.**



**РАЗШИРЕНИЕ НА ОБХВАТА  
НА ОДИТИТЕ И ИНСПЕКЦИИТЕ  
ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ**

Нормативни документи, обуславящи извършването на одитите и инспекциите по пътна безопасност:

**НАРЕДБА № РД-02-20-14 от 29 септември 2011 г.**

- оценката на въздействие
- процедурите за извършване на Одитите по пътна безопасност

(Допуснатата грешка – включен е одит на етап прединвестиционни проучвания)



## **РАЗШИРЕНИЕ НА ОБХВАТА НА ОДИТИТЕ И ИНСПЕКЦИИТЕ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ**

Нормативни документи, обуславящи извършването на одитите и инспекциите по пътна безопасност:

### **Насоки за управление на безопасността на пътната инфраструктура**

#### **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.



## **РАЗШИРЕНИЕ НА ОБХВАТА НА ОДИТИТЕ И ИНСПЕКЦИИТЕ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ**

Нормативни документи, обуславящи извършването на одитите и инспекциите по пътна безопасност:

### **Насоки за управление на безопасността на пътната инфраструктура**

#### **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.



## РАЗШИРЕНИЕ НА ОБХВАТА НА ОДИТИТЕ И ИНСПЕКЦИИТЕ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

Нормативни документи, обуславящи извършването на одитите и инспекциите по пътна безопасност:

**Насоки за управление на безопасността на пътната инфраструктура**

### 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



## **Категоризирането на безопасността на пътищата**

### **Настояща практика в България**

Няма въведена категоризация по безопасност на пътната мрежа.

Препратка в Методиката към Наредба 5 от 23 септември 2003 г на МРРБ и МВР в т. 3.2,

Посочва се, че при категоризация се вземат предвид потенциалните икономии на разходите, свързани с произшествия.

За всеки клас пътища категоризирането на безопасността на пътната мрежа води до съставяне на приоритетен списък от пътни участъци, за които се смята, че подобряването на инфраструктурата ще бъде високоефективно.



## **Категоризирането на безопасността на пътищата**

### **Преглед на практиката в други страни**

„Черна точка” - място с необичайно голям брой ПТП, над предварително диференцирани **нормални нива на безопасност**.

В част от Европейските страни се реферира към предварително определени нормални нива на безопасност.

Нормалните нива на безопасност се определят чрез сравняване броя на ПТП на местата, определени за черни точки и броя на ПТП, очаквани за подобни места.



## **Категоризирането на безопасността на пътищата**

### **Преглед на практиката в други страни**

Различни методики и критерии за категоризирането на пътната безопасност.

Основен метод - Монетаризацията на щетите.





## **Категоризирането на безопасността на пътищата**

### **Чешкият модел**

Основава се на система за регистриране на ПТП на участъци с дължина от 250 м с толеранс от 10 м.

Броя на произшествията за период от две години;

Оценка на социално-икономическите загуби от пътни инциденти, като са приети следните стойности (за 2002 г.):

1. Жертви на ПТП	8 099 000 Кр.	280 000 Евро;
2. Тежко ранени	2 796 000 Кр.	95 000 Евро;
3. Леки ранени	301 000 Кр.	10 000 Евро;
4. Материални щети	87 000 Кр.	3 000 Евро;



## Категоризирането на безопасността на пътищата

### Чешкият модел

Категоризацията в 5 степенна скала

**Ниво 1 – удовлетворяващо ниво**

**Ниво 2 – много добро ниво:** незначителни проблеми, състоянието е приемливо и без допълнителни мерки

**Ниво 3 – добро ниво:** да се планират **бъдещи** мерки за повишаване нивото на пътна безопасност

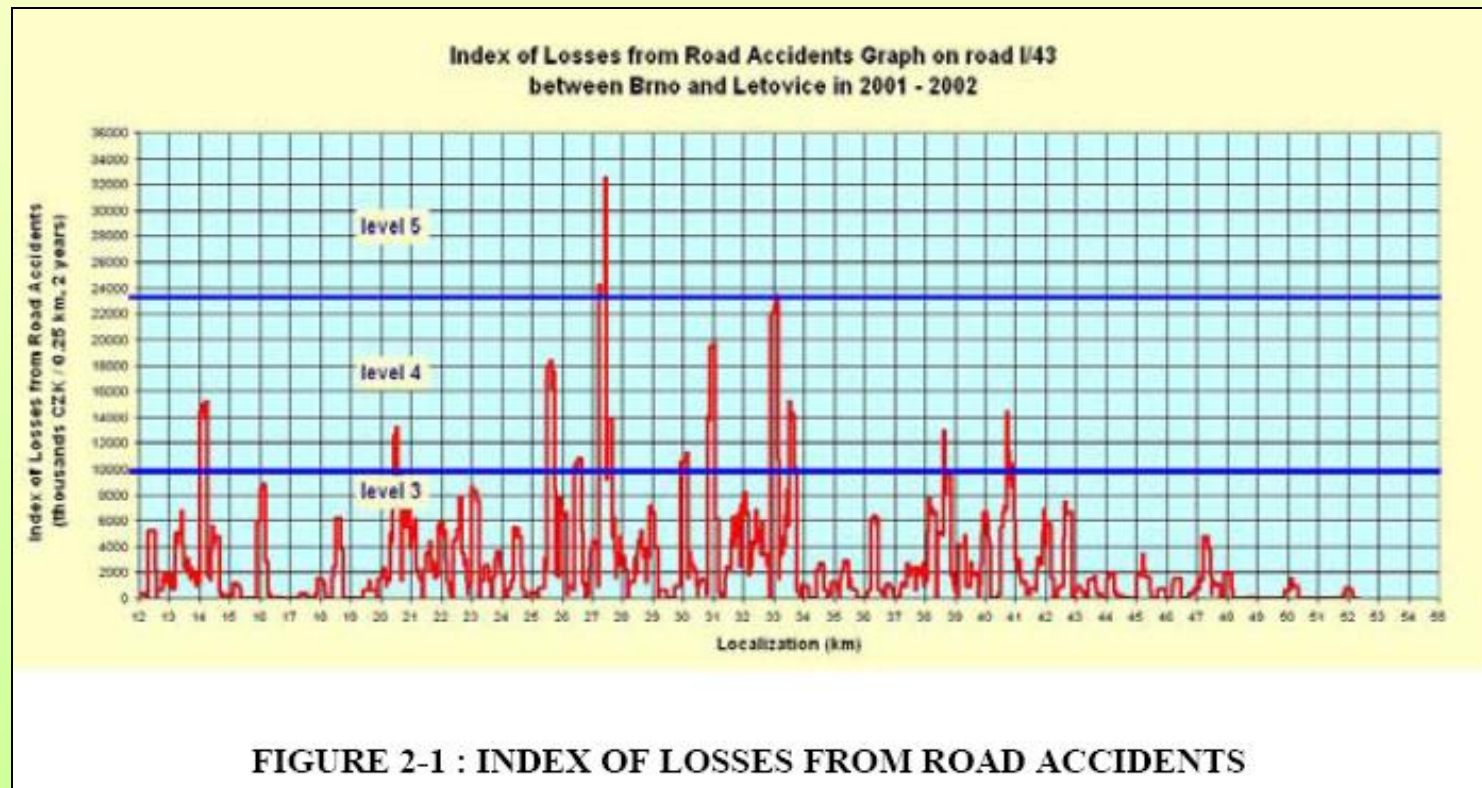
**Ниво 4 – незадоволително ниво:** необходимост от **спешни** мерки за обезопасяване

**Ниво 5 – конфликтен участък от пътя,** необходимост от **незабавни** мерки за обезопасяване, възможни ограничения на движението



## Категоризирането на безопасността на пътищата

### Чешкият модел





## **Заключения и изводи**

- 1. Участъците от пътната мрежа и улиците, където настъпват 89% от ПТП със 74% от загиналите и 77% от ранените не са в приложното поле на Директивата и транспониращите я нормативни документи;**
- 2. Липса на методика и критерии за категоризацията на пътната безопасност;**
- 3. На добрата воля на администрациите управляващи пътя е оставен избора за прилагане на Директивата и използване на основните и инструменти;**



**РАЗШИРЕНИЕ НА ОБХВАТА  
НА ОДИТИТЕ И ИНСПЕКЦИИТЕ  
ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ**

**Кой път да изберем?**

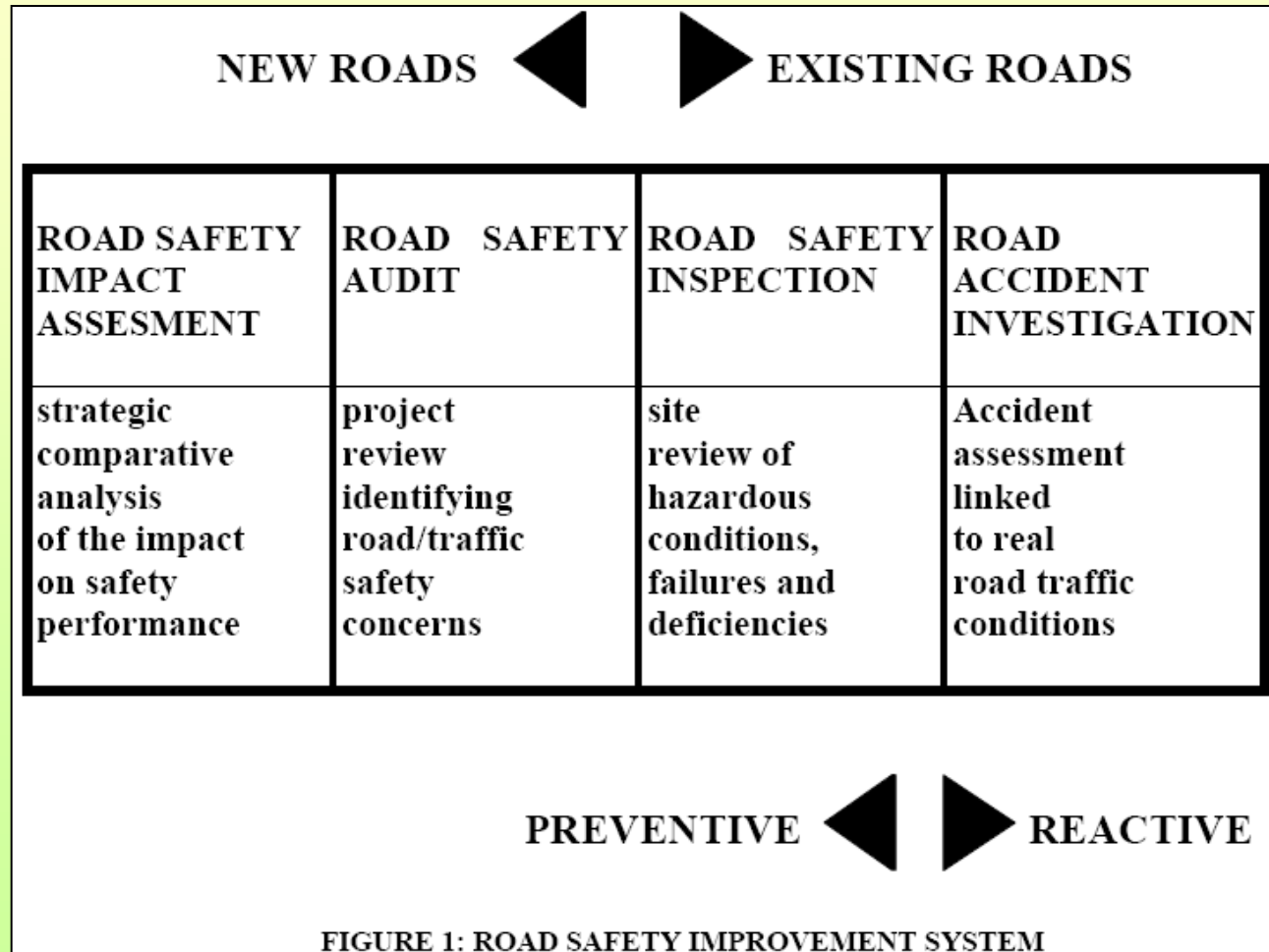


FIGURE 1: ROAD SAFETY IMPROVEMENT SYSTEM

Източник PIARC Road Accident Investigation Guidelines for Road Engineers



БЪЛГАРСКА БРАНШОВА АСОЦИАЦИЯ  
ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

# **РАЗШИРЕНИЕ НА ОБХВАТА** НА ОДИТИТЕ И ИНСПЕКЦИИТЕ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

**Благодаря за вниманието!**

инж. Христо Славчев