**ДОКЛАД**

на Института за пътна безопасност

МАГИСТРАЛИТЕ НА СМЪРТТА

Общата дължина на пътищата от републиканската пътна мрежа на България към 18 октомври 2022 г. е **19 907 км**, от които **846 км** автомагистрали. През 2022 година е извършен текущ ремонт на 230 км при планирани 3000 км съгласно мащабната програма за текущ ремонт на РПМ от Агенция пътна инфраструктура **/https://api.bg/bg/programa-za-remonti-na-republikanskite-putishcha-za-2022-godina.html/**. Съгласно чл. 8, ал. 2 от Закона за пътищата републиканските пътища са изключителна държавна собственост. Съгласно чл. 19 от същия закон Агенция „Пътна инфраструктура“ има задължението да управлява републиканските пътища, което освен събиране на винетни и тол такси включва и оперативно планиране на изграждането - проектиране и строителство, и поддържането на пътищата. От получен отговор по ЗДОИ на 14.12. 2022 г. става ясно, че АПИ е проявило тотална безстопанственост, като е отговорила, че 2022 г. е извършила основен ремонт на едва 7 км. път в Смолянска област и е ремонтирала един селскостопански надлез в Бургаска област.

Тук е редно да поясним, че заложената мащабна програма за ремонт и поддръжка на републиканската пътна мрежа в началото на годината АПИ заяви проектна готовност за основен ремонт на над 230 км пътища. От публикуваната на сайта на АПИ става ясно, че се предвижда текущ ремонт на около 1300 км пътища, а за над 1200 км се предвижда завършване на ремонтните дейности, започнали през миналата 2021 година. При обявяване на програмата в началото на 2022 година АПИ заяви още, че разработва технически проекти за ремонт на около 660 км, както и, че ще бъдат обявени процедурите за възлагане проектирането при ремонта на над 2600 км пътища. Бюджетът на АПИ за 2022 година е 2,5 млрд. лв. и е с три пъти по-висока стойност спрямо предходната 2021 година. За извършените ремонти през 2022 г. са разплатени 59,6 милиона лева, което е видно от предоставения отговор по ЗДОИ.

 От предоставените данни става ясно, че АПИ е проявила престъпна безстопанственост, която вероятно е и една от основните причини за загубени човешки животи по републиканските ни пътища! От публикуваните задания на сайта на АПИ /https://api.bg/bg/zadaniya-za-vuzlagane-na-deynosti-po-trp.html/ става ясно, че Агенцията е заплатила огромни средства за косене на тревни площи, които ако бяха третирани с Рандъп, щяха да спестят милиони левове на данъкоплатците, а ефектът щеше да е видим, но явно чрез безконтролно косене добре се печели?

Бърза справка и проверка на отговорите предоставяни от АПИ за парламентарен контрол, показа, че пред депутатите се отчитат за ремонтирани пътища, които липсват в отговора по ЗДОИ.

Експерти на ИПБ извършиха инспекция относно състоянието на автомагистралите в България към 15 декември 2022 г.. Констатирано е, че незабавно трябва да се обезопасят над 350 км автомагистрали поради висок риск от настъпване на тежки ПТП. Ограничителните системи за пътищата са увредени на 415 места вследствие ПТП. Около 80% от положената маркировка не отговаря на минималните изисквания за светлоотразителност през тъмната част на денонощието. Приблизително 250 км от отводнителните съоръжения се нуждаят от възстановяване, рехабилитация и почистване. Констатирано е на 31 места неправилно поставени знаци, на 18 места не е премахната временната организация за движение. Необходимо е било извършването на текущ ремонт на пътната настилка на 480 км.

За периода 2020-2022 година на автомагистралите в България са загинали 150 души вследствие ПТП /*не са включени 45 души македонски граждани загинали на АМ Струма*/. Това прави средно по 50 човека годишно при 846 км обща дължина на АМ или средно на 17 км магистрала имаме по един загинал. За сравнение в Австрия има 1720 км. магистрали, а за периода 2020-2022 година загиналите са 88 души или средно на година загиват по 29,3 души. Съотносимо към километрите магистрали това означава че на 59 км магистрала загива един човек средно годишно. Риска да загинеш на автомагистрала в България е 3,5 пъти по-голям от колкото в ЕС.

Изводът е, че има пряка зависимост от поддръжката на автомагистралите и пътнотранспортния травматизъм по тях. Налице е безотговорно поведение от страна на длъжностните лица в АПИ. Системно не е упражняван контрол от страна на Министерски съвет върху планираните и изразходвани средства за текущ и основен ремонт на републиканската пътна мрежа. Небрежното отношение на длъжностните лица относно стопанисването на поверената им пътна инфраструктура може да се квалифицират като безстопанственост съгласно НК.

**Екип на ИПБ**