**Констатации**

Експерти на ИПБ извършиха множество полеви огледи по Българската републиканска пътна мрежа, с фокус върху състоянието на автомагистралите и първокласните пътища в периода 01ви до 24ти декември 2022 г.

* Деформации на асфалтово покритие:
  + Дълбоки коловози – в следствие на което се наблюдава, че водачите на тежкотоварните превозни средства управляват автомобилите си в близост до единичната прекъсната линия, разделяща лентите за движение с цел стабилизиране на теглените ремаркета (т.е. да се намали осцилиращото плаване на тегленото ремарке).

Това влияе негативно на безопасното изпреварване поради намаленото надлъжно разстояние между автомобилите, което води до колебание от изпреварващия автомобил или забавено изпълнение на маневрата. Кумулативният риск като цяло се увеличава поради нарастване на времевия фактор на излагане на опасност. Реализацията на риска може да доведе до верижни катастрофи.

* + Напречни вълни – водят до повишени натоварвания върху автомобилите, но също така и силна обратна реакция при тежките автомобили върху носещите пластове на пътя. Тази динамична компонента често надвишава оразмерителните модули използвани при проектирането на пътната конструкция, вследствие на което се наблюдават вторични несъответствия в пътното покритие по посока на движението на трафикопотока.

Като цяло участъците с този тип деформации нанасят финансови щети по два пъти на обществото – повишени автомобилни ремонтни разходи и допълнителни разходи за отстраняване на вторични несъответствия в настилката.

В отсечки с този тип деформации също така се наблюдава повишено маневриране от водачите, което в зависимост от обема и композицията на трафикопотока може да доведе до тежки ПТП.

* + Слягания в рамките на новоположени асфалтови кърпежи – механизмът на наблюдаваните слягания не може да бъде визуално определен. Възможно е те да са в резултат от неправилно проектиран или неправилно изпълнен кърпеж, или ненавременно отстраняване на асфалтовата язва и естествено преовлажняване на носещите слоеве вследствие на дъждовно време преди полагането на новото асфалтово покритие. Наблюдаваните несъответствия бяха в по-малък обем и агресивност в сравнение с наблюдаваните напречни вълни, но ефектът им е сходен.
* Пътни обезопасителни системи – основните несъответствия са:
  + Липса на навременна поддръжка (незаменени стари системи и техни елементи, и неотстранени повреди).
  + Липса на съоръжения (напълно и ли недостатъчна дължина).
  + Масово неправилно изпълнение на зануляване на елементите за начало и край на системите.
  + Модификации!

Обезопасителните системи за пътищата са увредени на 415 места вследствие ПТП.

* Незадоволителна дълбочина на виража – бяха наблюдавани неадекватни напречни наклони при прехода и в самата крива на платното за движение.
* Незадоволително състояние на пътното знаково стопанство (множество мръсни и повредени знаци). Констатирано са на 31 места неправилно поставени знаци, на 18 места не е премахната временната организация за движение.
* Незадоволително състояние на пътната маркировка - около 80% от положената маркировка не отговаря на минималните изисквания за светлоотразителност, като на места съществува стара непремахната маркировка, която може да доведе до объркване на водача, вследствие на което да бъде предприета рязка маневра, което може да бъде неочаквано от другите участници в движението.
* Ерозиране на насипа вследствие на неправилно отводняване и стръмен откос. Приблизително 250 км от отводнителните съоръжения се нуждаят от възстановяване, рехабилитация и почистване. Необходимо е осъвременяване на проектантските норми за изпълнение на откосите на насипа така, че те да бъдат безопасни при напускане на платното за движение от автомобил.
* Непочистена от препятствия безопасна зона в страни от пътя.
* Формиране на дупки в банкета и неуплътнен нов банкет.

**Екип на ИПБ**