

Вид документ:

ДОКЛАД

Тема:

Визуален оглед чрез посещение на място и дистанционно заснемане на пътните условия на кръстовището при път II-29 и ул. „Добруджа“, гр. Аксаково

Екип в състав:

- 1. Диана Русинова – експерт;**
- 2. Инж. Димитър Кирилов – експерт;**
- 3. Ивайло Желязков – експерт;**
- 4. Инж. Ангел Попов – експерт;**

Причина за проверката:

Изследване на причините за настъпило тежко пътнотранспортно произшествие на 16.05.2024 г. около 17:20 ч. на кръстовището при пресичането на път II-29 и ул. „Добруджа“ (с. Аксаково, област Варна)

Дата на първоначален оглед: **21 Май 2024 г./ 11:00 ч. GMT +3**

Въведение:

Сдружение с нестопанска цел в обществена полза „Европейски център за транспортни политики“ е независима неправителствена организация, която от свое име и за своя сметка, или по нечие възлагане, осъществява независими проверки и инспекции по проблеми свързани с транспорта, пътната безопасност, транспортните политики и състоянието на транспортната инфраструктура. В Сдружението членуват предимно експерти, което обуславя и експертния характер на организацията. ЕЦТП е вземал отношение по редица пътнотранспортни произшествия чрез изготвянето на експертни доклади, анализи, становища и позиции. До колкото подобни действия са описани в целите и предмета на Сдружението, то нашата организация се стреми да предостави независим допълнителен поглед, според познанията и възможностите на екипа ни.

Изследването на пътнотранспортни произшествия изисква максимална обективност, така че изводите, които ще бъдат направени от експертите да са в полза на обществото безопасността на движението по пътищата. По този начин предоставяните от нашите експерти мнения и становища по отношение на проверката на безопасността в различни участъци от пътя, следва да служат за подобряване на пътните условия и в бъдеще за създаване на условия за предотвратяване на пътнотранспортни произшествия. Нашите доклади имат за цел да предоставят допълнително обективно и независимо мнение. Не винаги изводите, до които достигаме ще удовлетворят очакванията на всички страни. Никога не е било наша цел и няма да бъде това да се харесаме на някого или да напишем политически коректна позиция, удовлетворяваща дадена политическа партия или социална група. Правилата в пътната безопасност се пишат с твърде много кръв и ако нашите експертни доклади могат да помогнат за намаляването на пътнотранспортния травматизъм, то следва да бъдат четени и възприемани единствено като независимо допълнително – странично мнение.

Настоящото се изготвя във връзка с настъпило на 16.05.2024 г. около 17:30 ч. тежко пътнотранспортно произшествие в обхвата на кръстовището при пресичането на път II-29 и ул. „Добруджа“ (с. Аксаково, област Варна).

■ **Нормативна рамка и отговорности:**

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

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

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

Републиканските пътища се управляват от Агенция "Пътна инфраструктура". Управлението на пътищата включва: оперативно планиране на изграждането - проектиране и строителство, и поддържането на пътищата; осигуряване на

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

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

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

■ Констатации извършени при огледа на място:

Начална точка на огледа на 300 m преди мястото на удара, при който е възникнало пътнотранспортното произшествие на път II-

29. Крайна точка на огледа на 300 m след табела Д11 за начало на гр. Аксаково при път II-29. Начална точка на огледа за ул. „Добруджа“ на 100 m преди зоната на сблъсъка, приблизително в средата.

Визуален оглед за състоянието на организацията на движението: пътни знаци и пътни маркировки
<i>Съкращения в таблицата</i>
Н2 – Наредба №2 на МРРБ за сигнализиране на пътищата с пътна маркировка
Н18 – Наредба №18 за сигнализирането на пътищата с пътни знаци
ЗДВП – Закон за движението по пътищата
ЗП – Закон за пътищата
АПИ – Агенция „Пътна инфраструктура“
ОПУ – областно пътно управление
ЕЦТП – Европейски център за транспортни политики
ПТП – Пътнотранспортно производство

■ Условя, при които е настъпил инцидента:

Инцидентът възниква при пресичането на републикански път II-29 (приблизително при км 5+600) и при кръстовището с ул. „Добруджа“ за вход/изход от и към гр. Аксаково. Инцидентът е възникнал при суха настилка, температура на въздуха около 18 градуса.

Път II-29 се характеризира със значителен трафик в посоката от Североизточна България към Варна. Почти цялата земеделска продукция от областите Силистра и Добрич за пристанище Варна

изток минава през този път, т.е. той е изключително натоварен. За 2023 г. през пристанище Варна Изток има изнесени насипни товари над 8 млн. тона, което превръща пътя в един от най-натоварените пътища по републиканската пътна мрежа (РПМ). **Това е явен индикатор за степента на износване на пътната настилка по този път, т.е. може да се приеме, че износването е значително и при всяко положение оказва влияние върху сцеплението на автомобилната гума и асфалтовото покритие.**

Друга особеност на този път е генивелацията в посока към гр. Варна, която започва от метео-радар РВД (т.нар. Аксаковска панорма). В участъка където е възникнал пътният инцидент разликата във височината е приблизително около 300 м под нивото на метео-радар РВД където реално започва спускането в посока към гр. Варна.

По път II-29 има едно платно за движение с три ленти. Две ленти в посока област Добрич (за изкачващите се МПС) и една лента в посока Варна (за спускащите се). След кръстовището при ул. „Добруджа“ в посока гр. Варна има табела Д11 обозначаваща началото на гр. Аксаково. От тази табела започват да важат правилата за движение в населено място или след табелата ограничението на скоростта е 50 км/ч. След кръстовището между път II-29 и ул. „Добруджа“ в посока гр. Варна пътните ленти стават две (по една за всяка посока). След кръстовището в посока област Добрич има вход за крайпътен обект- бензиностанция.

При излизането от ул. „Добруджа“ има генивелация приблизително около 5-6%. Ясно си личат следи от различни течности, които са капали от автомобилите (моторно масло, антифризи, диференциално масло и др.), което също е показател за недоброто състояние на асфалтовото покритие и влошеното му сцепление.

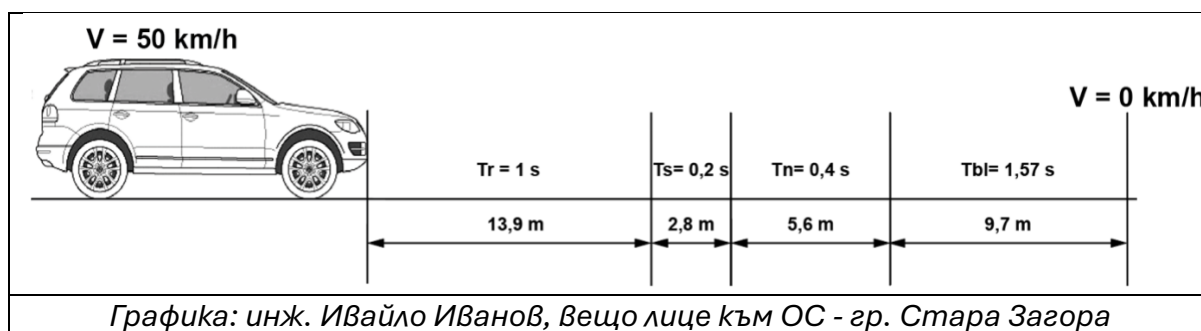
Автомобили между, които е настъпило произшествието и състоянието им:

Инцидентът е възниквал между два леки автомобила. Джип марка VW “Touareg” и “Aidi” A4 седан. Джипът, собственост на Национална

служба „Охрана“ с рег. номер СВ3649АХ е с приблизителна година на производство между 2008 г. до 2011 г., а Аidi А4 с рег. номер В4704РТ е с приблизителна година на производство между 1994 г. до 1996 г. (модел В5, ТУР8D).

Параметри на VW “Тouareg”: Собствено тегло 2600 кг. При наличието на 4 пасажера с багаж около 400 кг или общо около или над 3000 кг. Гуми “Китһо”, летни с година на производство 2023 г., **т. е . може да се приеме, че те осигуряват при тези пътни условия добро сцепление при необходимост от внезапно спиране.**

Приемаме, че времето за реакция при професионален водач, какъвто е служител на НСО е приблизително между 0,2 до 0,6 сек. Спирачната система на автомобила е 4 бр. дискови спирачки, двойно вентилирани и отпред и отзад. Приблизителното време за сработване на спирачната система е 0,2 до 0,3 сек. след натискане на спирачния педал. Времето за реакция на водача от осъзнаването на ситуацията, до преместването на десния крак върху педала за спирачната система, натискането му и сработването на спирачната система е около и под 1 сек.



**Леки автомобили висок клас, западно производство с ABS система за спиране при суха и мокра асфалтова настилка, съответно – 12 – 14 м/с² и 7,5 м/с².*

Параметри на “Audi” А4: Собствено тегло 1240 кг. При наличието на двама пасажери и багаж 160 кг., общо около 1400 кг. Гумите са зимини на възраст над 10 г. Тези гуми са напълно непригодни да се използват при тези метеорологични условия, а предвид възрастта им не би следвало изобщо да се използват. Следва да се има предвид,

че зимната гума, дори и нова, през летния сезон или при температура на 12 градуса на въздуха ще допринесат за значителното угължаване на спирачния път с над 15%.

При водач над 60 г. годишна възраст с опит времето за реакция е между 0,5 до 0,9 sec. Спирачната система на автомобила е с дискови спирачки, но предвид възрастта на лекия автомобил не може да се каже в какво състояние са.

Тук съществен фактор представлява генивелацията от около 2-3% при излизането от ул. „Добруджа“ към път II-29. Като се добави към леката генивелация и лошото състояние на автомобилните гуми на Аудито, то може да се предположи, че при тръгване за навлизане в кръстовището е имало известно приплъзнаве, за което са допринесли не само старите гуми, но също така и лошото сцепление на асфалта, което се дължи и на разлетите антифриз, масла и др. в обхвата му.

Забележка: при изчисляването на скоростта на л. а. VW “Touareg” е необходимо да се вземат предвид следните параметри: време за реакция, време за сработване на спирачната система, спирачен път при среден надлъжен наклон при суха асфалтова настилка. При някои публикации на други неправителствени организации са пропуснати фактори като надлъжния наклон и времето за реакция на водача и сработването на системата, което е фатален пропуск и води до значително изкривяване на данните и подвеждане на общественото мнение.

Математическата формулата за изчисляване на скоростта би следвало да бъде тази:

$$S_{b,ges} = S_A + S_b \quad [m]$$

$$S_A = \frac{V}{3,6} \cdot 2$$

$$S_b = \frac{\left(\frac{V}{3,6}\right)^2}{2 \cdot \left(a \pm g \cdot \frac{s}{100}\right)}$$

При това положение при скорост на **VW “Touareg”** от **60 км/ч** спирачния път до пълното спиране на автомобила ще е приблизително около **41-45 м**. При скорост от **110 км/ч** спирачният път ще бъде около **113-143 м**, а при скорост от **140 км/ч** спирачният път е наг **200 м**, а при прибавяне на фактори като загряването на спирачките и сцеплението на асфалта спирачния път до пълното спиране на автомобила е щял да бъде около **100 м**.

Ако приемем, че първата точка на видимост, когато **VW “Touareg”** е видял за първи път лекия автомобил **“Audi” A4** е при указателната табела **Ж6**, то до центъра на кръстовището има приблизително около **53 м**. Това означава, че при скорост от **140 км/ч** времето до достигане на **VW “Touareg”** до **“Audi” A4** ще е около **1,36 sec**, при скорост от **90 км/ч**, то ще е около **2,12 sec**, а при **60 км/ч** следователно **3,18 сек**.



Горната схема е само примерна за това какъв ще е спирачния път на среднотатистически семеен автомобил. При тази схема не са взети предвид много фактори като: състояние на асфалтовото покритие, пясъчни или други наноси върху платното за движение, прегряване на спирачките, наклон на пътя и др. Целта на схемата е да покаже при идеални условия какъв ще бъде спирачни път и какво разстояние е необходимо за пълното спиране на автомобила при различните скорости до 0 км/ч.

При скорост от 140 км/ч, на VW “Touareg” са му били необходими над 200 м, за да спре напълно, а в случая автомобилът от първата точка, при която вероятно е видял л. а. Ауди А4 е имал едва 53 м, които е изминал за 1,36 сек. като извадим времето за реакция и сработване на спирачната система, то водачът на НСО е имал около 0,36 сек, за да спре и избегне пътния инцидент. При кадри разпространени от БНТ, заснети от намиращата се наблизо автомивка, става ясно, че реално вероятно времето от 1,36 сек е стигнало на шофьора единствено, за да натисне звуковата сигнализация (автомобилът е със специален режим на движение) и вероятно изобщо не е направил опит за спиране. Т.е. лекият автомобил Ауди, който се е намирал вече в средата на

кръстовището е поел целия удар. Имено поради тази причина вероятно е толкова силно е деформирано Аудиго.

При внимателен анализ на стотиците снимки и клипове, които разгледа нашият екип, стигнахме до извода, че деформацията на л. а. „Ауди“ от лявата страна стига почти до скоростния лост, което е по средата на автомобила.



От кадрите, които са от различни източници от интернет, много ясно се вижда тежкото усукване на л. а. Audi В следствие на удара. Геометрията на лекия автомобил с Варненска регистрация е напълно променена. Това е явен признак за това, че ударът е бил с много висока скорост.



Снимки: БГНЕС, БулФото, Афера

От тази снимка, ясно се вижда, че при л. а. VW “Тouareg” предната лява седалка (гърба на облегалката на водача) **е отишла напред почти до волана, което е явен признак за това, че пътниците отзад са се возили вероятно без колан.** Също така се вижда, че на предните странични стъкла на автомобила на НСО (VW “Тouareg”), същите са затъмнени. Следва да се провери каква е била реалната видимост през тези стъкла на водача и дали не е нарушено правилото на чл. 105 от ЗДВП, където е указано, че *„Забранява се ограничаване на видимостта през челното, задното и през страничните стъкла на автомобила, осигуряващи видимостта на водача към пътя, както и намаляване на прозрачността им“.* Няма изключения за автомобили със специален режим на движение каквито са колите на НСО, единственото изключение е в чл. 105, ал. 3, което в случая вероятно също е нарушено, а именно: *„Намаляване прозрачността на стъклата по ал. 1 се допуска само в границите на стойностите, определени в Правило № 43 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации“.*

За да се разбере точната скорост на л. а. VW “Тouareg” **е необходимо да се провери информацията от рамката на Националното ТОЛ управление или преброителния пункт на Агенция „Пътна инфраструктура“**, която се намира на около 127 м. преди кръстовището.

■ Организация на движението

Пътният инцидент е настъпил в участък от път II-29 при пресичането му с ул. „Добруджа“. Платното за движение в участъка преди кръстовището с ул. „Добруджа“ в посока област Добрич е с приблизителна широчина – 12 м, като там има една лента за направо с размери 3,4 м до нея има пътна маркировка М1, след която се обособява лента за наляво към ул. „Добруджа“ с широчина 3,0 м и една лента в обратната посока (към гр. Варна) с широчина 4,10 м.

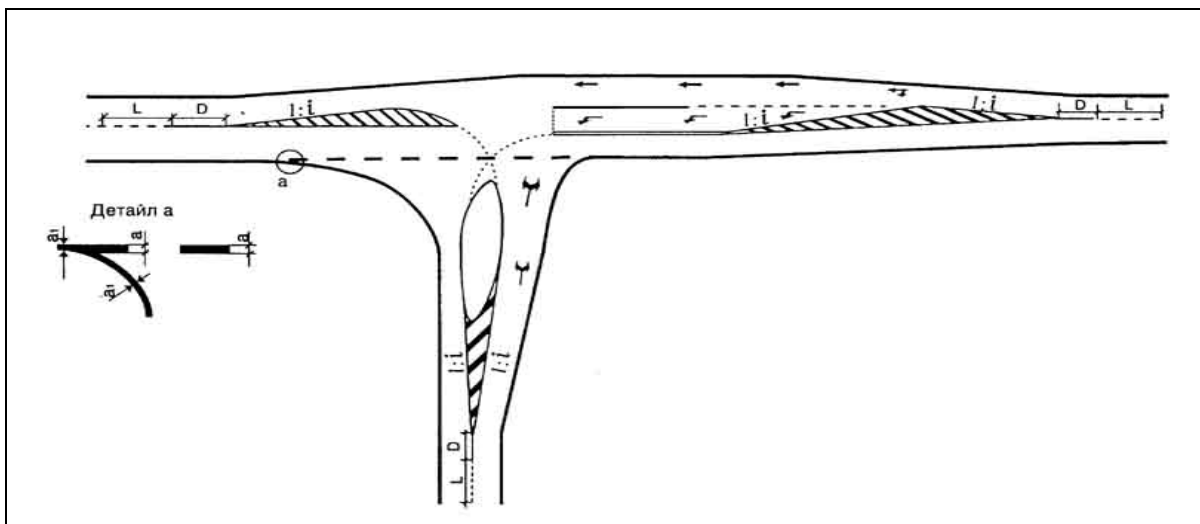
В обратната посока (от област Добруджа към гр. Варна) широчината на платното за движение е приблизително 11,4 м (по

една за всяка посока по 3,8 m и разделителен остров между двете ленти с широчина 3,8 m, маркиран с пътна маркировка M15). Широчината на двете пътни ленти, където е излизал лекият автомобил Ауди е приблизително около 6,0 m.

Пътната маркировка отговаря на изискванията на Приложение №42 към чл. 70 от Наредба №2 от 2001 г. на МРРБ за сигнализирането на пътищата с пътна маркировка (Н2). Нарушено е изискването на чл. 7, ал. 4, ал. 8 и ал. 9 от Н2 и пътната маркировка не покрива минималните изисквания за дневна и нощна видимост.



Снимка: БулФото



Приложение № 42 към чл. 70 - Пътна маркировка на кръстовище от Наредба №2 от 2001 г. на МРРБ за сигнализиране на пътищата с пътна маркировка

От наличните снимки, както и от посещението на място на експерт на ЕЦТП се установи, че пътната маркировка е видима, но не покрива изискванията посочени в Наредба №2 от 2001 г. на МРРБ.

При снимката, предоставена ни от БулФото, която е направена веднага след настъпването на пътния инцидент, много ясно си личи, че преди настъпването на инцидента няма никакъв спиращ път на път II-29. Липсата на следи от спиращ път може да се дължи на наличието на ABS при VW "Touareg".

■ Растителност:

В обхвата на пътя има значително количество растителност, която влияе сериозно на видимостта в този участък от пътя. Съществен проблем при експлоатацията на пътищата в България е липсата на поддръжка и почистване на крайпътната растителност. Пътищата се проектират при една растителност, съответно проектната скорост и организацията на движението се проектират при една растителност, а се експлоатират при съвсем различна. Показателен пример за това е растителността в този участък от път II-29 през 03.2012 г. и значителното и увеличение и изменение към 08.2022 г.



На тези снимки, много ясно се вижда измененото на растителността в периода от 2012 г. до 2023 г. Това не е най-съществен фактор, който указва влияние върху безопасността и видимостта в този участък от пътя, но като съществен проблем се очертава липсата на адекватна поддръжка в пространствата

около републиканските пътища. Липсата на мерки за подобряване на видимостта в зоните на кръстовищата между републикански пътища и местни представлява сериозна заплаха за безопасността на национално ниво.



Горната ↑ снимка е направена непосредствено след настъпването на пътния инцидент

Снимката в дясно → е направена на 21.05.2024 г. или само няколко дни след инцидента. Ясно се вижда, че вече има предприети действия по почистване на растителността в обхвата на кръстовището.



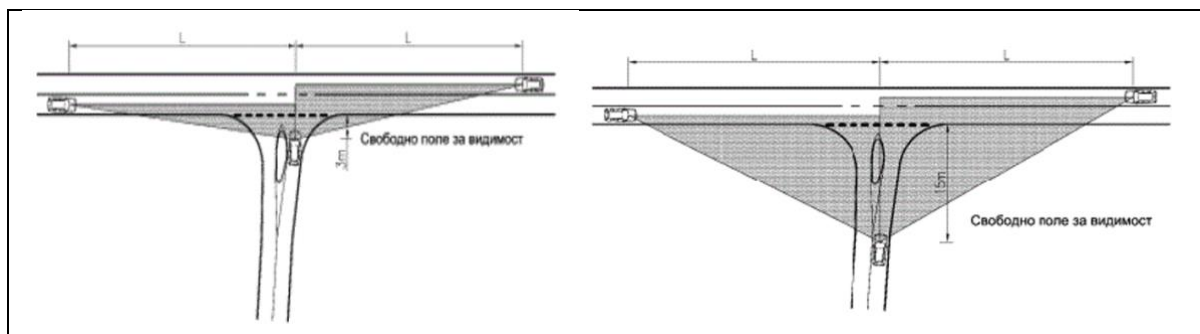
■ Поле на видимост:

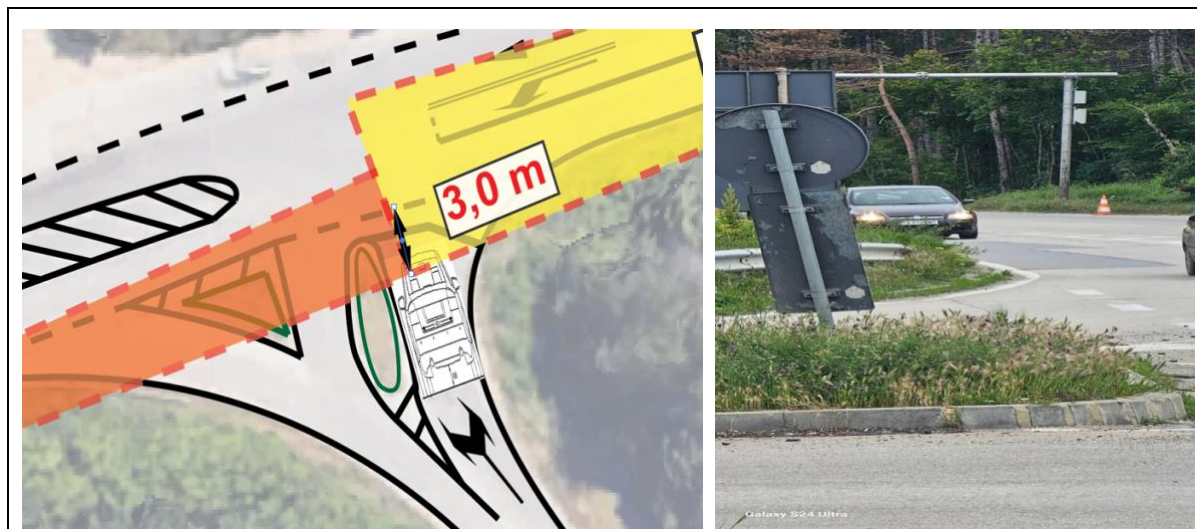
Видимостта в кръстовище е определяща за безопасността на движението. Осигуряването на добра видимост е съществен фактор, който трябва да е основният фактор служещ за предотвратяването на тежки пътнотранспортни произшествия. Не случайно в чл. 112 и чл. 113 от *Наредба № РД-02-20-2 от 28.08.2018 г. за проектиране на пътища* са определени специфични правила за видимост. Там е определено, че разстоянието за видимост в кръстовището трябва да осигурява пътуването по главното направление без смущения от пресичане или вливане в него на движение от второстепенното направление.

Поле на видимост трябва да бъде осигурено в достатъчен обхват, за да могат водачите да преминават безконфликтно от спряло положение към главното направление. В случая при кръстовището между път II-29 и ул. „Добруджа“ полето на видимост

при спряло превозно средство не осигурява достатъчен обхват, за да могат водачите да преминат безконфликтно. **В обхвата на кръстовището няма ограничение на скоростта обозначено с пътен знак В26 и следователно максимално допустимата скорост е 90 км/ч.** При видимост под 110 м е недопустимо, съобразно изискванията на чл. 112 и чл. 113 от *Наредба № РД-02-20-2 от 28.08.2018 г. за проектиране на пътища*, да няма ограничение в скоростта преди кръстовището по основното направление.

Схемите по-долу изследват полето на видимост при спряло превозно средство на 3 м от границата на платното за движение, както и при приближаване към основното направление при 15 м преди кръстовището. По време на посещение на място екип на ЕЦТП направи и експеримент за реалната ведомост при спиране на знак STOP.





Изследване на полето на видимост при спряло превозно средство



Поле на видимост при приближаване към кръстовището

Липсата на осигурено поле на видимост, нещо което принципно е задължение на администрацията стопанисваща пътя, както и липсата на ограничение на скоростта преди кръстовището е предпоставка за настъпване на тежки пътнотранспортни произшествия. **Независимо от всичко обаче, ако добавим и скоростта на VW "Тouareg", която вероятно е била около или над 140 км/ч, това на практика прави невъзможно не само да се видят взаимно двата автомобила, но инцидента става неизбежен.**

Видимостта при спиране на знака STOP е не повече от 50-53 m в посока на ляво ← и не повече от 70-80 m в посока на дясно →, което представлява сериозен пропуск, който пряко застрашава

безопасността на движението в конкретния участък от пътя. Това кръстовище не е с осигурена видимост и шансът там да настъпи подобен инцидент отново, е реален.

■ Пътна маркировка:

Пътната маркировка в обхвата на кръстовището е извън експлоатационна годност. Тя не покрива минималните изисквания заложи в Наредба №1 от 2001 г. на МРРБ за сигнализиране на пътищата с пътни знаци. Състоянието на пътната маркировка няма пряко отношение към настъпилото пътнотранспортно произшествие, но е важен елемент имащ решаващо значение за намаляването на бъдещи произшествия. Както беше отбелязано в началото този път се характеризира с интензивен трафик и лошото експлоатационно състояние на елементите от организацията на движението са предпоставка за намаляване на безопасността в обхвата му.

В случая пътната маркировка не покрива минималните изисквания на чл. 7, ал. 4, ал. 8 и ал. 9. При измерване със специализиран уред (рефлектометър) ще се установи, че дневната видимост на пътната маркировка, изразена чрез коефициента на яркост Q_d ($mcd \cdot m^{-2} \cdot lx^{-1}$) при разсеяно осветление няма да покрие параметри в Наредбата. Същото се отнася и за нощната видимост на пътната маркировка, изразена чрез коефициента на яркост при обратно отражение при суха настилка $RL(mcd \cdot m^{-2} \cdot lx^{-1})$.

■ Сцепление:

Към настоящия момент трудно може да се установи какво е било сцеплението на асфалтовото покритие или на пътната маркировка към момента на настъпването на пътнотранспортното произшествие. Няколко дни след инцидента е извършена подмяна на асфалтното покритие в зоната където е настъпил удара, както и по главното направление по пътя на VW "Touareg".

Подобни действия поставят под съмнение бъдещите изводи на докладите и експертизите на официалните разследващи органи. Заличаването на следите, от администрацията стопанисваща

пътя, след тежък пътен инцидент не само, че не е прецедент, но се повтаря при почти всяко по-тежко и обществено значимо пътно произшествие.



При първото изображение много ясно се вижда точното място на удара. Не се забелязват и видими нарушения по конструкцията на платното за движение, които да налагат спешната подмяна на асфалтовото покритие. След извършването на ремонтните дейности от страна на Областно пътно управление реално много от важните за разследването следи вече са напълно заличени. При необходимост от допълнителни експертизи това ще затрудни значително работата на официалните разследващи органи или дори е възможно да изкриви обективността на окончателните заключения.

Подобни действия могат да се дължат на злонамерени действия от страна на конкретни служители на ОПУ и това е елемент, който задължително трябва да бъде проверен. В същото време е възможно и да липсва ясно утвърдена процедура или прокурорът по досъдебното производство да е пропуснал да даде точни и ясни указания на стопанина на пътя. Този пропуск, обаче може да се окаже фатален. Необходимо е МВР, ПРБ и МРРБ да изработят съвместна процедура за реакция при подобни произшествия, така че в бъдеще да се избегнат подобни фатални пропуски.

■ Пътни знаци:

Организацията на движението чрез пътни знаци в този участък от пътя също създава известни рискове за участниците в движението. Указателните табели Ж6 – 2 бр. преди кръстовището между път II-29 в посока към гр. Варна закриват видимостта. По този начин е нарушено изискването на чл. 9 от *Наредба №18 от 2001 г. на МРРБ за сигнализирането на пътищата с пътни знаци*. Не е спазено изискването в Наредбата за това *„Пътните знаци и другите средства за сигнализиране се поставят отгядно на платното за движение, с лицевата си страна срещу посоката на движение, така че да не се закриват от други пътни знаци, препятствия, съоръжения или принадлежности в обхвата на пътя на място, което осигурява: 1. своевременното им разпознаване и възприемане от участниците в движението през деня и през нощта; 2. безпрепятствено движение на пътните превозни средства и на пешеходците“*. В този случай указателните табели Ж6 представляват препятствие в обхвата на пътя по отношение на видимостта.

Пътните знаци също така са извън експлоатационна годност, поради това, че са на възраст много над 10 г. **Това показва пълното negliжиране, от страна на стопанина на пътя, на необходимостта от осигуряването на своевременна информация за участниците в движението, с което да ги информира какви са пътните условия и с какво трябва да се съобразяват.**

При приближаване към кръстовището е необходимо да се въведе ограничение на скоростта чрез пътен знак В26. Ограничението на скоростта трябва да бъде 70 км/ч, а в този случай най-подходящо ще бъде дори въвеждане на ограничение от 50 км/ч. При наличието само на 50-53 м видимост по основното направление в посока към гр. Варна и при ограничена видимост и от гр. Варна в посока към „Аксаковска панорама“ е било задължително да се въведе ограничение на скоростта. В обратната посока поради това, че има поставени пътни знаци Д11 и Д13 (след кръстовището с ул. „Добруджа“ в посока гр. Варна) важат правилата за движение в населено място и съответно там скоростта е ограничена. Не става ясно поради каква причина преди кръстовището при спускането от „Аксаковска панорама“ не е бил поставен пътен знак за ограничаване на скоростта, още повече, че веднага след кръстовището има табела Д11 за начало на населено място, следователно скоростта се намалява до 50 км/ч.

При ул. „Добруджа“, при приближаване към кръстовището липсва пътен знак Б1 с табела Т1. Знакът Б2 при настъпването на пътнотранспортното произшествие е бил завъртян настрани.



При настъпването на пътния инцидент пътния знак Б2 от към ул. „Добруджа“ не е завъртян с лицевата си страна срещу посоката на движението, така както е нормативното изискване заложено в *Наредба №18 от 2001 г. на МРРБ*. Няколко дни по-късно на 21.05.2024 г. знакът вече е поставен правилно. **Растителността, асфалта и част от знаците са коригирани само четири дни след настъпването на инцидента.**

Преди кръстовище по направлението за гр. Варна на път II-29, също така липсва и пътен знак А 27. При липсата на този пътен знак на практика липсва информация за участниците в движението, че се приближават към кръстовище. **В конкретния случай това не е от решаващо значение за настъпването на пътния инцидент, защото има поставени указателни табели Ж6 и все пак става ясно, за участниците в движението, че приближават към кръстовище.** Въпреки това обаче, поставянето на пътен знак А27 ще даде повече информация на участниците в движението и ще им позволи да вземат мерки за осигуряването на безопасността на движението.

Изводи:

Организацията на движението в обхвата на кръстовището при път II-29 и ул. „Добруджа“ не покрива минималните изисквания посочени в действащите подзаконови нормативни актове, които се издават въз основа на чл. 14, ал. 1 от ЗДВП;

Стопанина на пътя в лицето на Агенция „Пътна инфраструктура и областно пътно управление – Варна системно са negliжирали проблемите свързани с остарелите пътни знаци и лошото състояние на пътната маркировка;

След периода на зимното подгържане не са били положени грижи за почистването на платното за движение от пясъчни наноси;

Растителността, която навлиза в обхвата на пътя, системно не е била почиствана, което е довело до значително намаляване на видимостта в обхвата на кръстовището;

Не са спазени минималните нормативни изисквания за ограничаване на скоростта при кръстовища с ограничена видимост;

Липсва ясна процедура за това как трябва да действат институциите след наставане на тежки ПТП и в какъв период трябва да се запази оригиналния вид на местопроизшествието;

Скоростта, с която се е движел автомобилът идващ по основното направление на път II-29 в посока гр. Варна вероятно е била значително над максимално допустимата в този пътен участък и неразумно висока за пътните условия;

Независимо от незадоволителното състояние на пътя и организацията на движението пътният инцидент вероятно е щял да бъде избегнат, ако автомобилът идващ по II-29 се е движел със скорост между 50-70 км/ч. Дори и при скорост 90 км/ч, каквото е ограничението на скоростта в този пътен участък, инцидентът е можело да бъде избегнат или поне да не завърши фатално;

Грешка на водача на идващия по II-29 автомобил е това, че е допуснал да се движи с висока скорост в зоната на кръстовище без видимост. Водач с опит би следвало да може да прецени тази опасност и да предприеме съответните действия, така че дори и да му бъде отнето предимството той да избегне настъпването на пътен инцидент;

По всяка вероятност водачът на автомобила идващ от ул. „Добруджа“ е бил ударен след като вече е бил навлязъл в средата на кръстовището. Дали е бил спрял или не на знак Б2 няма никакво значение, защото при видимост от 53 м и връхлитащ го автомобил с над 140 км/ч шансът да се избегне този инцидент е бил под 1%.

Препоръки:

Да се извърши цялостна проверка на състоянието на пътните знаци и пътните маркировки в обхвата на кръстовището;

Да се предприемат необходимите стъпки за подобряване на видимостта в зоната на кръстовището, в това число и почистване на растителността и преместване на пътните знаци Ж6 извън полето на видимост;

Да се предприемат ефективни мерки за намаляване на скоростта на 50 км/ч;

Да се изработи от МВР, ПРБ и МРРБ план и правила за действие на отделните институции при настъпване на тежки

пътнотранспортни произшествия, като се определят най-малкото срокове за запазването на автентичния вид, до колкото това е възможно, на зоната на инцидента, както и периметър;

Да се направи обследване на други подобни кръстовища в цялата страна и да се набележат мерки за подобряване на безопасността. Подобни инциденти в зоната на такъв тип кръстовища не се случват за първи път. Не е прецедент и пътните условия да бъдат променени от служителите на областните пътни (Катастрофата на път I-5 при с. Загорско от април 2019 г. с един загинал е абсолютно аналогична с тази при Аксаково).

Заклучение:

Липсата на видимост, съчетана с превишена скорост значително над позволената и в пъти над безопасната са довели до настъпването на трагичния инцидент на 16.05.2024 г. на Входа на гр. Аксаково. Този пътен инцидент е бил предотвратим и в голяма степен се дължи на човешка грешка. Лоша преценка на водача на VW “Тouareg”, идващ по основното направление на път II-29, който е допуснал при ограничена видимост скорост над допустимата са вероятно основната причина за настъпването на инцидента.

Водачът на Аудиито излизащ от ул. „Добруджа“, вероятно вече е бил навлязъл в кръстовището, без да има възможност да види идващия с висока скорост на VW “Тouareg”, когато е бил фатално връхлетян. Независимо от това, че се е намирал на път без предимство по всяка вероятност при навлизането си той не е виждал, че към него със скорост значително над максимално разрешената го приближава друг автомобил.

Липсата на адекватна поддръжка от страна на стопанина на пътя и донякъде липсата на ограничение на скоростта, неправилната оценка на ситуацията поради липса на видимост от страна на водача на идващ от улица „Добруджа“, допускането на превишаване на скоростта от страна на водача на VW “Тouareg” са съчетанието от фатални причини, които са довели до настъпването на този нещастен инцидент.

На базата на направените изводи от страна на нашите експерти, считаме, че вината за инцидента трябва да се разглежда от всички възможни страни. Не бива вината да се прехвърля изцяло на най-удобния виновен, а именно починалия при инцидента водач. Вероятно той ще бъде удобният виновен, но това няма да предотврати бъдещи подобни инциденти.

Превишаването на скоростта от страна на НСО без за това да има обективна причина, представлява нарушаване на закона за движението по пътищата. Използването на специалния режим на движение извън правилата установени в Закона показва тоталното незначитане на правото и правилата в Република България. Цената за поредицата от грешки и най-вече цената за бързането на автомобила на НСО е един човешки живот.

Забележка №1: Настоящото не представлява автотехническа експертиза;

Забележка №2: Настоящото е собственост на Сдружение ЕЦТП и всяко неправомерно копиране и разпространение ще се счита за нарушаване на авторските права.

ЕКИП на ЕЦТП

Юни 2024 г.