



2022

преглед и анализ на пътната обстановка в Република България

Приложение №1.2 към Доклад за състоянието на
безопасността на движението по пътищата и изпълнението
на Националната стратегия за безопасност на движението
по пътищата в Република България за 2022 г.

АНД	Административнонаказателна дейност
АПИ	Агенция „Пътна инфраструктура“
АТСС	Автоматизирани технически средства и системи
БДП	Безопасност на движението по пътищата
ГПОД	Генерален план за организация на движението
ДАБДП	Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“
ЕК	Европейска комисия
ЕС	Европейски съюз
ЗАНН	Закон за административните нарушения и наказания
ЗДвП	Закон за движението по пътищата
ИААА	Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“
КЗ	Кодекс за застраховането
КП	Ключов показател
МВР	Министерство на вътрешните работи
МПС	Моторно превозно средство
МС	Министерски съвет
ОКБДП	Областна комисия по безопасност на движението по пътищата
ОПУ	Областно пътно управление
ОПУМ	Общинска пътна и улична мрежа
ОСП	Ограничителни системи за пътища
ППС	Пътно превозно средство
ПТП	Пътнотранспортно произшествие
РПМ	Републиканска пътна мрежа
СЗО	Световна здравна организация

1	Съставени актове, издадени и влезли в сила наказателни постановления по години
2	Установени нарушения за управление на МПС с превишена скорост
3	Установени нарушения управление на МПС след употреба на алкохол или наркотични вещества
4	Брой леки автомобили на 1 000 жители население
5	Дялово разпределение на МПС и население по области за 2022 г.
6	Разпределение на първоначално регистрирани МПС през 2022 г.
7	Дялово разпределение на ПТП, загинали, ранени и регистрирани МПС по области за 2022 г.
8	Разпределение на МПС в групи по години на първа регистрация към 31 декември 2022 г.
9	Дял на новите леки автомобили, регистрирани през 2019 г. с оценка 4 и 5 звезди
10	Дял на водачите без наличие на алкохол в кръвта над законово допустимата граница
11	Дял на водачите, които не използват мобилни устройства по време на пътуване
12	Дял на водачите, които спазват ограниченията за скорост по автомагистрала
13	Дял на водачите, които спазват ограниченията за скорост извън населени места
14	Дял на водачите, които спазват ограниченията за скорост в населени места
15	Дял на водачите, които използват коректно обезопасителни колани
16	Дял на пътниците на предните седалки, които използват коректно обезопасителни колани
17	Дял на пътниците на задните седалки, които използват коректно обезопасителни колани
18	Дял на мотористите, които използват предпазни каски по автомагистрала
19	Дял на мотористите, които използват предпазни каски по пътища извън населените места
20	Дял на мотористите, които използват предпазни каски по пътища в населените места
21	Дял на велосипедистите, които използват предпазни каски по пътища извън населените места
22	Дял на велосипедистите, които използват предпазни каски по пътища в населените места
23	Отчетени инвестиции на общините в пътна безопасност по области за 2022 г.
24	Планирани (прогнозни) инвестиции на общините в пътна безопасност по области за 2023 г.
25	Сравнение на разходени и планирани инвестиции за пътна безопасност по области
25.1	Изпълнени мерки 2022 г.: пътни знаци по области
25.2	Изпълнени мерки 2022 г.: пътна маркировка по области
25.3	Изпълнени мерки 2022 г.: банкети и тротоари по области
25.4	Изпълнени мерки 2022 г.: ОСП по области
25.5	Изпълнени мерки 2022 г.: кръстовища по области
25.6	Изпълнени мерки 2022 г.: пешеходни пътеки по области
25.7	Изпълнени мерки 2022 г.: спирки по области
25.8	Изпълнени мерки 2022 г.: велоалеи по области
26	Настилки по улична мрежа (км) по области
27	Настилки по общинска мрежа (км) по области
28	Състояние на асфалтобетонни настилки по улици (км) по области
29	Състояние на асфалтобетонни настилки по общински пътища (км) по области
30	Състояние на знаци по улици (%) по области
31	Състояние на знаци по общински пътища (%) по области
32	Състояние на маркировка по улици (км) по области
33	Състояние на маркировка по общински пътища (км) по области
34	Състояние на банкети (км) по области
35	Състояние на тротоари (км) по области

36	Състояние на ОСП по улици (км) по области
37	Състояние на ОСП по общински пътища (км) по области
38	ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по улици по области
39	ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общински пътища по области
40	Състояние на кръстовища (бр.) по области
41.1	Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.) по области
41.2	Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.) по области
41.3	Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) по области
42.1	Сравнение на нужди и възможни инвестиции за пътни знаци
42.2	Сравнение на нужди и възможни инвестиции за пътна маркировка
42.3	Сравнение на нужди и възможни инвестиции за ОСП
43.1	Сравнение на нужди и възможни инвестиции за кръстовища
43.2	Сравнение на нужди и възможни инвестиции за пешеходни пътеки
44-58	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област Благоевград
59-73	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област Бургас
74-87	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област Варна
88-102	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област Велико Търново
103-117	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област Видин
118-132	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област Враца
133-147	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област Габрово
148-162	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област Добрич
163-177	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област Кърджали
178-192	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област Кюстендил
193-207	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област Ловеч
208-222	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област Монтана
223-237	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област Пазарджик
238-252	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област Перник
253-267	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област Пловдив
268-282	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област Плевен
283-297	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област Разград
298-312	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област Русе
313-327	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област Силистра
328-342	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област Сливен
343-357	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област Смолян
358-372	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област Софийска
373-389	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област София град
390-404	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област Стара Загора
405-418	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област Търговище
419-433	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област Хасково
434-448	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област Шумен
449-463	Състояние на пътнотранспортната инфраструктура за област Ямбол

Таблицы

1	Общо състояние на републиканските пътища
2	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област Кърджали

3	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област Сливен
4	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област Русе
5	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област Видин
6	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област Варна
7	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област Габрово
8	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област Търговище
9	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област Добрич
10	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област Шумен
11	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област Монтана
12	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област Пловдив
13	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област Враца
14	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област Ловеч
15	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област Бургас
16	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област Разград
17	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област Смолян
18	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област Благоевград
19	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област Ямбол
20	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област Стара Загора
21	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област Кюстендил
22	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област София град
23	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област Перник
24	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област София
25	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област Велико Търново
26	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област Силистра
27	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област Плевен
28	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област Хасково
29	Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област Пазарджик
30	Отчетени инвестиции на общините в пътна безопасност по области за 2022 г.
31	Планирани (прогнозни) инвестиции на общините в пътна безопасност по области за 2023 г.

Фигури

1	Разпределение на републиканската пътна мрежа по клас на пътя
2	Състояние на настилките по републиканските пътища
3	Състояние на пътни знаци по републиканските пътища
4	Състояние на пътна маркировка по републиканските пътища
5	Състояние на банкети по републиканските пътища
6	Състояние на ОСП по републиканските пътища
7	Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) за област Благоевград
8	Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) за област Бургас
9	Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) за област Варна
10	Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) за област Велико Търново
11	Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) за област Видин
12	Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) за област Враца
13	Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) за област Добрич
14	Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) за област Кърджали

15	Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) за област Кюстендил
16	Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) за област Ловеч
17	Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) за област Монтана
18	Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) за област Пазарджик
19	Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) за област Перник
20	Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) за област Пловдив
21	Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) за област Плевен
22	Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) за област Разград
23	Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) за област Русе
24	Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) за област Силистра
25	Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) за област Сливен
26	Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) за област Смолян
27	Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) за област Софийска
28	Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) за област София град
29	Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) за област Стара Загора
30	Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) за област Хасково
31	Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) за област Шумен
32	Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) за област Ямбол

1. ВЪВЕДЕНИЕ

2. МЕТОДОЛОГИЯ

2.1 Източници на информация

2.2 Допускания и ограничения

3. ПРЕГЛЕД И АНАЛИЗ НА ПЪТНАТА ОБСТАНОВКА

3.1 Контрол за спазване на правилата за движението по пътищата

3.2 Безопасност на автомобилния парк

3.3 Наблюдение на рисково поведение на участниците в движението

3.4 Състояние на републиканските пътища

3.5 Състояние на общинската пътнотранспортна инфраструктура

3.6 Основни констатации и изводи

През август 2020 г. Общото събрание на ООН прие резолюция, обявявайки периода 2021–2030 г. за второ десетилетие на действие за подобряване на пътна безопасност, през октомври 2021 г. Световната здравна организация публикува Глобалния си план в областта, а Европейската комисия основа своята политическа рамка за БДП 2021 – 2030 г. на подхода „безопасна система“, произтичащ от най-добрата международна практика.

Така политиката по БДП се фокусира върху дългосрочната визия „нула“ за предотвратяване на смъртните случаи и тежките наранявания в резултат на настъпили пътнотранспортни произшествия. Целта към 2030 г. е те да бъдат намалени поне наполовина – амбициозна задача, която изисква постоянство в работата на всички държави. В този контекст страните наблюдават броя и протичането на инцидентите, последствията от тях, свързаните системни фактори и характеристиките на средата, за да повлияят положително процеса чрез прилагане на адекватни стратегии за опазване на живота и здравето на пътя. Управлението на публичната политика по БДП посредством залагане на набор от стратегически цели и последователни задачи е в състояние да осигури необходимия насочен фокус за действие, а това изисква текущо наблюдение и задълбочено отчитане на състоянието с всичките му характерни проявления.

Ето защо настоящият преглед и анализ представят обобщена информация за пътнотранспортните произшествия и свързания с тях травматизъм в Република България за 2022 година – втората от десетилетието на действие ООН и изпълнението на приетата национална политика в областта.

Разработката съставлява Приложение 1.2 към Доклад за 2022 г. за състояние на безопасността на движението по пътищата и изпълнение на Националната стратегия за БДП в Република България 2021–2030 г., изготвен съгласно Закона за движението по пътищата.

Информацията включва основни факти, обстоятелства и констатации, отнасящи се до различни аспекти от пътната обстановка в Република България за 2022 г., които предпоставят и са в подкрепа на обобщените изводи и препоръки в националния годишен доклад за БДП. Заедно документите следва да послужат на компетентните институции в изпълнението на политиката и подобряването на свързаните с нея управленски процеси.

В края на прегледа са представени основни констатации, които синтезирано извеждат ключови аспекти от пътната обстановка през разглежданата 2022 г. на ниво наблюдавано състояние и конкретни проявления, като изводите и препоръките на равнище управление на цялостната политика са представени в общата част на доклада.

Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ – съставител на разработката, изказва благодарност на партньорските институции и организации, които представиха целево и/или осигуриха публично достъпна информация за целите на настоящия преглед, и допринесоха съществено за съдържателната му пълнота.

В прегледа са използвани методи на: формална логика – анализ и синтез, индукция и дедукция, сравнение и аналогия; диалектика – историко-логически, научна абстракция; статистика – клъстерен анализ, графичен анализ; география – картографски, пространствен анализ и др.

2.1 Източници на данни и информация

- ИААА: Технически прегледи и положени изпити
- МВР: АИС „Административнонаказателна дейност“
- МВР: ИИС „ГКПП“ – брой влезли и излезли от територията на страната превозни средства
- МВР: АИС „КАТ – Регистрация на ППС и собствениците им“
- Проект Baseline: финални доклади за измерени и изчислени ключови показатели за БДП
- НСИ: Превозени товари и пътници и извършена работа по видове транспорт
- АПИ: Актуално състояние на извършваните ремонти
- ОПУ: състояние на елементи на републиканските пътища
- ОКБДП: областни годишни доклади по БДП за 2022 г. и план-програми по БДП за 2023 г.
- Общини: въпросници за състоянието на пътнотранспортната инфраструктура

2.2 Допускания и ограничения

- Данните за състоянието на безопасността на републиканските пътища и общинската пътнотранспортна инфраструктура са предоставени от областните пътни управления и общините в рамките на годишните областни доклади по безопасност на движението по пътищата. Част от информацията се основава на експертна преценка и оценка след извършени от общинските администрации обходи и огледи, документираны в онлайн въпросници. ДАБДП обективно не може да верифицира съдържанието на представените данни, но доколкото те са предоставени от официални източници, ги приема като отговарящи на обективните факти и обстоятелства.
- Данните за разходвани и планирани средства за пътна безопасност са извлечени от областните годишни доклади за 2022 г. и план-програми за 2023 г. За област Пазарджик не е представена план-програма за 2023 г. със стойности, а за области Пазарджик (с изключение на Община Брацигово) и София-град докладите не съдържат стойности. Съответно, стойности на разходвани и планирани средства за пътна инфраструктура на територията на тези области не са включени в общо представената информация.
- За три района на Столична община – Банкя, Слатина и Лозенец, не са представени онлайн въпросници за състоянието на пътнотранспортната инфраструктура. Районните администрации срещат затруднения в подаването на данни за част от елементите, което не е компенсирано от администрацията на общината. Не е представена информация от Центъра за градска мобилност. Това прави данните за област София-град непълни.
- Въпреки известните непълноти и условности в данните, може да се приеме, че те представляват важен ориентир в състоянието на пътната безопасност на национално ниво и по места, който следва да се отчете при последващата реализация на държавната политика по безопасност на движението по пътищата.

3.1 Контрол за спазване на правилата за движение по пътищата

През последните години се наблюдава подобряване на организацията и целенасочеността на извършвания физически и автоматизиран контрол, което се отрази върху броя на установените нарушения на ЗДвП.

През 2022 г. са извършени 3 080 453 периодични прегледа за проверка на техническата изправност на ППС. От проверените 2 428 082 леки автомобили 5.14% не са допуснати в движение поради техническа неизправност.

С цел да се отговори на необходимостта за осигуряване на контрол по всяко време на денонощието, както и предвид увеличаващия се брой нарушения, свързани с извършване на обществен превоз на пътници и товари през тъмната част на денонощието, контролната дейност на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ е обезпечена с осъществяване на денонощен контрол на територията на страната.

Съгласно данни, предоставени от МВР за 2022 г., са съставени 224 844 акта за установяване на административни нарушения, което е 4% повече от 2021 г., но 11.4 % по малко от 2019 г. От издадените 203 252 наказателни постановления са връчени 165 969, а 37 283 не са влезли в сила като невръчени, което е 18.3%.

Електронните фишове и съставените акта за установяване на административни нарушения за движение с превишена скорост бележат известен спад спрямо 2021 г., но имат нарастване спрямо 2019 г. – 43% повече.

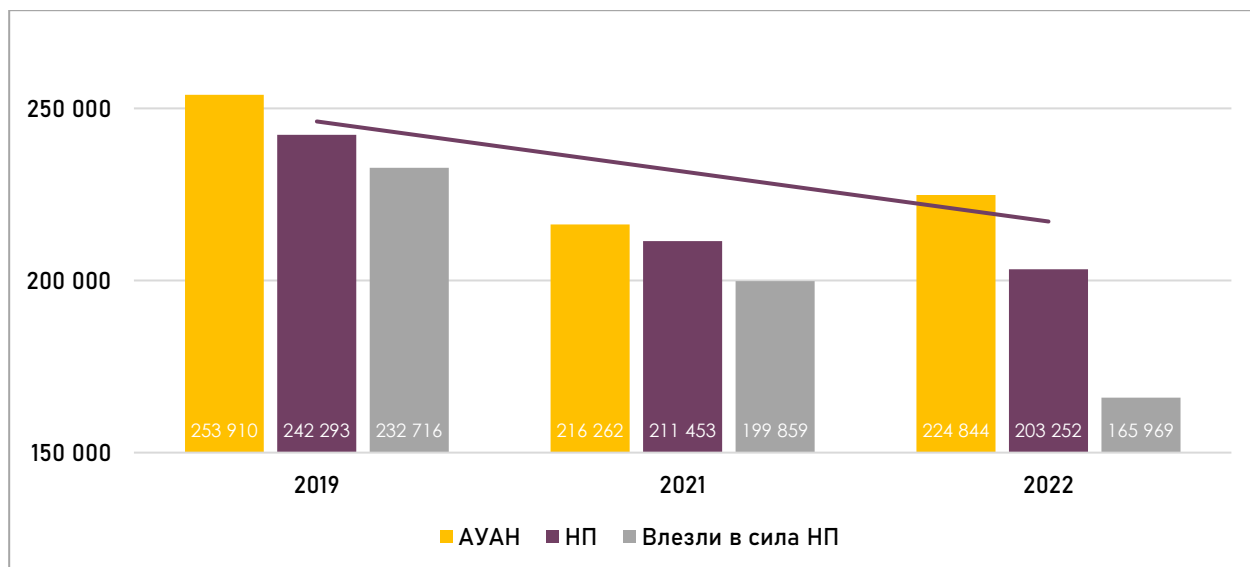
Сериозен ръст бележат установените нарушения, наказуеми по реда на чл. 343Б от Наказателния кодекс или управлението на автомобил след употреба на алкохол с концентрация в кръвта над 1.2 на хиляда, както и управление на автомобил след употреба на наркотични вещества или техни аналози, като ръстовете са съответно 15.2% спрямо 2021 г. и 34.3% спрямо 2019 г.

През 2022 г. до управляващите и собствениците на пътища са изпратени 17 137 писмени предупреждения, сигнални писма и разпореждания, включващи конкретни препоръки за подобряване организацията на движението.

Най-много препоръки – 81% от всички са отправени, се отнасят за проблеми по общинската пътна и улична мрежа, адресирани до кметовете на общини. За проблеми по РПМ са изпратени 19% от всички препоръки. Най-много сигнални писма и писмени предупреждения са направени в областите Пловдив, Варна, Велико Търново и Стара Загора.

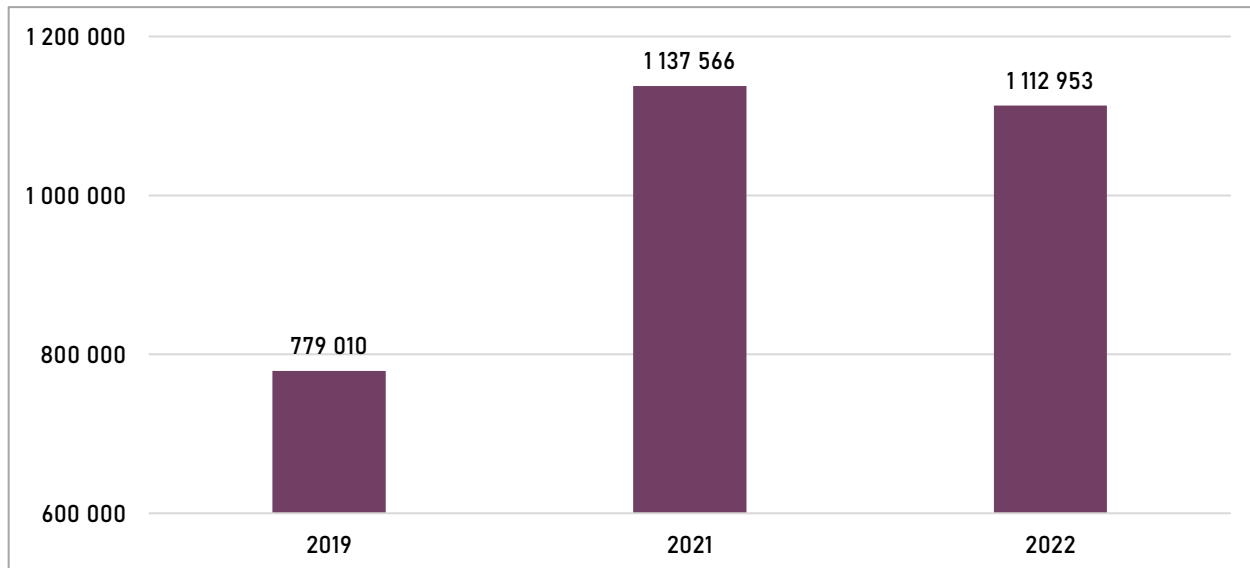
Графика 1:

Съставени актове, издадени и влезли в сила наказателни постановления по години



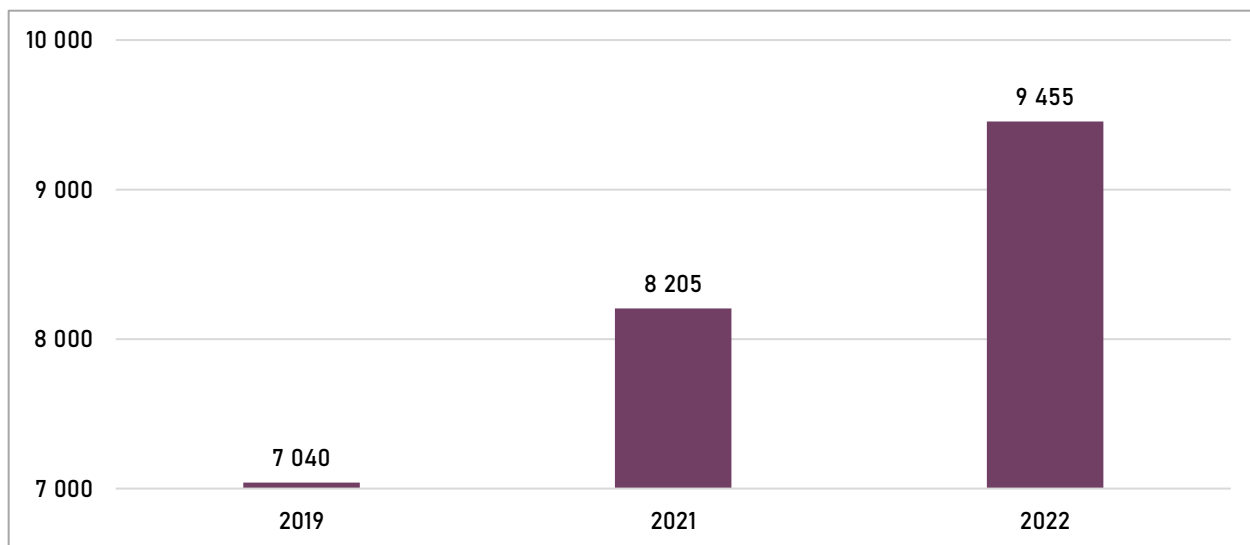
Графика 2:

Установени нарушения за управление на МПС с превишена скорост



Графика 3:

Установени нарушения управление на МПС след употреба на алкохол или наркотични вещества



Според Евростат данните от 2020 г. за брой леки автомобили на 1 000 жители население показват, че България е на едно от последните места по моторизация.

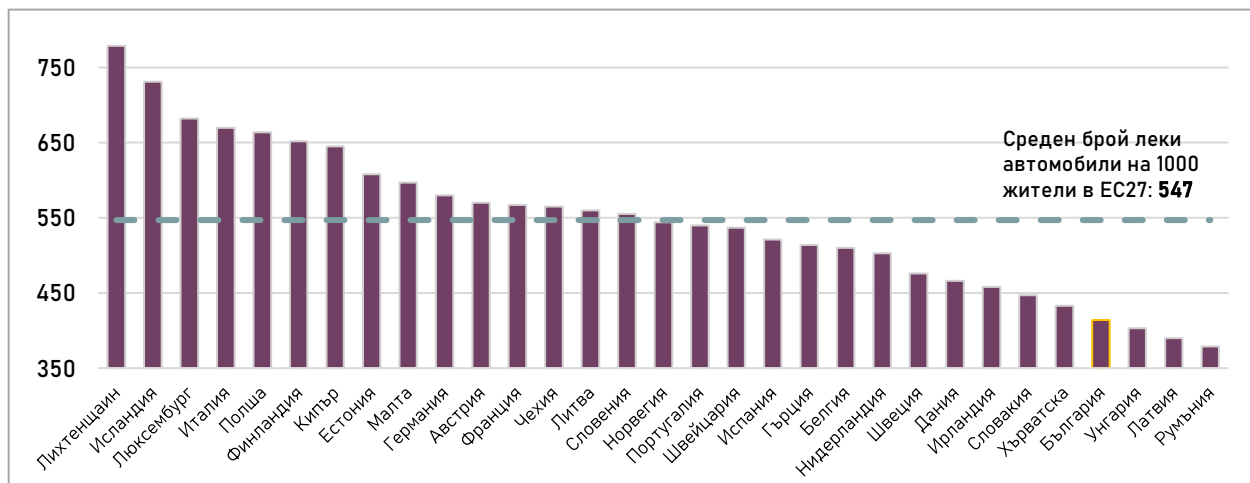
Сравнението на данните от ГФ, отнасящи се до сключените валидни застраховки „Гражданска отговорност“ в края на 2022 г., показва незначително увеличение на броя на активните МПС, който достигат 3 318 582 спрямо 3 239 427 в края на 2021 г. Сравнението на разпределението на дяловете на населението и регистрираните МПС по области показва силната правопрпорционална зависимост между относителните им стойности. В област София град дялът на МПС надхвърля този на населението с 15%.

Сравнението на разпределението на дяловете на ПТП, загиналите, ранените и регистрираните МПС по области показва, че в областите Варна, Пловдив и някои други областни градове дялът на пътнотранспортния травматизъм е по-висок спрямо този на регистрираните МПС. За област София град се наблюдава обратната зависимост. Това е показателно за качеството на предлаганите обществени транспортни услуги. За разлика от областите Варна и Пловдив, в последните 10 години обхватът на транспортните услуги в столицата се разшири значително вследствие на експлоатацията на четири метро линии и оптимизирането на автобусната мрежа.

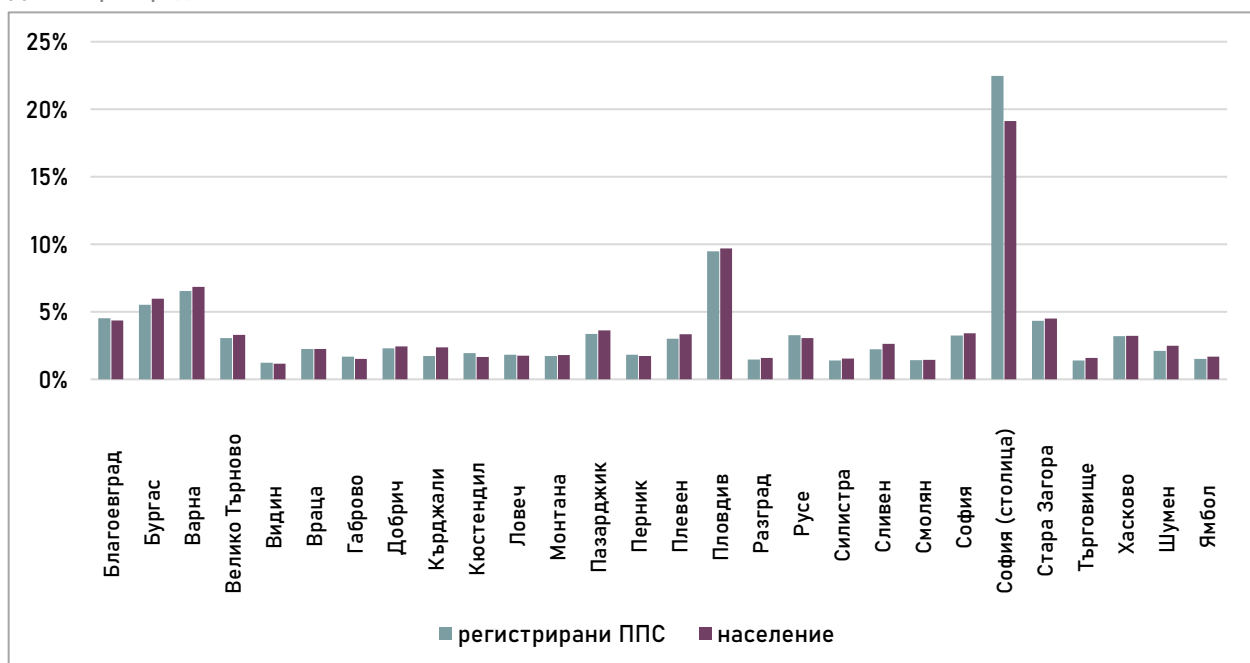
През 2022 г. в страната е извършена първоначална регистрация на 266 210 превозни средства (12 423 по-малко спрямо 2021 г.), от които 45 906 (13.7%) са нови (4 949 повече спрямо 2021 г.). Най-много са регистрираните леки автомобили – 208 748 (14 178 по-малко спрямо 2021 г.) или около 80%, като новите са 28 684. Анализът на броя на първоначално регистрираните през 2022 г. МПС показва значителна разлика в разпределението на дяловете на нови и употребявани според техните основни видове. Дяловете на първоначално регистрираните товарни автомобили и нови автобуси са най-високи, а дялът на новите леки автомобили остава най-нисък. Тези данни са симптоматични за присъщата безопасност на автомобилния парк, която е функция от средната му възраст. В България тя е една от най-високите в Европа – 19 години.

В изложението по-долу са представени резултатите от проведен сравнителен анализ между 13 европейските държави по отношение на безопасността на автомобилните им флоти. Сравнението се базира на изчисление на ключов показател (КП) за присъща безопасност на превозните средства в Австрия, Белгия, България, Кипър, Чешката република, Финландия, Гърция, Латвия, Литва, Малта, Португалия, Испания и Швеция. На национално равнище анализът установи положителна корелация между КП Безопасност на превозните средства и други показатели, като например средната възраст на автомобилния парк на леките автомобили и броя на загиналите в ПТП на един милион души население. Трудно може да се оцени до каква степен това явление оказва влияние върху нивото на КП на различните държави. Като по-голям недостатък на представения ключов показател следва да се приеме фактът, че за неговото изчисление се вземат предвид само новите леки автомобили, регистрирани през съответната година, но не се взимат предвид огромния брой на всички останали регистрирани пътни превозни средства. Ето защо при следващите изследвания на безопасността на превозните средства ЕК планира да се разработи показател за безопасността им, който обхваща целия автомобилен парк.

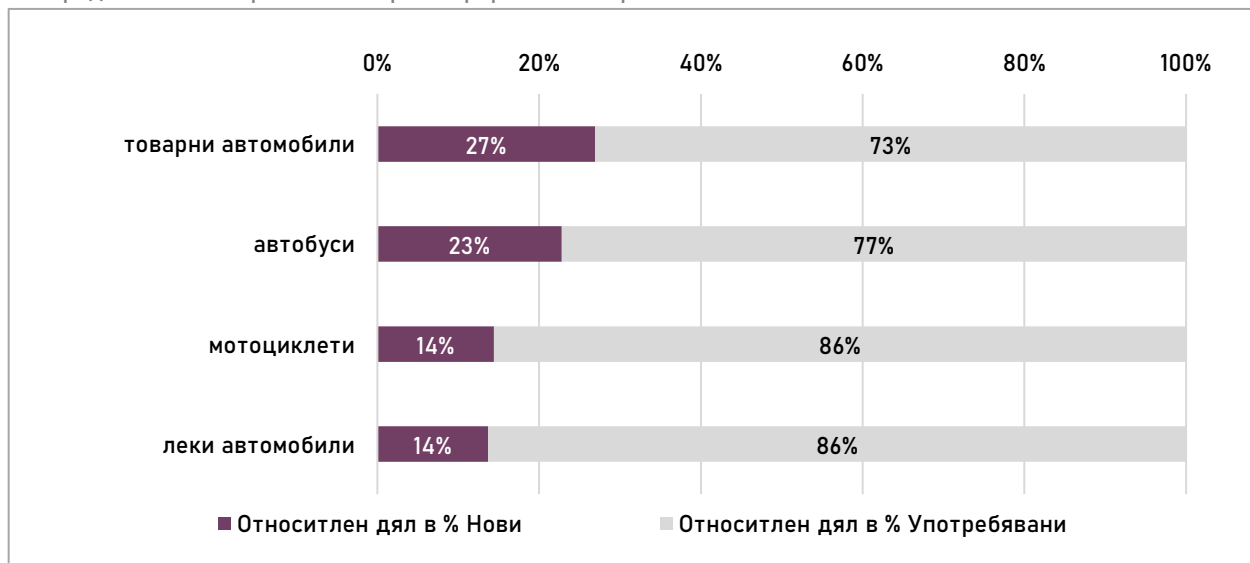
Графика 4:
Брой леки автомобили на 1 000 жители население



Графика 5:
Дялово разпределение на МПС и население по области за 2022 г.

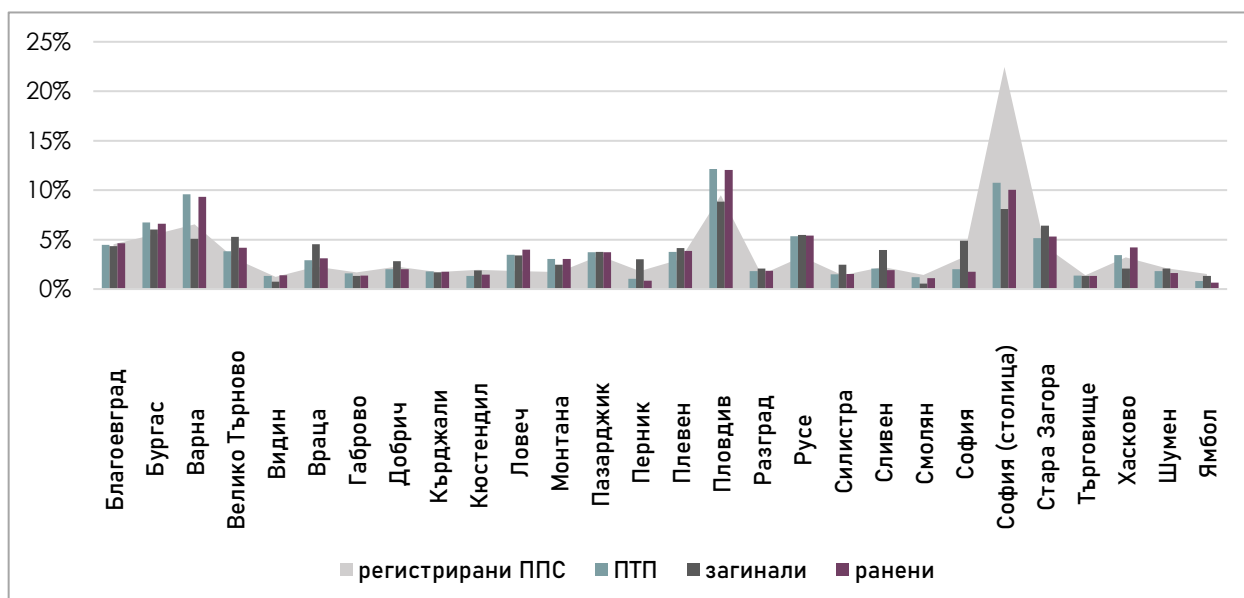


Графика 6:
Разпределение на първоначално регистрирани МПС през 2022 г.



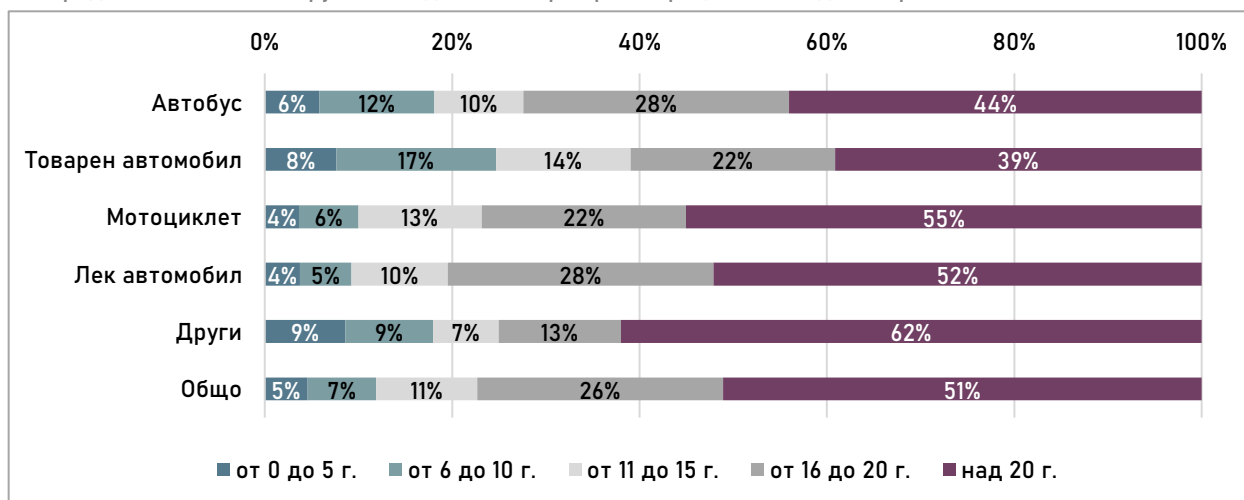
Графика 7:

Дялово разпределение на ПТП, загинали, ранени и регистрирани МПС по области за 2022 г.



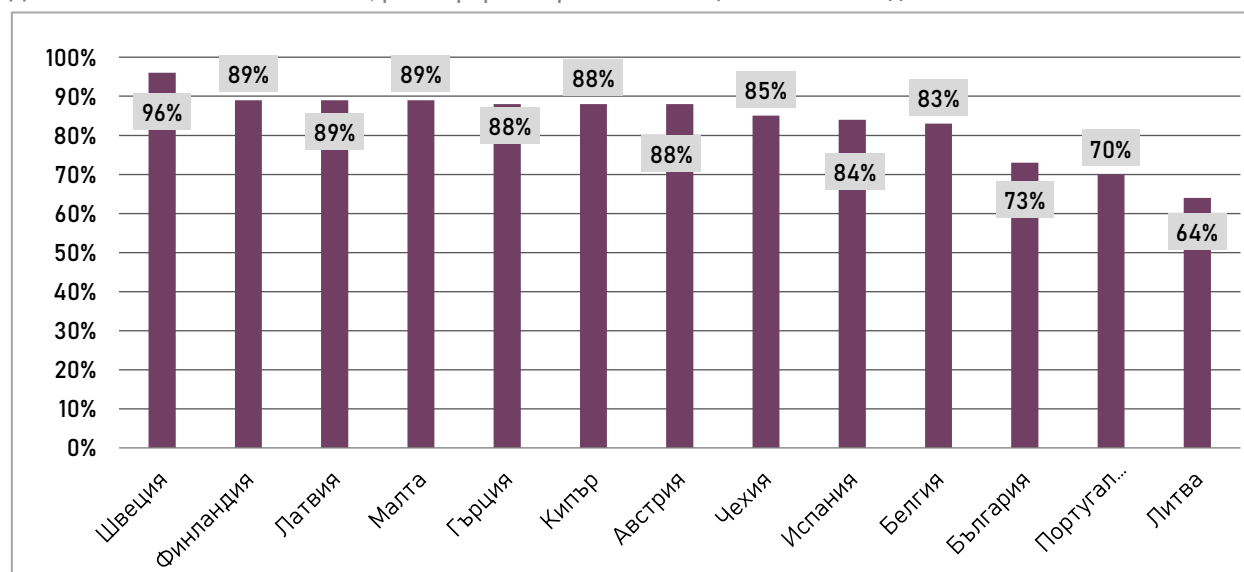
Графика 8:

Разпределение на МПС в групи по години на първа регистрация към 31 декември 2022 г.



Графика 9:

Дял на новите леки автомобили, регистрирани през 2019 г. с оценка 4 и 5 звезди съгласно EuroNCAP



На графиката по-горе е показан основният ключов показател за безопасността на превозните средства за всички държави, които са предоставили данни за изчислението му – процент новорегистрирани леки автомобили с рейтинг Euro NCAP, равен или по-висок от 4 звезди през 2019 г. и през 2020 г.

Процентът варира между 96% в Швеция и 64% в Литва. За всички държави, с изключение на три, стойността е над 80%. Това означава, че в повечето европейски държави през 2019 г. 80 % от новорегистрираните нови леки автомобили имат поне добри резултати по отношение на безопасността. Въз основа на анализ на различните КПЕ може да се разделят държавите на три групи. Първата група държави (Швеция, Финландия и Латвия) имат най-високия КП по отношение на безопасността на превозните средства от всички държави, които са предоставили данни. Втората група държави (Литва, Португалия и България), които имат сравнително най-ниския ключов показател и се нареждат най-близко до средата на статистическото разпределение.

Политиката по безопасност на движението по пътищата в държавите-членки на ЕС се оценява на национално и на централно европейско ниво като се използват ключови показатели, касаещи травматизма, изчислени като брой загинали, брой ранени и брой ПТП на един милион души население. Тези показатели се прилагат за докладване и оценка на всички видове заболяемост и травматизъм от страна и на Световната здравна организация.

Съгласно Работен документ на Европейската комисия SWD (2019) 283 от 19.06.2019 г. тези показатели не предоставят достатъчно информация за ефективността на политиката, водена от националните правителства, тъй като са силно повлияни от демографските процеси, които се развиват на континента. В много от по-развитите страни в ЕС се наблюдава увеличение броя на населението при относително запазване на нивата на интензивност на движението.

Обратно, в по-слабо развити страни членки се наблюдава отлив на население, съпътстван от увеличение броя на пътуванията и тяхната продължителност на територията на съответната държава. Това изкривява получените данни и оценката на нивото на безопасността на движението в отделните страни членки. Проблемът е валиден и за България, през която преминава сериозен транзитен трафик, което не се взема предвид при отчитане на нивата на пътния травматизъм.

Ето защо в старите страни-членки на ЕС ключови показатели за ефективност на политиката по БДП, които разкриват важни детайли за високорисково поведение на участниците в движението, се измерват всяка година. В някои страни като Франция, Белгия, Германия и Холандия това се прави от десетилетия. В България това беше извършено за първи път през 2021 г. и 2022 г.

Тези ключови показатели са стандартизирани от Европейската комисия и касаят употребата на алкохол, управление на МПС с превишена скорост, използване на предпазни колани и детски седалки, разсейване по време на шофиране поради употреба на мобилно устройство, използване на предпазни каски при управление на мотоциклет и велосипед, безопасност на автомобилния парк.

В рамките на европейски проект за измерване на ключови показатели с участието на 18 страни ДАБДП направи измервания на 282 места из цялата страна, в т.ч. автомагистрала, извънградски пътища и градски улици. Първичните данни от наблюденията на терен бяха обработени, анализирани и изпратени на международния координатор на проекта.

Въз основа на потвърдените данни бяха изчислени ключовите показатели и значението им за определяне нивото на безопасно поведение на участниците в движението в България, както е представено по-долу.

Въпреки, че само около 1.5% - 2% от пропътуваните километри в ЕС се изминават от водачи с наличие на алкохол в кръвта, по-високо от законно допустимото, една четвърт от всички смъртни случаи по европейските пътищата са свързани с употребата му. Поради това повечето страни я забраняват изцяло или поставят определени ограничения.

ЕК предлага два основни метода за събиране на данни за определяне на показателя като дял на водачите, управляващи МПС с концентрация на алкохол в кръвта в рамките на законоустановената граница. Изследването може да се извърши чрез: крайпътни тестове на издишания въздух на водачи, избрани на случаен принцип; самодекларирани предпочитания.

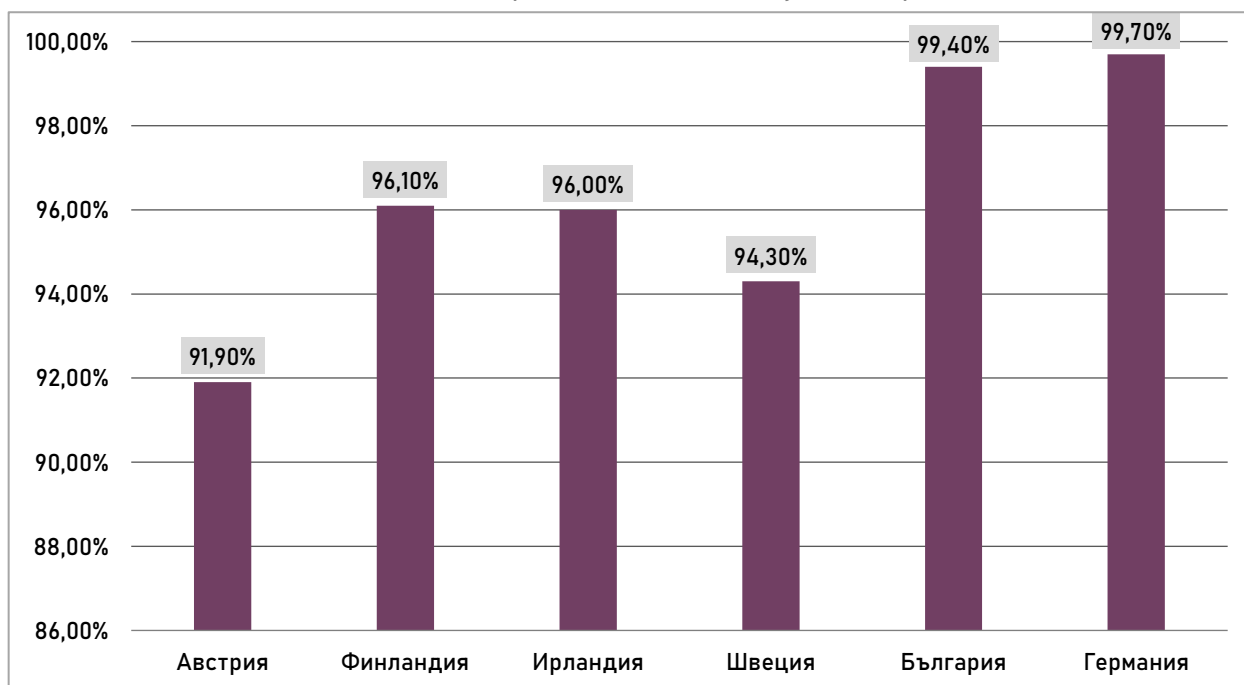
Провеждането на широкомащабно теренно изследване по първия метод, което да осигури статистически значими резултати, е относително скъпо, поради което повечето държави избират да провеждат нарочни допитвания до водачи на локации в населени места, извън населени места и автомагистрала. Осем от 18 страни извършиха случайни проверки на издишания въздух от водачи, а шест, в това число и България, предпочетоха метода на самодекларирано поведение. Допитванията целяха да изследват определен период от време (например последните 30 дни), в който да се установи честота на шофиране след употреба на алкохол, или дали преди последното пътуване водачът е употребил.

В повечето страни от ЕС са позволени по-ниски нива на концентрация на алкохол, отколкото в България, особено за специфични групи водачи (нови и професионални), за които нивото е нула или 0.2 на хиляда. Някои законодателства не допускат изобщо наличие на алкохол в кръвта при управление на МПС (Румъния, Словакия, Чехия и Унгария). Според Световната здравна организация България е една от страните от ЕС, в които се наблюдава редовна прекомерна консумация.

Анализът на данните показва, че над 97% от водачите спазват законоустановените ограничения, като в повечето държави няма значителна разлика в поведението им по различните видове пътища, но такава се отчита за времевите периоди. За всички страни се наблюдава, че през тъмната част на денонощието и през почивните дни водачите по-често шофират след употреба на алкохол. На база получените резултати може да се допусне, че в България от близо 2.5 милиона активни водачи на леки автомобили около 15 600 по всяко от денонощието са склонни да управляват МПС с концентрация на алкохол в кръвта над максимално допустимата, като за 2022 г. са пропътували около 230 млн. км.

Графика 10:

Дял на водачите без наличие на алкохол в кръвта над законово допустимата граница



Разсейването на водачите е ключов фактор за настъпване на ПТП предвид масовото използване на мобилни устройства в съвременното ежедневие. Отклоняването на вниманието – физическо, визуално, звуково и умствено, може да предизвика произшествие с тежки последствия.

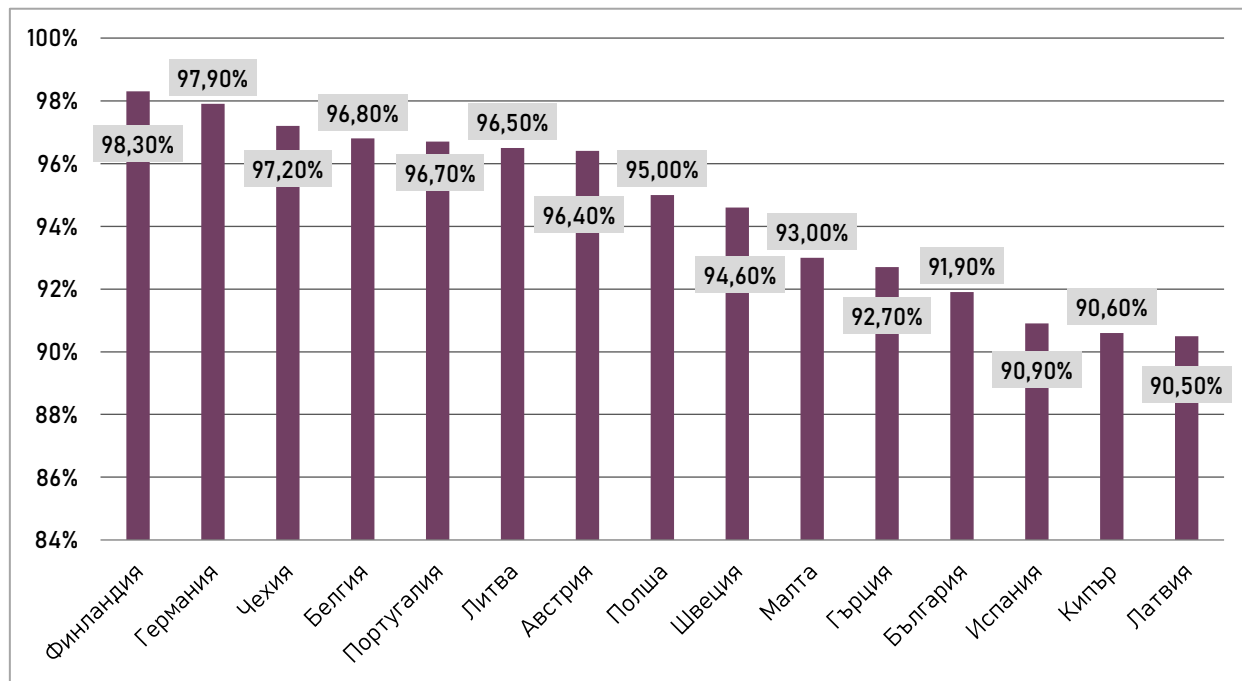
Този показател се определя от ЕК като дял на водачите, които не използват преносимо мобилно устройство, докато управляват автомобил. От 18 държави-членки на ЕС 15 събраха данни чрез наблюдение на терен в близост до пътя (Австрия, Белгия, България, Кипър, Чешката република, Финландия, Германия, Гърция, Латвия, Литва, Малта, Полша, Португалия, Испания и Швеция).

Крайният резултат показва, че повече от 90% от водачите не използват преносимо мобилно устройство по време на шофиране (процентите варират между 90.6 % в Кипър до 98.3% във Финландия). Наблюдава се общата тенденция, че лицата на възраст над 65 години, които употребяват телефон, са много по-малко спрямо другите възрастови групи. За отделните видове пътища и времевите периоди също се наблюдават различни модели на поведение.

В България на различните видове пътища между 5% и 7% от наблюдаваните водачи използват мобилни устройства. На 10 места по автомагистрала в работен и почивен ден са засечени 699 водачи с телефон в ръка. В градовете данните са още по-тревожни. Над една пета от водачите държат мобилно устройство, докато управляват МПС. По всички видове пътища е наблюдавано, че 5% от управляващите автобуси използват телефон докато извършват обществен транспорт на пътници, в това число деца и ученици.

Графика 11:

Дял на водачите, които не използват мобилни устройства по време на пътуване



Скорост

От гледна точка на безопасността скоростта се счита за „твърде висока“, когато е превишена и несъобразена, т.е. не се спазват ограниченията или не се отчита ситуацията – интензивност на движението, експлоатационното състояние на инфраструктурата и метеорологичните условия.

Приема се, че тази скорост е пряка причина за 10-15% от всички ПТП и за 30% от инцидентите със загинали, а когато не е водещ фактор, то често е допринасящ и утежняващ за последствията. За измерване на скоростта съществуват различни показатели, които се допълват взаимно. Основният е делът на превозните средства, пътуващи в рамките на ограничението, като измерва превишената скорост, пряко свързана с броя на ПТП. Други показатели са средната скорост и скоростта, под която се движат 85 % от превозните средства. За целите на изследването се използва моментна скорост.

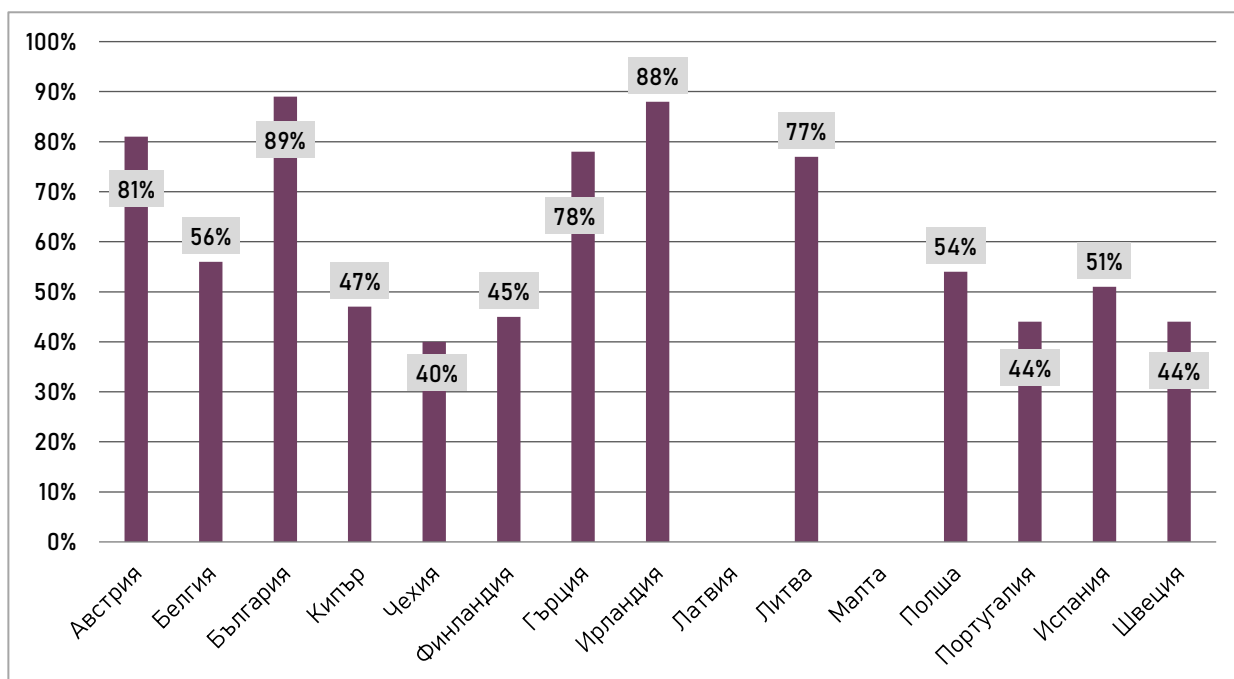
В изследването на този ключов показател участваха Австрия, Белгия, България, Кипър, Чехия, Финландия, Германия, Гърция, Ирландия, Латвия, Литва, Люксембург, Малта, Нидерландия,

Полша, Португалия, Испания и Швеция. Ограниченията на скоростта за видовете пътища се различават в отделните държави-членки, а по-високото ограничение за един и същ вид път обикновено означава по-голям дял на водачите, които шофират в рамките на ограничението (например България и Ирландия).

Данните за отделните периоди от време показват, че поведението на водачите може да се различава в различните държави между светлата и тъмната част на денонощието, и между делничните и почивните дни. В България 89% от водачите по автомагистралите и 93% извън населените места спазват скоростните режими. В урбанизираните територии това важи за по-малко от половината от тях – 45%, което е предпоставка за настъпване на ПТП в градска среда. Въпреки значително по-ниската скорост на движение, близо две трети от всички инциденти с пострадали в страната настъпват в населените места.

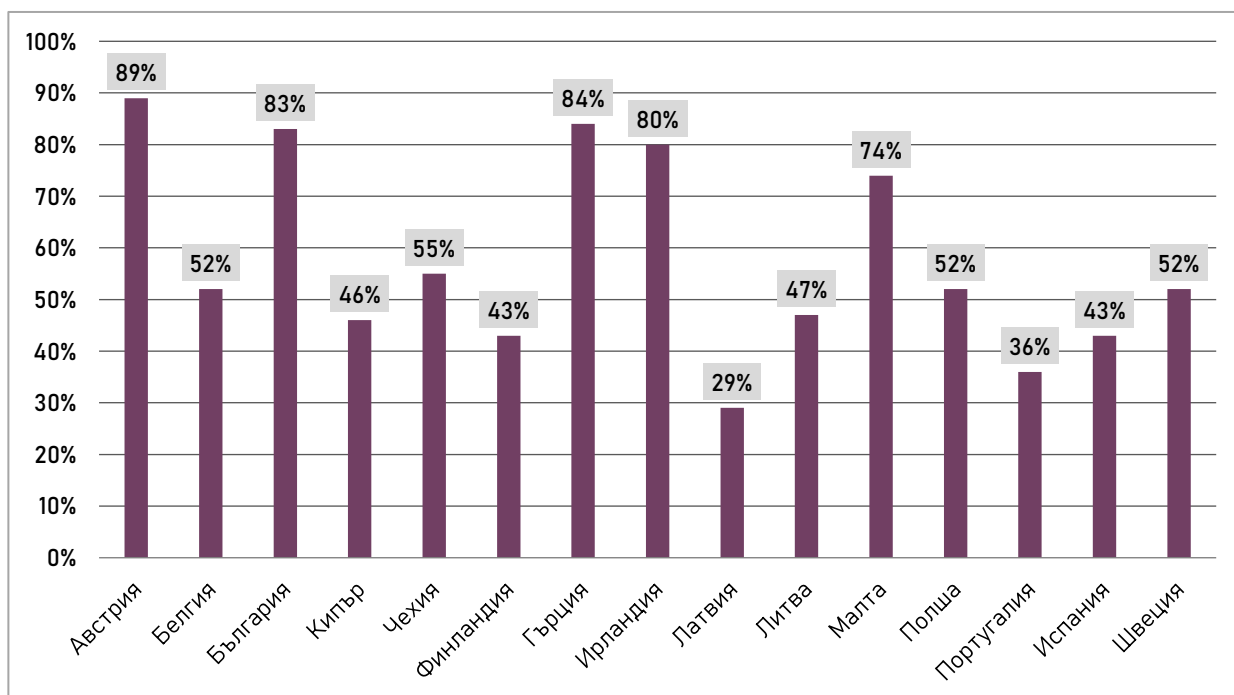
Графика 12:

Дял на водачите, които спазват ограниченията за скорост по автомагистрала



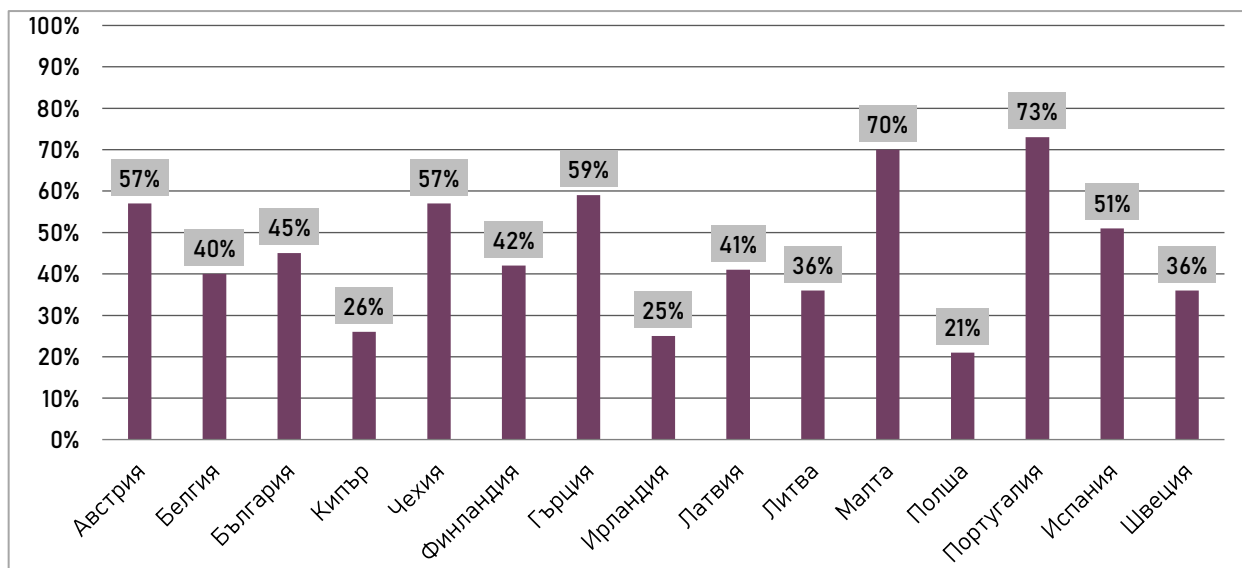
Графика 13:

Дял на водачите, които спазват ограниченията за скорост извън населени места



Графика 14:

Дял на водачите, които спазват ограниченията за скорост в населени места



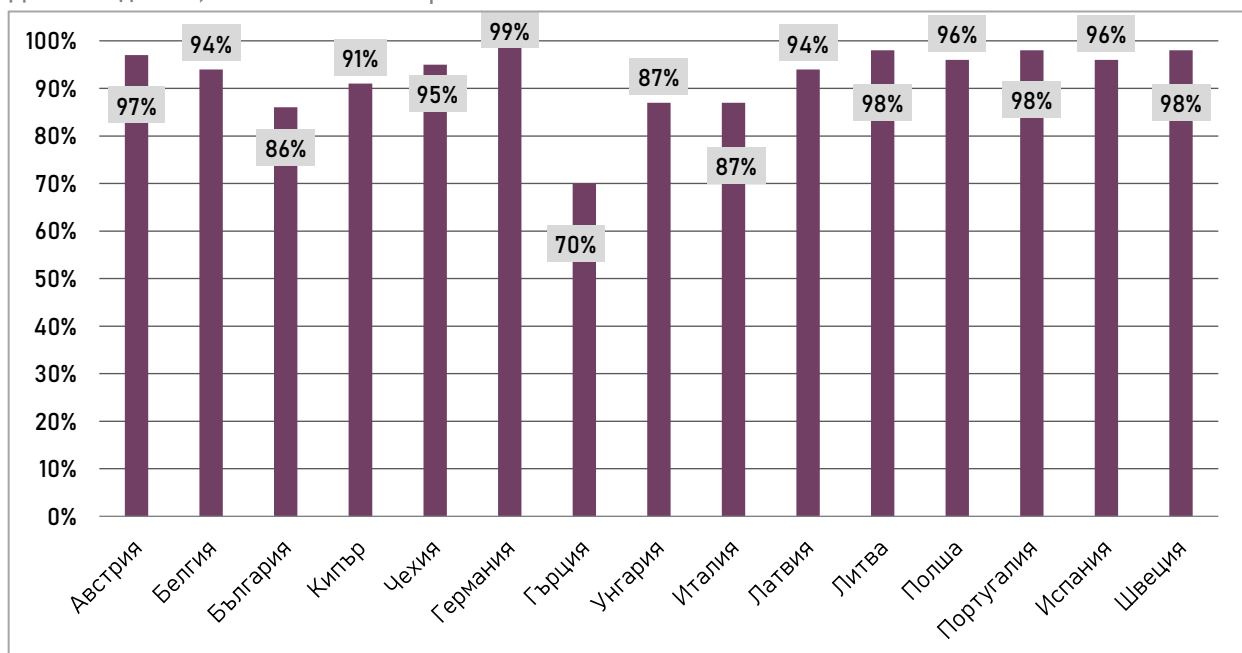
Обезопасителни колани и системи за обезопасяване на деца

Съгласно данни на ЕК рискът от наранявания при деца може да се намали с около 60% при правилно използване на подходяща система в сравнение с обезопасяването на дете с колана в автомобила. Възможните отклонения в употребата на детски системи за обезопасяване включват неправилното им фиксиране към превозното средство и на детето към тях. Грешките при използването на колани в автомобила са поставянето им зад гърба/под мишницата. Този ключов показател се определят като дял на пътниците в превозното средство, които използват коланите и системите правилно. Данните показват, че делът на коректно обезопасените пътници на задните седалки е значително по-нисък от този на возещите се отпред. Делът на правилно обезопасените деца започва от малко над 35%. Делът на правилното използване на предпазните колани от водачите и пътниците в леките автомобили е най-висок по магистралите и най-нисък в градовете.

В България често се пренебрегва необходимостта от използване на обезопасителни колани. Около 20% от всички водачи не ги поставят. Още по-притеснителни са данните за пътниците, пътуващи на задните седалки – само една трета от тях слагат колани. Дори на автомагистралите, където измерената средна скорост на движение е 116 км/час, едва около 36% от пътниците се обезопасяват. За системите за безопасност на деца е установено, че в автомобилите, превозващи деца, 60% се използват правилно.

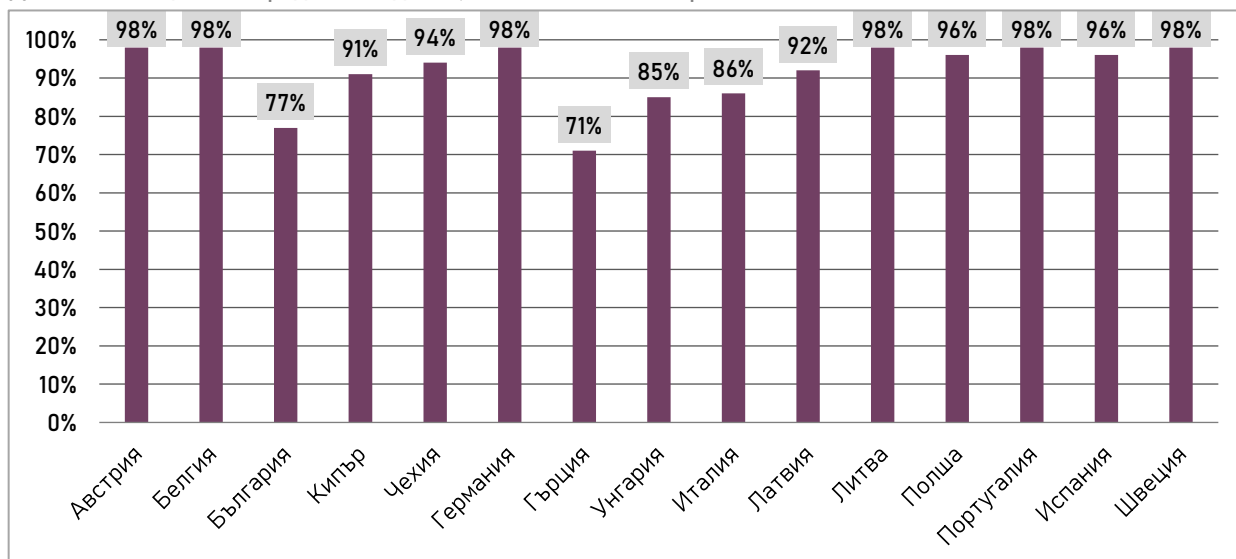
Графика 15:

Дял на водачите, които използват коректно обезопасителни колани



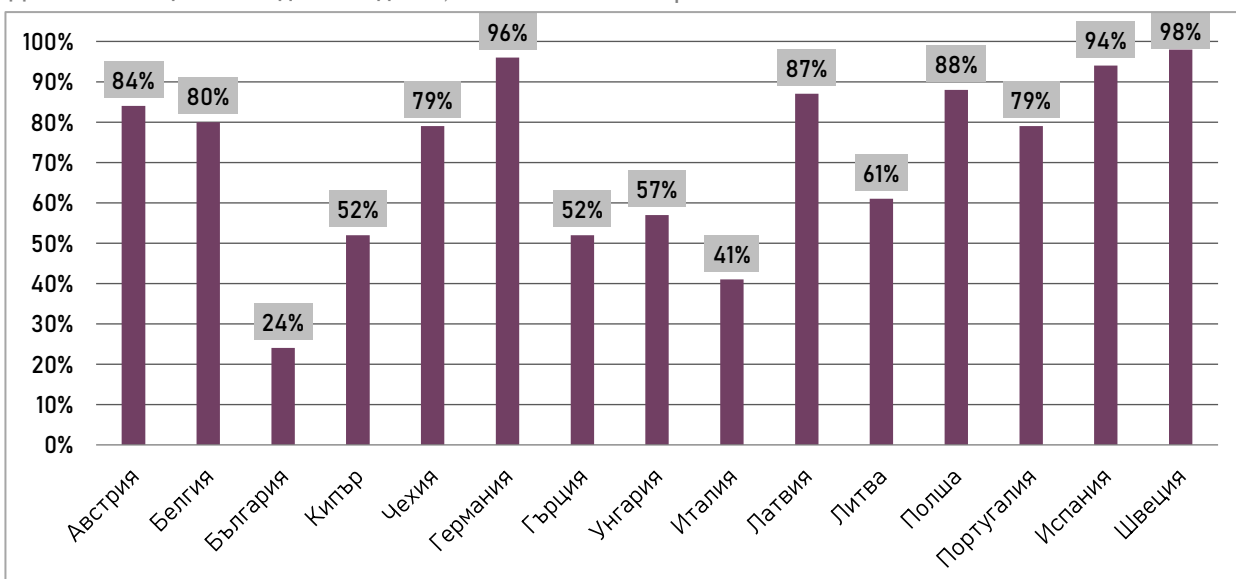
Графика 16:

Дял на пътниците на предните седалки, които използват коректно обезопасителни колани



Графика 17:

Дял на пътниците на задните седалки, които използват коректно обезопасителни колани



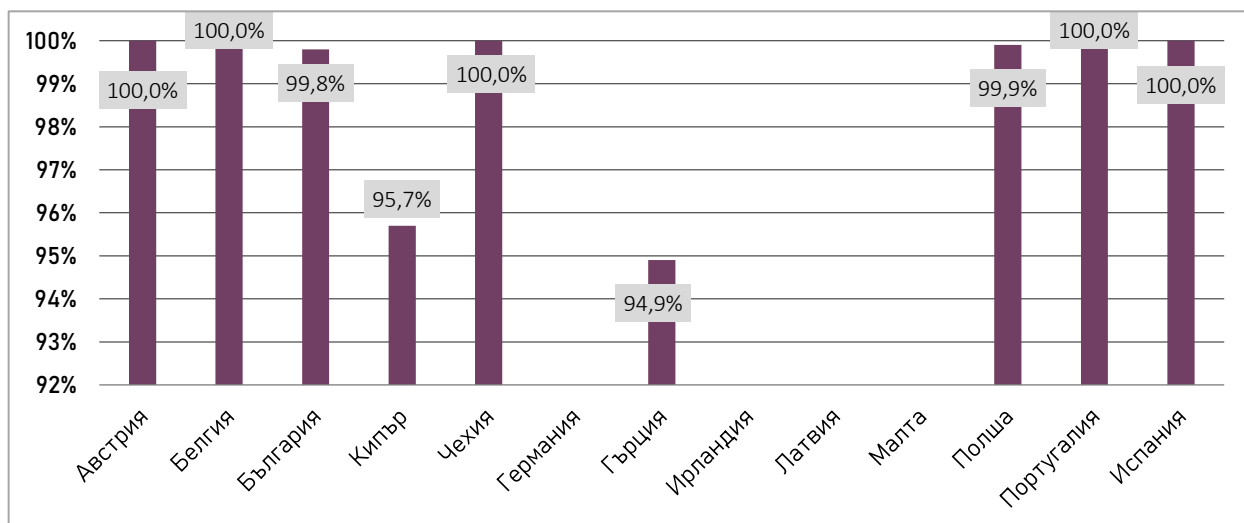
Предпазни каски

По данни на Световната здравна организация използването на предпазна каска намалява тежестта на нараняванията с около 72% и вероятността настъпило ПТП с мотоциклетист да доведе до смърт – с до 39%. Въздействието на велосипедните каски показва, че поставянето им допринася за намаляване на наранявания на главата с 48%, на тежки травми с 60% и на общия брой загиналите и тежко ранени велосипедисти с 34%. Ключовият показател се определя като дял на водачите на двуколесни моторни превозни средства и велосипеди, носещи защитна каска. Процентът на използване на каски сред мотоциклетистите е много висок в почти всички държави (над 90%), участвали в изследването, докато този за велосипедистите е значително по-нисък, като варира от 17.9% до 52.6%. Във всички държави използването на каски от мотоциклетистите е задължително, докато за велосипедистите в общия случай не е. Навсякъде делът на велосипедистите, които използват каски, е по-висок по пътища извън населените места в сравнение с урбанизирани територии. При мотоциклетистите наблюдението е почти еднакво по магистралите и извън населени места. Делът на водачите с предпазни каски в градска среда е значително по-нисък. В допълнение се отчита, че за всички страни използването на каски сред велосипедистите е по-високо през почивните дни в сравнение с делничните, докато при мотоциклетистите не се наблюдава значителна разлика в дните от седмицата. Резултатите за велосипедистите още показват, че има разлика в използването на предпазни каски между половете и различните възрастови групи, като повече мъже и деца използват защитна каска при колоездене, отколкото

жени. В България делът на мотоциклетистите, използващи предпазни каски, е сравнително висок – в градовете достига 96%, извън населените места – 99%. За всички видове пътища само 20% от велосипедистите поставят предпазни каски.

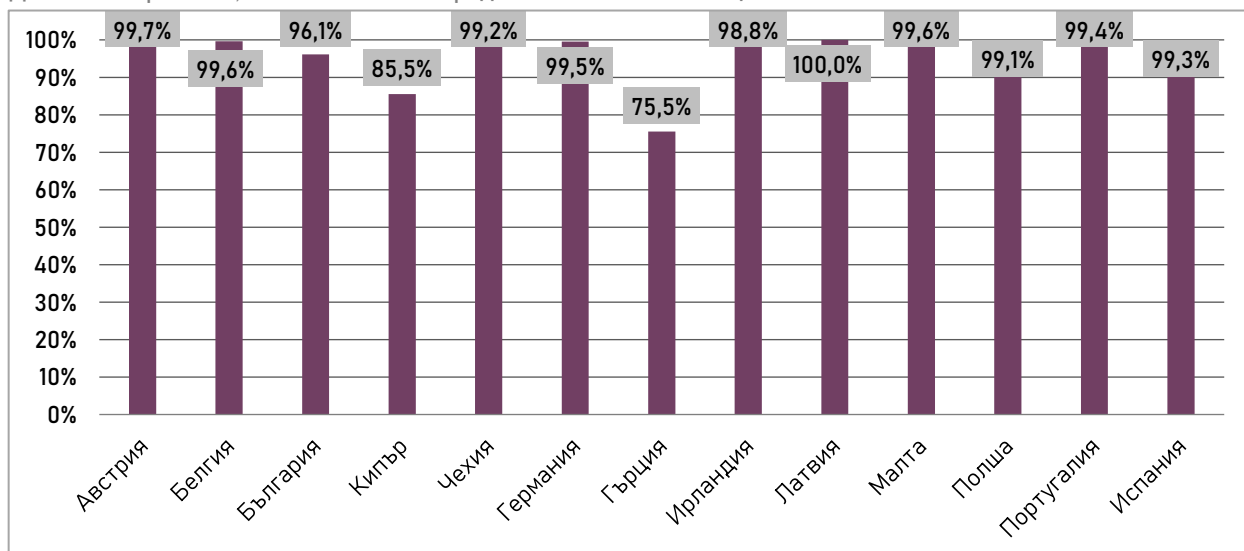
Графика 18:

Дял на мотористите, които използват предпазни каски по автомагистрали



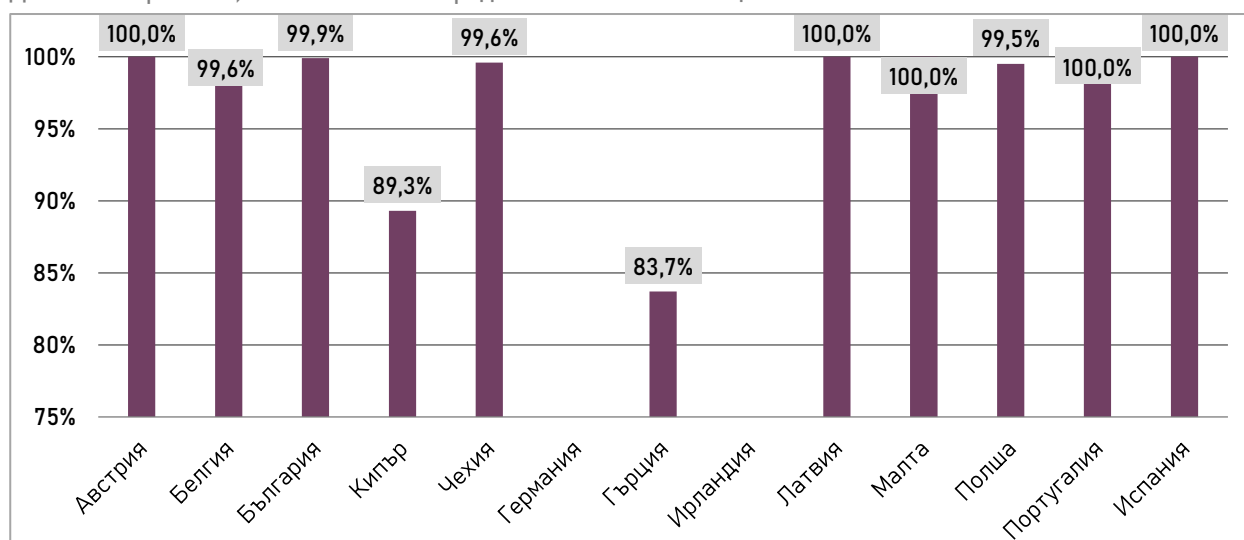
Графика 19:

Дял на мотористите, които използват предпазни каски по пътища извън населените места



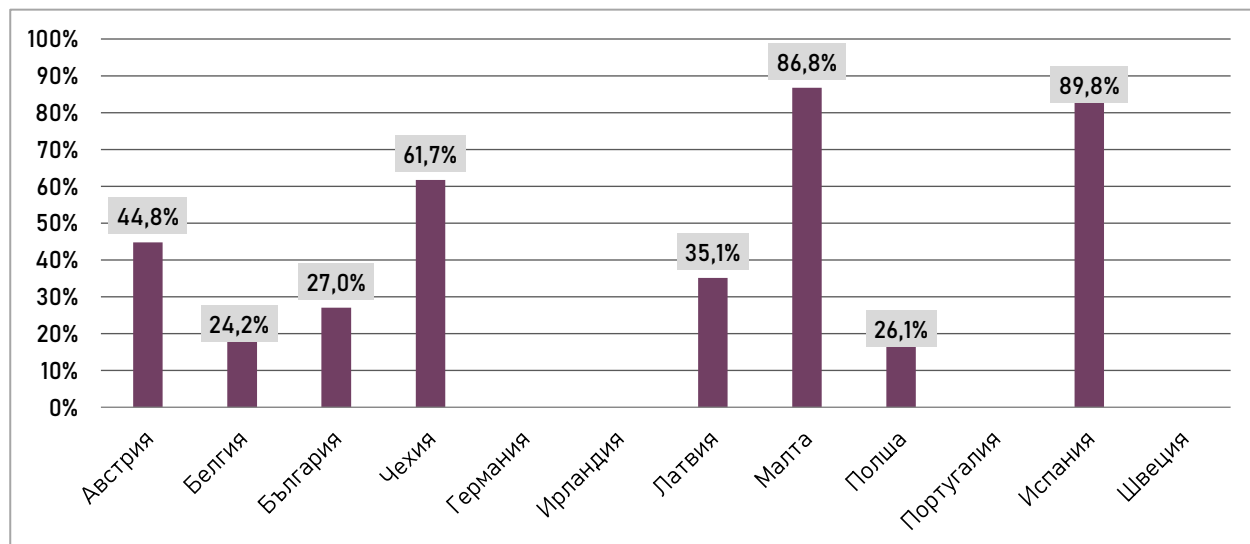
Графика 20:

Дял на мотористите, които използват предпазни каски по пътища в населените места



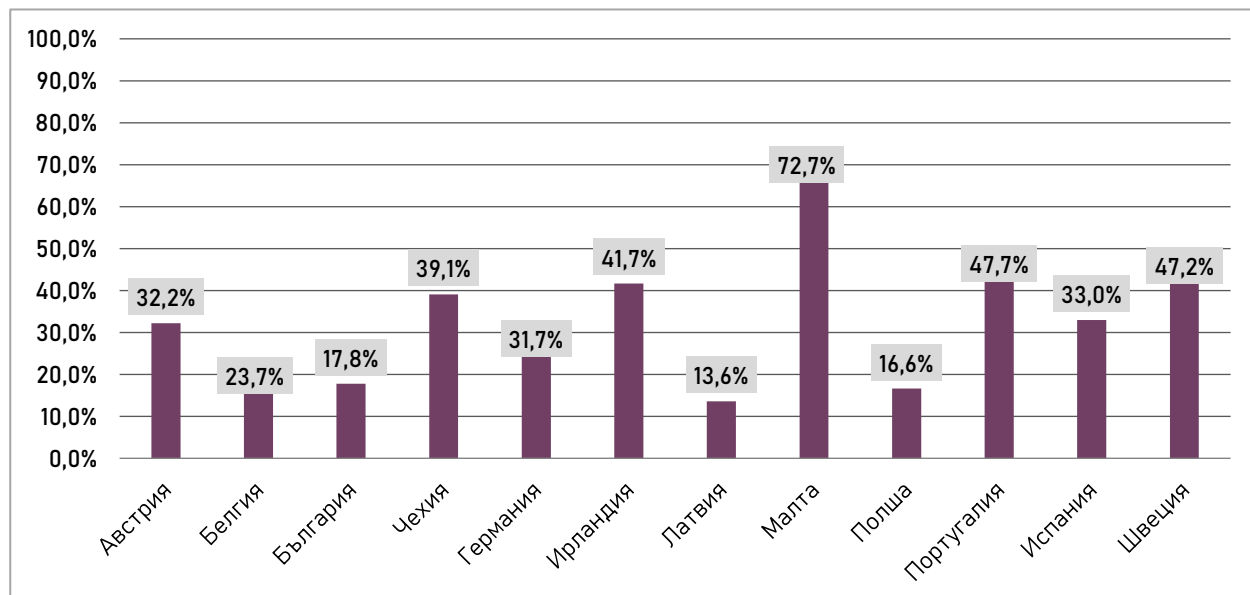
Графика 21:

Дял на велосипедистите, които използват предпазни каски по пътища извън населените места



Графика 22:

Дял на велосипедистите, които използват предпазни каски по пътища в населените места



Пълните доклади са достъпни на: <https://baseline.vias.be/en/publications/kpi-reports/>

През 2022 г. продължиха дейностите по изграждане на пътища и съоръжения, които са от стратегическо значение за развитието на транспортната инфраструктура в страната.

Строежът на АМ „Хемус“ продължи с въвеждането в експлоатация на 16 километра, участък от км 310+940 до км 327+260 и връзката му с 1-4 – пътен възел „Буховци – юг“.

През 2022 г. завършиха строително монтажни работи по ремонта на тунелите „Ечемишка“ и „Витиня“, като двата тунела бяха пуснати в експлоатация. Това облекчи в голяма степен движението по автомагистралата и съкращава времето за преминаване на участъка. Ремонтира се и пътното платно на мостовите съоръжения при 33-ти, 34-ти, 35+144 и 35+760 километър.

Модернизацията на I-8 в участъка „Калотина – Софийски околоръстен път“ ще подобри трансграничната връзка между България и Сърбия и ще увеличи обхвата на магистралната мрежа по направление запад-изток. Пътят е отворен за експлоатация в по-голямата си част, а въвеждането му в експлоатация е предвидено за 2023 г. Предстои довършването на последния участък и връзката със северната скоростна тангента, с което ще се намали времето за пътуване и ще се осигурят по-удобни и безопасни условия за движение.

Завърши строителството на тунел „Железница“. Съоръжението е с дължина около 2 км и е най-дългият пътен тунел, изграждан досега в България. Въвеждането му в експлоатация е предвидено за тази година.

Реконструкцията и разширението на част от път I-1 Видин-Ботевград е приоритетен текущ проект. С цялостното хомогенизиране и модернизация на трасето ще се осигури бърза и удобна връзка с автомагистралите „Хемус“, „Тракия“ и „Струма“. Транзитният трафик ще бъде изведен от населените места, с което ще се намали рискът от настъпване на ПТП и ще се ограничи въздействието на вредните емисии. Продължава работата по участъка между гр. Мездра и гр. Ботевград, който ще бъде с две платна, с по две ленти за движение в посока. Предвижда се извеждане на транзитния трафик извън селата Лютидол, Скравена и Новачене.

През януари 2021 г. започна строителството на обходен път на гр. Бургас от км 230+700 на път I-9 Сарафово – Бургас до км 493+550 на път I-6 Ветрен-Бургас. С пускане на трасето в експлоатация с дължина 4,7 км транзитният трафик, идващ от Варна по път I-9 и продължаващ на юг по път I-6 София – Бургас и автомагистрала „Тракия“, ще се изнесе извън центъра на града. По този начин ще се повиши безопасността на движение за пътуващите от Западна и Северна България като се избягва влизането в Бургас. Инвестицията е за близо 57 млн. лв., а средствата са от републиканския бюджет. Заявеният срок за изпълнение на обекта е 18 месеца.

С издаването на разрешението за ползване завърши реконструкцията и рехабилитацията на 7 км от второкласния път II-86 Средногорци – Рудозем. Инвестицията е за над 15 млн. лв. с ДДС.

В началото на юли 2022 г. завърши монтажът на ограничителни колчета, разделящи пътното платно в прохода Кресненското дефиле. След продължителните дебати за начина на обезопасяване на трасето, разделянето на движението повиши чувствително безопасността в участъка и смъртните случаи в резултат на ПТП бяха преустановени. В продължение на 17- километровия участък до края на годината е регистрирано само едно ПТП с ранени участници в движението.

През 2022 г. на територията на Република България са изградени 35.34 км нови пътища на стойност 508 038.95 лв. Извършени са реконструкции и рехабилитации на пътищата (3 856 683.49 лв.). Изградени са 7 площадки за краткотраен отдых и са поставени 285 съдове за битови отпадъци, обслужващи площадките (38 396.94 лв.). Извършени са ремонти на общо 4 броя мостови съоръжения (330 994.85 лв.).

През 2022 г. са извършени текущи ремонти и поддръжка на пътища, както следва:

- отстраняване на повреди по пътни настилки: текущо поддържане, машинно и ръчно изкърпване, изкърпване със студена смес, машинно полагане на плътна и неплътна асфалтова смес, повърхностна обработка и тънкослойно покритие, студено изкърпване с полимермодифицирана битумна емулсия, заливане на пукнатини, фрезозане на асфалтобетонна настилка и ремонт на слаби места (100 505 736.95 лв.);
- почистване и оформяне на окопи (3 226 216.02 лв.);
- попълване и подравняване на банкети (2 334 598.82 лв.);
- почистване на свлачища, срутища и откоси (1 639 047.33 лв.);
- монтиране на предпазни огради и ограничителни системи (44 126 734.87 лв. за ново поставени и 13 039 434.53 лв. за подменени). Изготвен е проект за подмяна на ограничителни системи за пътища на стойност 34 838.40 лв. Извършен е демонтаж на стари ограничителни системи и са изградени 9 терминала (3 775 314.61 лв.);
- изграждане на оградни мрежи (6 245.10 лв. за нови и 265 712.70 лв. за ремонт на съществуващи);
- изграждане на парапети на мостове (158 320.25 лв. за ремонт и 251 451.45 лв. за подмяна с нови);
- поддържане и текущ ремонт на пътни съоръжения, вкл. подпорни и декоративни стени (2 889 728.64 лв.);
- полагане на хоризонтална маркировка (30 541 703.70 лв.);
- вертикална сигнализация – поставяне на нови пътни знаци, подмяна на съществуващи и демонтиране на стари (4 200 775.77 лв.);
- озеленяване и ландшафтно оформяне, вкл. изсичане на крайпътна растителност (16 546 828.66 лв.);
- поддържане и текущ ремонт на други елементи на пътя – бордюри, бетонови улеи, сглобяеми бетонови елементи и др. (656 331.40 лв.);
- ремонти на участъци от РПМ (643 843 423.87 лв.);
- други разходи (67 619 106.37 лв.).

Общо изразходваните средства за отстраняване повреди по пътните настилки са в размер на 935 561 549.47 лв. Извършените разходи за зимно поддържане са в размер на 95 388 370.74 лв.

Видно от таблицата, в лошо и незадоволително състояние (в осреднени величини) са общо 27.8% от настилки, в лошо състояние са средно 30,5% от пътните знаци, 42.1% от маркировката, 37.9% от банкетите и 31.4% от ограничителните системи за пътища.

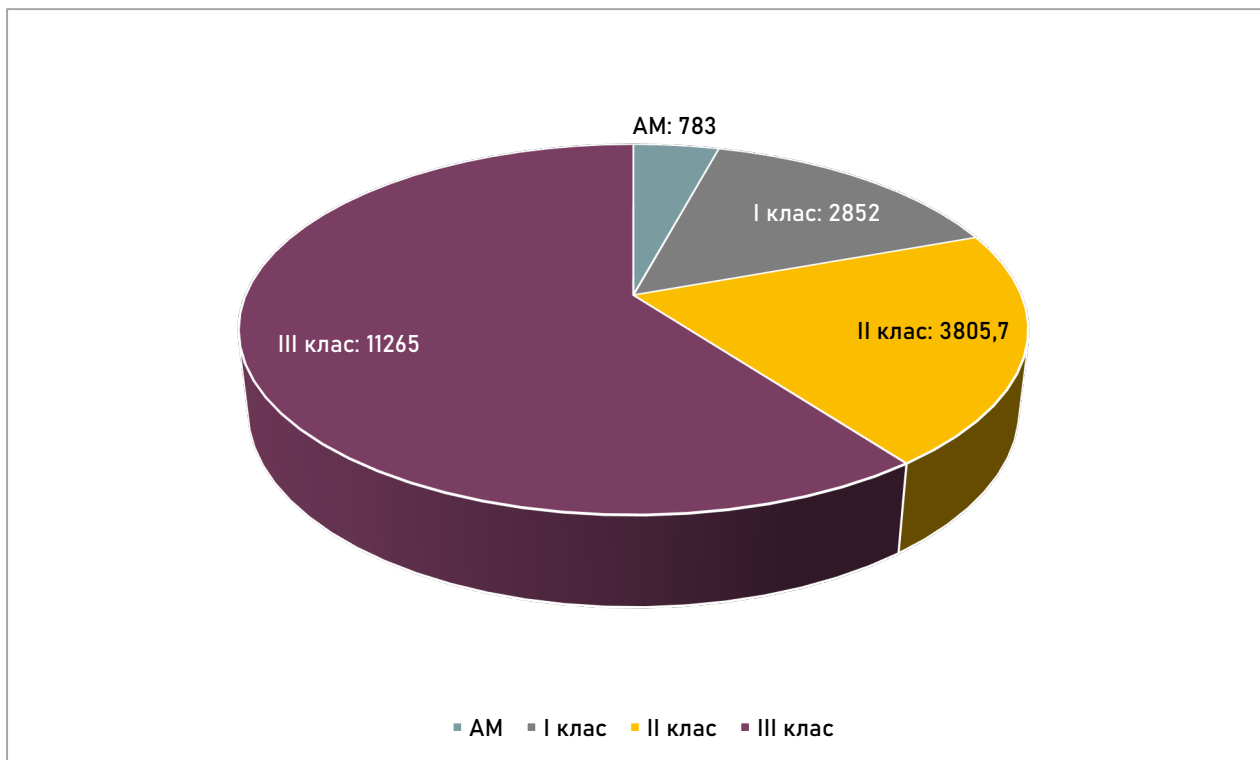
Таблица 1: Общо състояние на републиканските пътища

Дължина на РПМ, км	Настилки	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
АМ: 783 км I клас: 2 852 км II клас: 3805.7 км III клас: 11 265 км Пътни връзки: 142.3 км	Отлично: 9.8% (1 847.1 км) Добро: 32.3% (6 085.5 км) Задоволително: 29.8% (5 621.6 км) Незадоволително: 8% (1 516.6 км) Лошо: 19.8% (3 728.6 км) Няма информация: 0.3% (48.6 км)	Добро: 57.2% Лошо: 30.5% Липсват: 12.3%	Добро: 37.4% Лошо: 42.1% Липсват: 20.5%	Добро: 54.6% Лошо: 37.9% Липсват: 7.5%	Обща дължина: 9 726.4 км Добро: 60.5% Лошо: 31.4% Липсват: 8.1%

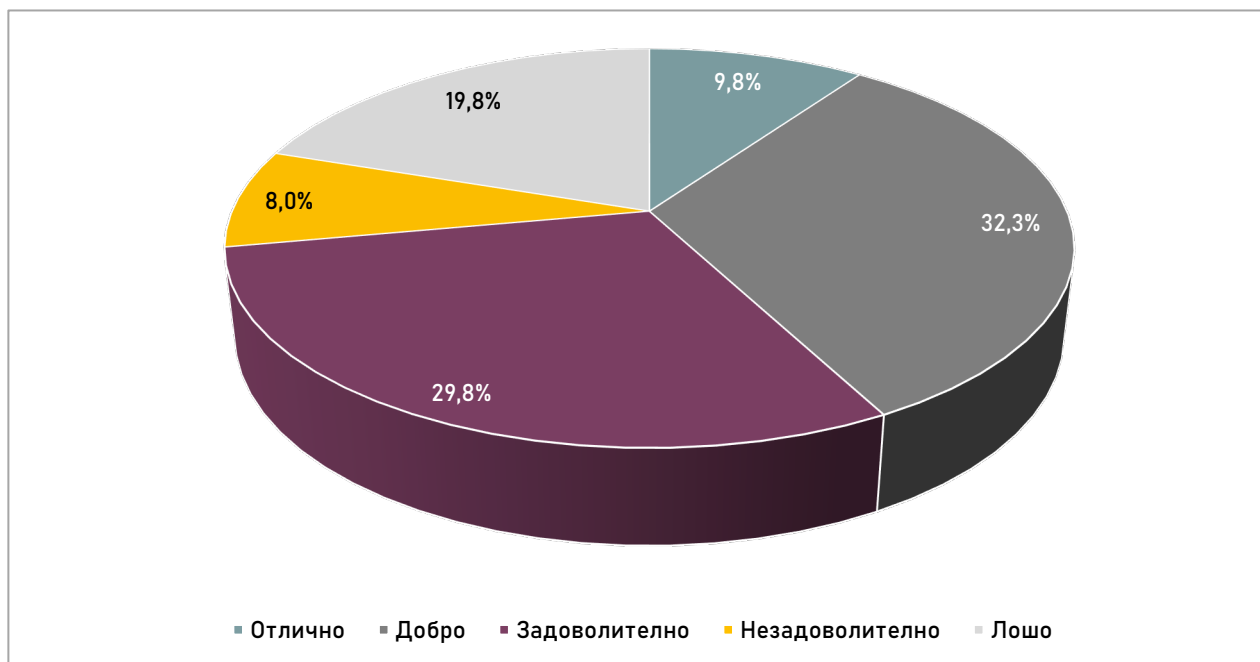
В населените места с население над 30 000 жители дължината на I клас пътища се е увеличила със 7.5 км, II клас пътища - с 11.3 км и III клас пътища - със 7.2 км.

В населените места под 30 000 жители дължината на I клас пътища е намалял с 2.452 км, II клас пътища се е увеличила с 0.3 км и III клас пътища също са се увеличила с 4.1 км.

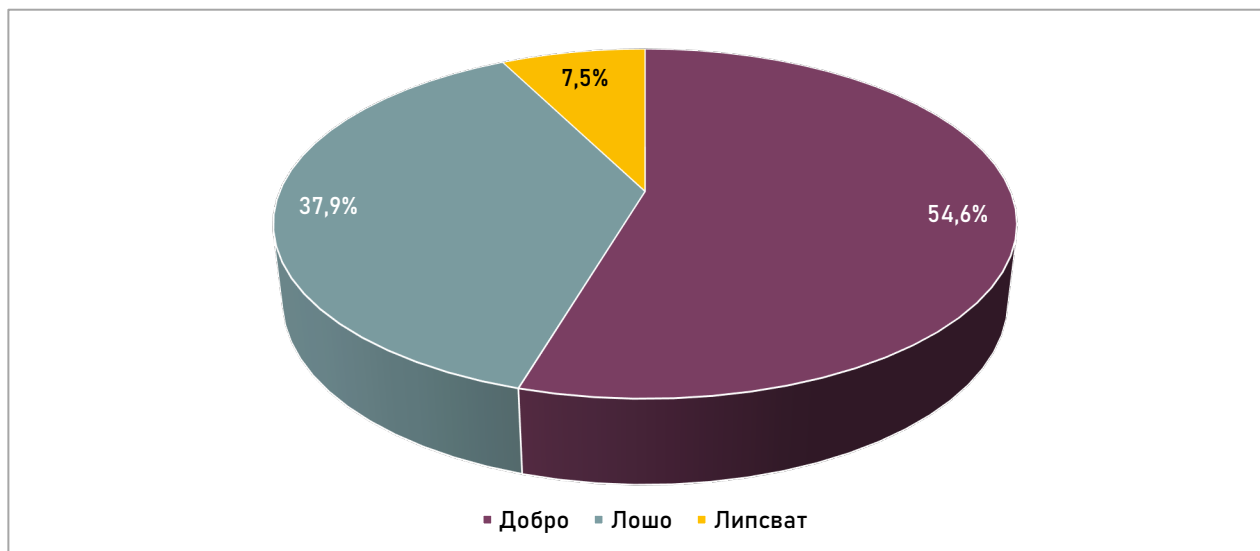
Фигура 1: Разпределение на републиканската пътна мрежа по клас на пътя



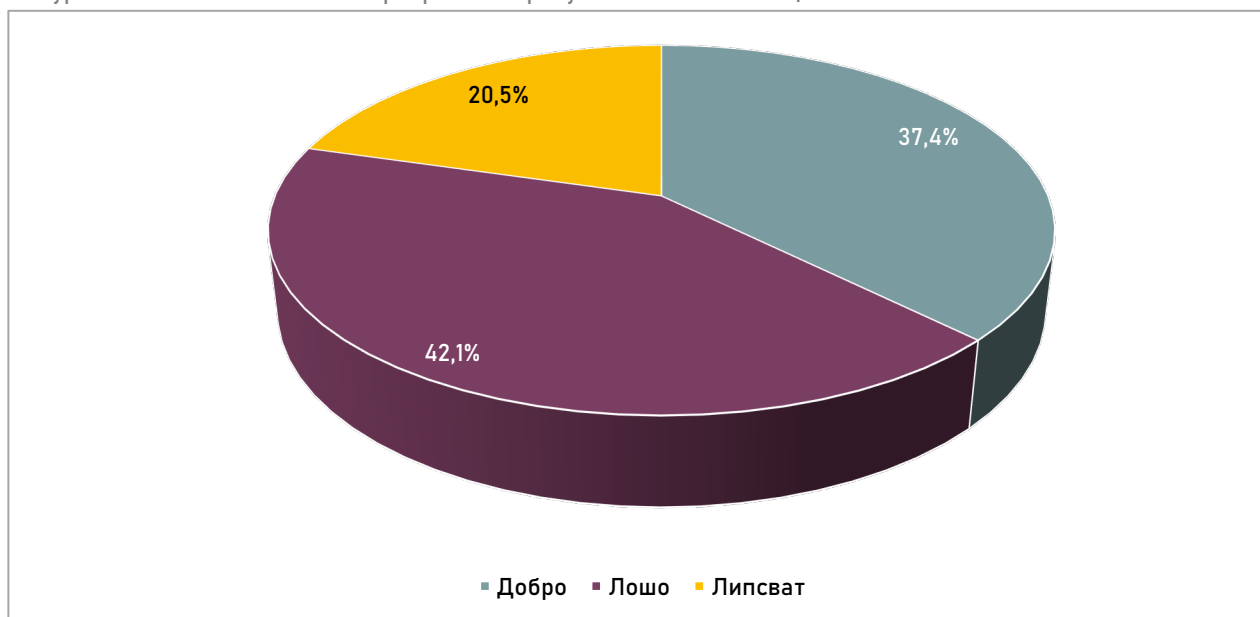
Фигура 2: Състояние на настилките по републиканските пътища



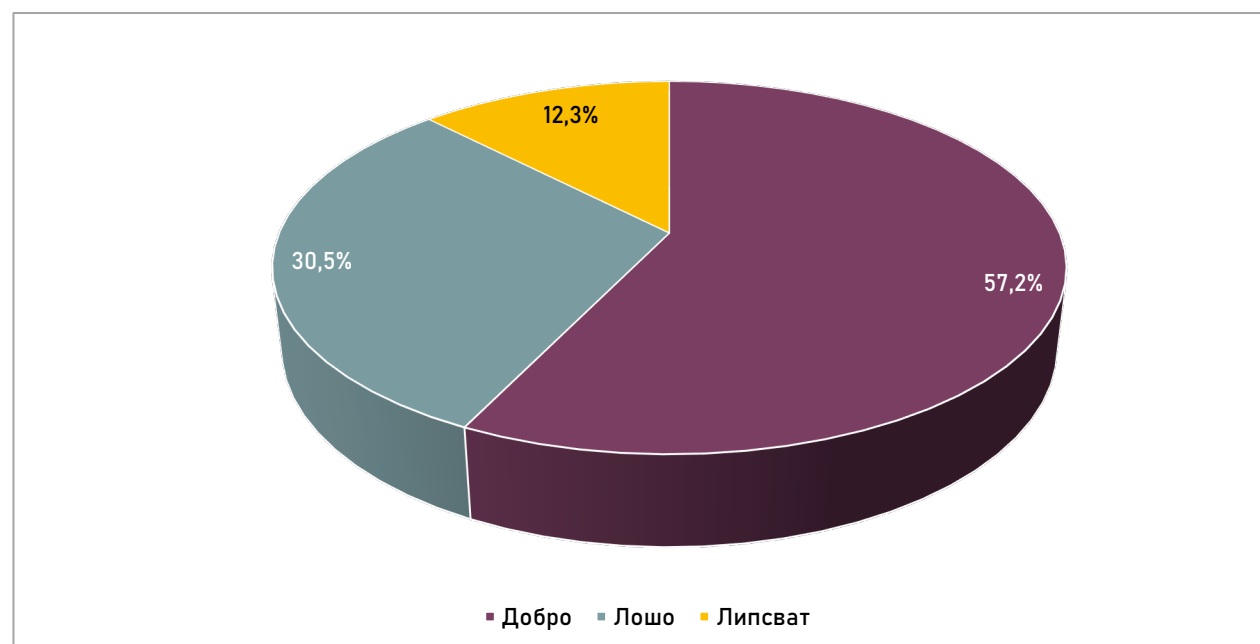
Фигура 3: Състояние на пътни знаци по републиканските пътища



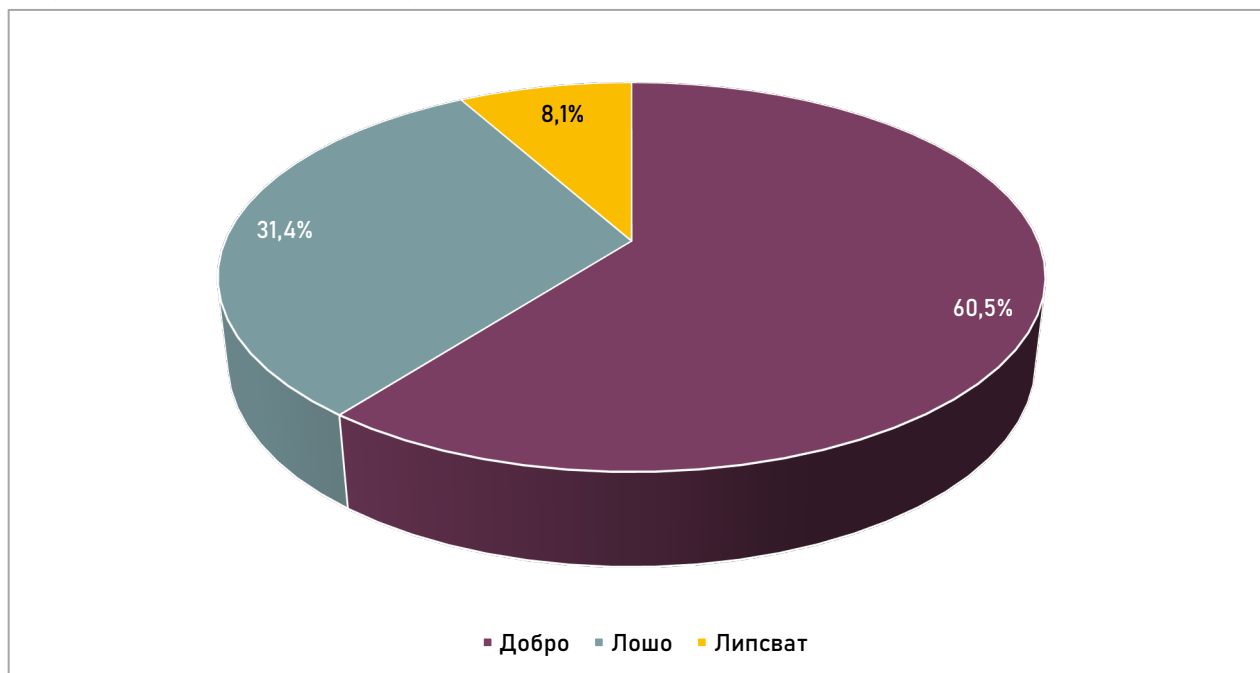
Фигура 4: Състояние на пътна маркировка по републиканските пътища



Фигура 5: Състояние на банкети по републиканските пътища



Фигура 6: Състояние на ОСП по републиканските пътища



По данни, представени от Областните пътни управления в рамките на областните годишни доклади по БДП, състоянието на елементите от републиканската пътна инфраструктура е следното:

Таблица 2:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **КЪРДЖАЛИ**

Дължина на РПМ, км	Настилки, %	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
I клас: 72.7 II клас: 80.9 III клас: 495.4	Отлично: 23.3% Добро: 15.5% Задовол.: 22.3% Незадовол.: 14.5% Лошо: 24.4%	Добро: 87.2% Лошо: 12.8%	Добро: 18.7% Лошо: 49.8% Липсват: 31.5%	Добро: 42.7% Лошо: 50.7% Липсват: 6.6%	Обща дължина: 244.7 км Добро: 46.6% Лошо: 53.4%

Таблица 3:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **СЛИВЕН**

Дължина на РПМ, км	Настилки, км	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
АМ: 45.7 I клас: 96.9 II клас: 201.6 III клас: 236.3	Отлично: 81.6 Добро: 313.3 Задовол.: 34.3 Незадовол.: 41.9 Лошо: 109.4	Добро: 98% Лошо: 1% Липсват: 1%	Добро: 35% Лошо: 64 % Липсват: 1 %	Добро: 91% Лошо: 8% Липсват: 1 %	Обща дължина: 376 км Добро: 93% Лошо: 5% Липсват: 2%

Таблица 4:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **РУСЕ**

Дължина на РПМ, км	Настилки, км	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
I клас: 109.5 II клас: 140.1 III клас: 244.3	Добро: 232.9 Средно: 145.5 Лошо: 115.5	Добро: 35% Лошо: 40% Липсват: 25%	Добро: 30% Лошо: 30% Липсват: 40%	Добро: 32% Лошо: 44% Липсват: 24%	Обща дължина: 68.6 км Добро: 51% Лошо: 33% Липсват: 16%

Таблица 5:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **ВИДИН**

Дължина на РПМ, км	Настилки, км	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
I клас: 69.6 II клас: 90.9 III клас: 442.9 Пътни връзки: 4.3	Отлично: 0 Добро: 210.3 Задовол.: 267.7 Незадовол.: 114 Лошо: 15.7 км	Добро: 40% Лошо: 30% Липсват: 30%	Добро: 40% Лошо: 40% Липсват: 20%	Добро: 73% Лошо: 27% Липсват: 0%	Обща дължина: 85.7 км Добро: 38% Лошо: 57% Липсват: 5%

Таблица 6:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **ВАРНА**

Дължина на РПМ, км	Настилки, км	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
АМ: 58.30 Пътни връзки: 18 I клас: 139 II клас: 42.7 III клас: 456	Отлично: 436.4 Задовол.: 115 Незадовол.: 43.6 Лошо: 22.9	Добро: 76% Лошо: 15% Липсват: 9%	Добро: 70% Лошо: 28% Липсват: 2%	Добро: 86% Лошо: 14% Липсват: 0%	Обща дължина: 2 260.7 км. Добро: 85% Лошо: 12% Липсват: 3%

Таблица 7:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **ГАБРОВО**

Дължина на РПМ, км	Настилки, км	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
I клас: 99.3 II клас: 29.8 III клас: 389.5	Отлично: 0 Добро: 174.6 Задовол.: 133.8 Незадовол.: 0 Лошо: 210.1	Добро: 35% Лошо: 30% Липсват: 35%	Добро: 12.8% Лошо: 77.6% Липсват: 9.6%	Добро: 44% Лошо: 50% Липсват: 6%	Обща дължина: 138 км Добро: 83% Лошо: 15% Липсват: 2%

Таблица 8:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **ТЪРГОВИЩЕ**

Дължина на РПМ, км	Настилки, км	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
I клас: 77.4 II клас: 105.2 III клас: 335.9 Пътни връзки: 4.8	Отлично: 86.7 Добро: 170.9 Задовол.: 88.9 Незадовол.: 131.7 Лошо: 45	Добро: 50% Лошо: 20% Липсват: 30%	Добро: 60% Лошо: 25% Липсват: 15%	Добро: 85% Лошо: 15%	Обща дължина: 495 км Добро: 70% Лошо: 10% Липсват: 20%

Таблица 9:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **ДОБРИЧ**

Дължина на РПМ, км	Настилки, км	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
I клас: 83.2 II клас: 247.3 III клас: 492.5	Добро: 44.6 Задовол.: 588.6 Незадовол.: 168.2 Лошо: 21.6	Добро: 80.2% Лошо: 15.8% Липсват: 4%	Добро: 12.3% Лошо: 65.5% Липсват: 22.1%	Добро: 38% Лошо: 62%	Обща дължина: 81.6 км Добро: 72.4% Лошо: 22.5%

Таблица 10:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **ШУМЕН**

Дължина на РПМ, км	Настилки, км	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
ААМ: 53.5 I клас: 187.3 II клас: 77.5 III клас: 2299 Пътни връзки: 18.5	Добро: 276.2 Средно: 217.9 Лошо: 142.5	Добро: 60% Лошо: 20% Липсват: 20%	Добро: 60% Лошо: 20% Липсват: 20%	Добро: 60% Лошо: 40%	Обща дължина: 365.6 км Добро: 79.8% Лошо: 20% Липсват: 0.2%

Таблица 11:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **МОНТАНА**

Дължина на РПМ, км	Настилки, км	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
I клас: 55.1 II клас: 159.2 III клас: 385.1 Пътни връзки: 15	Добро: 128.6 Задовол.: 140.3 Лошо: 345.6	Добро: 28% Лошо: 19% Липсват: 53%	Добро: 37% Лошо: 54% Липсват: 9%	Добро: 20% Лошо: 74% Липсват: 6%	Обща дължина: 119 км Добро: 49% Лошо: 50% Липсват: 1%

Таблица 12:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **ПЛОВДИВ**

Дължина на РПМ, км	Настилки, км	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
АМ: 49.8 I клас: 128.7 II клас: 235.1 III клас: 530.7	Отлично: 283.3 Добро: 259.9 Задовол.: 123.4 Незадовол.: 56.3 Лошо: 123.3	Добро: 73% Лошо: 23% Липсват: 4%	Добро: 32% Лошо: 4 % Липсват: 23%	Добро: 34% Лошо: 33% Липсват: 23%	Обща дължина: 1 460 км Добро: 49% Лошо: 43% Липсват: 8%

Таблица 13:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **ВРАЦА**

Дължина на РПМ, км	Настилки, км	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
I клас: 72.6 II клас: 231 III клас: 346.4	Отлично: 104.1 Добро: 172.7 Задовол.: 196.1 Незадовол.: 97.2 Лошо: 80	Добро: 45% Лошо: 25% Липсват: 30%	Добро: 40% Лошо: 30% Липсват: 30%	Добро: 25% Лошо: 70% Липсват: 30%	Обща дължина: 650 км Добро: 70% Липсват: 5%

Таблица 14:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **ЛОВЕЧ**

Дължина на РПМ, км	Настилки, км	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
АМ: 22.8 I клас: 108.3 II клас: 80.5 III клас: 543.5 км	Отлично: 85.4 Добро: 237.6 Задовол.: 202.5 Незадовол.: 104.2 Лошо: 87 Път без настилка: 15.4	Добро: 69.1% Лошо: 19.7% Липсват: 1.2%	Добро: 41.2 % Лошо: 48.7% Липсват: 10.1%	Добро: 80.3% Лошо: 19.7% Липсват: 0%	Обща дължина: 229.8 км Добро: 39.1% Лошо: 60.5% Липсват: 0.4%

Таблица 15:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **БУРГАС**

Дължина на РПМ, км	Настилки, км	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
АМ: 51.4 I клас: 252.8 II клас: 241.8 III клас: 615.6	Добро: 450.4 Средно: 310.5 Лошо: 420.6	Добро: 25% Средно: 75%	Добро: 25% Средно: 60% Лошо: 15%	Добро: 38% Лошо: 62%	Добро: 38% Средно: 62%

Таблица 16:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **РАЗГРАД**

Дължина на РПМ, км	Настилки, км	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
I клас: 56.2 II клас: 161.6	Добро: 132.5 Задовол.: 107.5 Лошо: 153.5	Добро: 42% Лошо: 51% Липсващи: 7%	Добро: 12%	Добро: 38% Лошо: 49% Липсващи: 13%	Обща дължина: 100.165 км Добро: 24%

III клас: 238.8 Пътни връзки: 3.8			Лошо: 35% Липсващи: 53%		Лошо: 38% Липсващи: 38%
---	--	--	----------------------------	--	----------------------------

Таблица 17:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **СМОЛЯН**

Дължина на РПМ, км	Настилки, км	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
II клас: 110.3	Отлично: 9.1 Добро: 45.7 Задовол.: 41.3 Незадовол.: 12.9 Лошо: 1.2 Няма информ.: 0.6	Добро: 56.2% Лошо: 42.4% Липсват: 1.4%	Добро: 66% Липсват: 34%	Добро: 41.2% Лошо: 7.3 %	Обща дължина: 70.4 км Добро: 95.5% Лошо: 4.5%
III клас: 428.5	Отлично: 19.7 Добро: 140.4 Задовол.: 68.8 Незадовол.: 63.9 Лошо: 122.9 Няма информация: 12.7	Добро: 28.9% Лошо: 45.5% Липсват: 5.7%	Добро: 15 % Липсват: 85%	Добро: 33.6% Лошо: 14.8% Липсват: 0.6%	Обща дължина: 149.8 км Добро: 42.9% Лошо: 23.4% Липсват: 33.7%

Таблица 18:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **БЛАГОЕВГРАД**

Дължина на РПМ, км	Настилки, км	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
АМ: 49.1	Отлично: 49.1	Добро: 100%	Добро: 100%	Добро: 100%	Обща дълж.: 158.5 Добро: 100%
I клас: 74.7	Добро: 70 Задовол.: 12.3 Лошо: 0.4	Добро: 80% Лошо: 20%	Добро: 60% Лошо: 40%	Добро: 40% Лошо: 60%	Обща дълж.: 80.5 Лошо: 100%
II клас: 152.3	Добро: 45.9 Задовол.: 106.4	Добро: 80% Лошо: 20%	Добро: 50% Лошо: 50%	Добро: 80% Лошо: 20%	Обща дълж.: 61.8 Добро: 80% Лошо: 20%
III клас: 417.9	Добро: 278.7 Задовол.: 62.2 Лошо: 51.5 Няма информация: 25.5	Добро: 70% Лошо: 30%	Добро: 50% Лошо: 50%	Добро: 50% Лошо: 50%	Обща дълж.: 150.5 Добро: 60% Лошо: 40%

Таблица 19:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **ЯМБОЛ**

Дължина на РПМ, км	Настилки, км	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
АМ: 34.6 5.6 пътни връзки	Добро: 22.1 Средно: 18.2	Добро: 90% Лошо: 7% Липсващи: 3%	Добро: 100%	Добро: 90% Лошо: 10	Обща дълж.: 104.2 Добро: 99% Лошо: 1%
I клас: 96.5	Добро: 26.8 Средно: 50.2 Лошо: 19.4	Добро: 80% Лошо: 15% Липсват: 5%	Добро: 60% Лошо: 40%	Добро: 100% Лошо: 0%	Обща дълж.: 33.2 Добро: 85% Лошо: 15%
II клас: 88.5	Добро: 47 Средно: 30.8 Лошо: 10.6	Добро: 90% Лошо: 5% Липсват: 5%	Добро: 80% Лошо: 20% Липсват: 0%	Добро: 65% Лошо: 35%	Обща дълж.: 15 423 Добро: 90% Лошо: 10%
III клас: 411.1	Добро: 94.6 Средно: 118.7 Лошо: 189.4 Без настилка: 8.4	Добро: 40% Лошо: 30% Липсват: 30%	Добро: 20% Лошо: 80% Липсват: 0%	Добро: 40% Лошо: 60%	Обща дълж.: 39.9 Добро: 60% Лошо: 40%

Таблица 20:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **СТАРА ЗАГОРА**

Дължина на РПМ, км	Настилки, км	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
АМ: 95.8 I клас: 167.3 II клас: 215.1 III клас:	Отлично: 68.1 Добро: 275.7 Задовол.: 291.2 Лошо: 248.8	Добро: 60% Лошо: 30% Липсват: 10%	Добро: 44% Лошо: 33.2% Липсват: 22.6%	Добро: 58.3% Лошо: 15.6% Липсват: 26%	Обща дължина: 883.8 км Добро: 41.9% Лошо: 25.6% Липсват: 32%

Таблица 21:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **КЮСТЕНДИЛ**

Дължина на РПМ	Настилки, км	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
АМ: 43.7 I клас: 84.7 II клас: 54.1 III клас: 424.9 Пътни връзки: 14	Добро: 329.5 Средно: 162.2 Лошо: 98	Добро: 80% Лошо: 19% Липсват: 1%	Добро: 26% Лошо: 70% Липсват: 4%	Добро: 79% Лошо: 21% Липсват: 0%	Обща дължина: 177 км Добро: 89% Лошо: 11% Липсват: 0%

Таблица 22:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **СОФИЯ ГРАД**

Дължина на РПМ, км	Настилки, км	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
АМ: 31.9 I клас: 49.9 II клас: 110.6 III клас: 48.1	Отлично: АМ: 7.5 I клас: 9.2 II клас: 8 III клас: 0 Добро: АМ: 13 I клас: 18.7 II клас: 21 III клас: 7.6 Задовол.: АМ: 8 I клас: 13 II клас: 65.7 III клас: 10 Незадовол.: АМ: 3.43 I клас: 4.2 II клас: 11.7 III клас: 22.4 Лошо: АМ: 0 I клас: 3.8 II клас: 4.2 III клас: 8.1	Добро: АМ: 80% I клас: 65% II клас: 60% III клас: 55% Лошо: АМ: 20% I клас: 35% II клас: 40% III клас: 40% Липсват: АМ: 0 % I клас: 0 % II клас: 0 % III клас: 5%	Добро: АМ: 65% I клас: 40% II клас: 25% III клас: 15% Лошо: АМ: 25% I клас: 40% II клас: 55% III клас: 30 % Липсват: АМ: 10 % I клас: 20% II клас: 20% III клас: 55%	Добро: АМ: 50% I клас: 40% II клас: 30% III клас: 25% Лошо: АМ: 30% I клас: 40% II клас: 50% III клас: 50% Липсват: АМ: 20% I клас: 20% II клас: 20% III клас: 25%	Добро: АМ: 60% I клас: 55% II клас: 45% III клас: 20% Лошо: АМ: 20% I клас: 25% II клас: 30% III клас: 40% Липсват: АМ: 20% I клас: 20% II клас: 25% III клас: 40%

Таблица 23:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **ПЕРНИК**

Дължина на РПМ	Настилки, км	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
АМ: 32.1 I клас: 58.8	Добро: 32.1 Добро: 52.1 Средно: 6.7	Добро: 10% Лошо: 85% Липсващи: 5% Добро: 25%	Добро: 0% Лошо: 100% Добро: 80% Лошо: 20%	Добро: 100% Лошо: 0% Добро: 60% Лошо: 40%	Общо: 188.4 км Добро: 50% Лошо: 50% Добро: 10% Лошо: 90%

II клас: 65.8	Лошо: 0 Добро: 29.2 Средно: 11 Лошо: 25.5	Лошо: 70% Добро: 10% Лошо: 85% Липсват: 5%	Добро: 10% Лошо: 0% Липсват: 90%	Добро: 20% Лошо: 80%	Добро: 0% Лошо: 100%
III клас: 398.7	Добро: 86.4 Средно: 176.7 Лошо: 96.9	Добро: 5% Лошо: 85% Липсват: 10%	Добро: 0% Лошо: 15% Липсват: 85%	Добро: 15% Лошо: 85% Липсват: 0%	Добро: 0% Лошо: 95% Липсват: 5%
Пътни връзки: 17.8	Добро: 17.8				

Таблица 24:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **СОФИЯ**

Дължина на РПМ, км	Настилки, км	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
АМ: 122.4 I клас: 250.8 II клас: 239.9 III клас: 595.2	Отлично: 176 Добро: 268 Задовол.: 268 Незадовол.: 281 Лошо: 192	Добро: 70% АМ: 65% I клас: 65% II клас: 60% III клас: 55% Лошо: 30% АМ: 25% I клас: 40% II клас: 55% III клас: 25% Липсващи: 10% АМ: 85% I клас: 85% II клас: 85% III клас: 85%	Добро: 65% АМ: 35% I клас: 35% II клас: 15% III клас: 10% Лошо: 25% АМ: 40% I клас: 40% II клас: 50% III клас: 50% Липсващи: 20% АМ: 20% I клас: 20% II клас: 20% III клас: 25%	Добро: 50% АМ: 40% I клас: 40% II клас: 30% III клас: 25% Лошо: 30% АМ: 40% I клас: 40% II клас: 50% III клас: 50% Липсващи: 20% АМ: 20% I клас: 20% II клас: 20% III клас: 25%	Добро: 60% АМ: 55% I клас: 55% II клас: 45% III клас: 20% Лошо: 20% АМ: 25% I клас: 25% II клас: 30% III клас: 40% Липсващи: 20% АМ: 20% I клас: 20% II клас: 25% III клас: 40%

Таблица 25:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **ВЕЛИКО ТЪРНОВО**

Дължина на РПМ, км	Настилки, км	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
I клас: 153.2 II клас: 140.3 III клас: 627.5 Пътни връзки: 15.8 Общо: 936.9	Отлично: 0 Добро: 422 Задовол.: 334.3 Лошо: 180.6	Добро: 69% Лошо: 31%	Добро: 44% Лошо: 27% Липсват: 29%	Добро: 78% Лошо: 56% Липсват: 4%	Обща дължина: 200.5 км Добро: 72% Лошо: 28%

Таблица 26:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **СИЛИСТРА**

Дължина на РПМ	Настилки, км	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
I клас: 56.1 п.в. 1.1 II клас: 147.2 III клас: 301.3	Отлично: 125.3 Добро: 91.1 Задовол.: 134.3 Незадовол.: 101.1 Лошо: 53.7	Добро: 39.3% Лошо: 46.9% Липсват: 13.7%	Добро: 33.2% Лошо: 63.9% Липсват: 2.8%	Добро: 66% Лошо: 34%	Обща дължина: 87.9 км Добро: 88.6% Лошо: 4.9% Липсват: 6.4%

Таблица 27:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **ПЛЕВЕН**

Дължина на РПМ	Настилки, км	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
I клас: 96.5 II клас: 205.5 III клас: 480.2 Пътни връзки: 11.4	Отлично: 101.2 Добро: 169.8 Задовол.: 248.9 Незадовол.: 76.8 Лошо: 187.1 Няма информ.: 9.7	Добро: 69.3% Лошо: 10.9% Липсват: 19.7%	Добро: 45.3% Лошо: 42.7% Липсват: 11.9%	Добро: 41% Лошо: 54.2% Липсват: 4.7%	Обща дължина: 125 307 км Добро: 81.8% Лошо: 17.7% Липсват: 0.4%

Таблица 28:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **ХАСКОВО**

Дължина на РПМ, км	Настилки, км	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
АМ: 91.5 I клас: 154.7 II клас: 150.7 III клас: 694.8	Отлично: 100 Добро: 343.6 Задовол.: 430.8 Незадовол.: 49.1 Лошо: 200	Добро: 70% Лошо: 20% Липсват: 10%	Добро: 20% Лошо: 50% Липсват: 30%	Добро: 60% Лошо: 30% Липсват: 10%	Добро: 55% Лошо: 35% Липсват: 10%

Таблица 29:

Състояние на елементи от републиканската пътна инфраструктура за област **ПАЗАРДЖИК**

Дължина на РПМ, км	Настилки, км	Пътни знаци	Пътна маркировка	Банкети	ОСП
АМ: 506.80 I клас: 59 II клас: 202.5 III клас: 435.2 Пътни връзки: 5.7	Отлично: 0 Добро: 409 Задовол.: 154.8 Незадовол.: 0 Лошо: 183.6 Няма информация: 46.80	Добро: 30% Лошо: 60% Липсват: 10%	Добро: 49% Лошо: 40% Липсват: 11%	Добро: 60% Лошо: 32% Липсват: 8%	Обща дължина: 385 км Добро: 60% Лошо: 40% Липсват: 0%

Изпълнението на държавната политика по БДП на областно и общинско ниво се осъществява посредством областните и общинските комисии по БДП, които са регламентирани в Закона за движението по пътищата, а за тяхната дейност са утвърдени стандартизирани правила, разработени от ДАБДП.

Поставен е акцент на основните аспекти от работата на комисиите, в това число: проведени заседания; съответствие на изготвените областни доклади; наличие или отсъствие на интегриран подход при реализация на общинските дейности по подобряване на пътната инфраструктура (под интегриран подход следва да се разбира, че при извършване на дейности по пътната инфраструктура се подобрява нивото на БДП на повече от един елемент от един и същ обект на въздействие); активност по отношение на регионални учения за координация на реакцията при настъпило ПТП; информационна обезпеченост и осигурена публичност на интернет страниците на областните администрации; посочени от ОКБДП трудности, които институциите срещат.

ДАБДП разработи електронна система за автоматизирано събиране и обобщаване на отчетна информация. Беше подготвен въпросник в електронна форма, в която общините представиха данните за състоянието на елементите на стопанисваната от тях пътнотранспортна система, като част от годишните общински доклади по БДП, изготвяни съгласно Закона за движението по пътищата. Бяха събрани данни от всички 265 общини, което позволи прегледът да има сравнително пълен териториален обхват. Местните власти положили сериозни усилия за обследване на елементите на поверената им инфраструктура и документиране на резултатите. Електронизацията на получените данни, приносът на всички общини и тясното взаимодействие между ДАБДП и общинските администрации, които за първи път осигуриха 100% участие в изследването, са основополагаща стъпка в надграждането на информационния масив за състоянието на пътната безопасност. Всяко последващо развитие в тази посока ще предоставя възможност за по-пълен анализ, по-точно определяне на нуждите и по-правилно приоритизиране на мерките за управление на БДП по места.

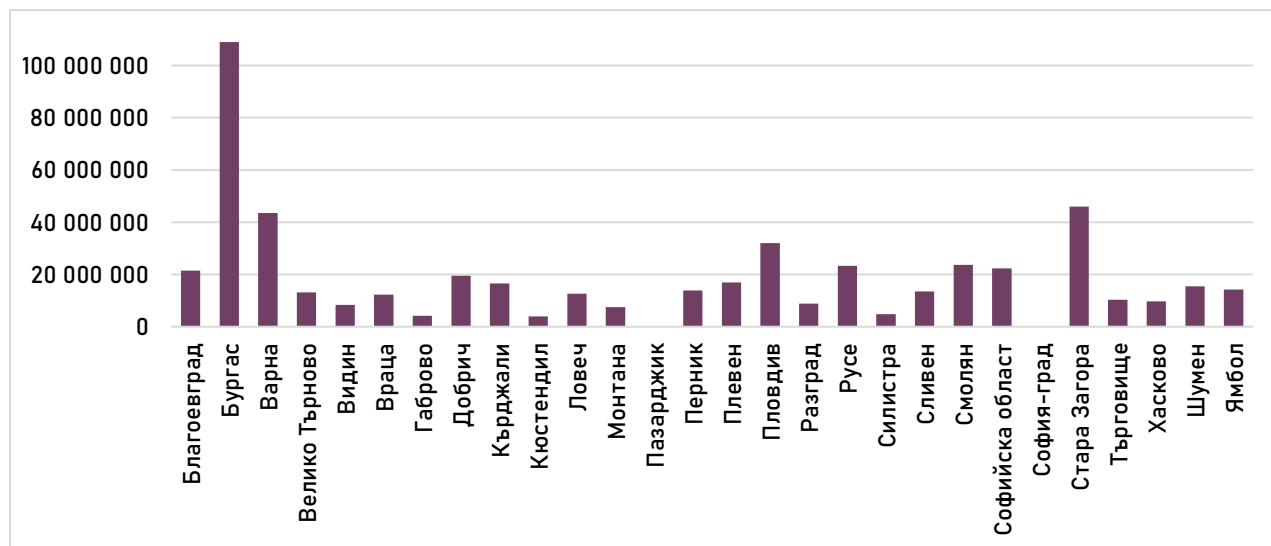
От получената информация в годишните доклади до ДАБДП е представена оценка на състоянието на отделни елементи от пътнотранспортната система в общините, които се считат за ключови по отношение на пътната безопасност. Оценката включва елементите: пътни настилки; пътни знаци и маркировка; ОСП; банкети; тротоари; прилежаща инфраструктура около учебни заведения и детски градини; обществен и училищен транспорт – спирки, подвижен състав, авто и ж.п. гари; наличие на ГПОД; наличие на общинска комисия по БДП.

Разходваните от общините за пътна безопасност средства за 2022 г. са 527 187 429 лв., а предвидените за 2023 г. възлизат на 1 173 883 877 лв., т.е. за 2023 г. се планират инвестиции в размер на над два пъти повече в сравнение с миналата година.

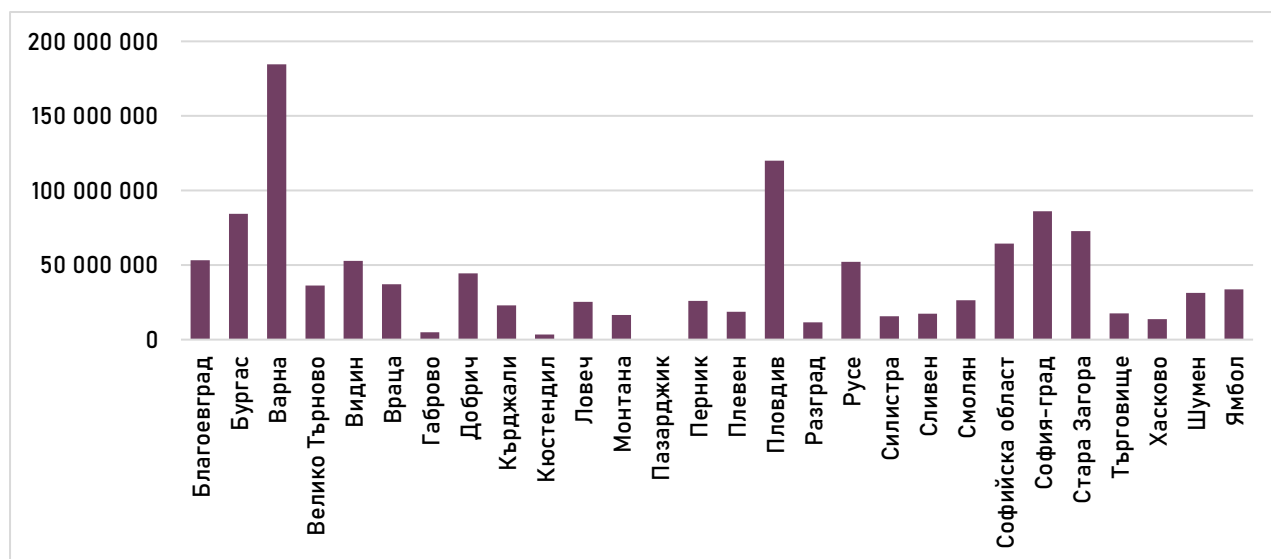
Най-големи инвестиции през 2022 г. са отчетени в областите Бургас (108 995 752 лв.), Стара Загора (45 924 939 лв.) и Варна (43 562 877 лв.), а най-малко в Пазарджик (60 689 лв.), Кюстендил (3 963 389 лв.) и Габрово (4 219 637 лв.). Най-много средства за 2023 г. са предвидени в областите Варна (184 660 761 лв.), Пловдив – 119 984 001 лв.) и София – град (86 150 000 лв.), а най-малко – в Кюстендил (3 321 247 лв.), Габрово (4 938 963 лв.) и Разград (11 554 140 лв.).

През 2022 г. от общините са поставени 16 297 бр. знаци, положена е 23 615.4 км пътна маркировка, изградени са 1 230.3 км банкети и 271.9 км тротоари, монтирани са 1 528.2 км ОСП, изпълнени са 300 мерки по кръстовища, обезопасени са 3 405 бр. пешеходни пътеки, 322 спирки и 43.3 км велоалеи. За 2023 г. е предвидено: подмяна на 15 207 бр. пътни знака, полагане/опресняване на 1 937.2 км пътна маркировка, 119.2 км изграждане на банкети и 604.9 км тротоари, монтиране на 144.5 км ограничителни системи за пътища, изпълнение на 174 мерки за успокояване на движението, обезопасяване на 1 573 бр. пешеходни пътеки, 426 спирки и 83.6 км велоалеи. Видно от графиките по-долу финансовите възможности на общините съвсем не кореспондират с нуждите от инвестиции по места и по области.

Графика 23:
Отчетени инвестиции на общините в пътна безопасност по области за 2022 г.



Графика 24:
Планирани (прогнозни) инвестиции на общините в пътна безопасност по области за 2023 г.



Графика 25:
Сравнение на разходени и планирани инвестиции за пътна безопасност по области

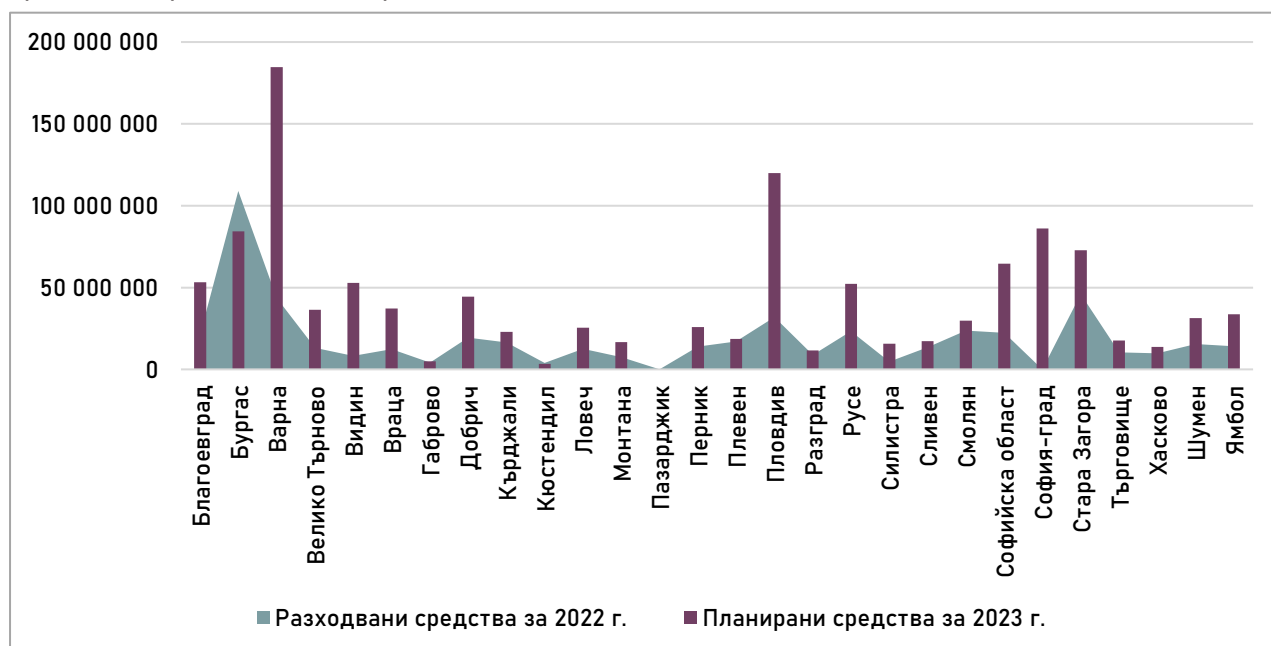


Таблица 30:

Отчетени инвестиции на общините в пътна безопасност по области за 2022 г.

Област	Изразходвани средства, лв.
Благоевград	21 412 139
Бургас	108 995 752
Варна	43 562 877
Велико Търново	13 192 846
Видин	8 331 906
Враца	12 325 155
Габрово	4 219 673
Добрич	19 470 416
Кърджали	16 525 467
Кюстендил	3 963 389
Ловеч	12 616 177
Монтана	7 512 435
Пазарджик	60 689
Перник	13 904 109
Плевен	16 962 155
Пловдив	31 989 460
Разград	8 820 028
Русе	23 348 528
Силистра	4 749 948
Сливен	13 481 392
Смолян	23 630 314
Софийска област	22 319 872
Стара Загора	45 924 939
Търговище	10 378 899
Хасково	9 766 597
Шумен	15 512 761
Ямбол	14 209 506
Общо	527 187 429

Таблица 31:

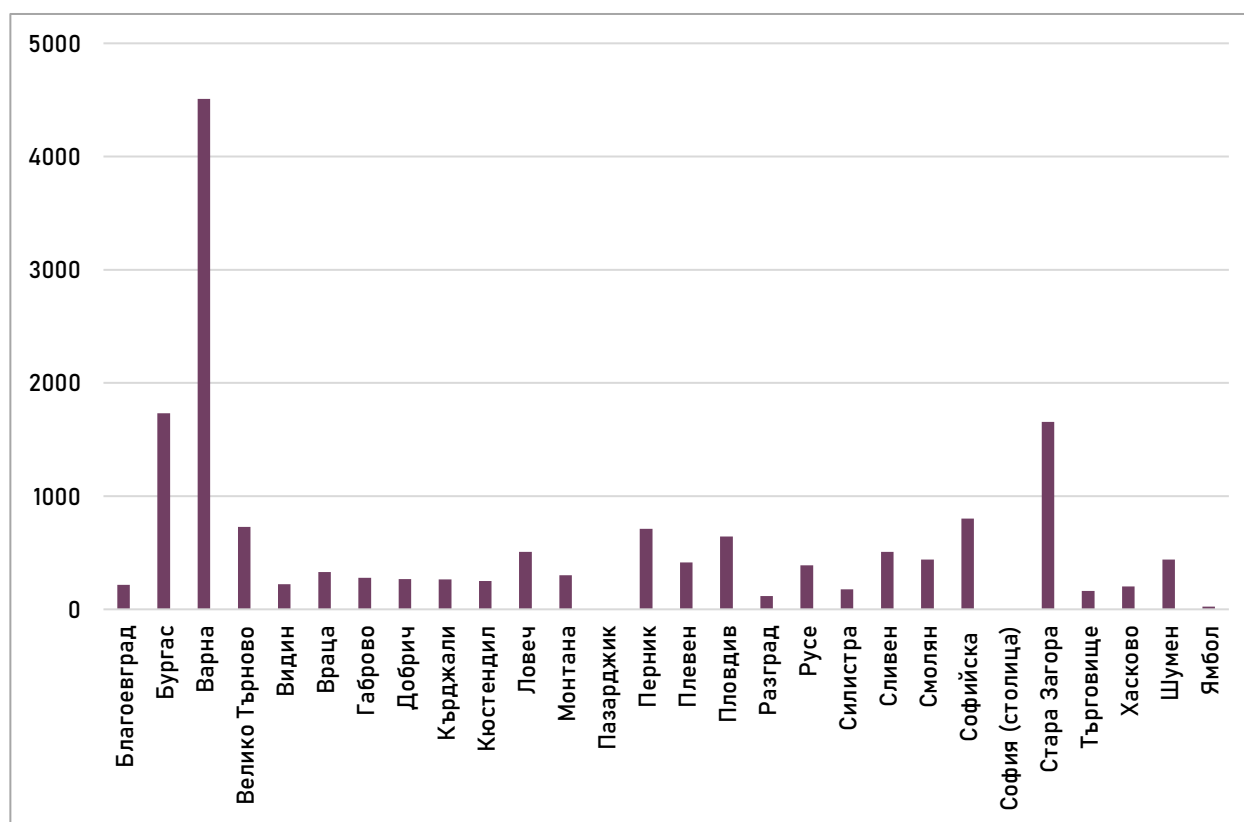
Планирани (прогнозни) инвестиции на общините в пътна безопасност по области за 2023 г.

Област	Предвидени средства, лв.
Благоевград	53 253 613
Бургас	84 358 408
Варна	184 660 761
Велико Търново	36 333 690
Видин	52 864 868
Враца	37 149 131
Габрово	4 938 963
Добрич	44 362 872
Кърджали	22 958 758
Кюстендил	3 321 247

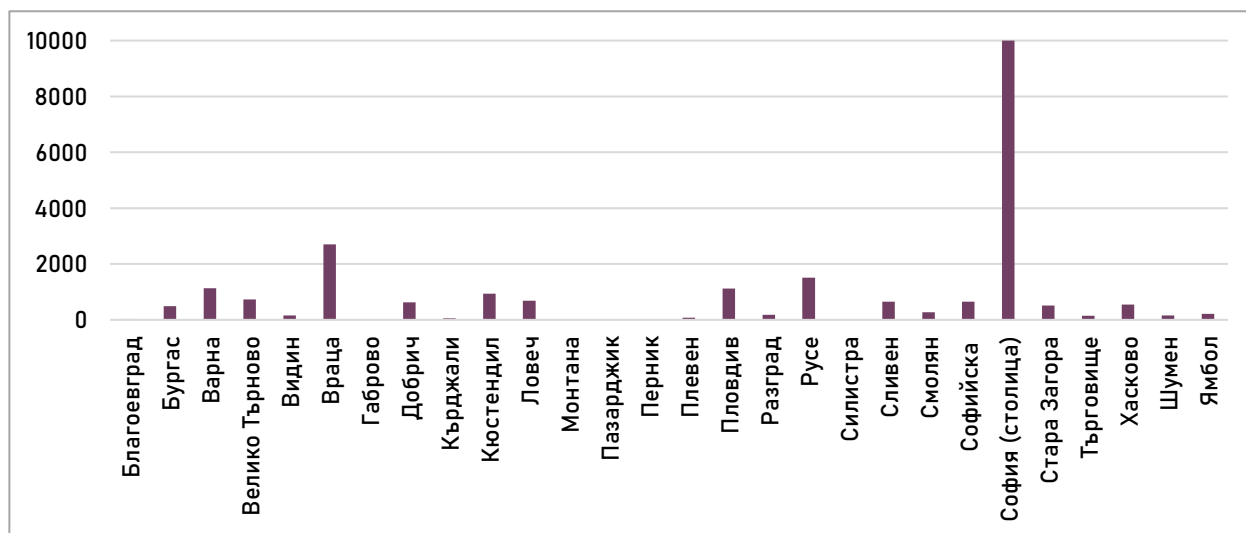
Ловеч	25 364 662
Монтана	16 607 588
Перник	25 870 651
Плевен	18 627 978
Пловдив	119 984 001
Разград	11 554 140
Русе	52 194 730
Силистра	15 748 532
Сливен	17 321 917
Смолян	29 732 955
Софийска област	64 491 710
София-град	86 150 000
Стара Загора	72 857 275
Търговище	17 582 196
Хасково	13 794 138
Шумен	31 370 834
Ямбол	33 694 665
Общо	1 177 150 283

Забележка: Област Пазарджик не е представила план-програма за 2023 г. със стойности, а области Пазарджик (с изключение на Община Бразцигово) и София-град не са представили доклади със стойности.

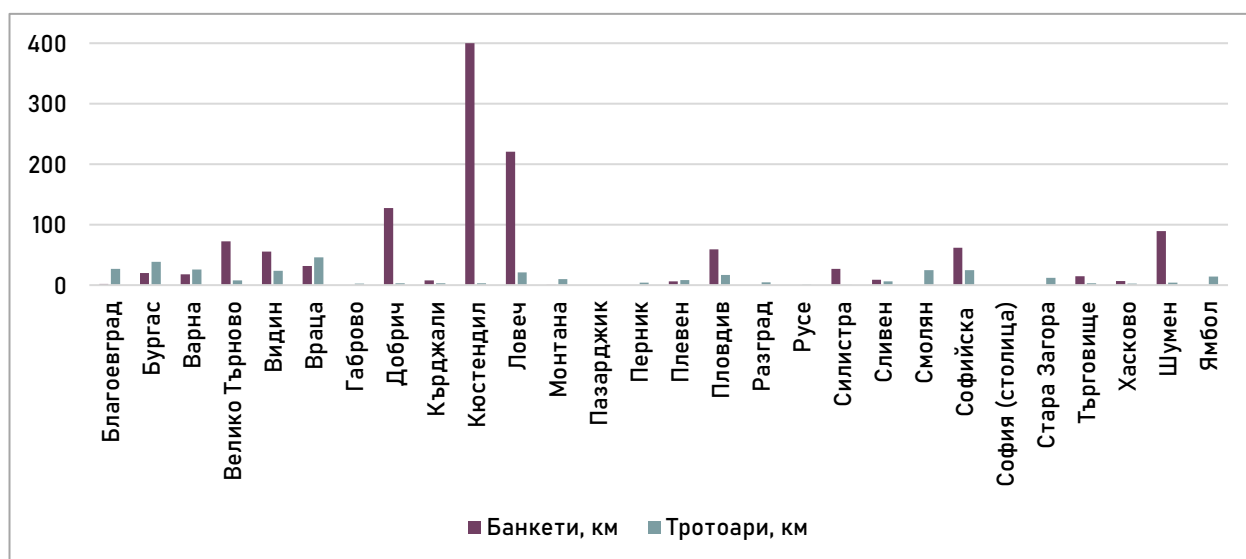
Графика 25.1:
Изпълнени мерки 2022 г.: пътни знаци по области



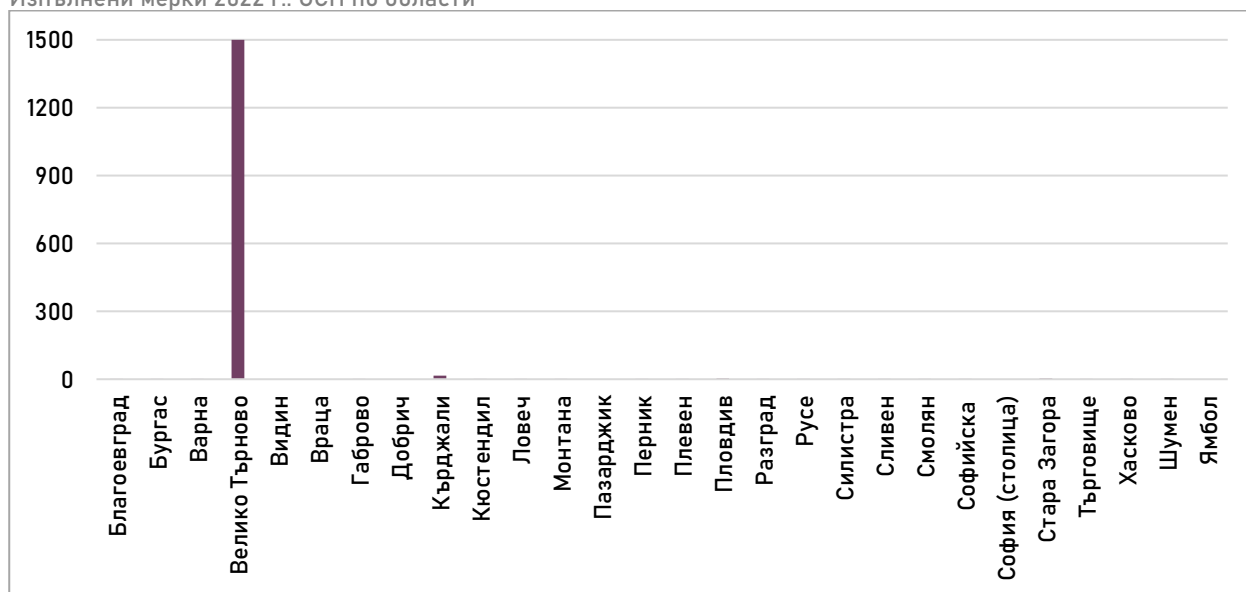
Графика 25.2:
Изпълнени мерки 2022 г.: пътна маркировка по области



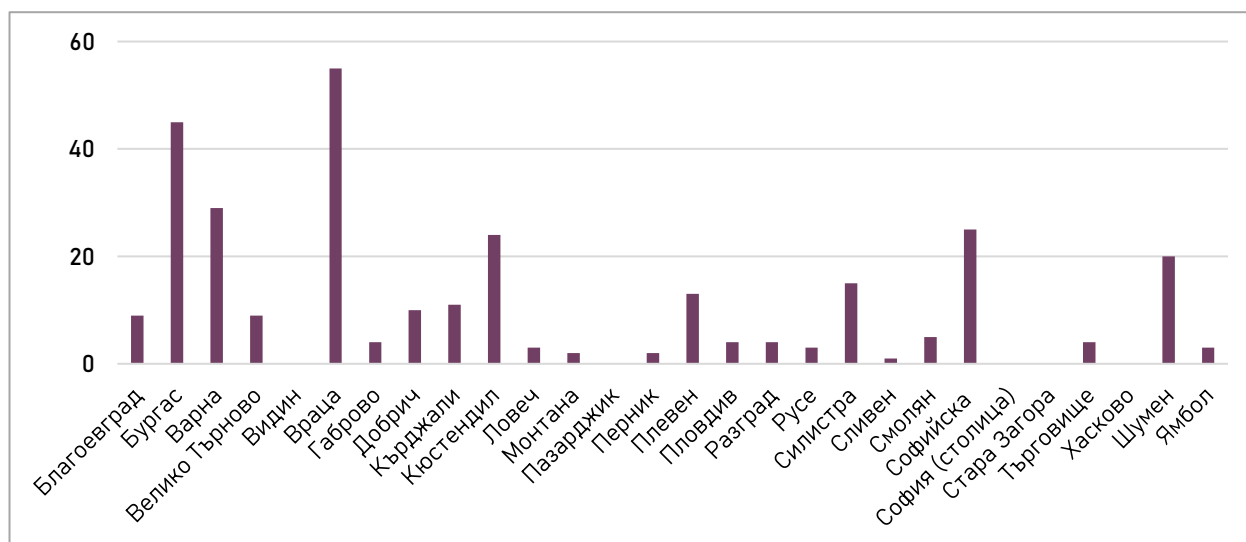
Графика 25.3:
Изпълнени мерки 2022 г.: банкети и тротоари по области



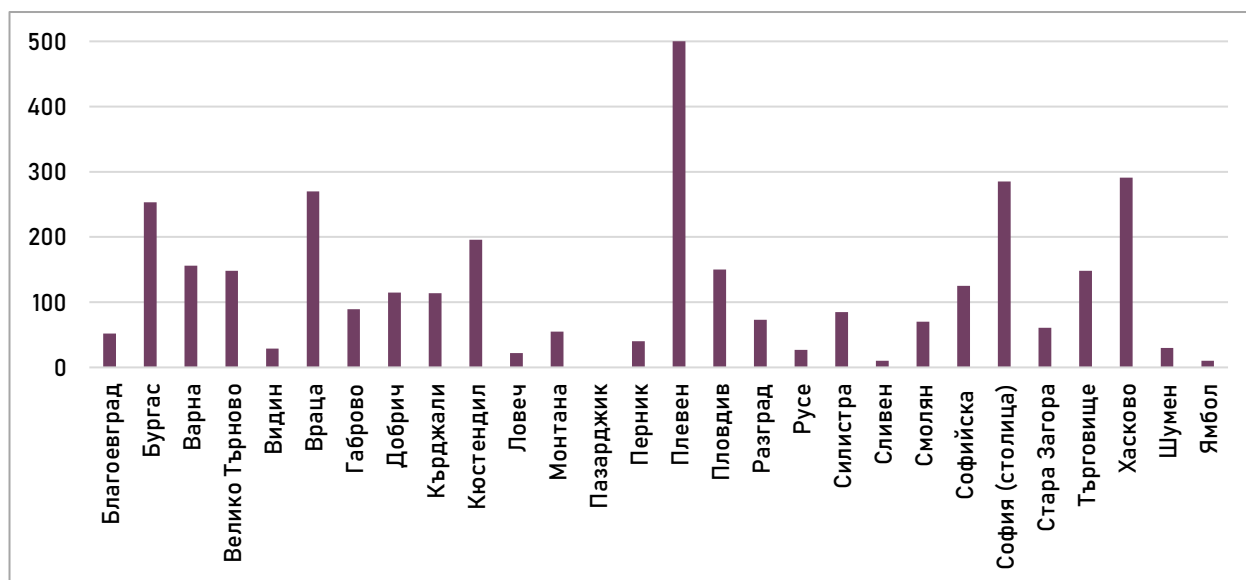
Графика 25.4:
Изпълнени мерки 2022 г.: ОСП по области



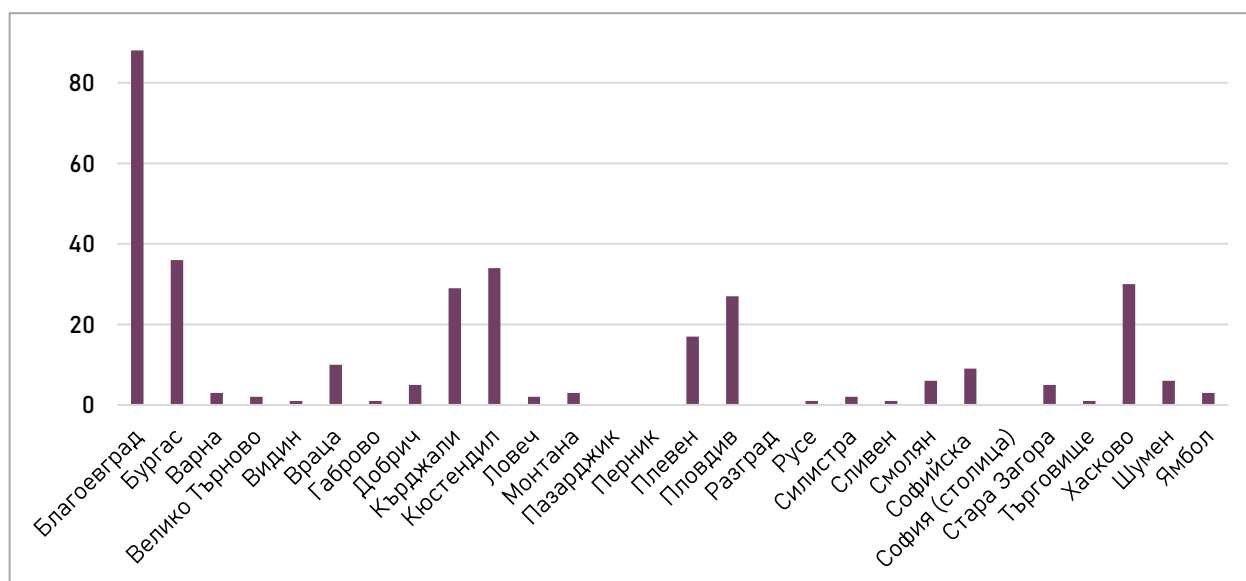
Графика 25.5:
Изпълнени мерки 2022 г.: кръстовища по области



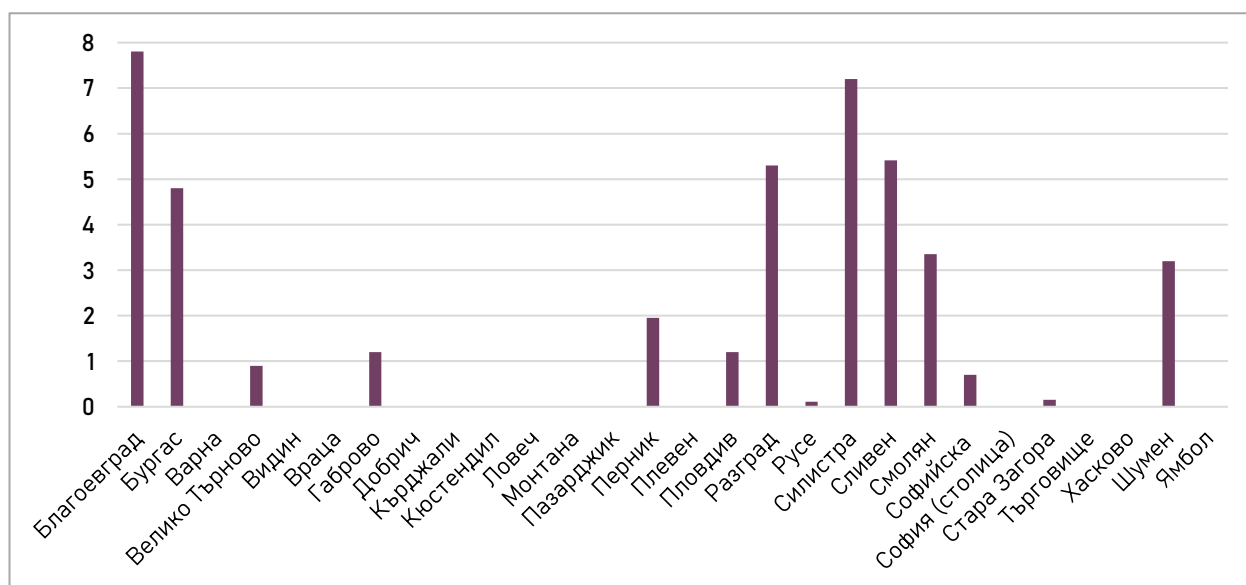
Графика 25.6:
Изпълнени мерки 2022 г.: пешеходни пътеки по области



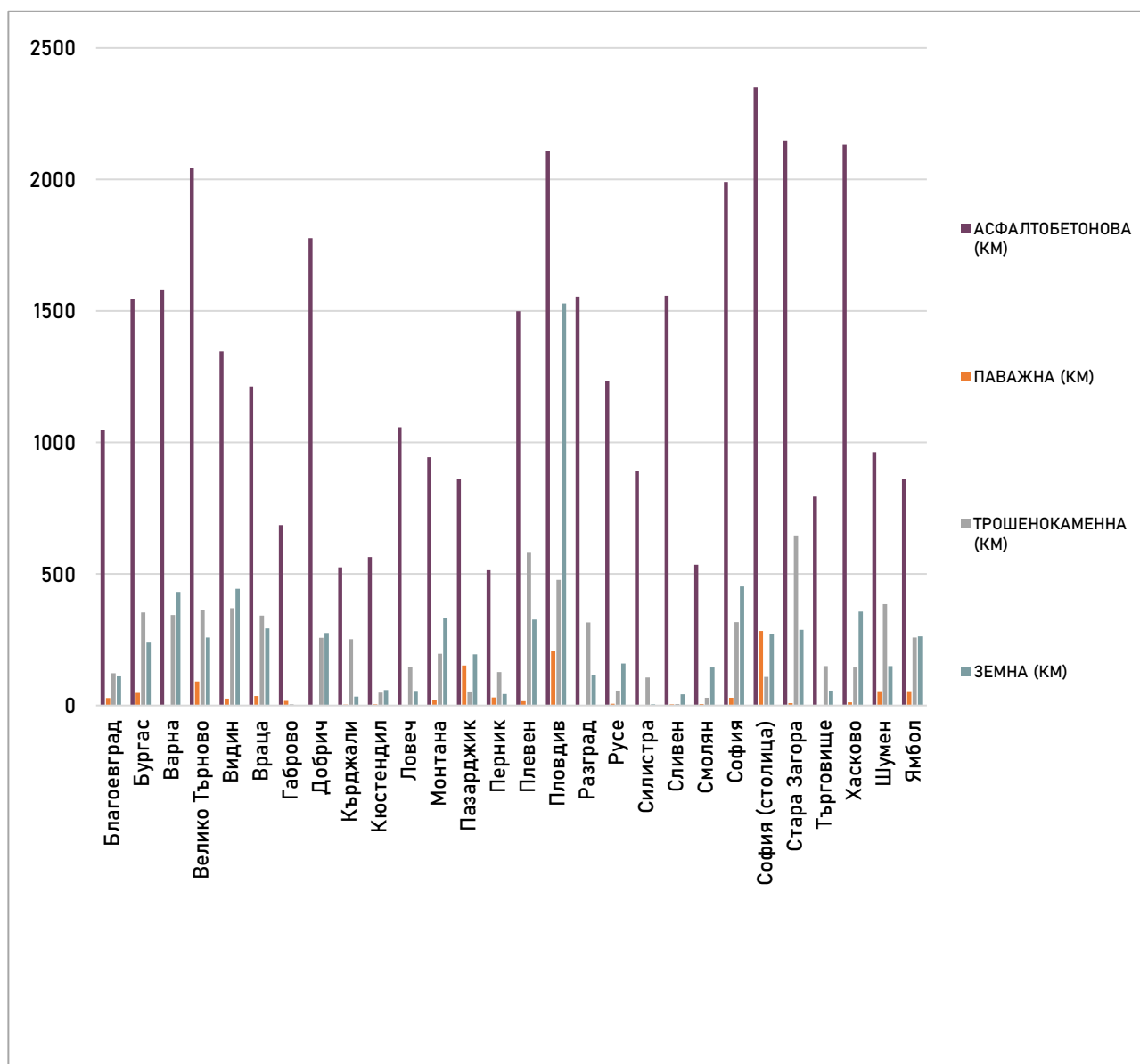
Графика 25.7:
Изпълнени мерки 2022 г.: спирки по области



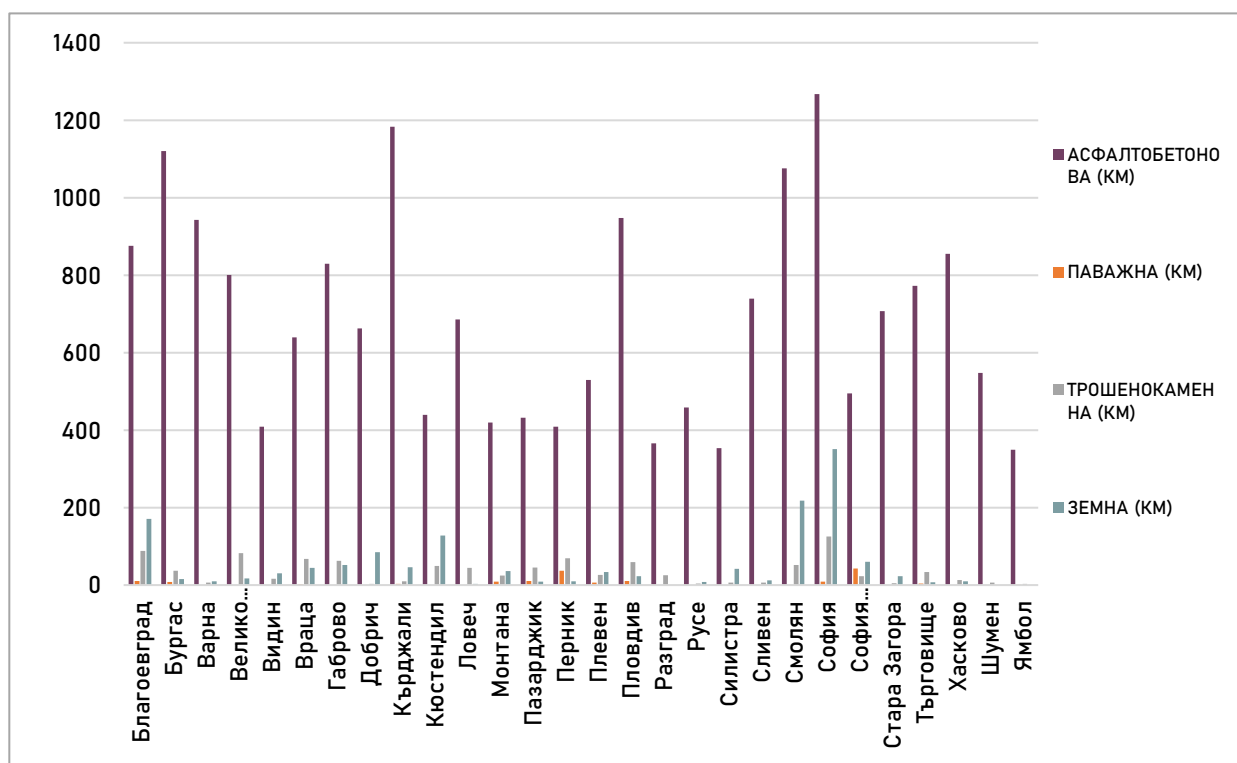
Графика 25.8:
Изпълнени мерки 2022 г.: велоалеи по области



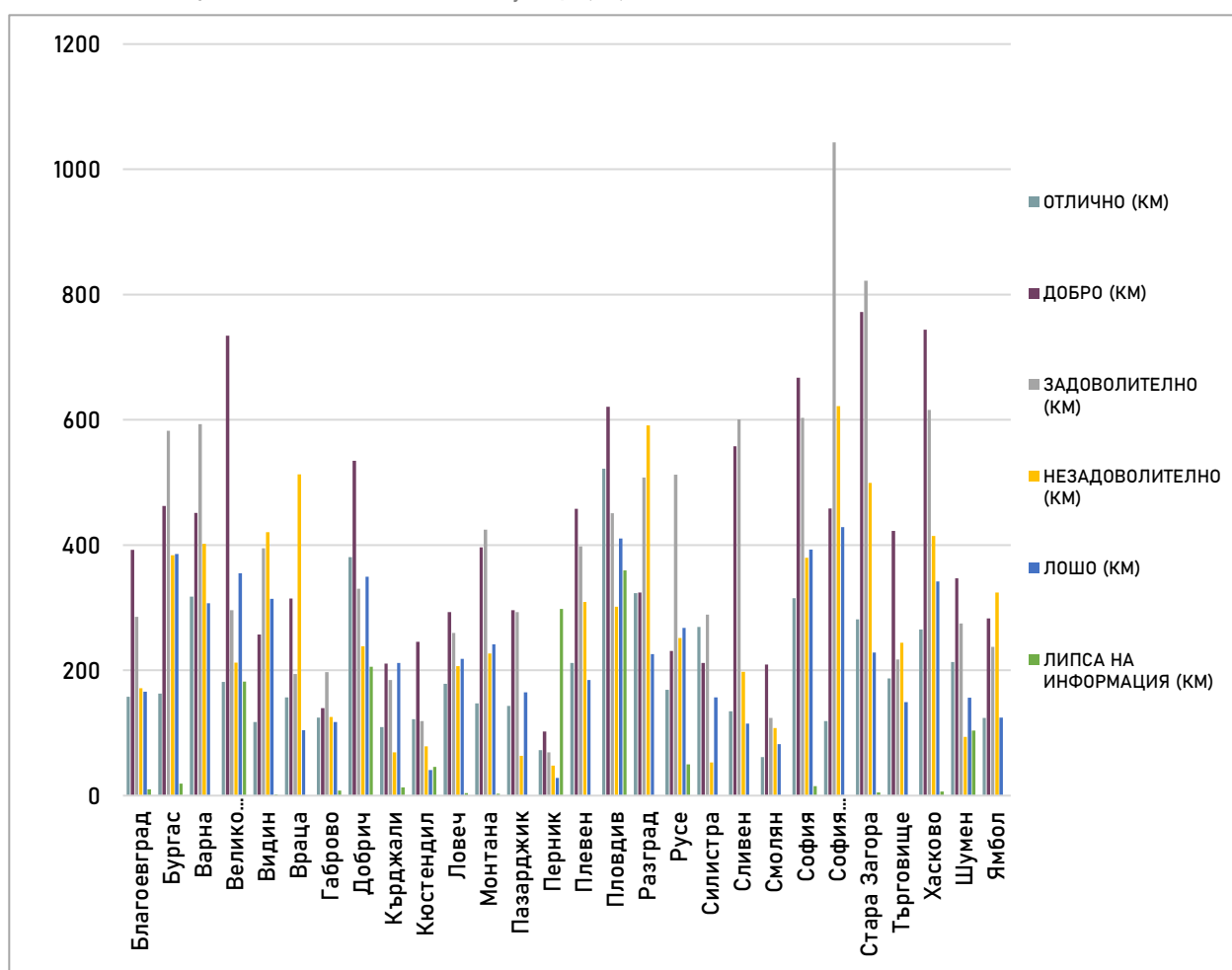
Графика 26:
Настилки по улична мрежа (км) по области



Графика 27:
Настилки по общинска мрежа (км) по области

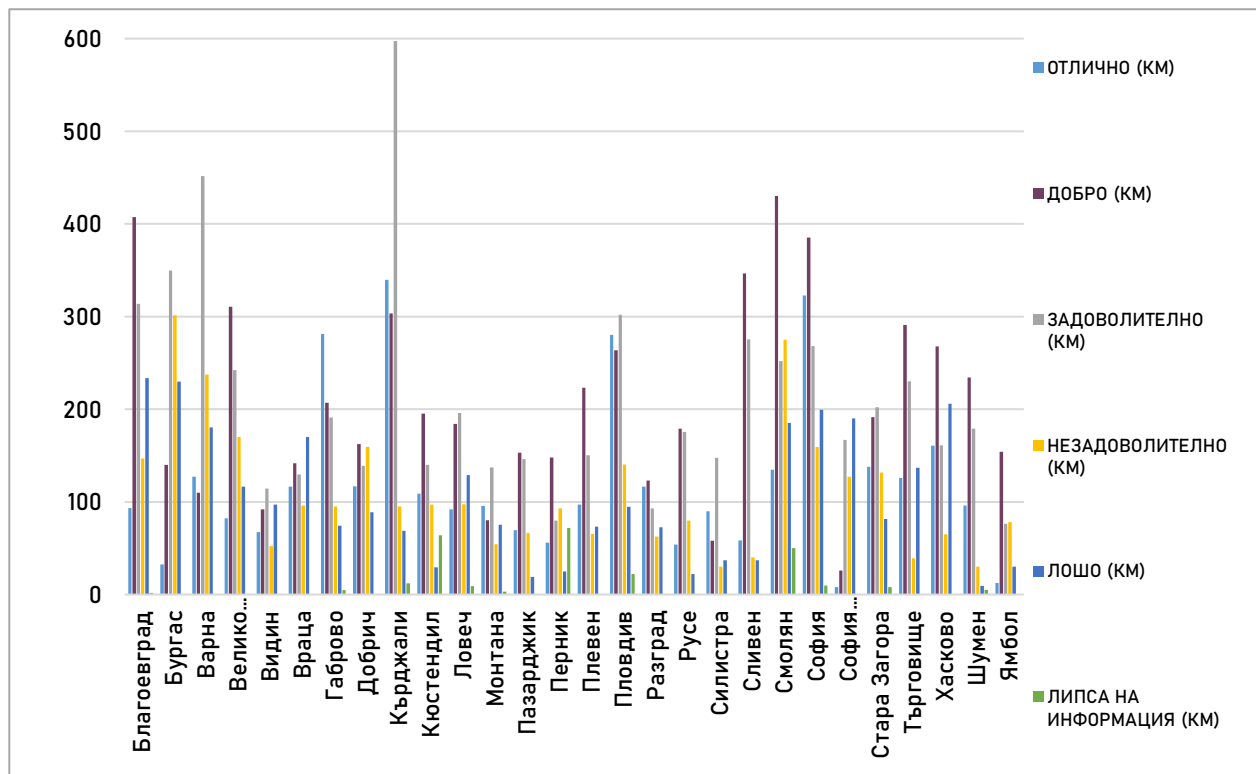


Графика 28:
Състояние на асфалтобетонни настилки по улици (км) по области



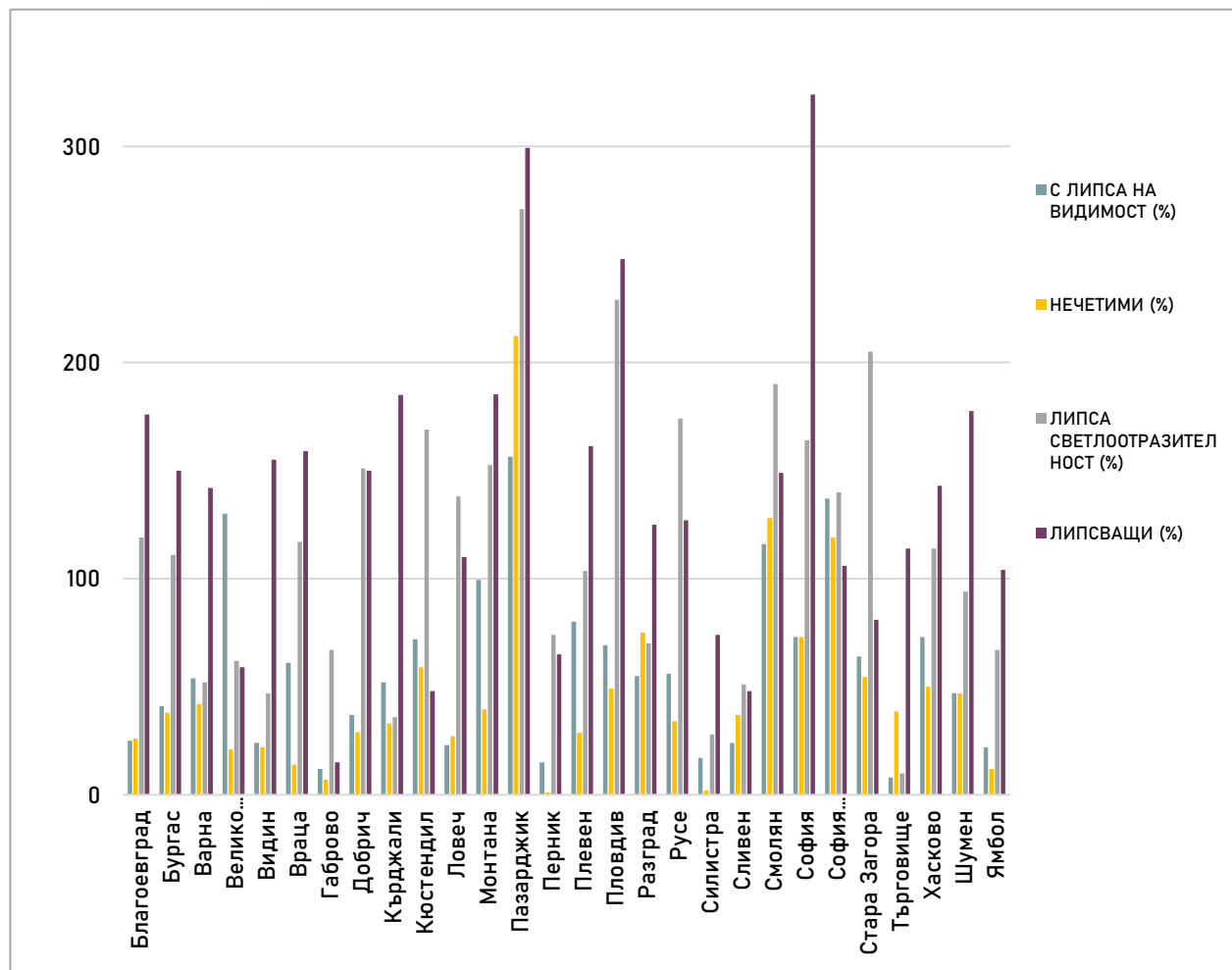
Графика 29:

Състояние на асфалтобетонни настилки по общински пътища (км) по области

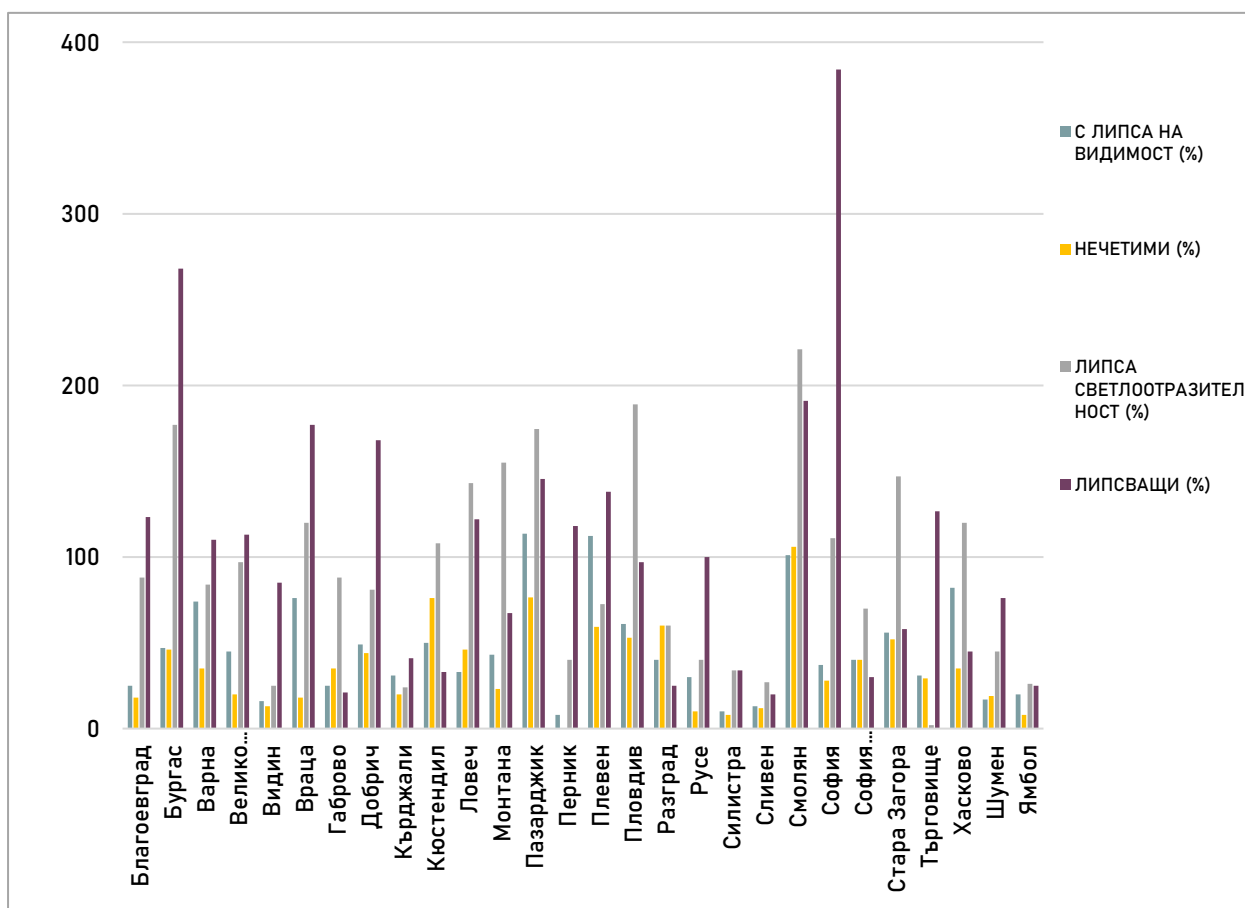


Графика 30:

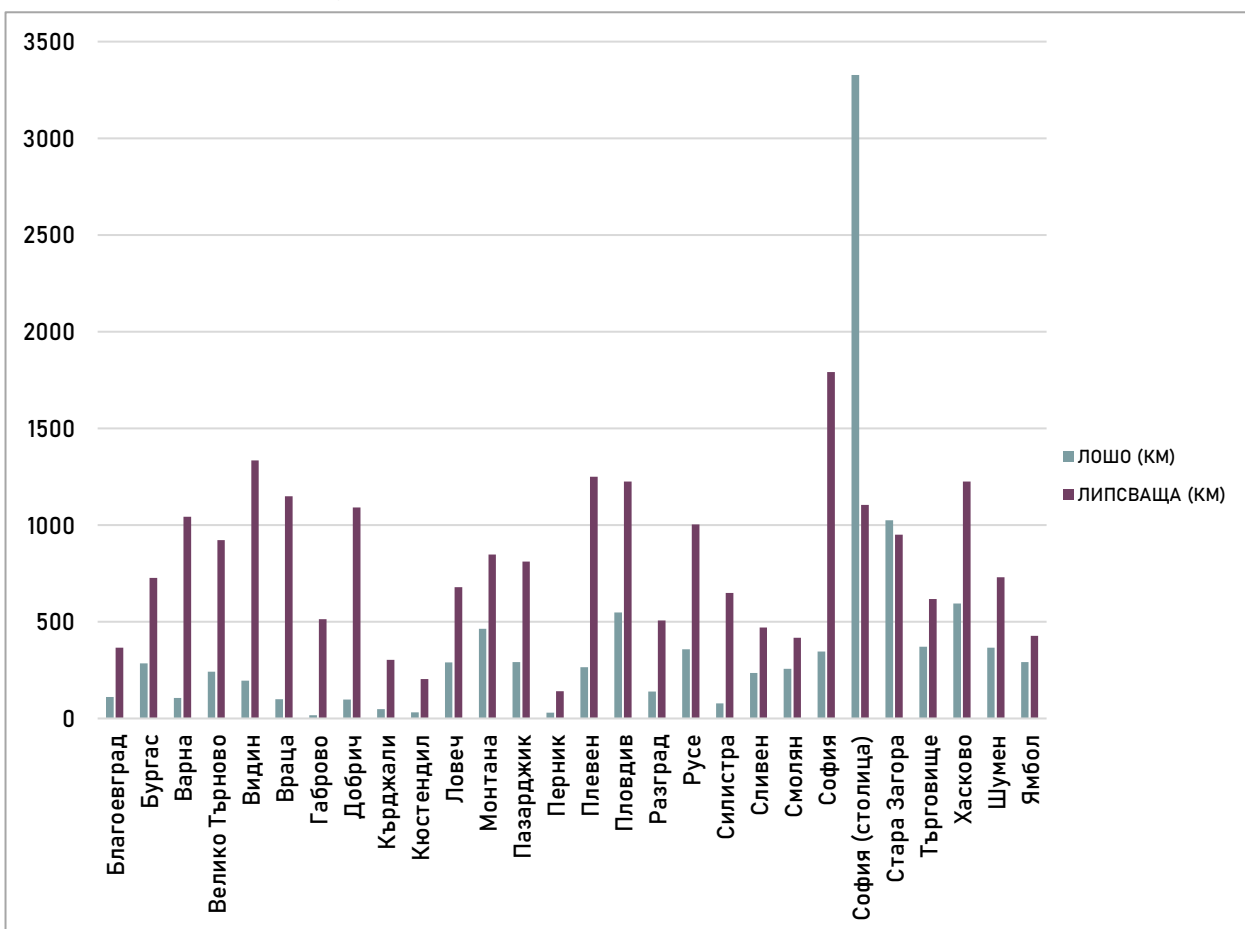
Състояние на знаци по улици (%) по области



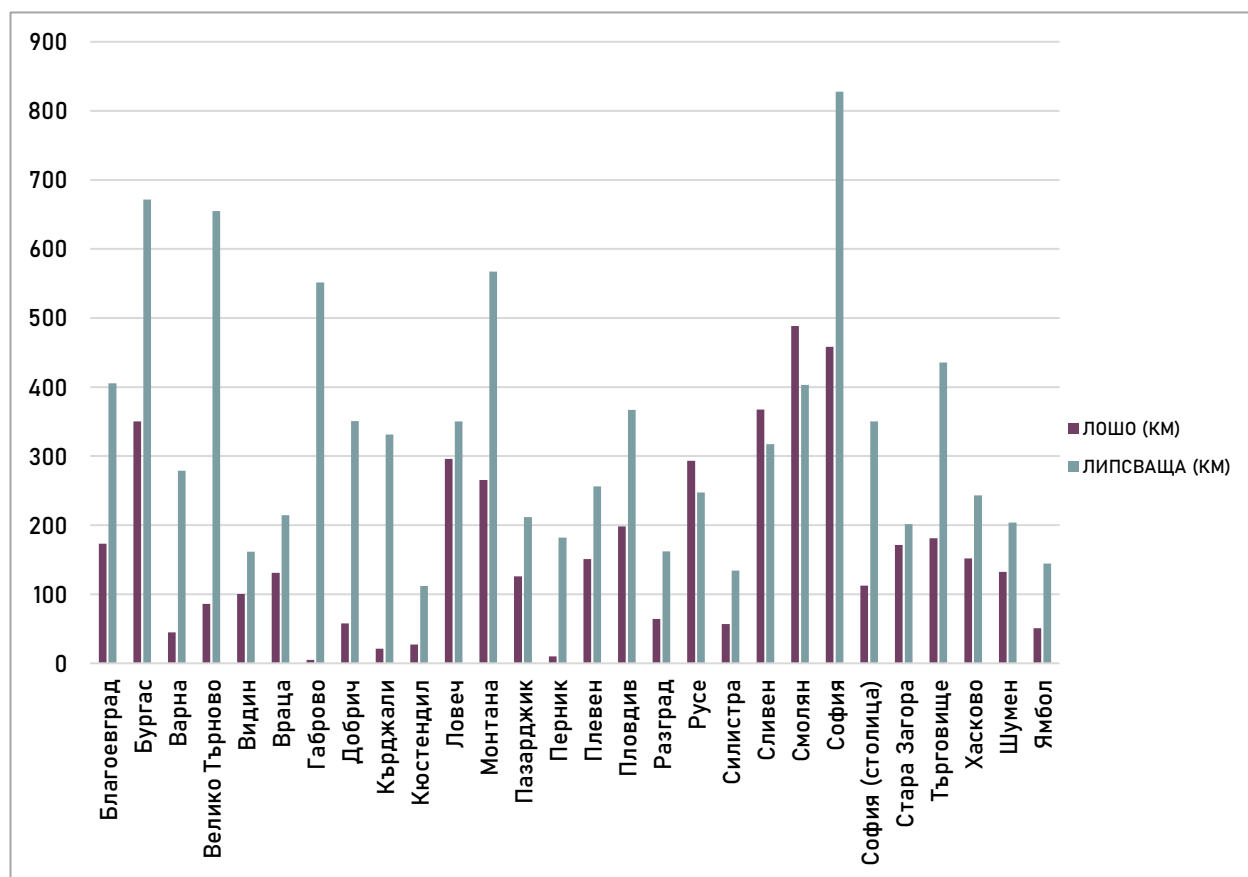
Графика 31:
Състояние на знаци по общински пътища (%) по области



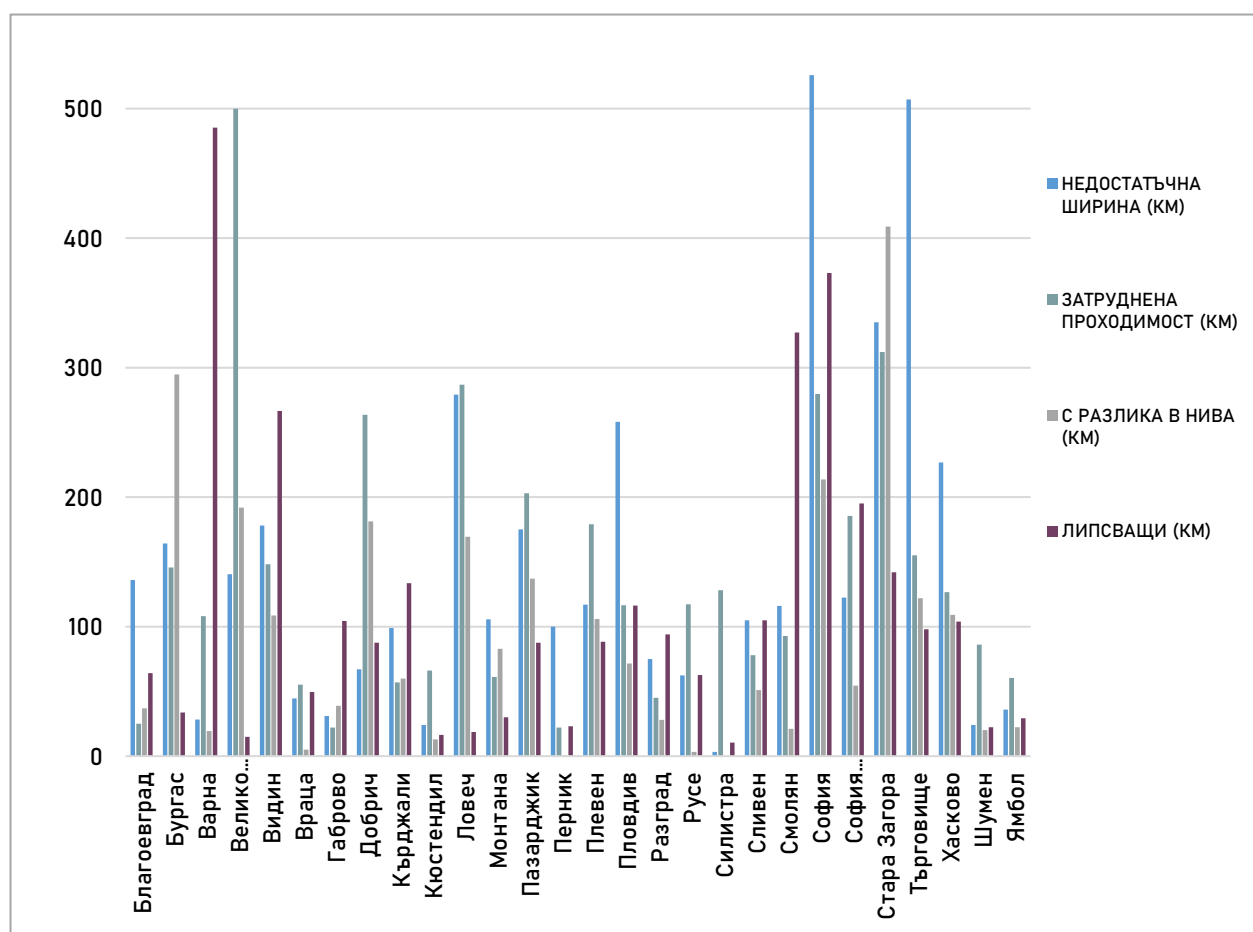
Графика 32:
Състояние на маркировка по улици (км) по области



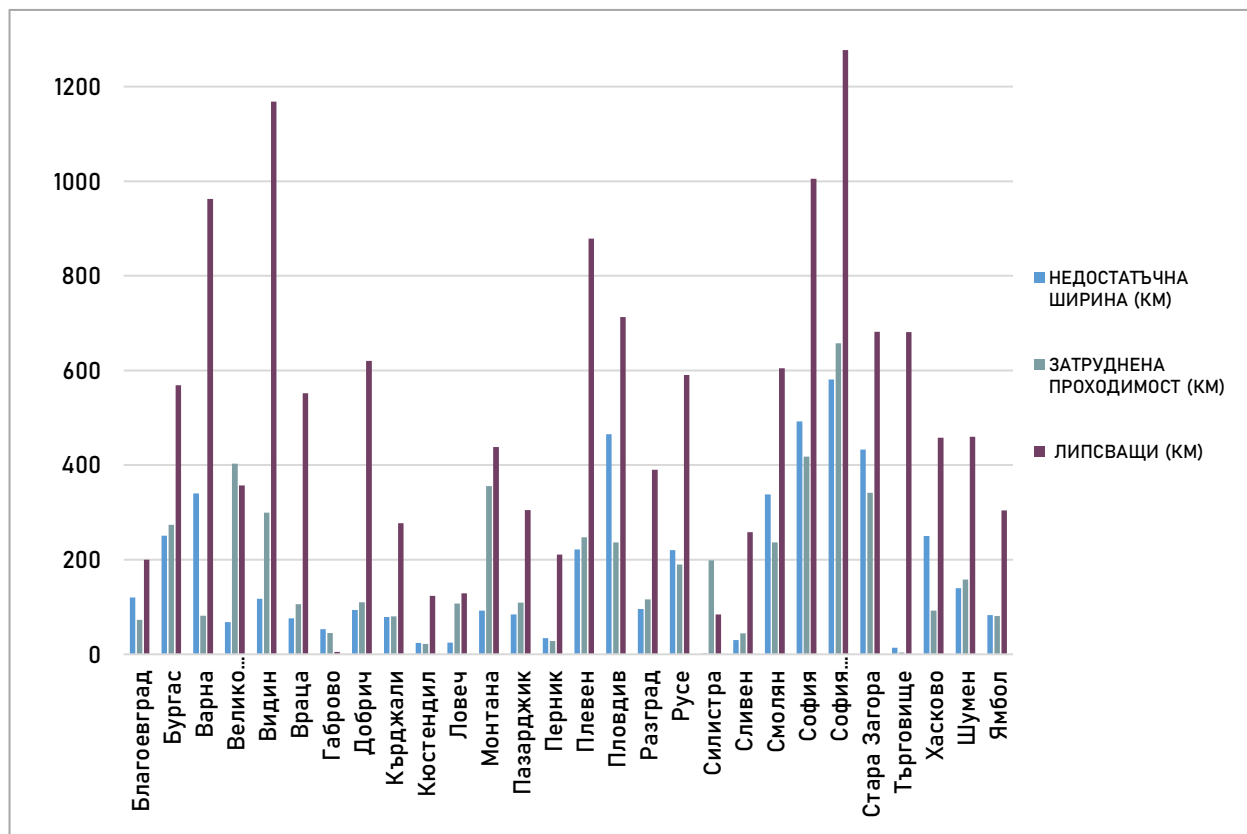
Графика 33:
Състояние на маркировка по общински пътища (км) по области



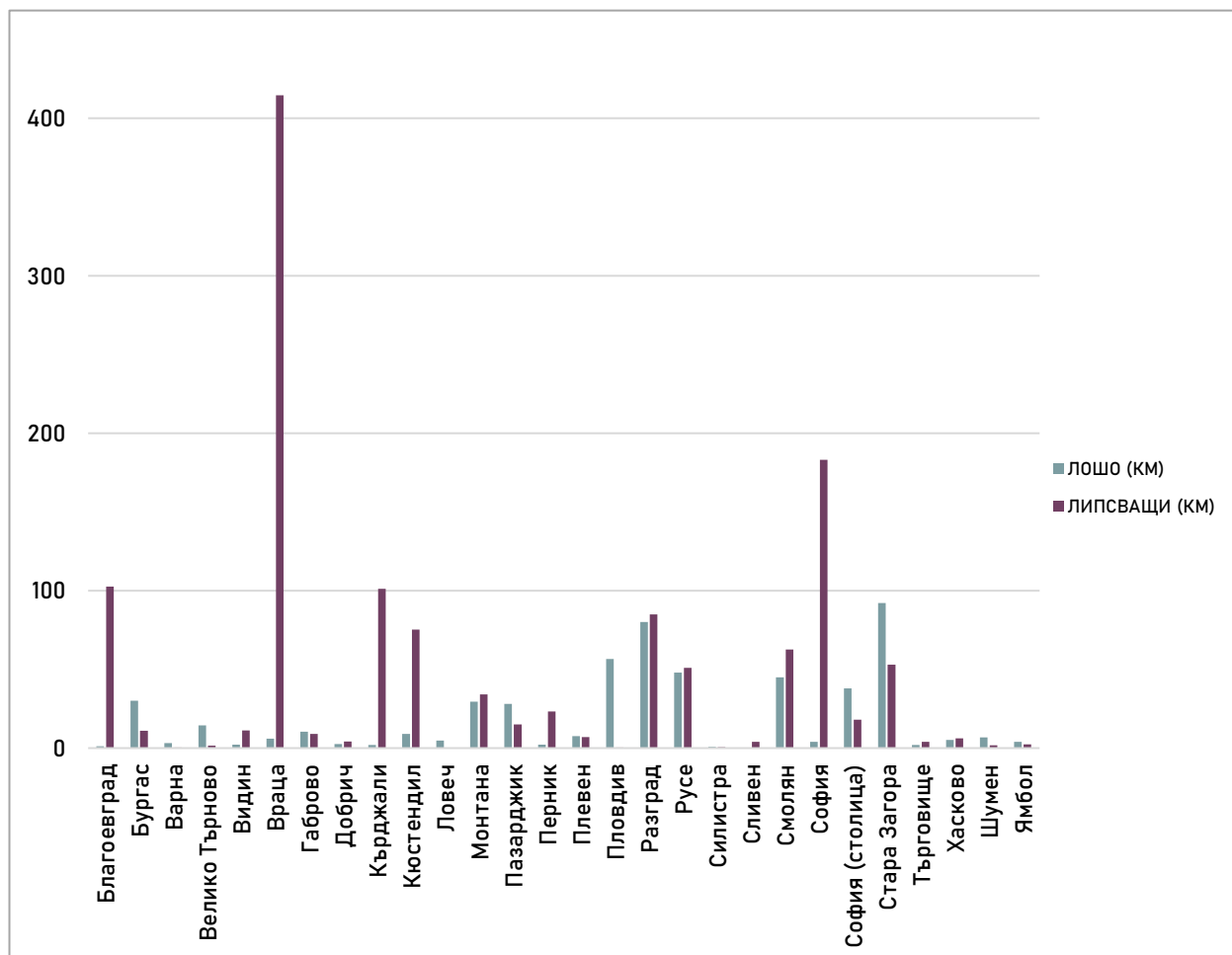
Графика 34:
Състояние на банкети (км) по области



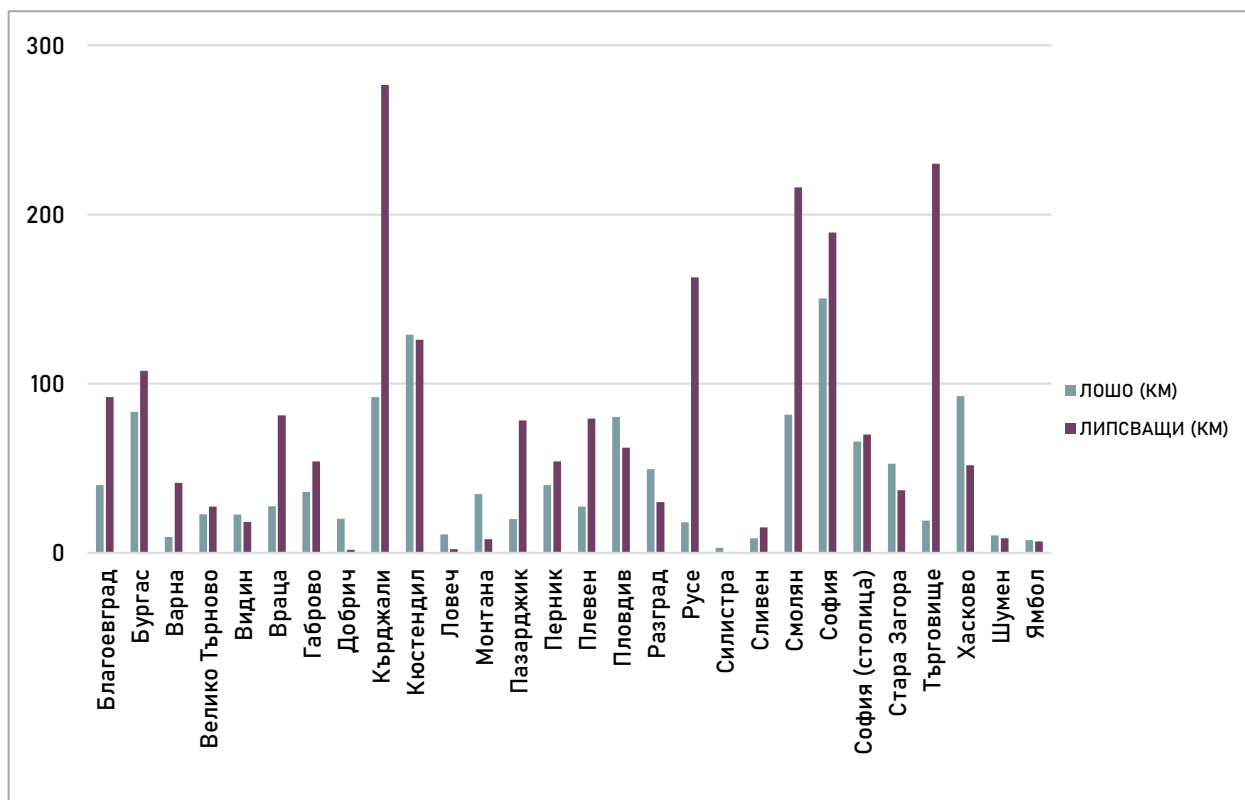
Графика 35:
Състояние на тротоари (км) по области



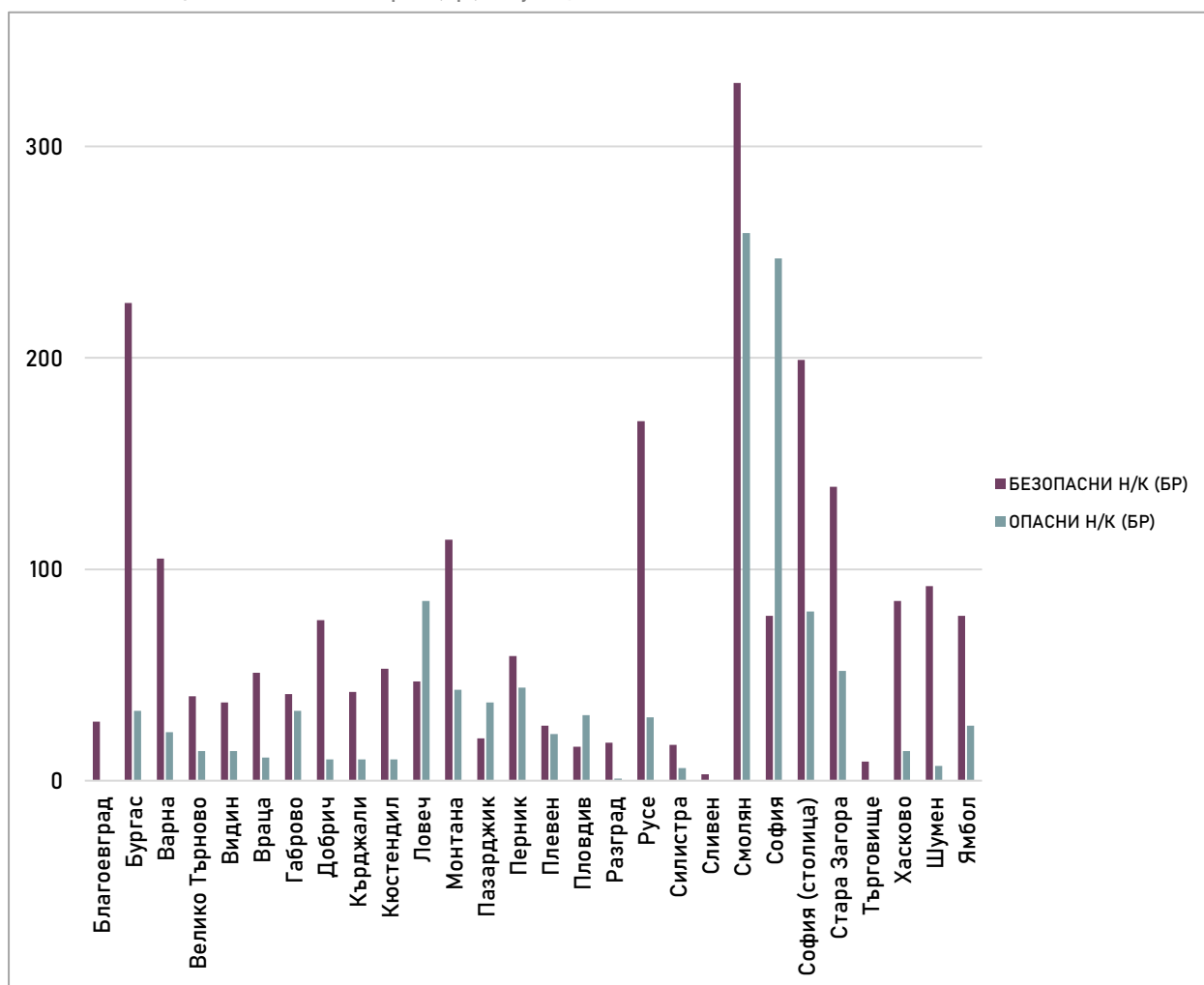
Графика 36:
Състояние на ОСП по улици (км) по области



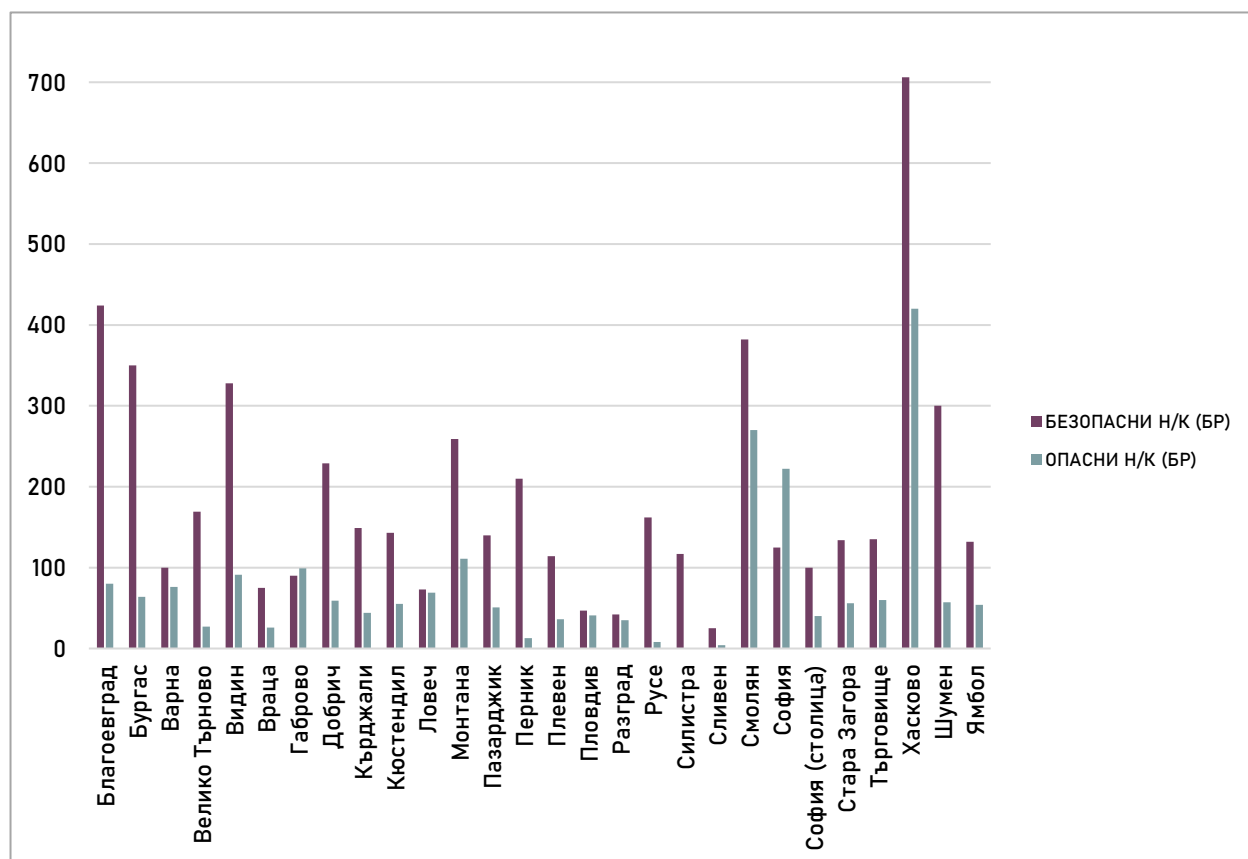
Графика 37:
Състояние на ОСП по общински пътища (км) по области



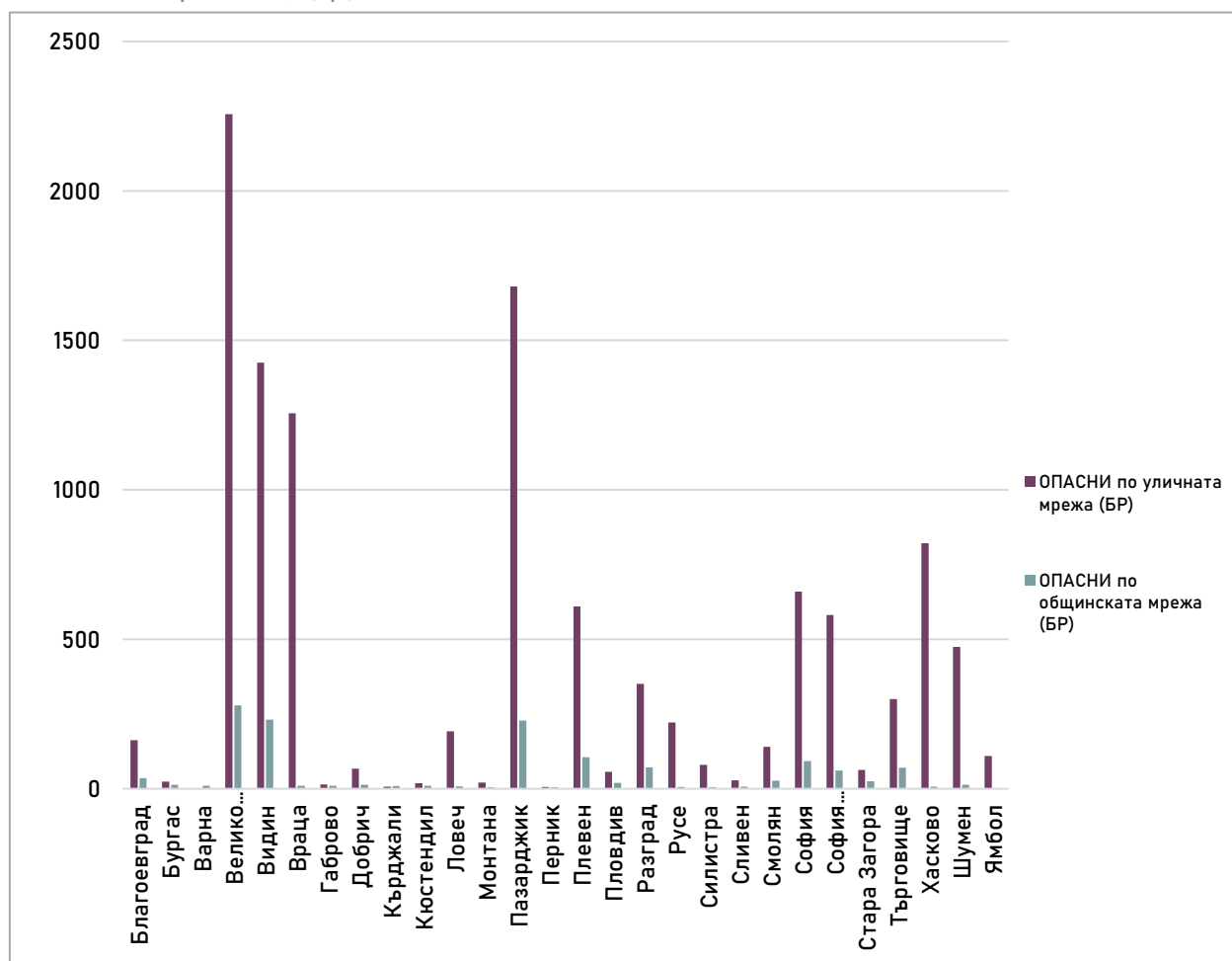
Графика 38:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по улици по области



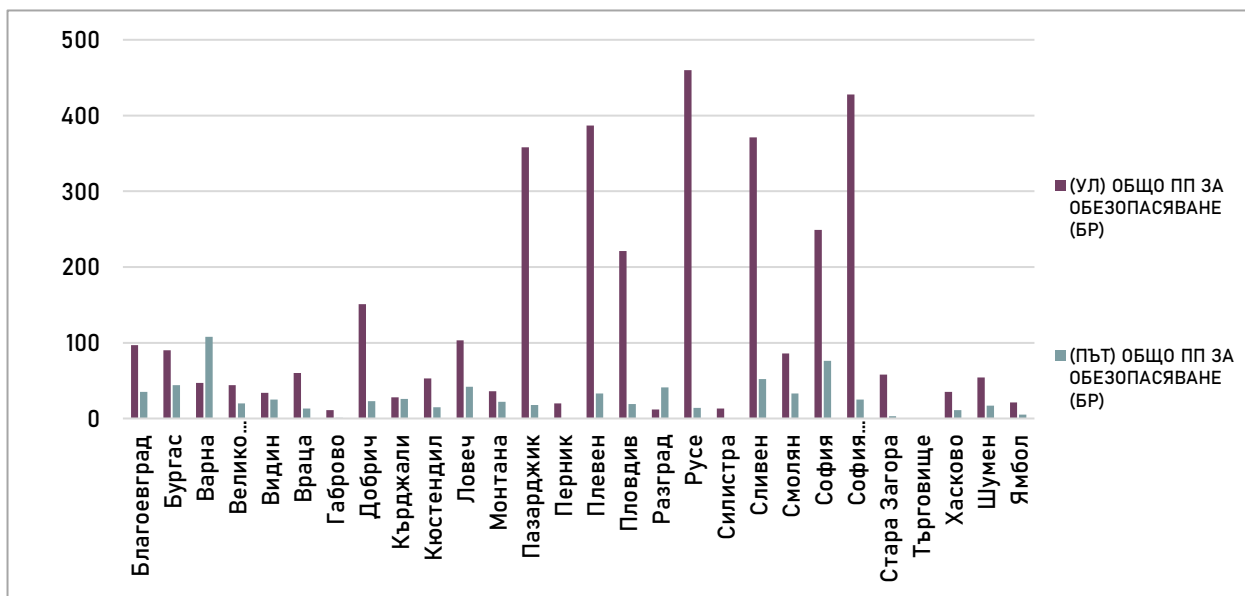
Графика 39:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общински пътища по области



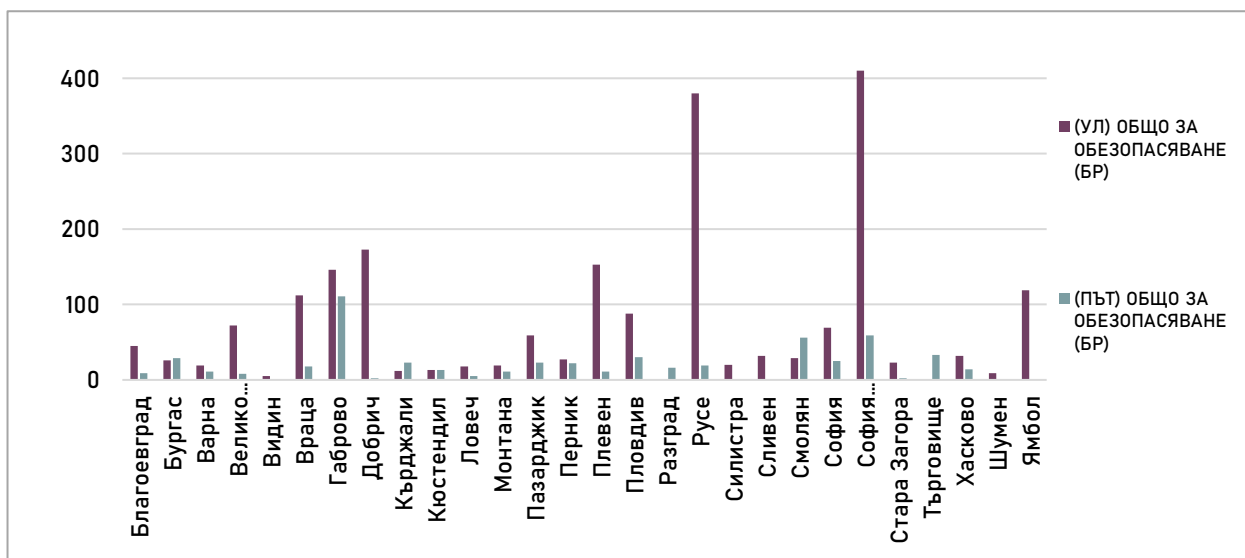
Графика 40:
Състояние на кръстовища (бр.) по области



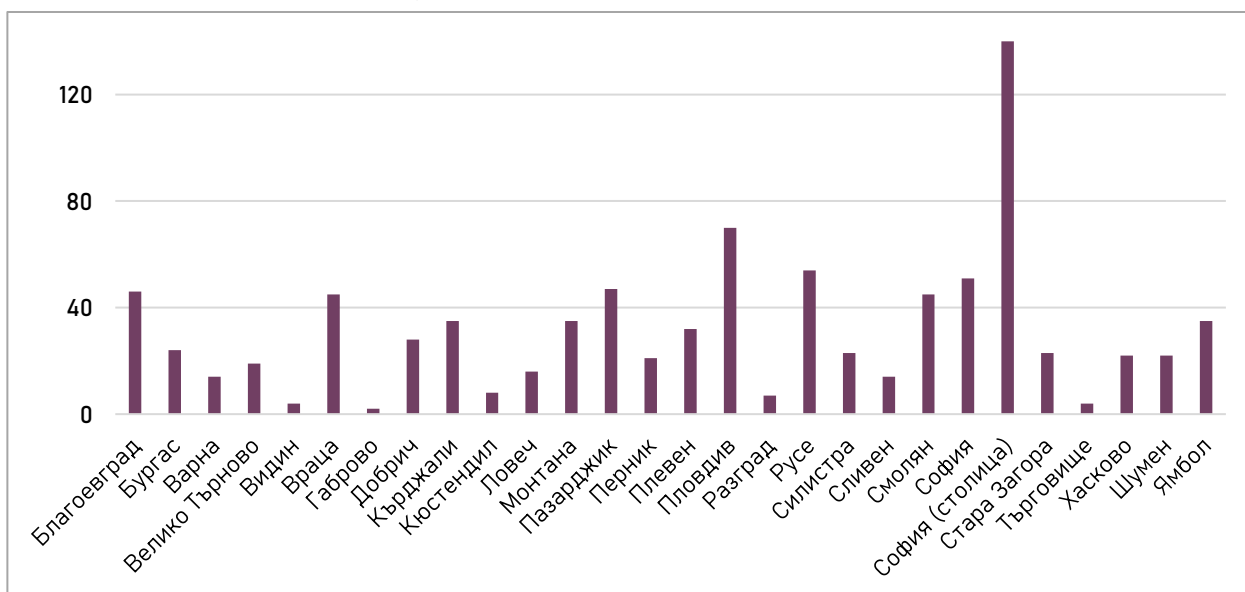
Графика 41.1:
Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.) по области



Графика 41.2:
Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.) по области

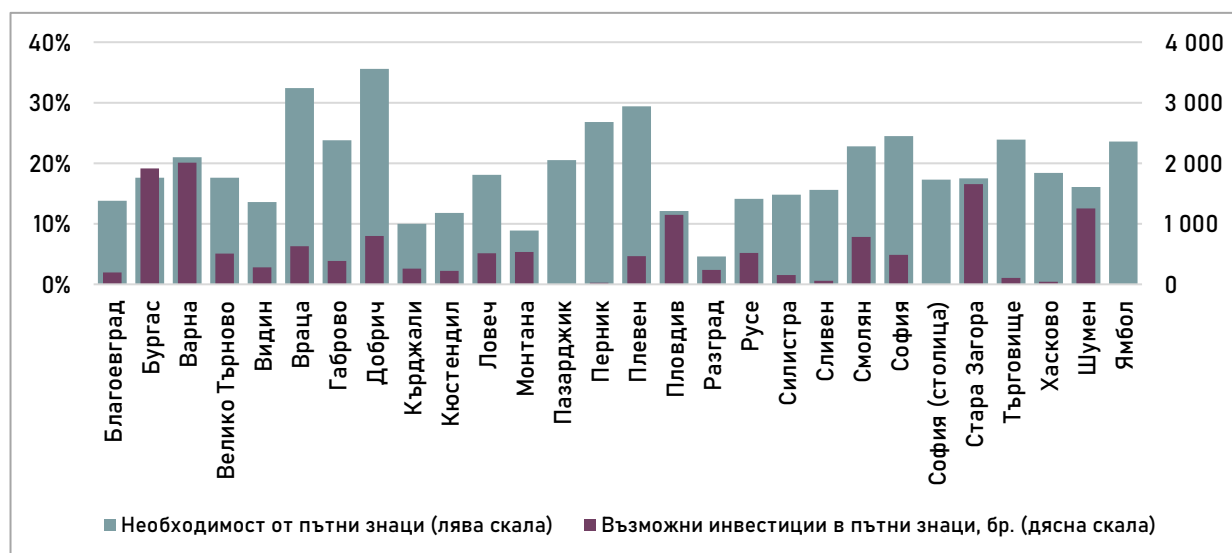


Графика 41.3:
Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.) по области



Графика 42.1:

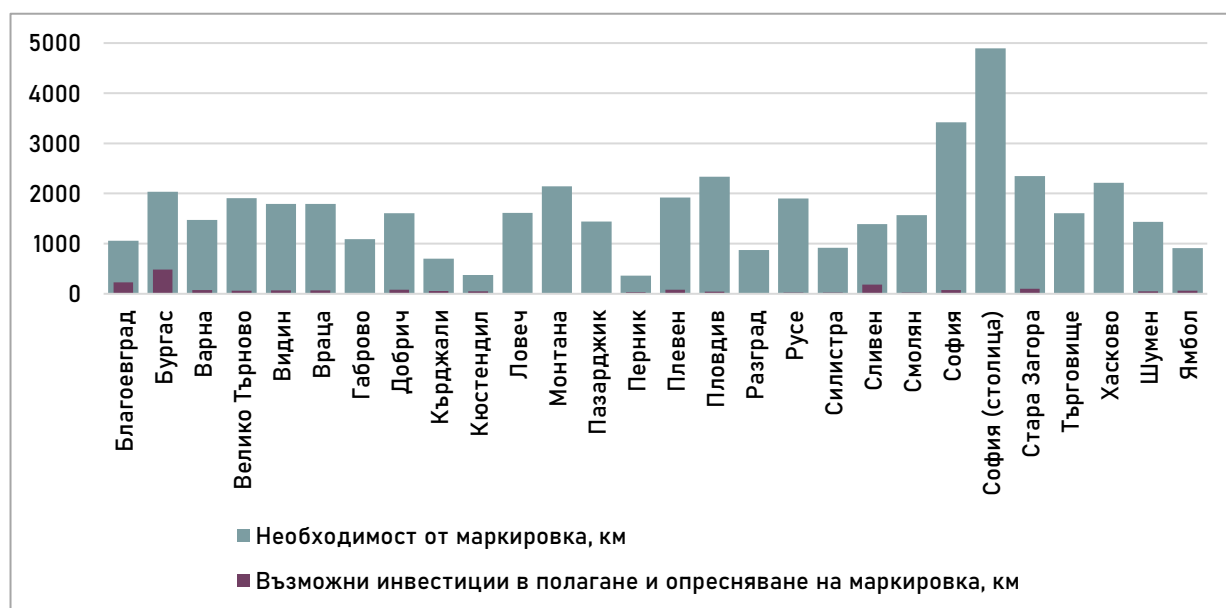
Сравнение на нужди и възможни инвестиции за пътни знаци



Област	Необходимост от пътни знаци – % дял на несъответстващите	Възможни инвестиции за 2023 г. в пътни знаци – бр., предвидени
Бургас	17.6%	1 914
Варна	21.0%	2 009
Велико Търново	17.6%	510
Видин	13.6%	279
Враца	32.4%	628
Габрово	23.8%	387
Добрич	35.6%	801
Кърджали	10.0%	260
Кюстендил	11.8%	222
Ловеч	18.1%	514
Монтана	8,9%	536
Пазарджик	20.5%	0
Перник	26.8%	28
Плевен	29.4%	468
Пловдив	12.1%	1 150
Разград	4.6%	240
Русе	14.1%	520
Силистра	14.8%	151
Сливен	15.6%	58
Смолян	22.8%	783
София	24.5%	488
София (столица)	17.3%	0
Стара Загора	17.5%	1 656
Търговище	23.9%	104
Хасково	18.4%	44
Шумен	16.1%	1 252
Ямбол	23.6%	7

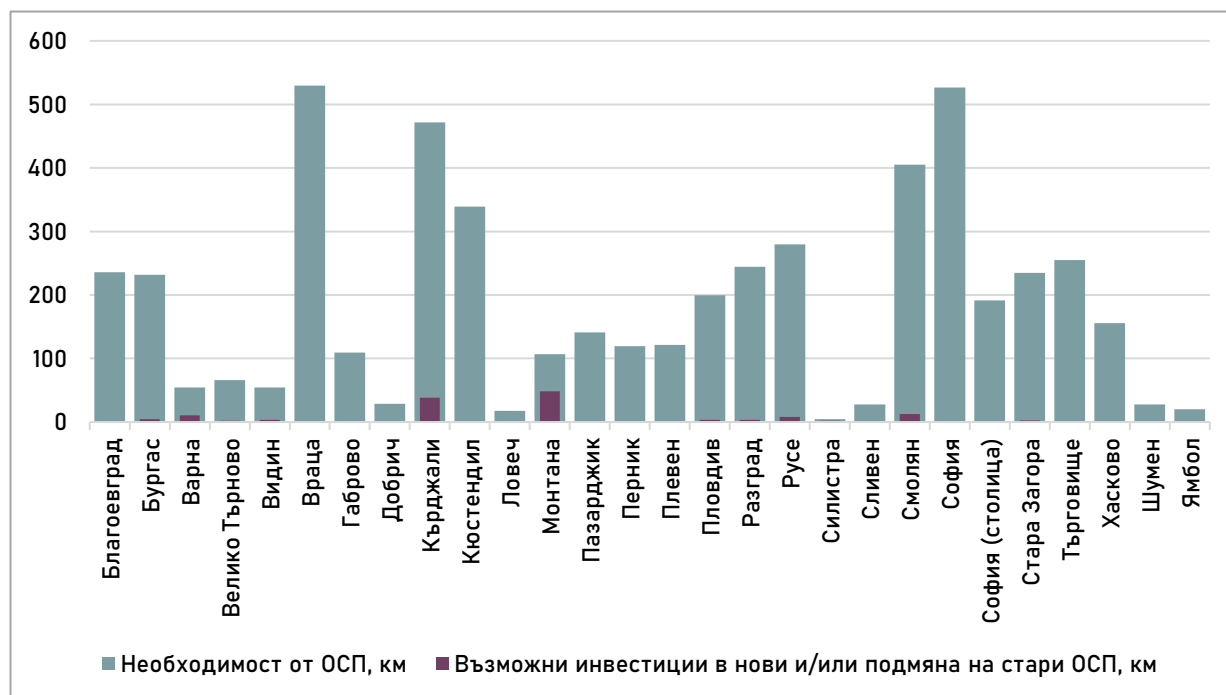
Графика 42.2:

Сравнение на нужди и възможни инвестиции за пътна маркировка



Област	Необходимост от маркировка, км	Възможни инвестиции за 2023 г. в полагане и опресняване на маркировка – км предвидени
Благоевград	1 055.7	227
Бургас	2 033.1	486
Варна	1 471.6	77
Велико Търново	1 904.1	63
Видин	1 791.6	68
Враца	1 794.7	67
Габрово	1 087.2	9
Добрич	1 608.2	79
Кърджали	703.6	55
Кюстендил	373.1	52
Ловеч	1 614.8	9
Монтана	2 144.4	11
Пазарджик	1 439.9	0
Перник	363.3	33
Плевен	1 921.5	82
Пловдив	2 337.4	46
Разград	873.3	6
Русе	1 901.3	24
Силистра	918.5	21
Сливен	1 391.4	181
Смолян	1 567.1	24
София	3 423.2	78
София (столица)	4 894.2	0
Стара Загора	2 347.6	99
Търговище	1 605.3	18
Хасково	2 212.8	4
Шумен	1 435.4	52
Ямбол	913.2	64

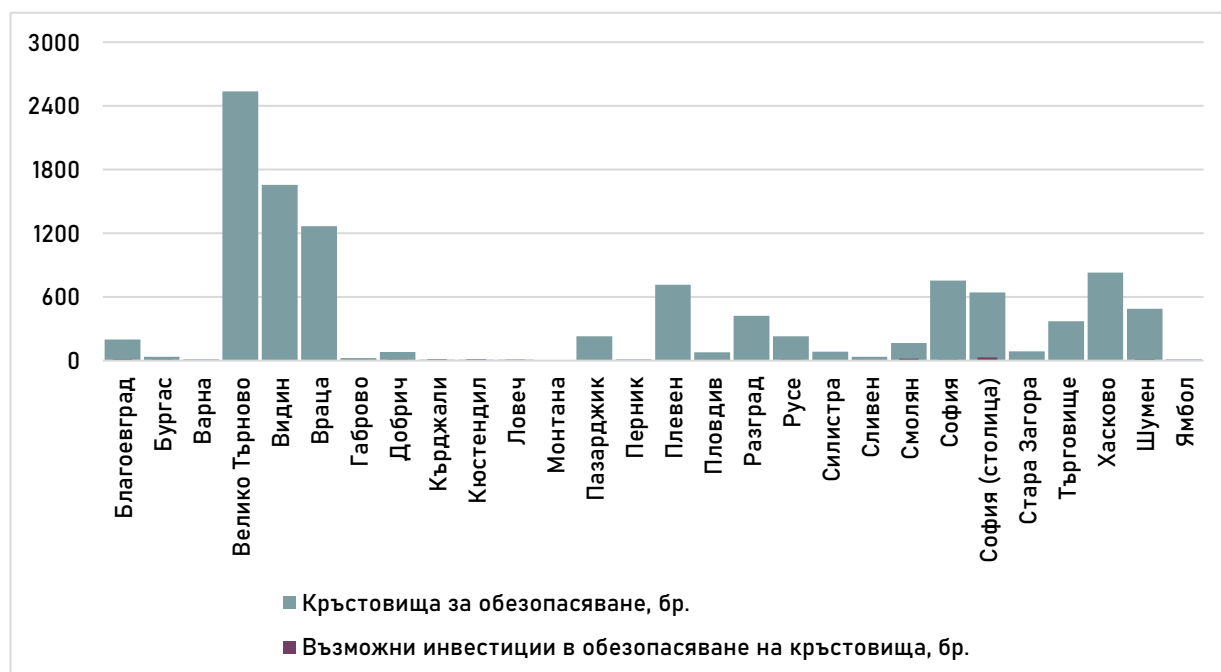
Графика 42.3:
Сравнение на нужди и възможни инвестиции за ОСП



Област	Необходимост от ОСП, км	Възможни инвестиции за 2023 г. в нови и/или подмяна на стари ОСП – км предвидени
Благоевград	235.8	0
Бургас	232.0	5
Варна	54.3	10
Велико Търново	66.0	2
Видин	54.2	4
Враца	529.5	0
Габрово	109.5	1
Добрич	28.6	1
Кърджали	471.7	38
Кюстендил	339.3	1
Ловеч	17.8	0
Монтана	106.7	48
Пазарджик	141.3	0
Перник	119.4	1
Плевен	121.3	0
Пловдив	199.4	4
Разград	244.5	3
Русе	279.8	8
Силистра	4.3	2
Сливен	27.6	0
Смолян	405.2	13
София	526.8	0
София (столица)	191.6	0
Стара Загора	234.9	2
Търговище	255.0	0
Хасково	155.8	0
Шумен	27.5	1
Ямбол	20.3	0

Графика 43.1:

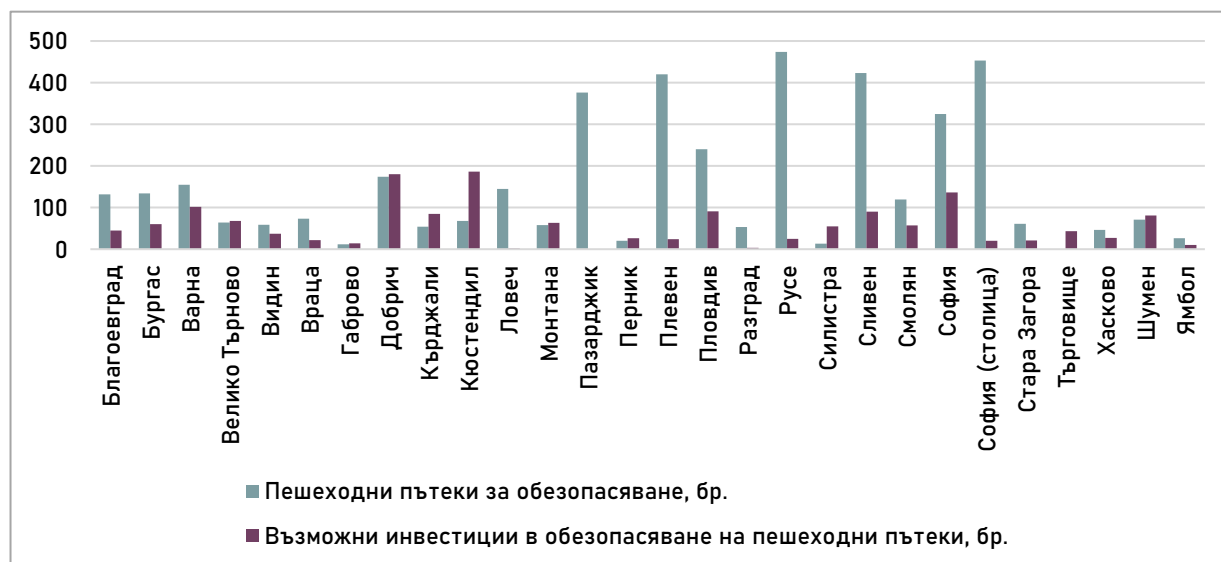
Сравнение на нужди и възможни инвестиции за кръстовища



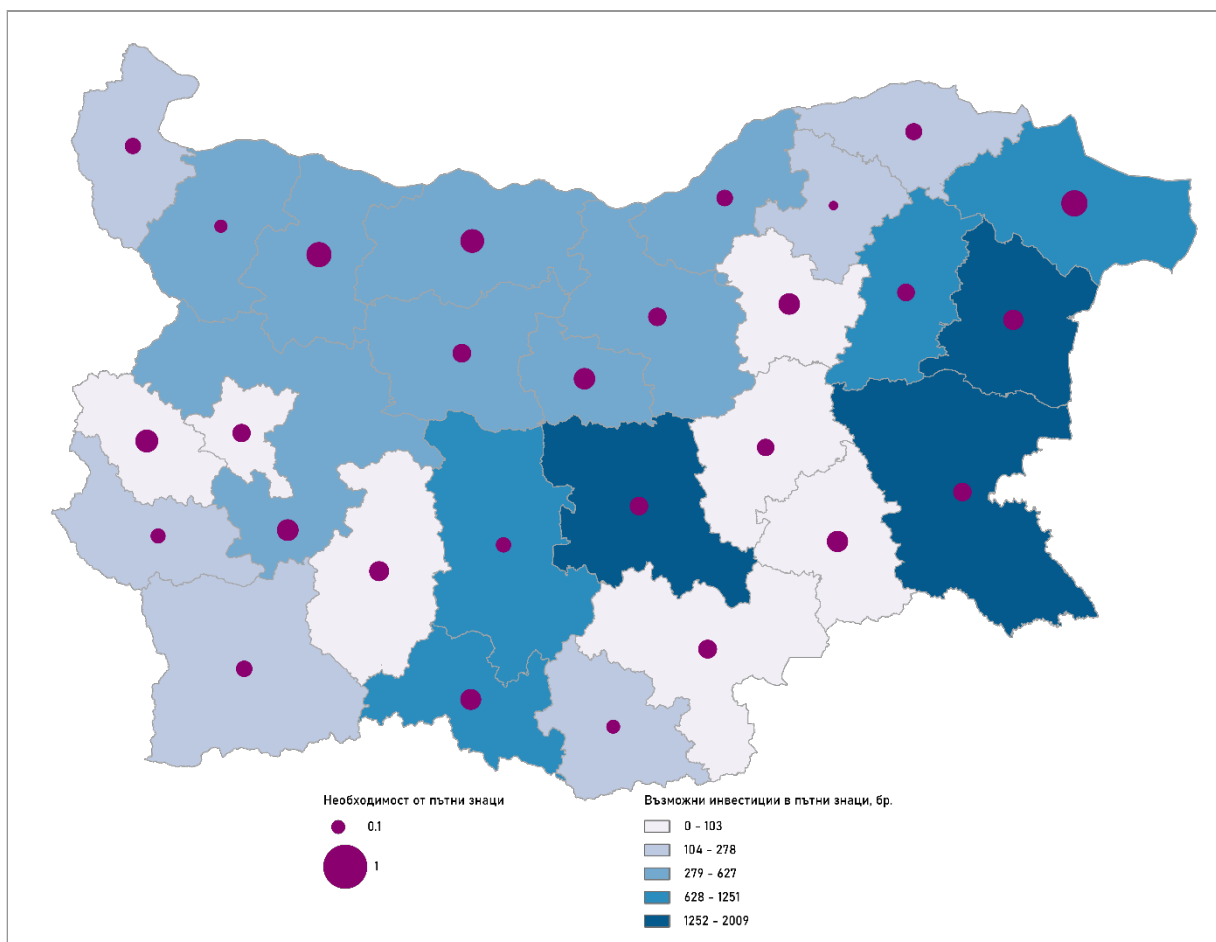
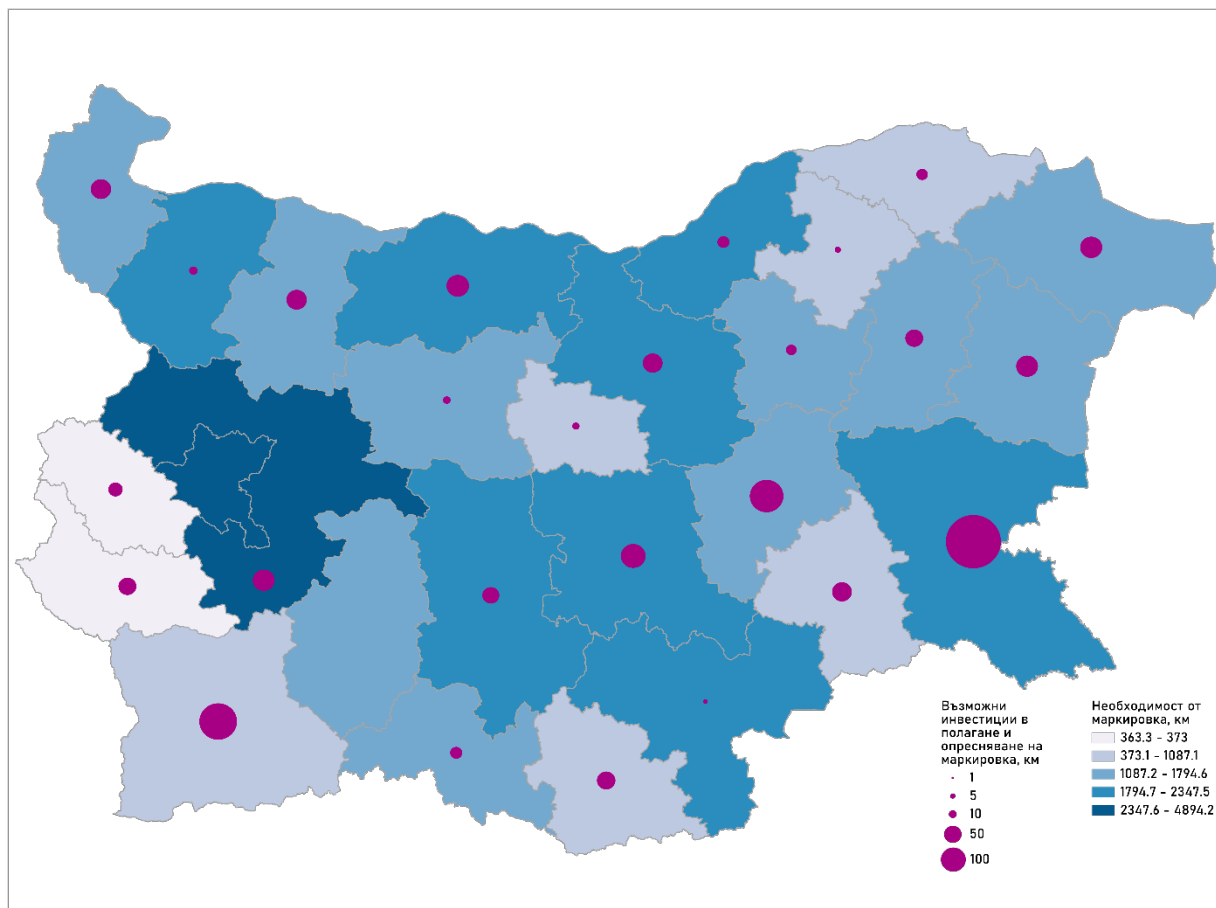
Област	Кръстовища за обезопасяване, бр.	Възможни инвестиции за 2023 г. в обезопасяване на кръстовища - бр. предвидени
Благоевград	199	11
Бургас	37	8
Варна	11	7
Велико Търново	2 536	0
Видин	1 656	5
Враца	1 266	0
Габрово	24	7
Добрич	80	8
Кърджали	9	12
Кюстендил	10	12
Ловеч	8	8
Монтана	5	0
Пазарджик	228	0
Перник	11	0
Плевен	715	0
Пловдив	77	6
Разград	423	0
Русе	228	9
Силистра	85	4
Сливен	35	6
Смолян	167	18
София	753	8
София (столица)	642	30
Стара Загора	88	0
Търговище	370	3
Хасково	828	0
Шумен	487	12
Ямбол	11	0

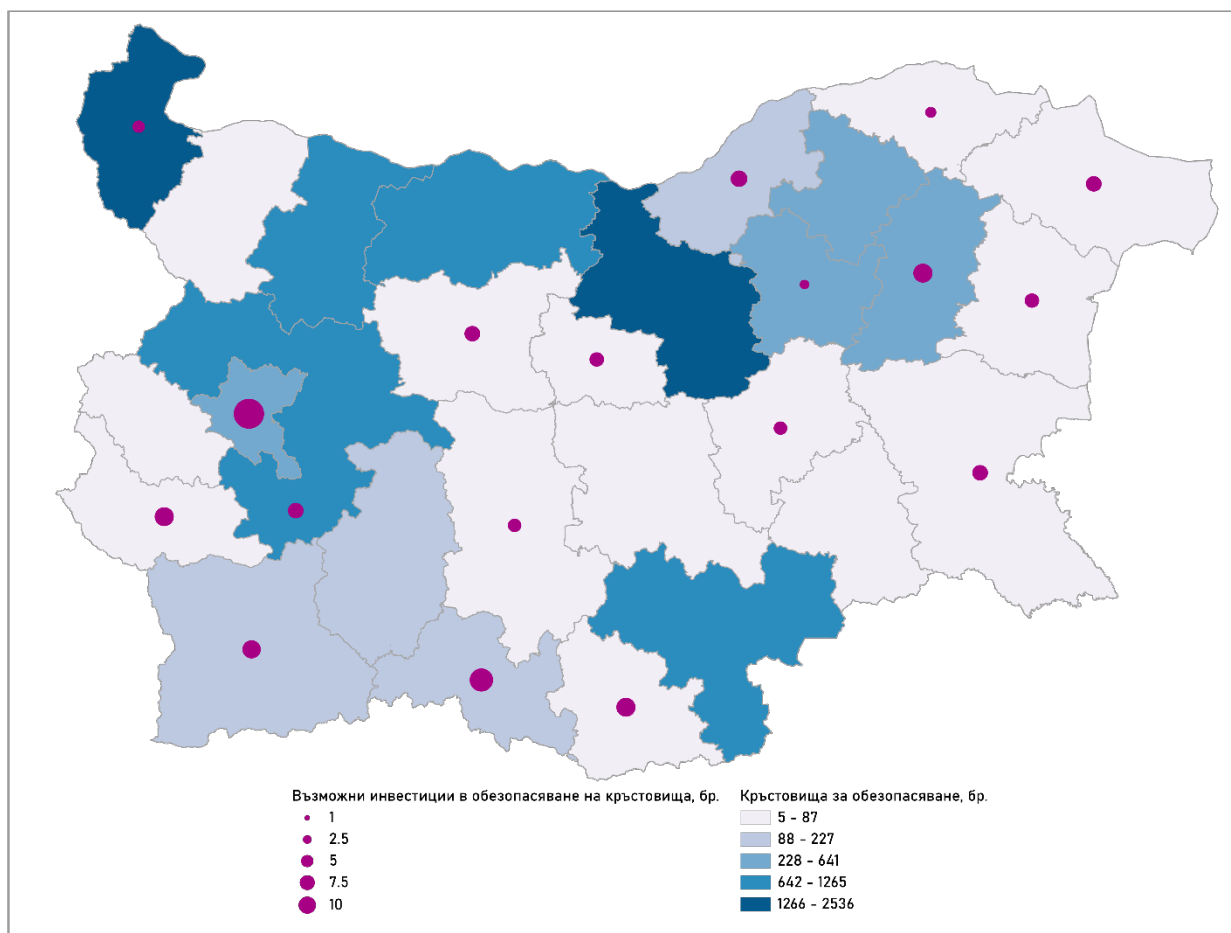
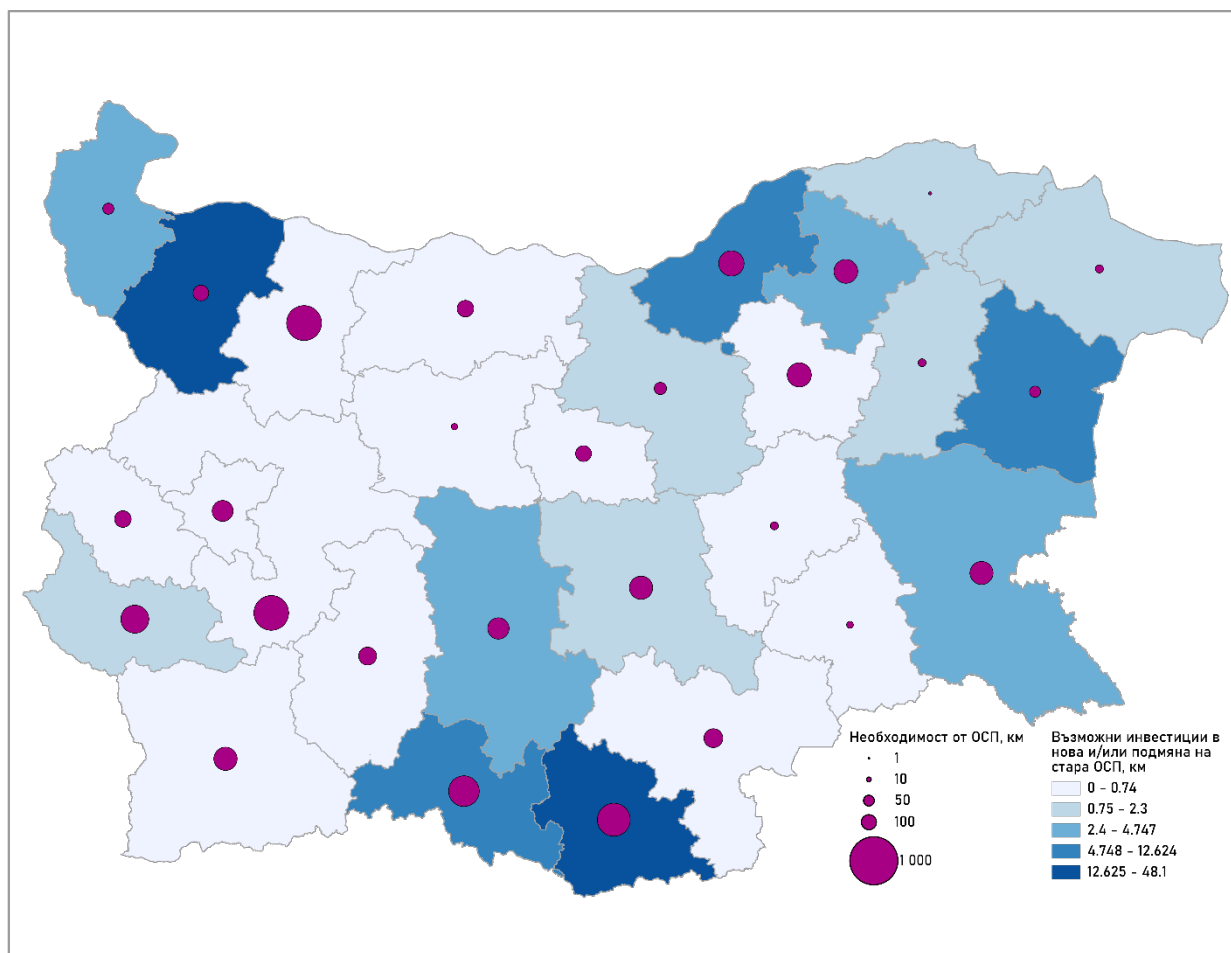
Графика 43.2:

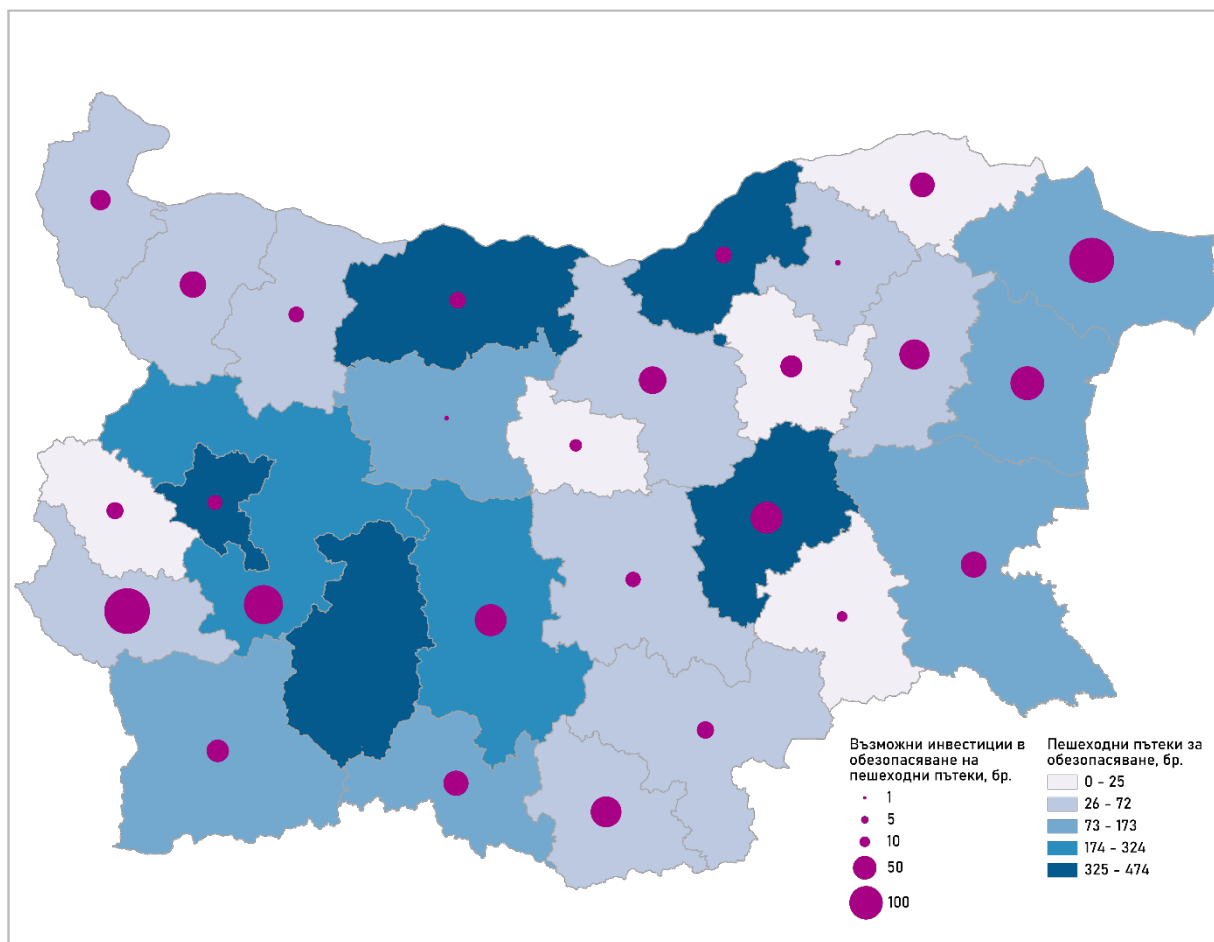
Сравнение на нужди и възможни инвестиции за пешеходни пътеки



Област	Пешеходни пътеки за обезопасяване, бр.	Възможни инвестиции за 2023 г. в обезопасяване на пешеходни пътеки - бр. предвидени
Благоевград	132	45
Бургас	134	60
Варна	155	102
Велико Търново	64	68
Видин	59	37
Враца	73	22
Габрово	12	14
Добрич	174	180
Кърджали	54	85
Кюстендил	68	186
Ловеч	145	2
Монтана	58	63
Пазарджик	376	0
Перник	20	26
Плевен	420	24
Пловдив	240	91
Разград	53	3
Русе	474	25
Силистра	13	55
Сливен	423	90
Смолян	119	57
София	325	136
София (столица)	453	20
Стара Загора	61	21
Търговище	0	43
Хасково	46	27
Шумен	71	81
Ямбол	26	10





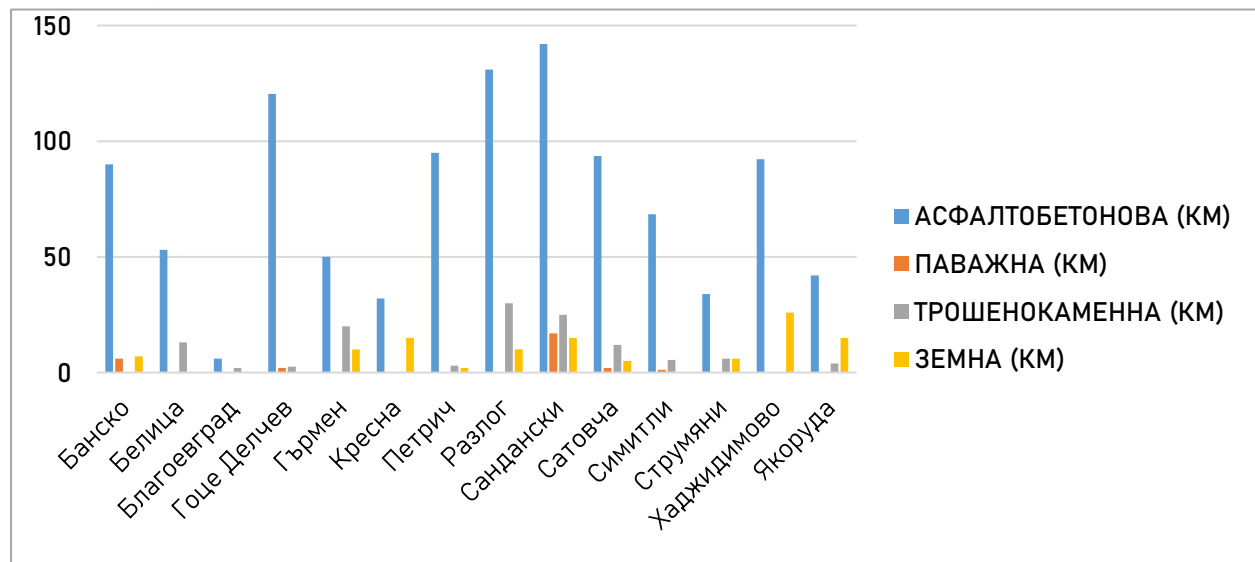


ОКБДП - Благоевград е провела 4 бр. заседания. В изготвения годишен доклад няма информация за извършените дейности от общините Банско, Белица и Разлог, като община Белица не е представила информация за доклада и в предходната година. Това се явява несъответствие спрямо нормативната и стратегическа рамка и представлява сериозен пропуск в докладваната информация, съответно докладът не е приет от ДАБДП и са дадени указания за ревизия. За 11 общини се наблюдава, че се прилага интегриран подход при подобряването на пътната инфраструктура. Във всички общини са реализирани различни видове мерки за успокояване на движението – изграждане на изкуствени неравности, повдигнати пешеходни пътеки, кръгово кръстовище в община Гоце Делчев; опресняване на съществуваща и полагане на нова пътна маркировка; обезопасяване на пешеходни пътеки, в т.ч. допълнително осветяване и др. Голяма част от общините в текущото поддържане на ОПУМ са извършили дейности по банкети за подобряване на видимостта и повишаване на безопасността, както и по възстановяване на пътни настилки след строително-монтажни работи. Дейности по обезопасяване на автобусни спирки са изпълнени само в част от общините. През 2022 г. ОКБДП не е провела регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система. На интернет страницата на ОКБДП е налична актуална информация за дейността на комисията. Областната комисия е посочила в своя доклад следните проблеми и трудности: липса на човешки и финансов ресурс за изпълнение на мерките по БДП, извършване на обходи и огледи, обработка на документацията, което води до неспазване на сроковете за подаване на информация, затруднена комуникация с общинските администрации, необходимост от напомняне за не спазени срокове и задължения.

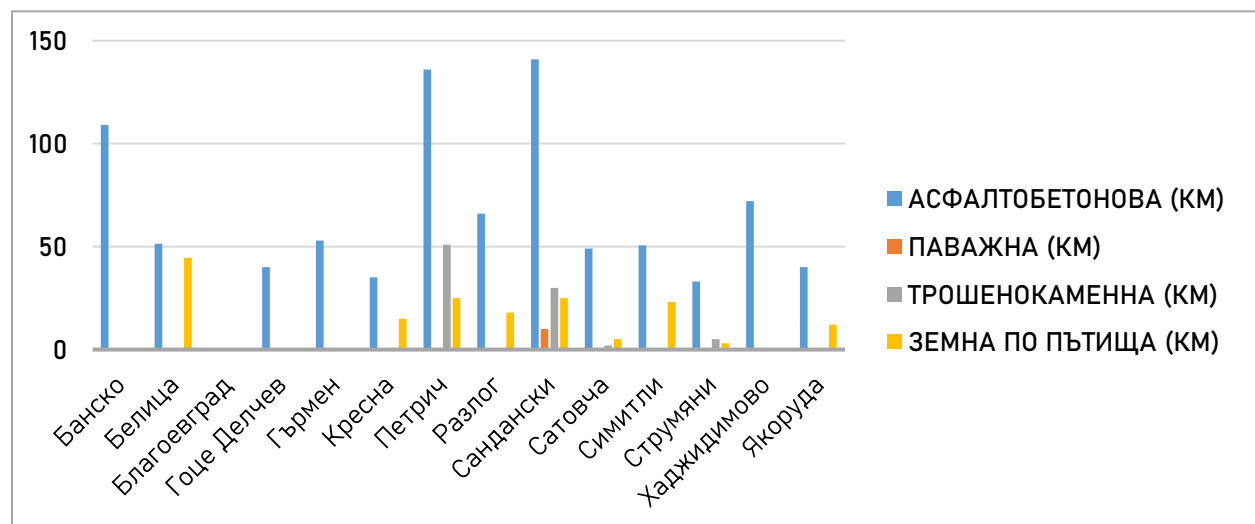
Обобщаване на нуждите на ниво област:

- подобряване на 337.6 км асфалтобетонена настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 380.6 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни знаци/поставяне на липсващи – между 1% в общини Петрич и Сандански до 100% в община Разлог; осреднена стойност – 13.8% дял проблемни знаци;
- подмяна на 283.9 км маркировка в лошо състояние; ново полагане на 771.8 км маркировка (където в момента изцяло липсва);
- отстраняване на 82 бр. установени несъответствия между пътни знаци и маркировка;
- ремонт/рехабилитация на 198 км проблемни банкети и изграждане на 64 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);
- ремонт/рехабилитация на 192.5 км проблемни тротоари и изграждане на 200 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 41.2 км ОСП в лошо състояние; монтиране на 194.6 км нови ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 80 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край);
- обезопасяване на 199 опасни кръстовища;
- обезопасяване на 132 пешеходни пътеки;
- обезопасяване на 54 спирки;
- обезопасяване на 42 училища/детски градини;
- обезопасяване на 2 автогари и 3 ж.п. гари;
- закупуване на 20 училищни автобуса;
- възлагане на ГПОД в 10 общини (Благоевград, Гърмен, Кресна, Петрич, Разлог, Сандански, Симитли, Струмяни, Хаджидимово и Якоруда).

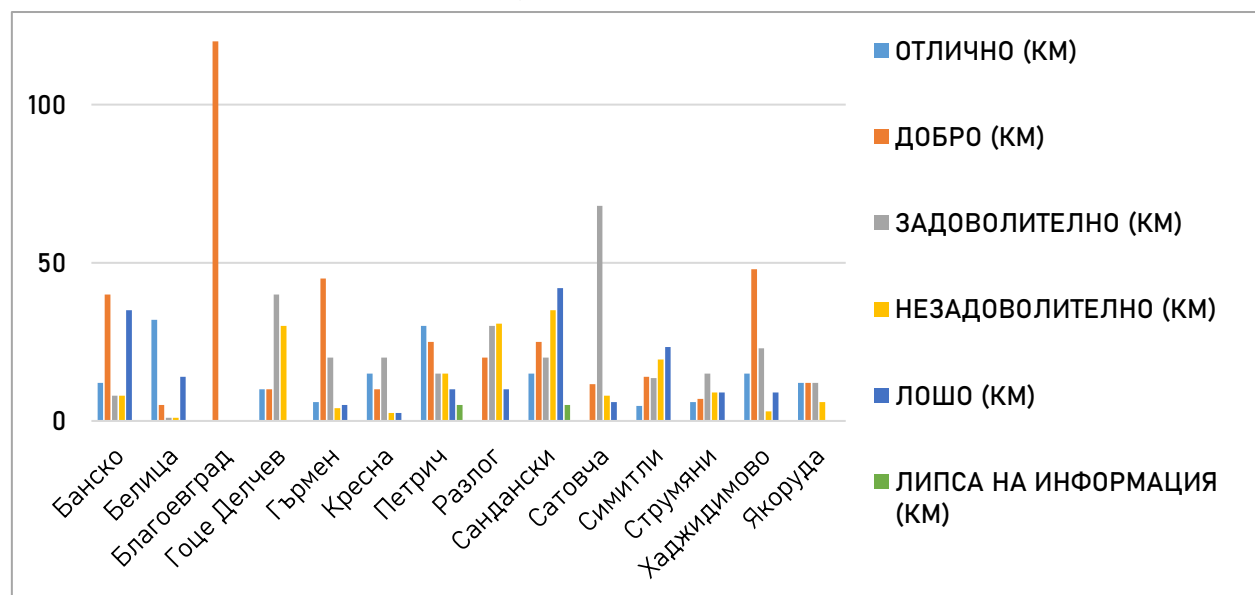
Графика 44:
Настилки по улици (км)



Графика 45:
Настилки по общински пътища (км)

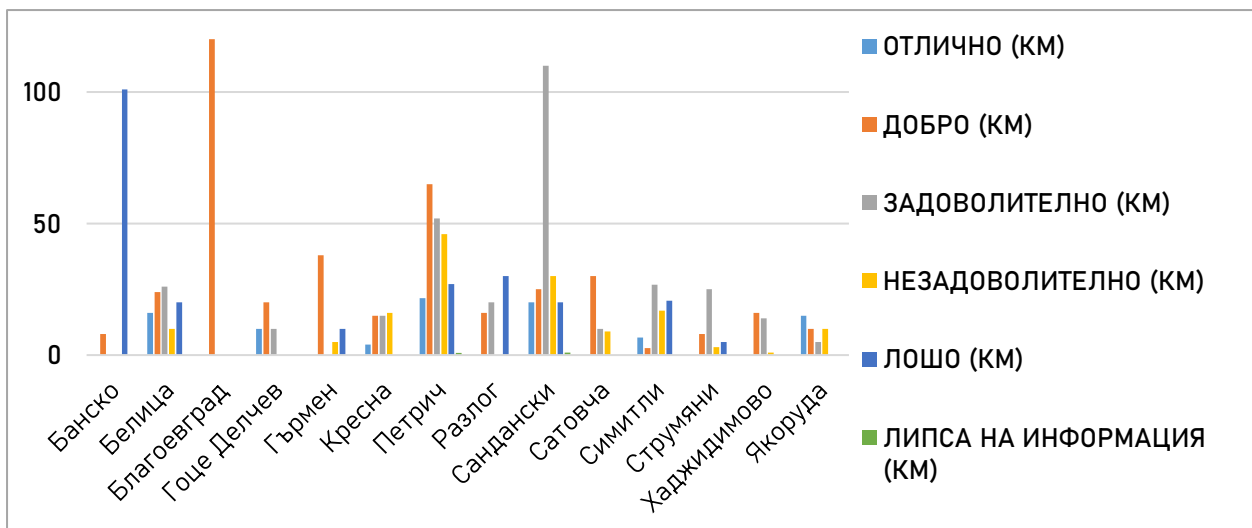


Графика 46:
Състояние на асфалтобетонни настилки по улици (км)



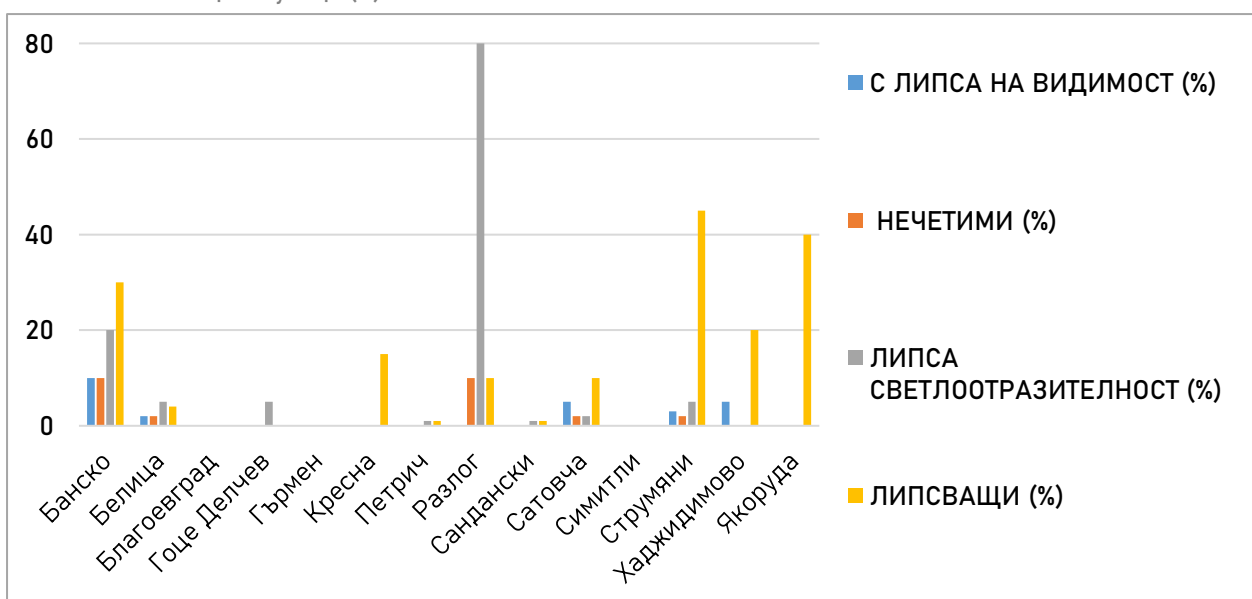
Графика 47:

Състояние на асфалтобетонени настилки по общински пътища (км)



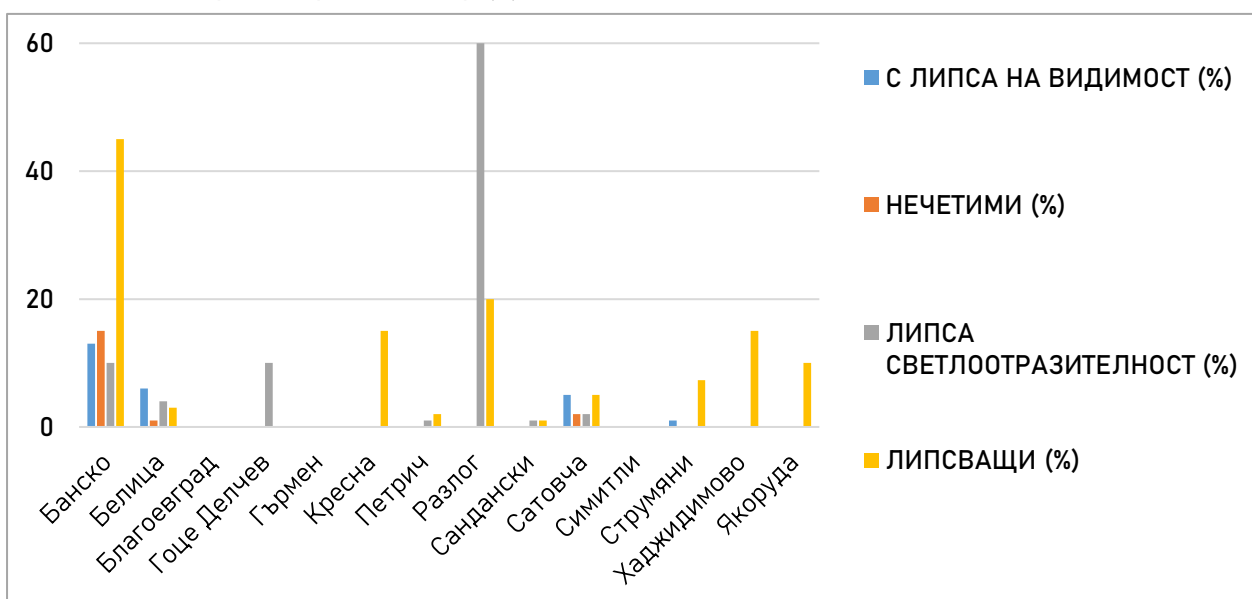
Графика 48:

Състояние на знаци по улици (%)

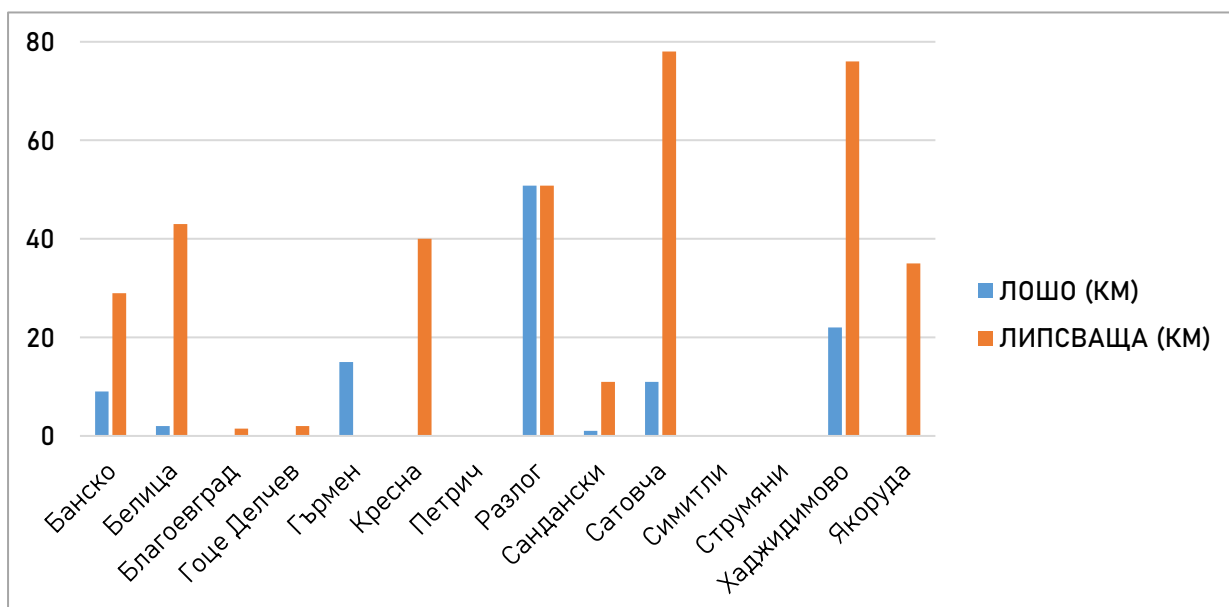


Графика 49:

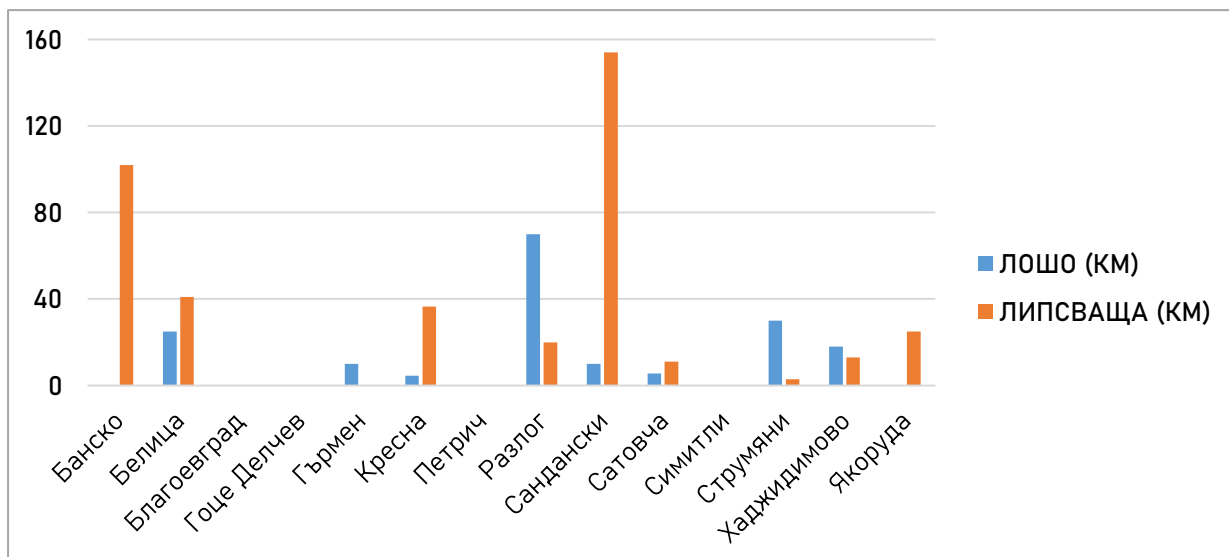
Състояние на знаци по общински пътища (%)



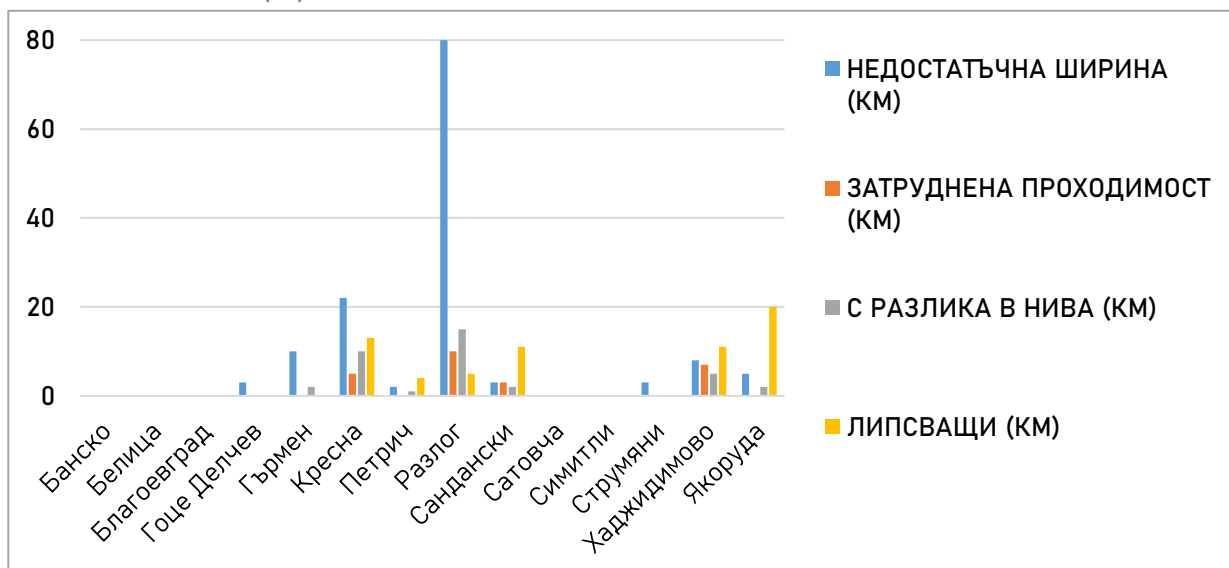
Графика 50:
Състояние на маркировка по улици (км)



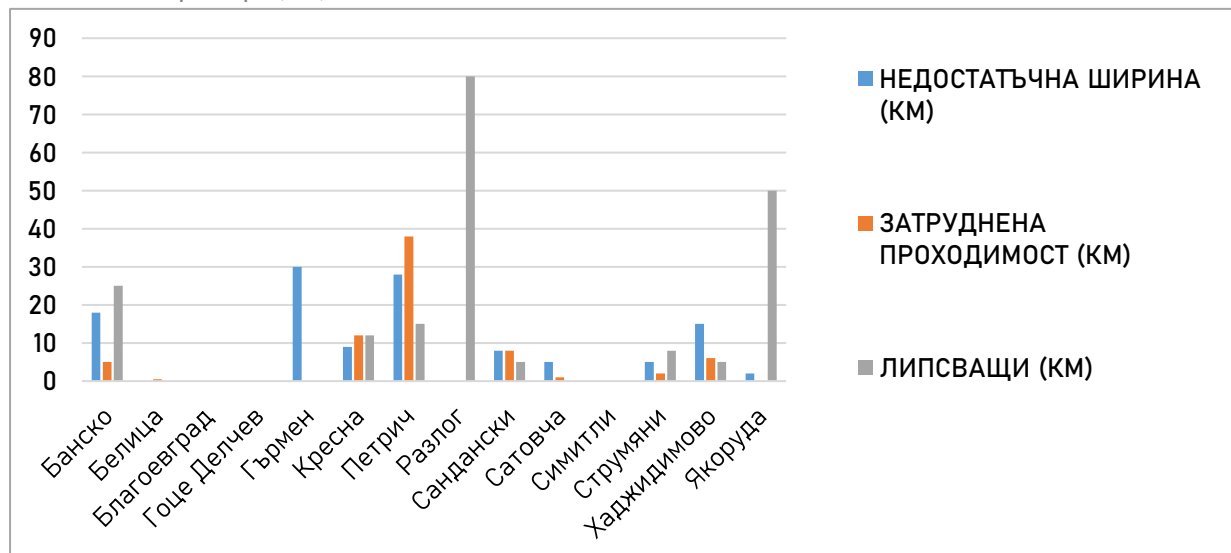
Графика 51:
Състояние на маркировка по общински пътища (км)



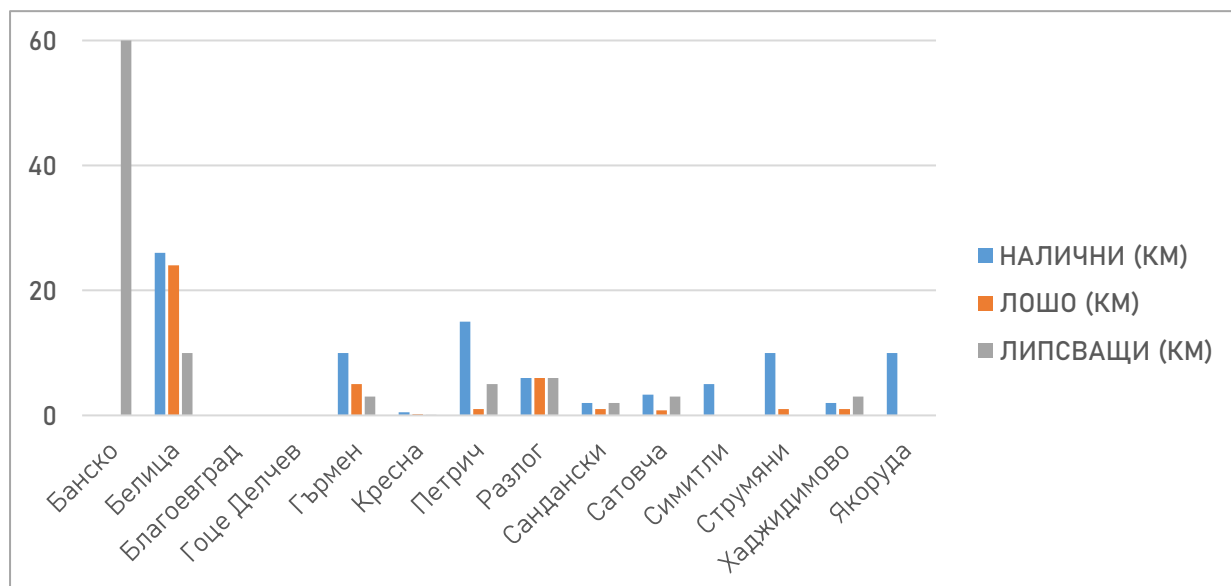
Графика 52:
Състояние на банкети (км)



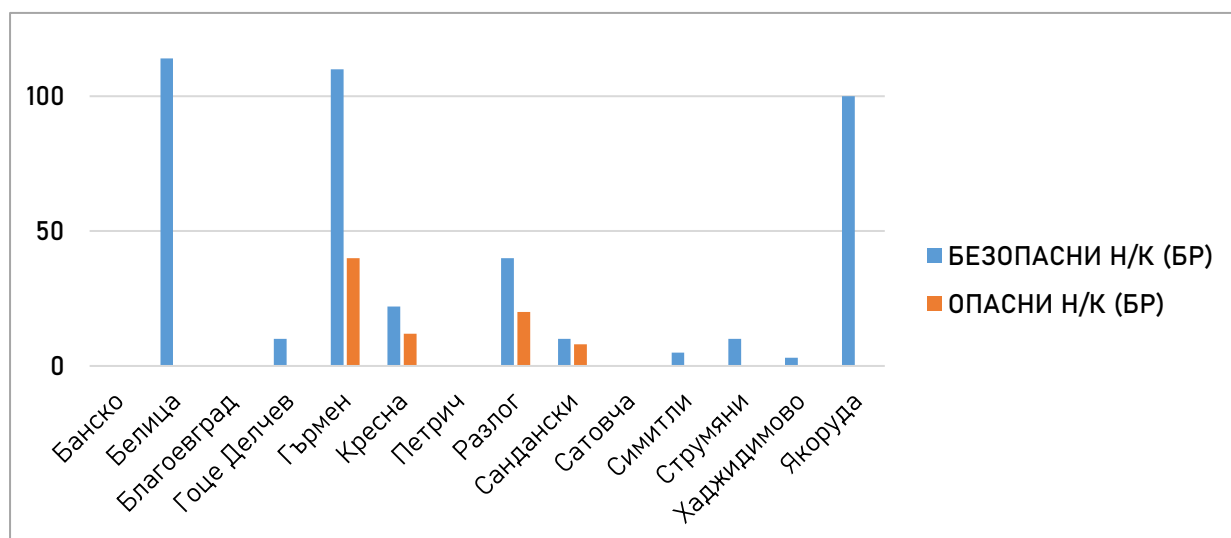
Графика 53:
Състояние на тротоари (км)



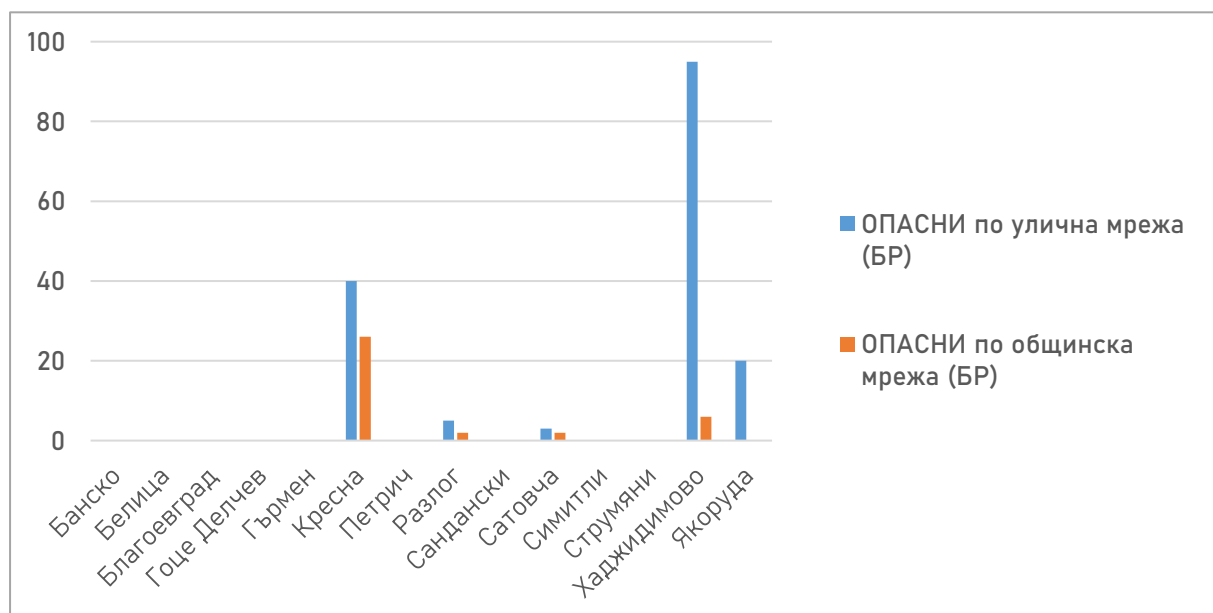
Графика 54:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)



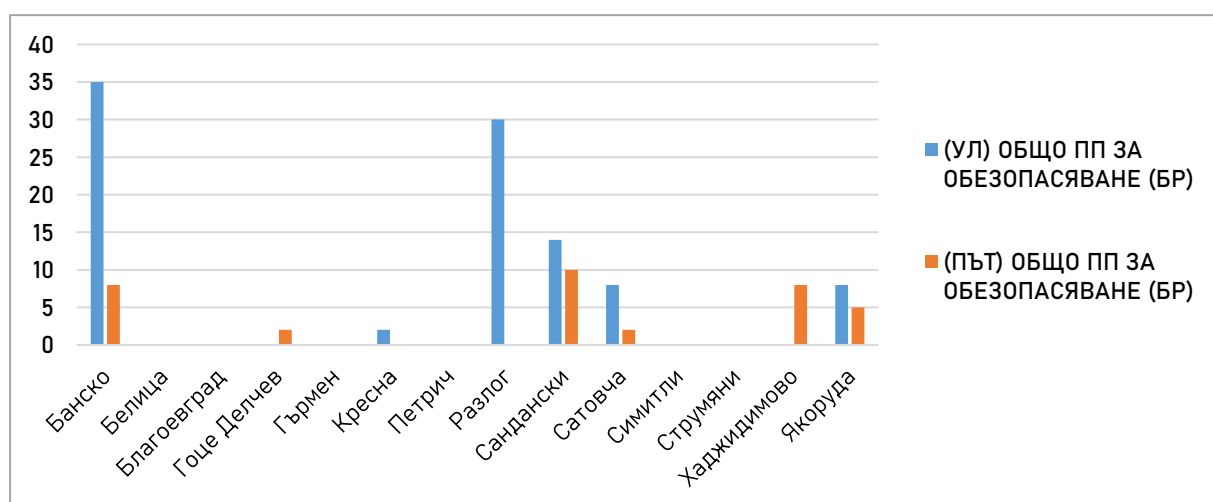
Графика 55:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общинските пътища



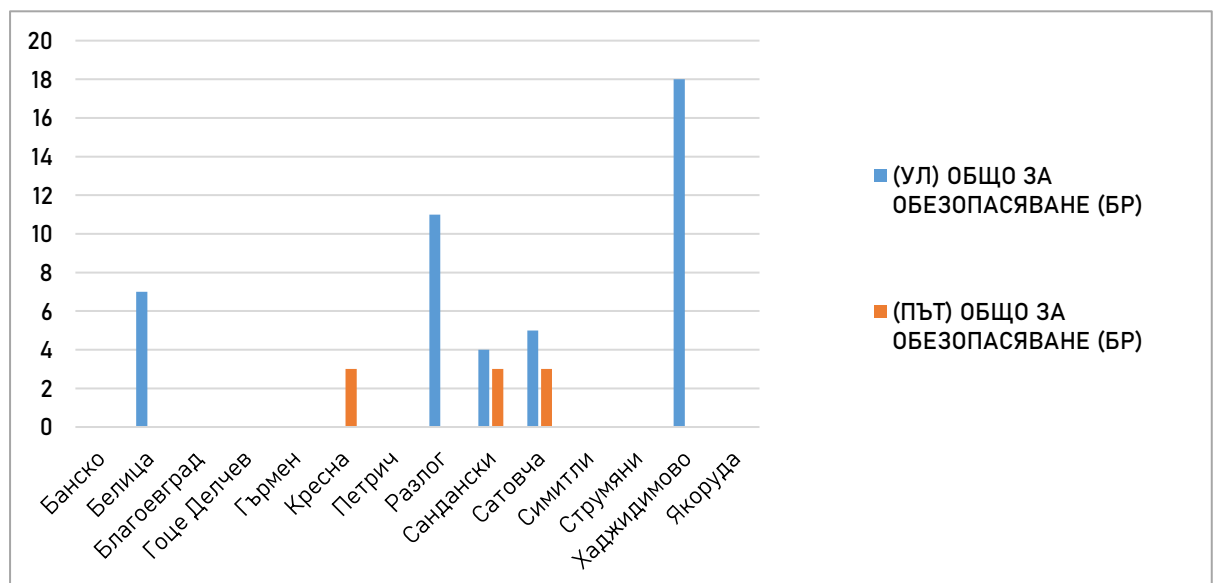
Графика 56:
Състояние на кръстовища (бр.)



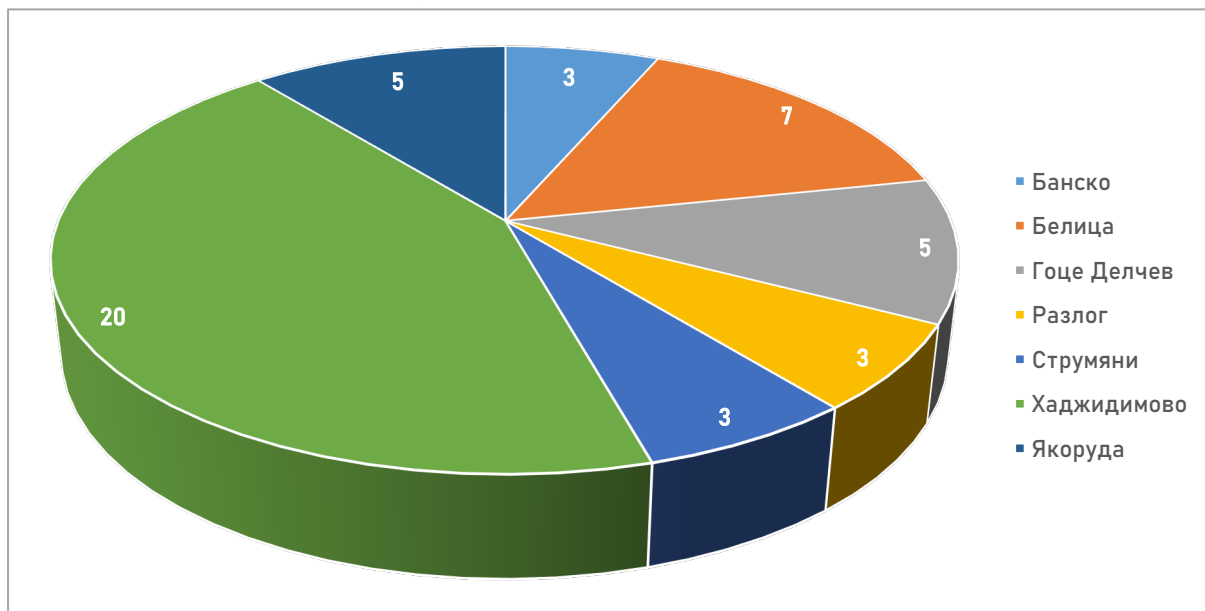
Графика 57:
Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.)



Графика 58:
Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)



Фигура 7:
Необходимост от обезопасяване на училища (бр.)

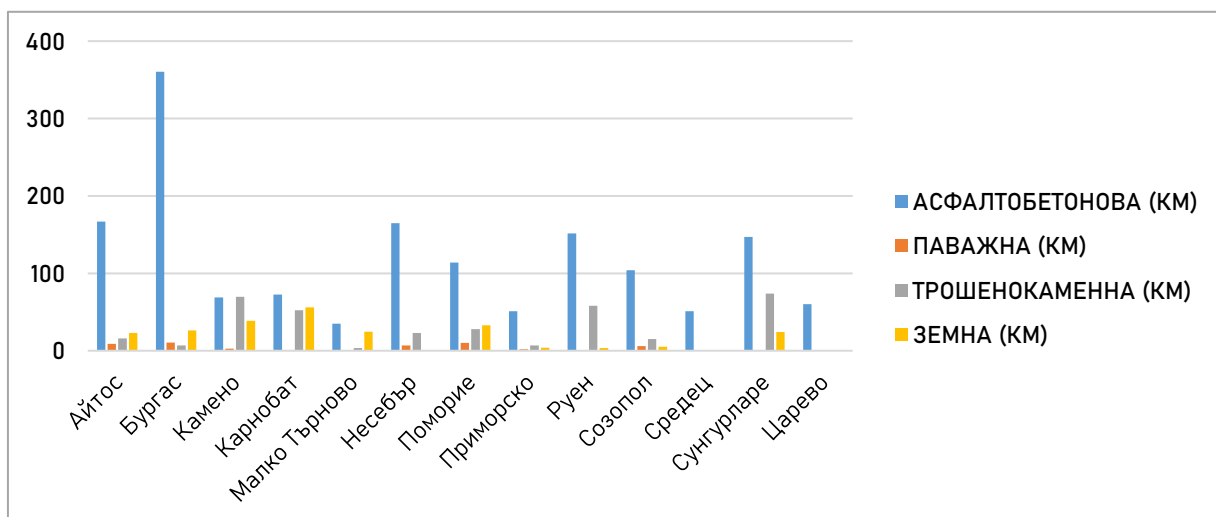


ОКБДП - Бургас е провела 6 бр. заседания. Всички общини са представили информация за годишния доклад. Констатирано е съответствие спрямо нормативната и стратегическа рамка, съответно докладът е приет от ДАБДП, като са дадени указания за допълване на представената информация в отделни аспекти. Общините прилагат интегриран подход при подобряването на пътната инфраструктура. В част от общините са реализирани различни видове мерки за успокояване на движението – изграждане на изкуствени неравности, повдигнати пешеходни пътеки; нови пешеходни пътеки; опресняване на съществуваща и полагане на нова пътна маркировка; обезопасяване на пешеходни пътеки, в т.ч. допълнително осветяване, предпазни пешеходни ограждения и др. В част от общините са изградени нови спирки или са извършени дейности по обезопасяване на съществуващите чрез допълнително осветяване, нова достъпна среда в близост до спирките, предпазни елементи и др. В община Бургас е осъществен проект "Интегриран модел за управление на градската мобилност – Етап 1" за въвеждане на интелигентна система за управление на светофарните уредби в града, която включва адаптивно управление от Центъра за управление на трафика на 31 бр. светофарни уредби, което представлява повече от половината от всички уредби. През 2022 г. ОКБДП – Бургас е провела регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система за действие при пътнотранспортно произшествие. На интернет страницата на ОКБДП е налична актуална информация за дейността на комисията. Областната комисия е посочила в своя доклад следните проблеми и трудности: липса на приемственост при кадрови промени в институциите и общините, което възпрепятства вече създадената организация на работа.

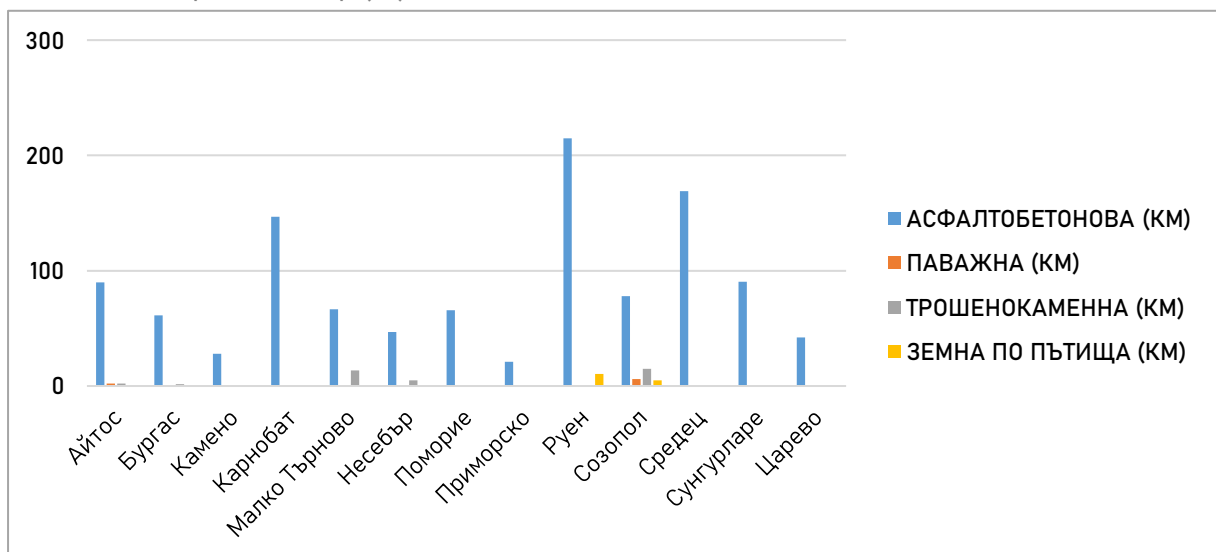
Обобщаване на нуждите на ниво област:

- подобряване на 769.8 км асфалтобетонена настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 530.9 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни знаци/поставяне на липсващи – между 1% в общини Айтос, Бургас, Малко Търново, Несебър и Приморско до 92% в община Карнобат; осреднена стойност – 17.6% дял проблемни знаци;
- подмяна на 635.2 км пътна маркировка в лошо състояние; полагане на 1 397.9 км нова пътна маркировка (където в момента изцяло липсва);
- отстраняване на 578 бр. установени несъответствия между пътни знаци и маркировка;
- ремонт/рехабилитация на 604.6 км проблемни банкети и изграждане на 33.8 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);
- ремонт/рехабилитация на 524.5 км проблемни тротоари и изграждане на 568.5 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 113.4 км ОСП в лошо състояние; монтиране на 118.6 км нови ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 97 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край);
- обезопасяване на 37 опасни кръстовища;
- обезопасяване на 134 пешеходни пътеки;
- обезопасяване на 55 спирки;
- обезопасяване на 2 подлеза и 1 надлез;
- обезопасяване на 5 велоалеи;
- обезопасяване на 24 училища/детски градини;
- обезопасяване на 4 автогари и 3 ж.п. гари;
- закупуване на 35 училищни автобуса;
- възлагане на ГПОД в 6 общини (Айтос, Камено, Малко Търново, Приморско, Руен и Царево).

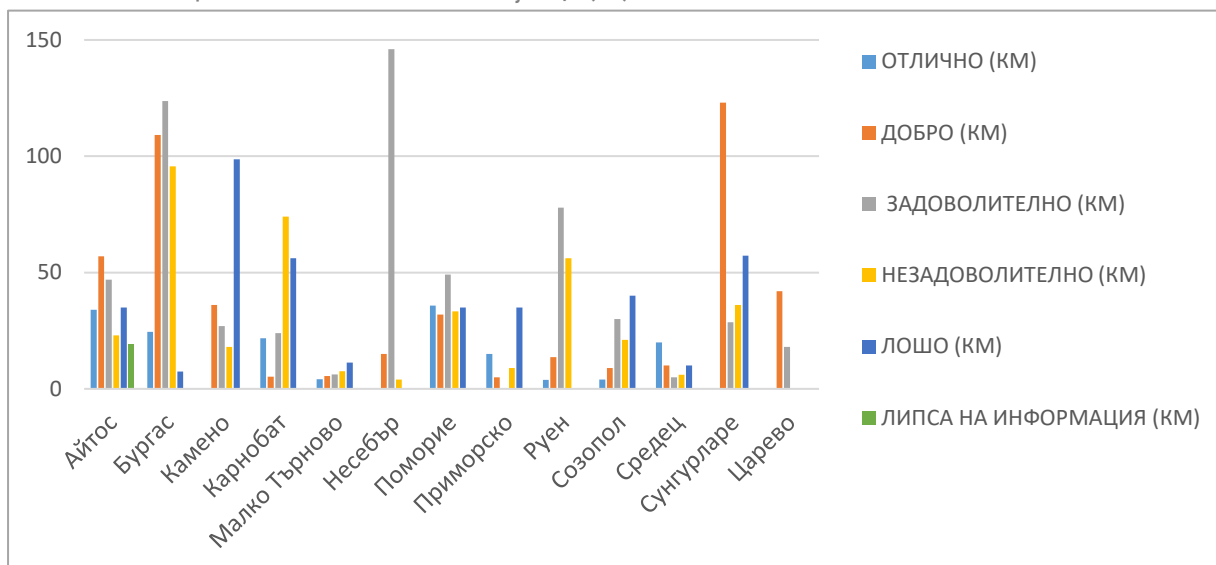
Графика 59:
Настилки по улици (км)



Графика 60:
Настилки по общински пътища (км)

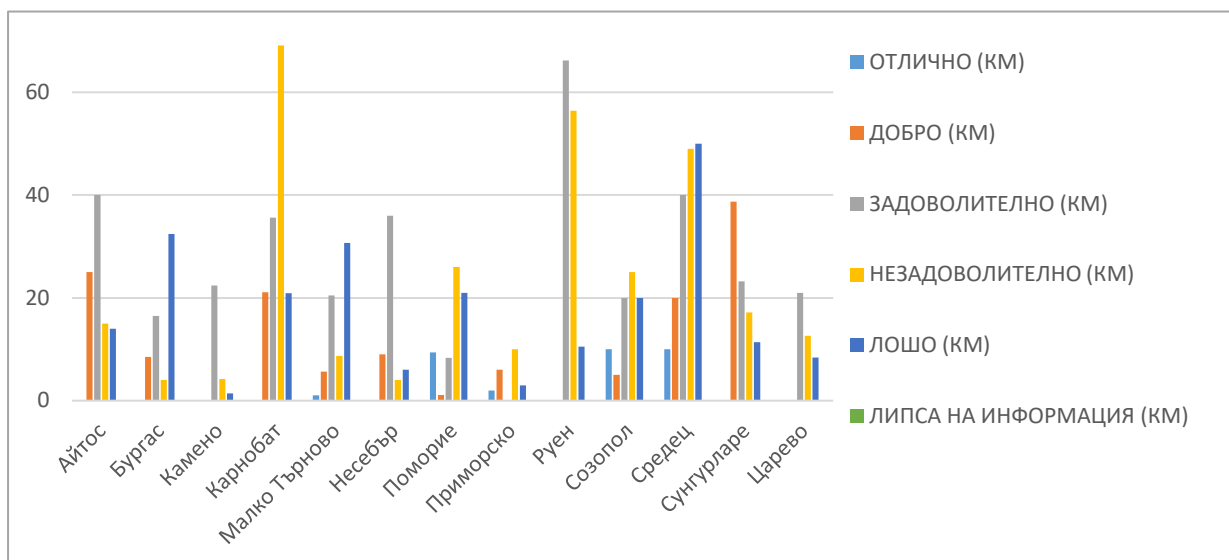


Графика 61:
Състояние на асфалтобетонени настилки по улици (км)



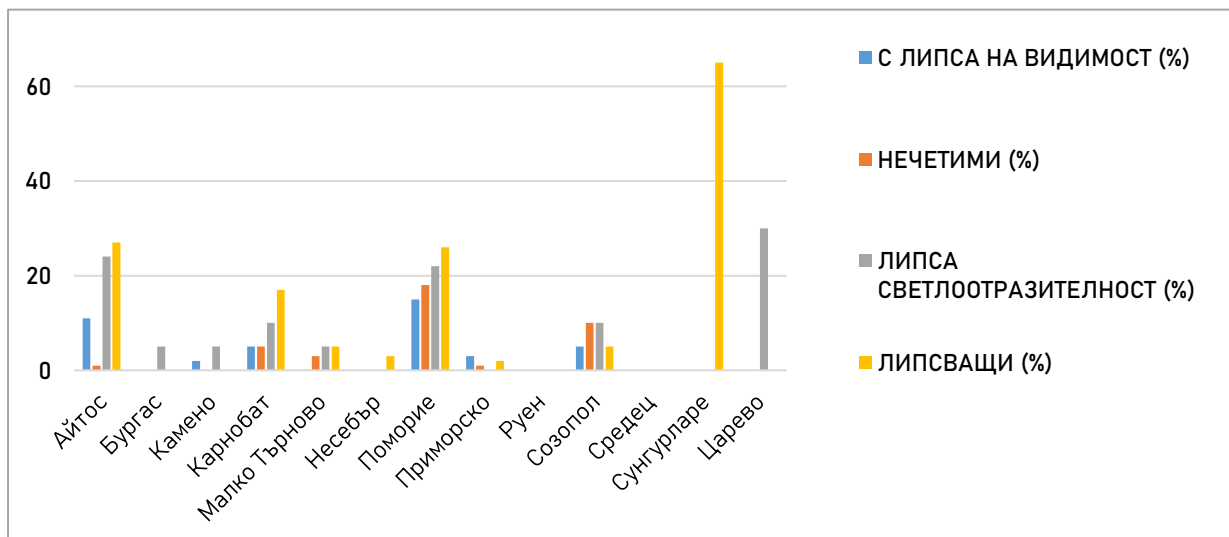
Графика 62:

Състояние на асфалтобетонени настилки по общински пътища (км)



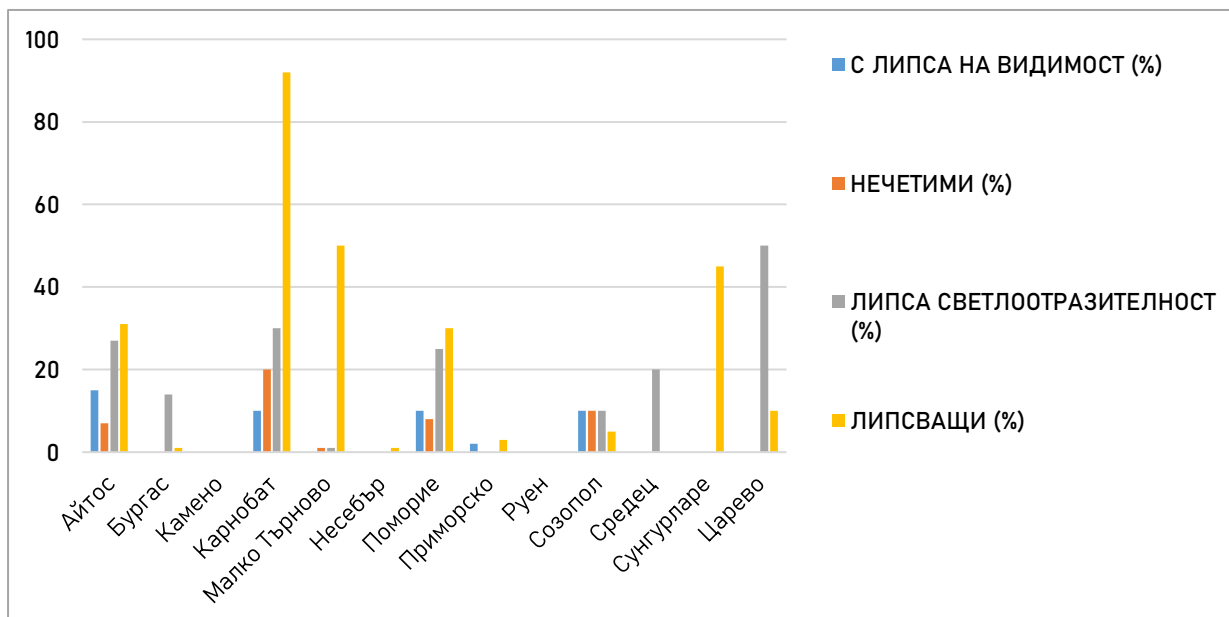
Графика 63:

Състояние на знаци по улици (%)

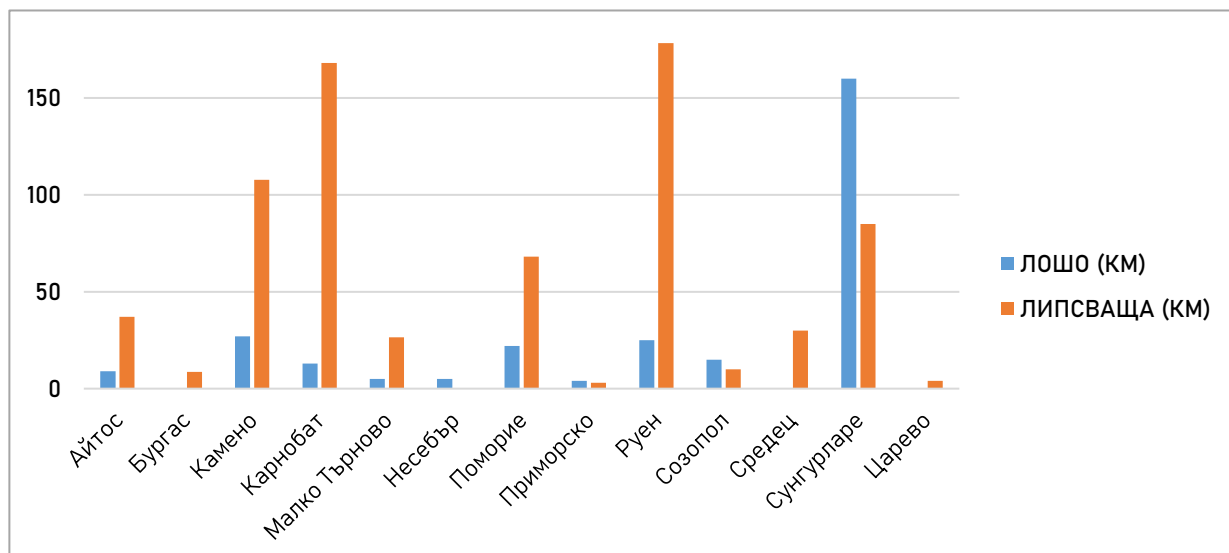


Графика 64:

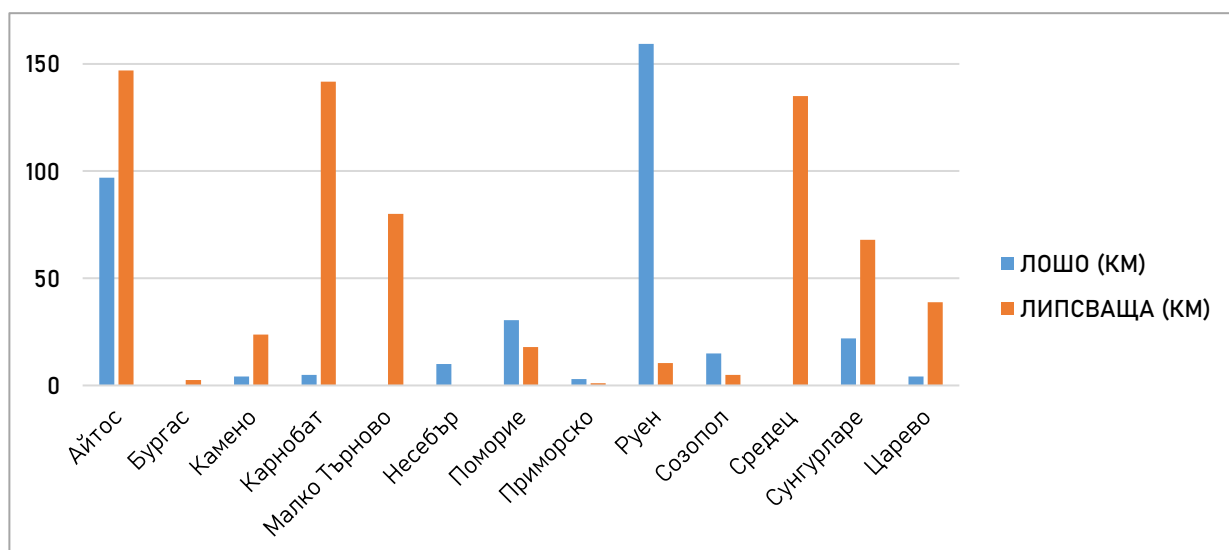
Състояние на знаци по общински пътища (%)



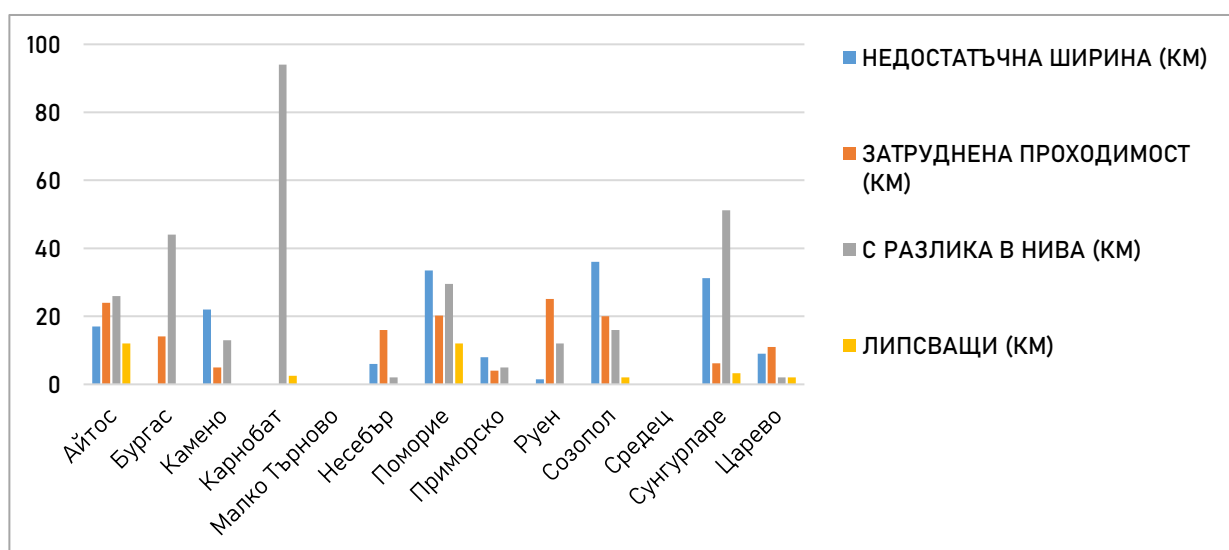
Графика 65:
Състояние на маркировка по улици (км)



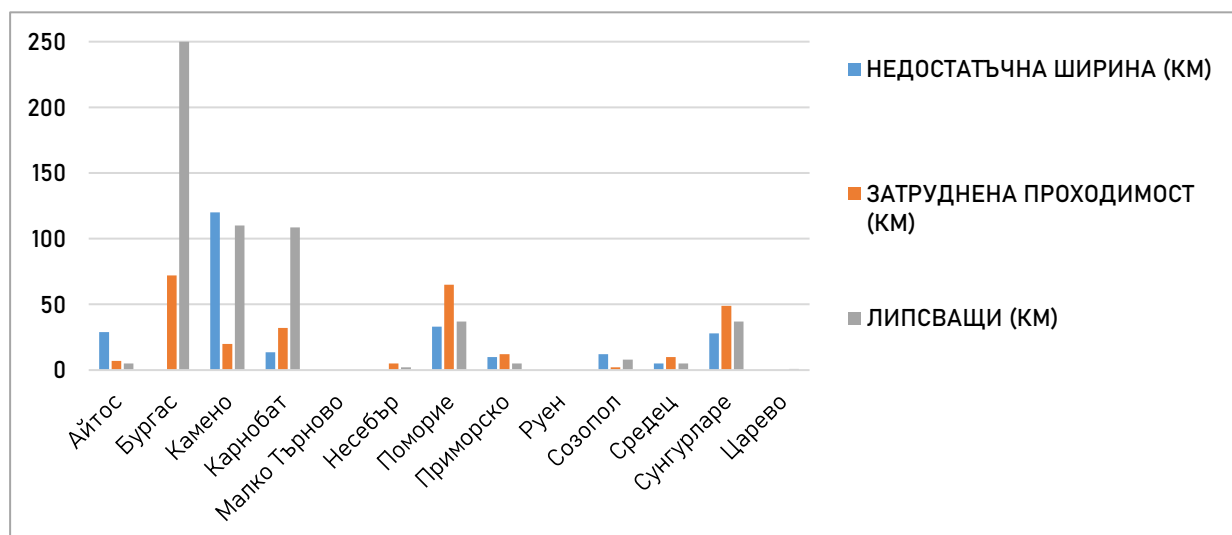
Графика 66:
Състояние на маркировка по общински пътища (км)



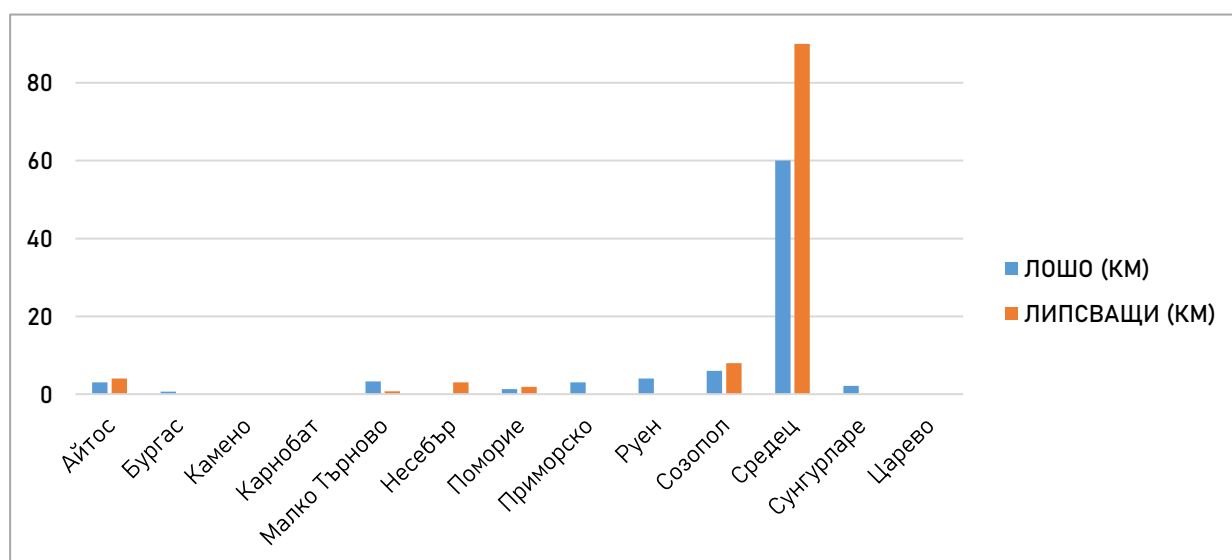
Графика 67:
Състояние на банкети (км)



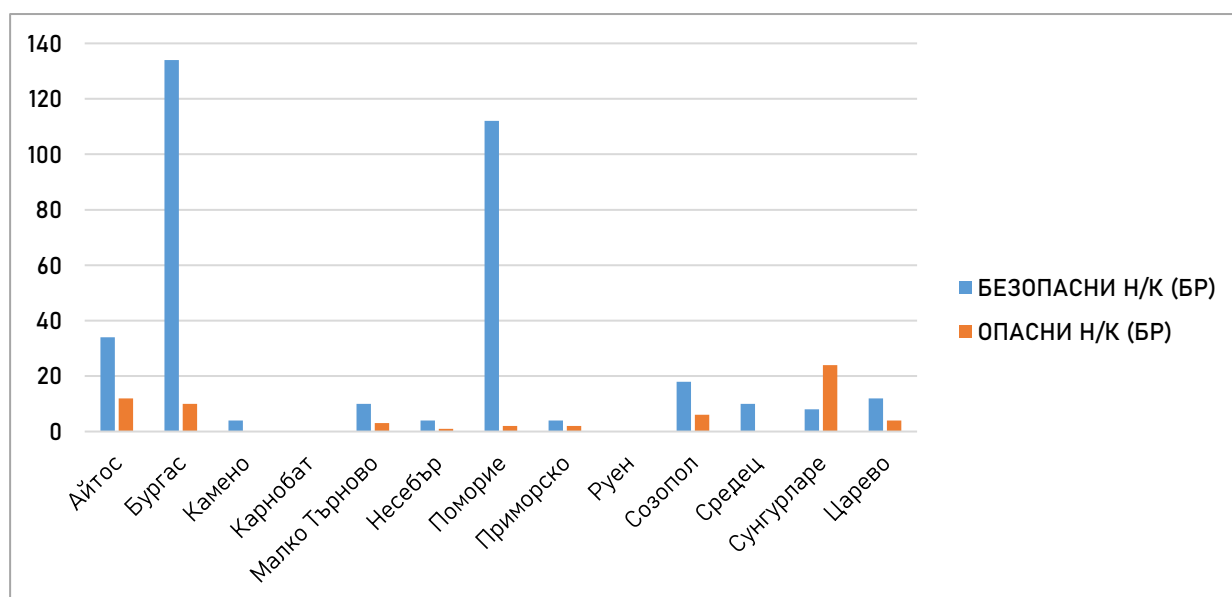
Графика 68:
Състояние на тротоари (км)



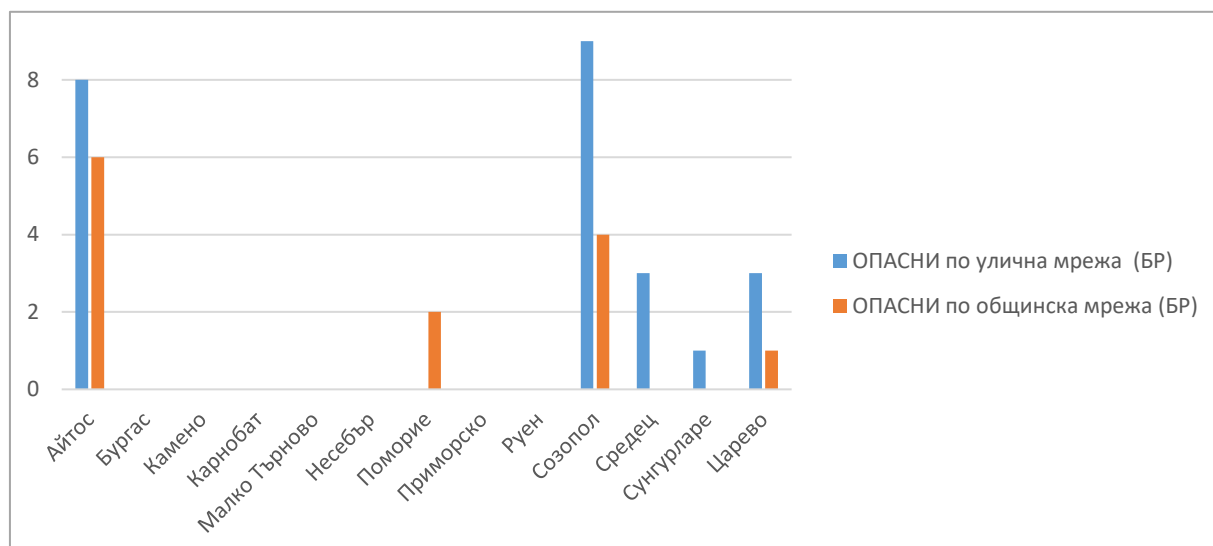
Графика 69:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)



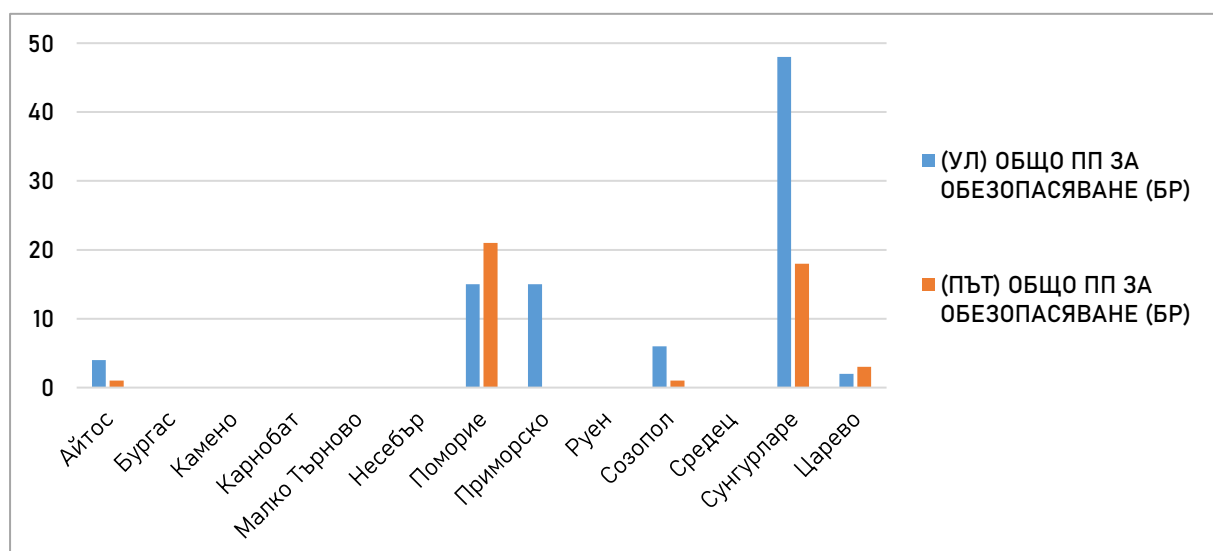
Графика 70:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общинските пътища



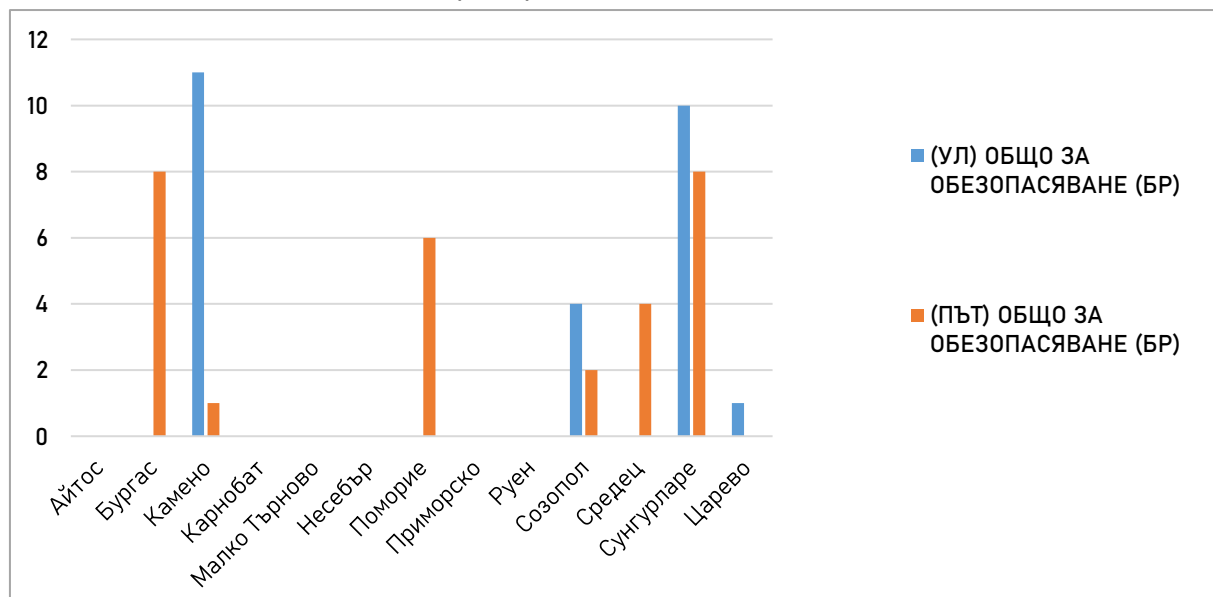
Графика 71:
Състояние на кръстовища (бр.)



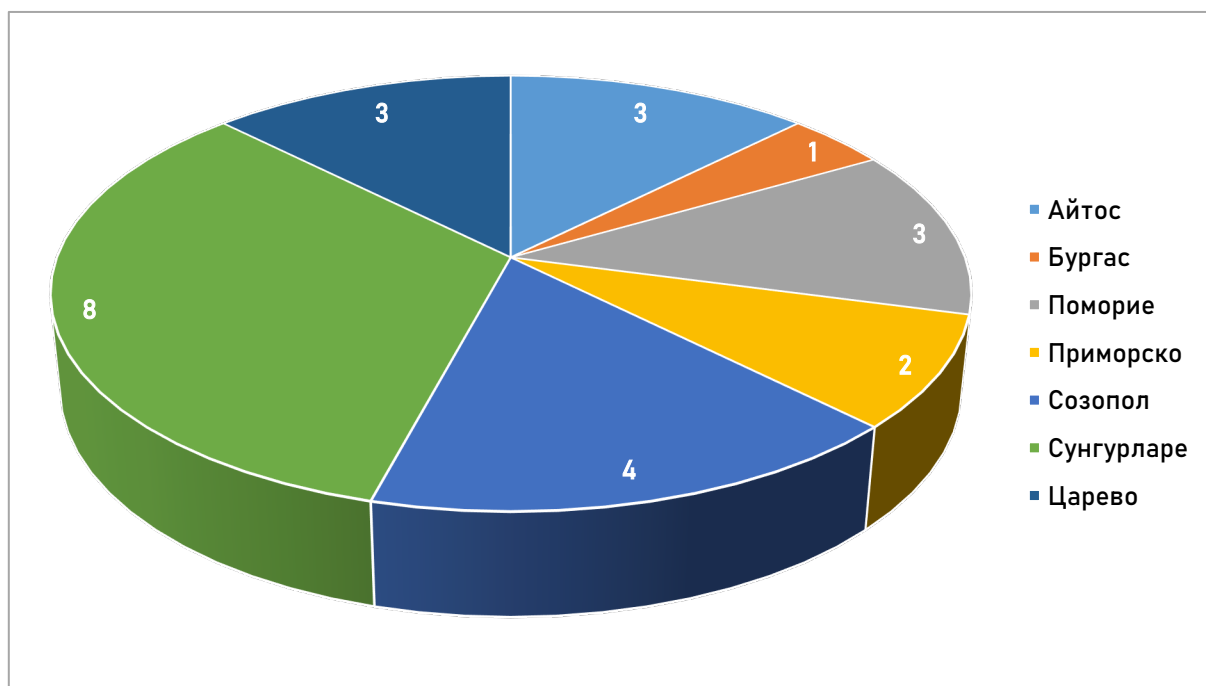
Графика 72:
Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.)



Графика 73:
Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)



Фигура 8:
Необходимост от обезопасяване на училища (бр.)

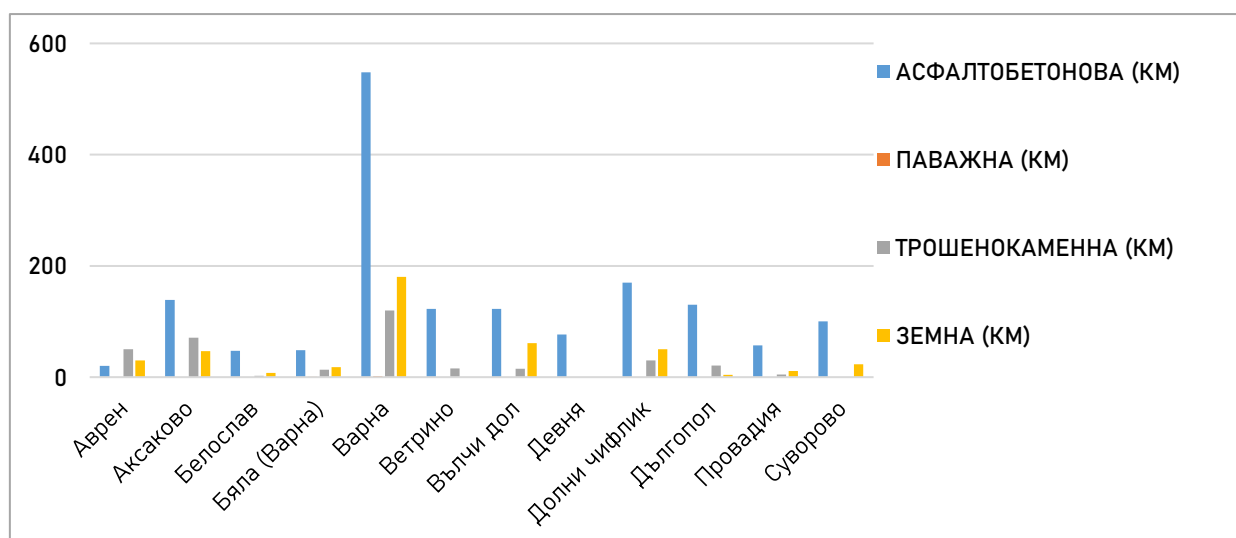


ОКБДП – Варна е провела 5 бр. заседания. Всички общини са представили информация за годишния доклад. Констатирано е съответствие спрямо нормативната и стратегическа рамка, съответно докладът е приет от ДАБДП, като са дадени указания за допълване на представената информация в отделни аспекти. В по-голяма част от общините се прилага интегриран подход при подобряването на пътната инфраструктура. В част са реализирани различни видове мерки за успокояване на движението – изграждане на изкуствени неравности, повдигнати пешеходни пътеки; опресняване на съществуваща и полагане на нова пътна маркировка; обезопасяване на пешеходни пътеки, в т.ч. допълнително осветяване, светещи елементи и др. Извършено е и обезопасяване на три автобусни спирки. През отчетната година ОКБДП – Варна е провела регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система за действие при пътнотранспортно произшествие. На интернет страницата на ОКБДП е налична актуална информация за дейността на комисията. Областната комисия е посочила в своя доклад следните проблеми и трудности: отделни общински администрации не отговарят на изпратени писма и не предоставят информация относно предприетите своевременни действия по отношение на преписки, жалби и сигнали. За територията на областна администрация – Варна е констатиран проблем с въвеждането на временна организация на движение по част от пътищата от републиканската пътна мрежа, продължил дълъг период от време главно поради затруднения в провеждането на процедурите и изпълнение на сключените договори.

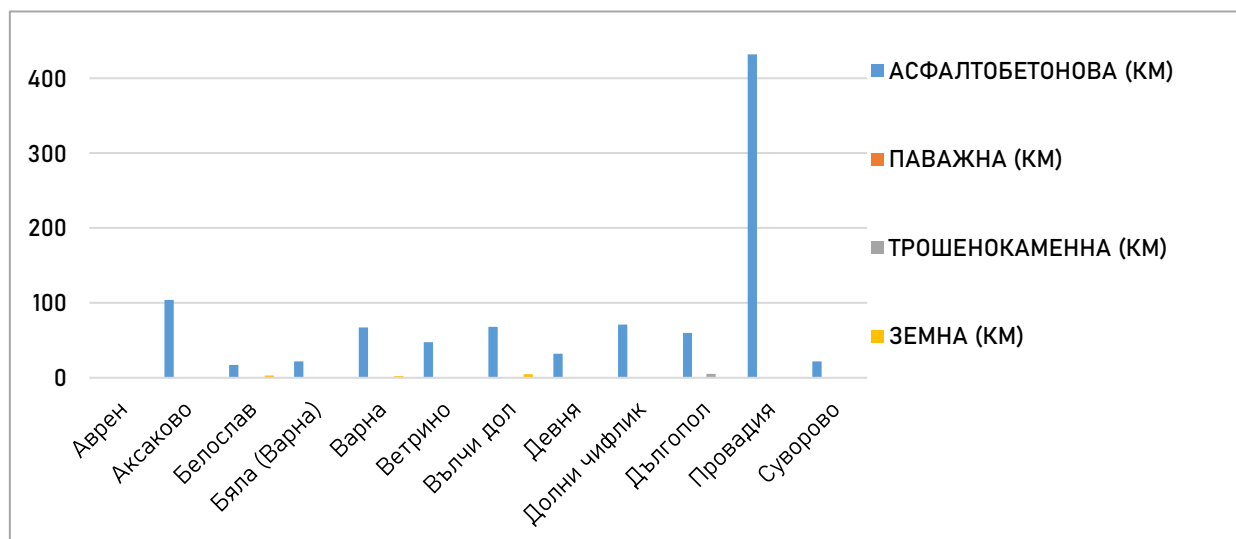
Обобщаване на нуждите на ниво област:

- подобряване на 709.4 км асфалтобетонена настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 417.5 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни пътни знаци/поставяне на липсващи – между 1% в общини Варна, Долни Чифлик и Дългопол до 80% в община Вълчи дол; осреднена стойност – 21% дял проблемни знаци;
- подмяна на 150.2 км маркировка в лошо състояние; полагане на 1 321.4 км нова пътна маркировка (където в момента изцяло липсва);
- отстраняване на 29 бр. установени несъответствия между пътни знаци и маркировка;
- ремонт/рехабилитация на 155.8 км проблемни банкети и изграждане на 485.4 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);
- ремонт/рехабилитация на 421.8 км проблемни тротоари и изграждане на 962.3 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 12.7 км ОСП в лошо състояние; монтиране на 41.6 км нови ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 99 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край);
- обезопасяване на 11 опасни кръстовища;
- обезопасяване на 155 пешеходни пътеки;
- обезопасяване на 30 спирки;
- обезопасяване на 2 подлеза;
- обезопасяване на 66 училища/детски градини;
- обезопасяване на 3 ж.п. гари;
- закупуване на 17 училищни автобуса;
- възлагане на ГПОД в 10 общини (Аврен, Аксаково, Белослав, Бяла, Ветрино, Девня, Долни чифлик, Дългопол, Провадия и Суворово).

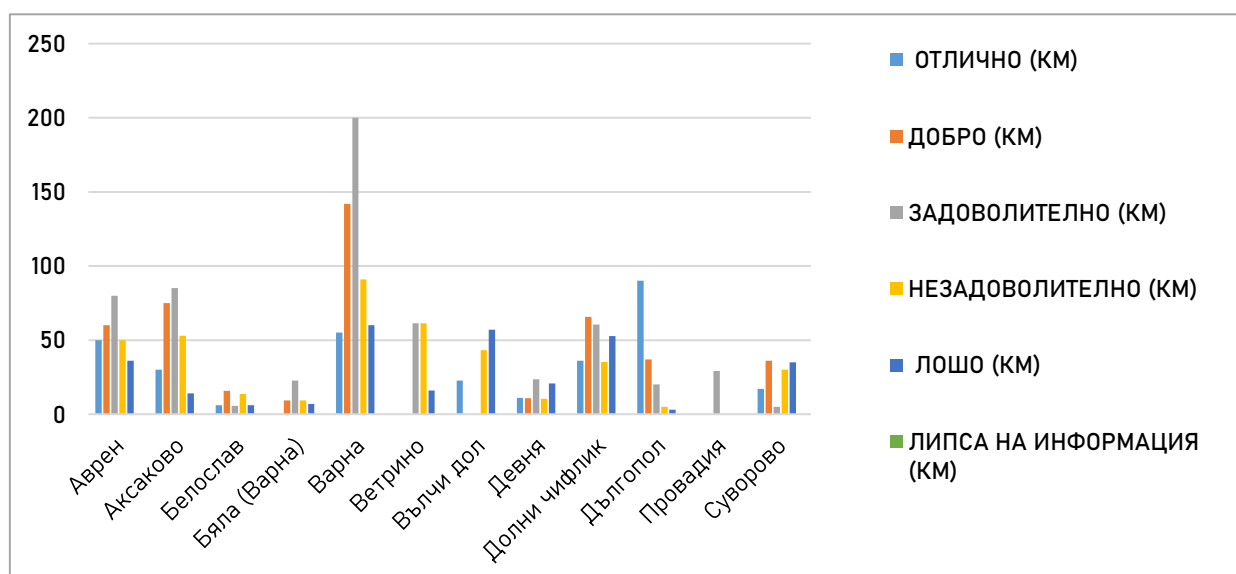
Графика 74:
Настилки по улична мрежа (км)



Графика 75:
Настилки по общински пътища (км)

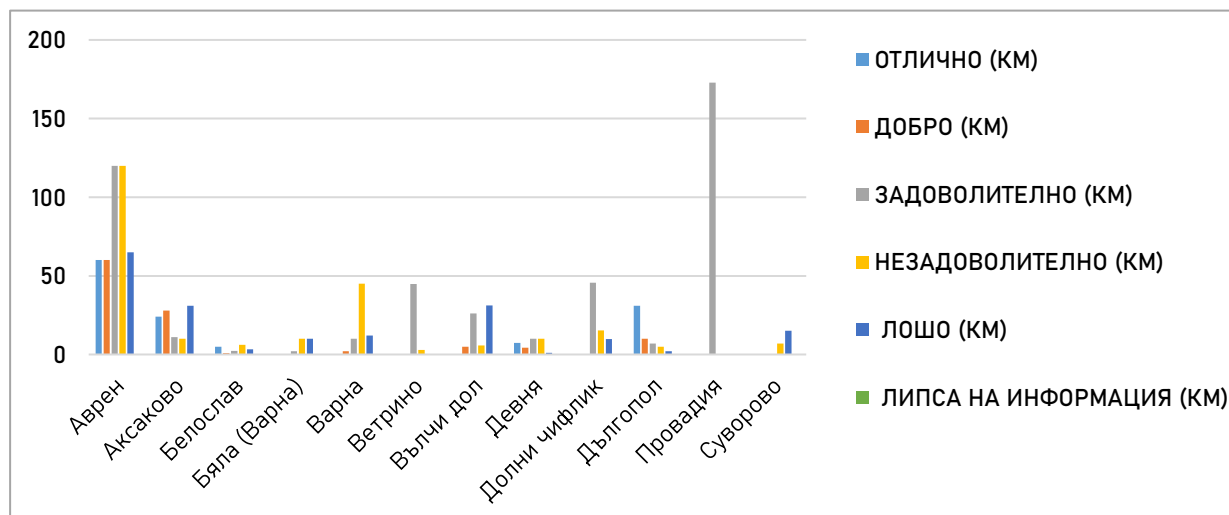


Графика 76:
Състояние на асфалтобетонени настилки по улици (км)



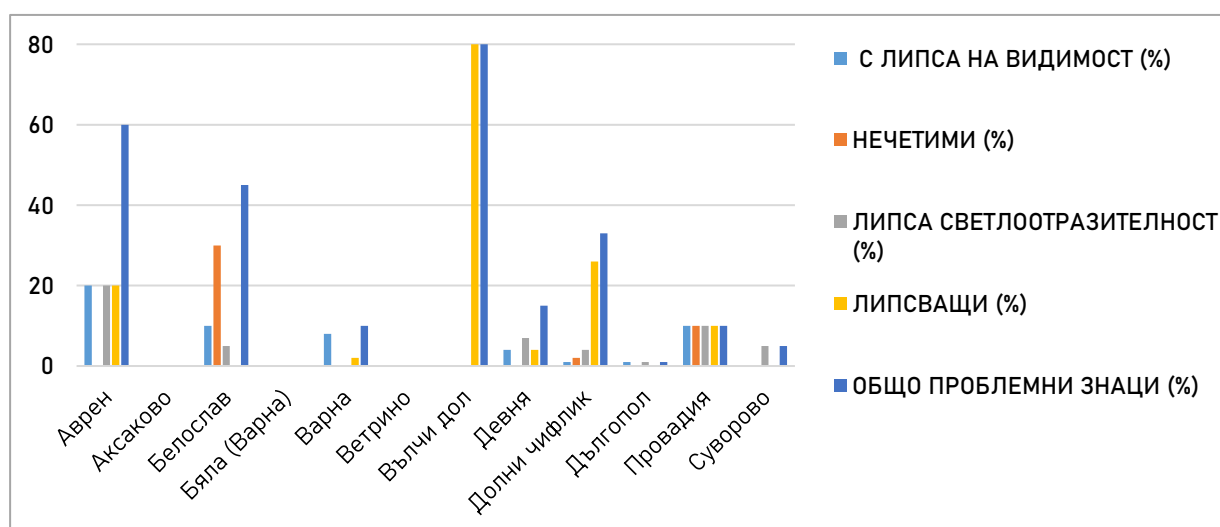
Графика 77:

Състояние на асфалтобетонени настилки по общински пътища (км)



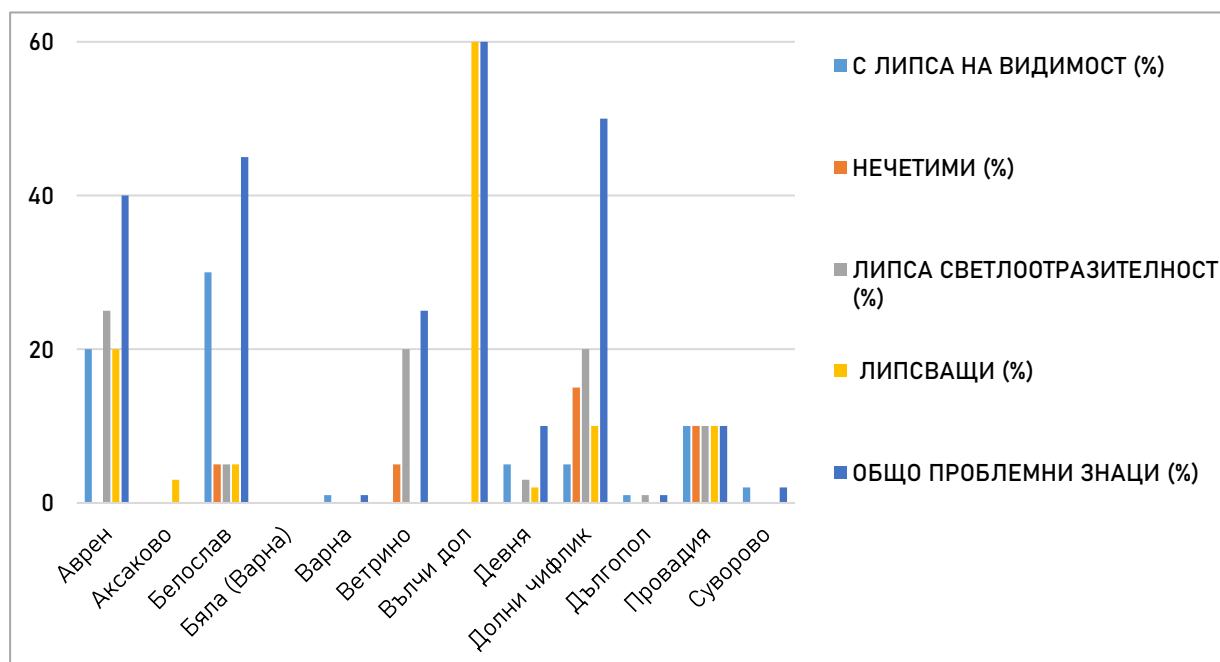
Графика 78:

Състояние на знаци по улици (%)

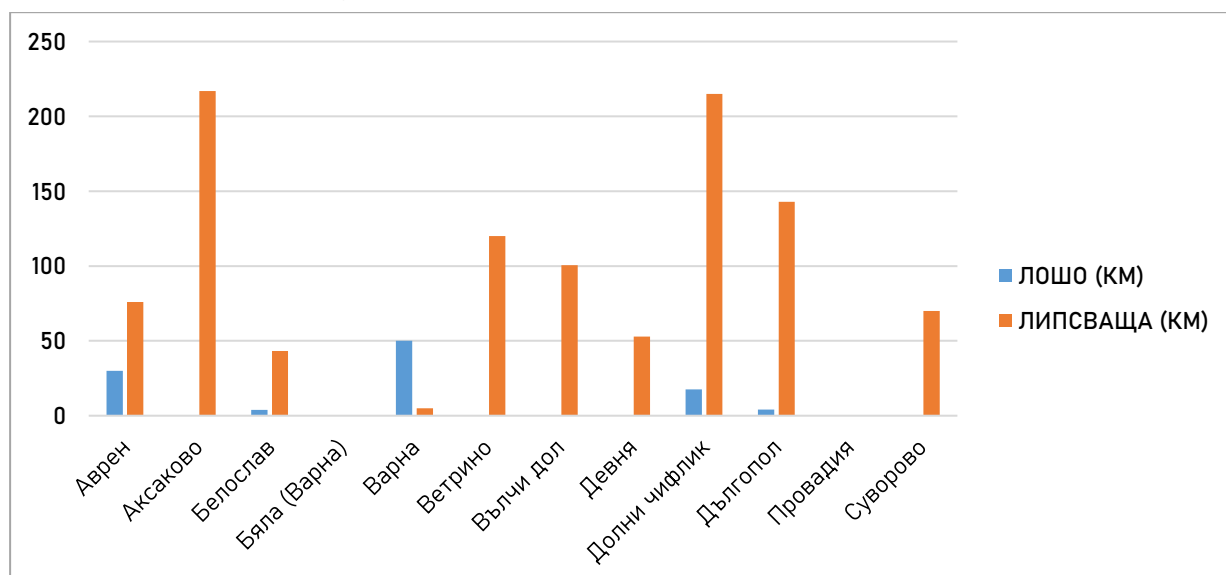


Графика 79:

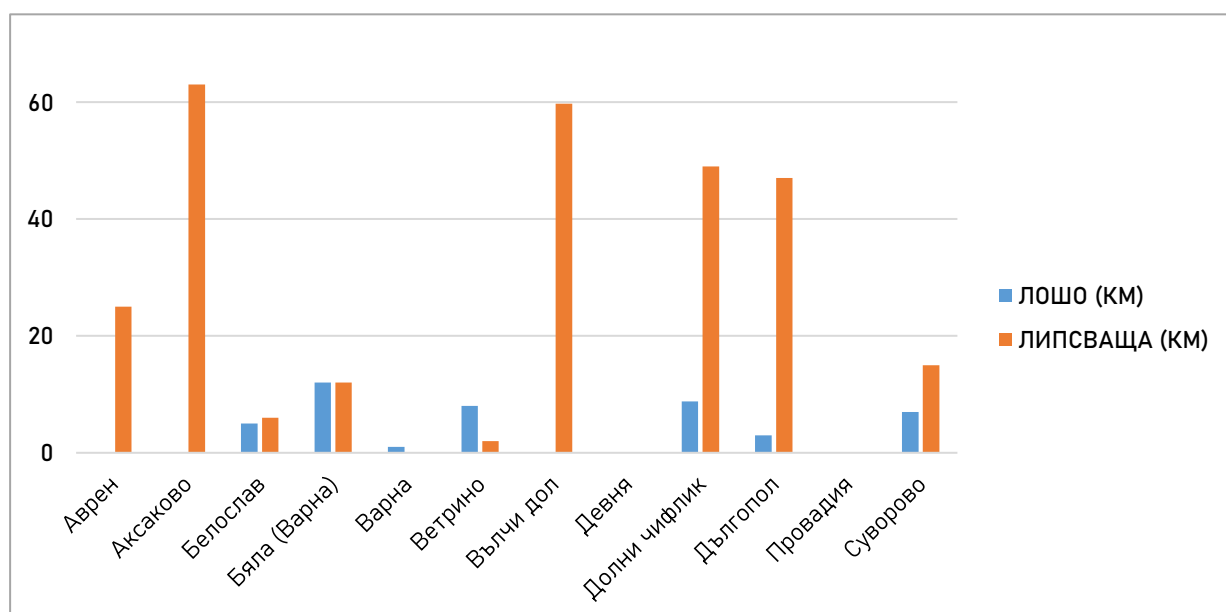
Състояние на знаци по общински пътища (%)



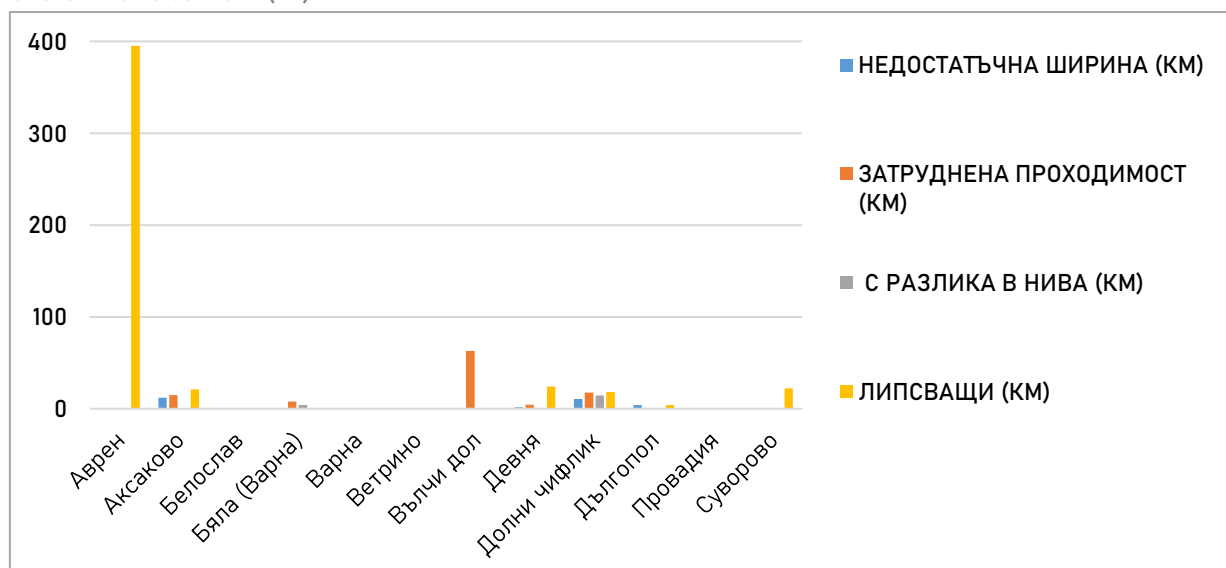
Графика 80:
Състояние на маркировка по улици (км)



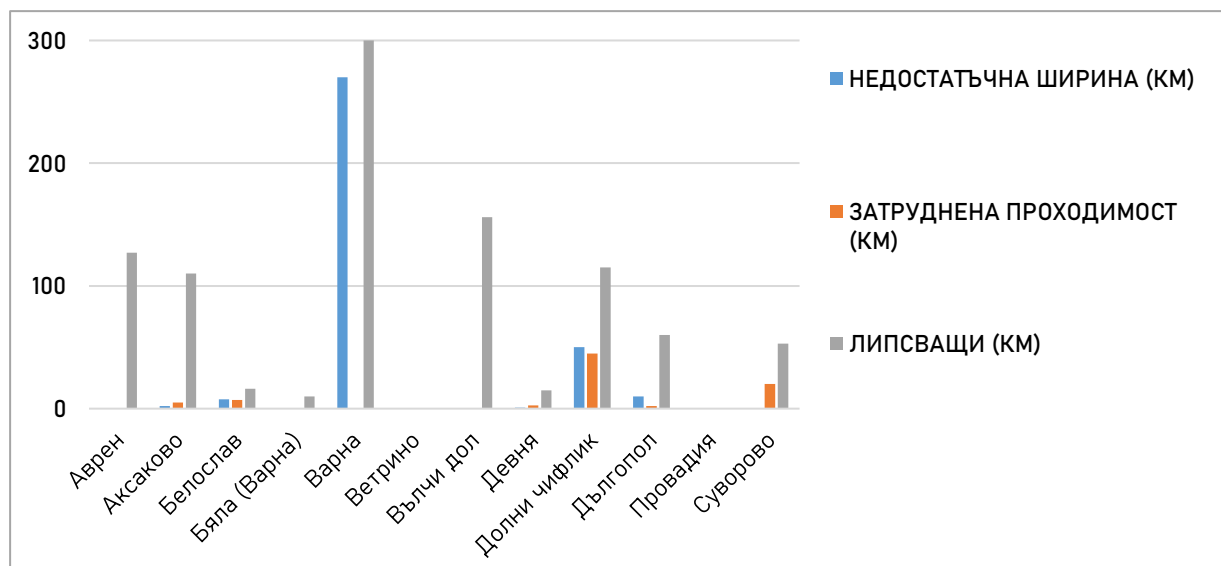
Графика 81:
Състояние на маркировка по общински пътища (км)



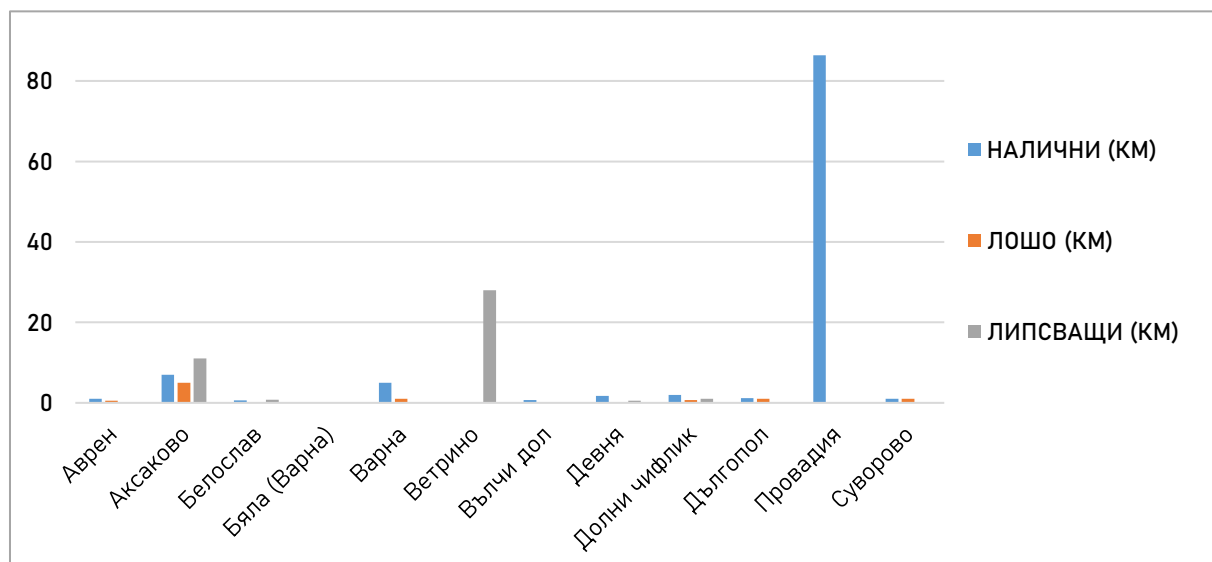
Графика 82:
Състояние на банкети (км)



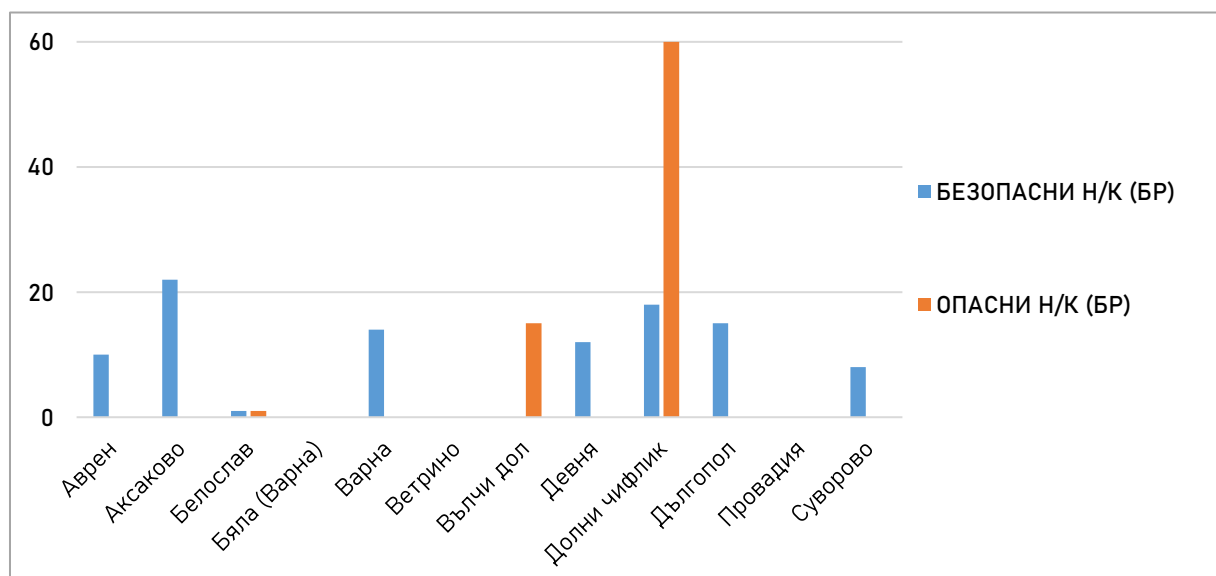
Графика 83:
Състояние на тротоари (км)



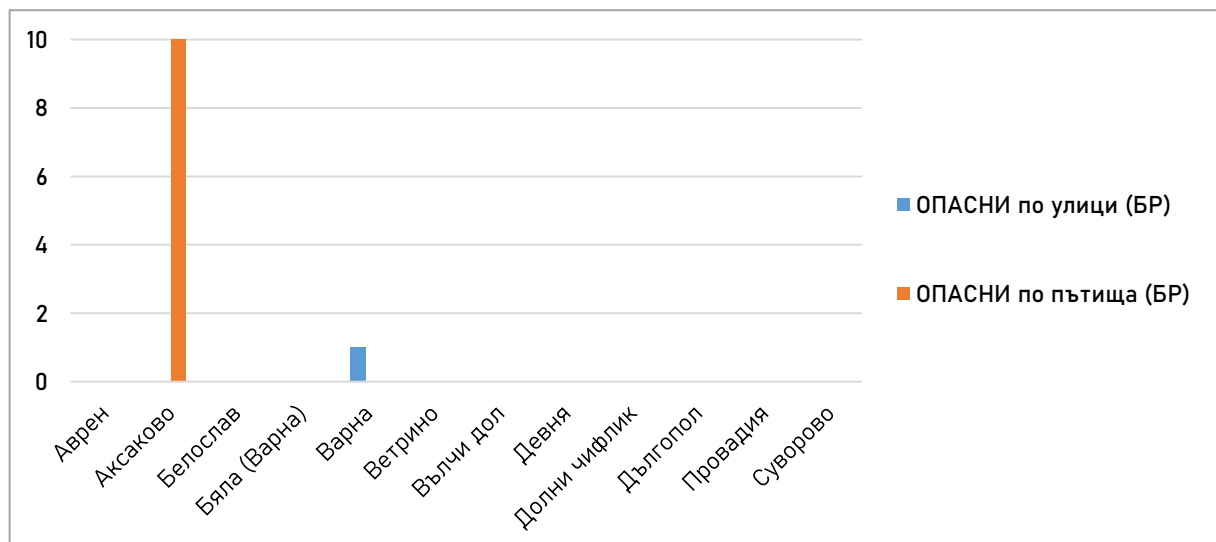
Графика 84:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)



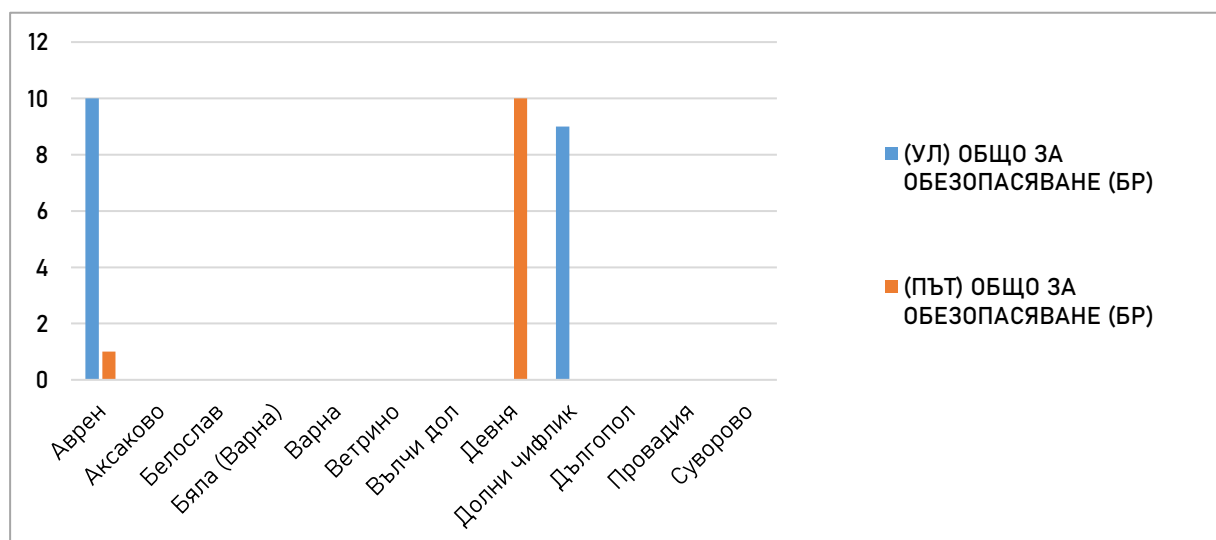
Графика 85:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общинските пътища



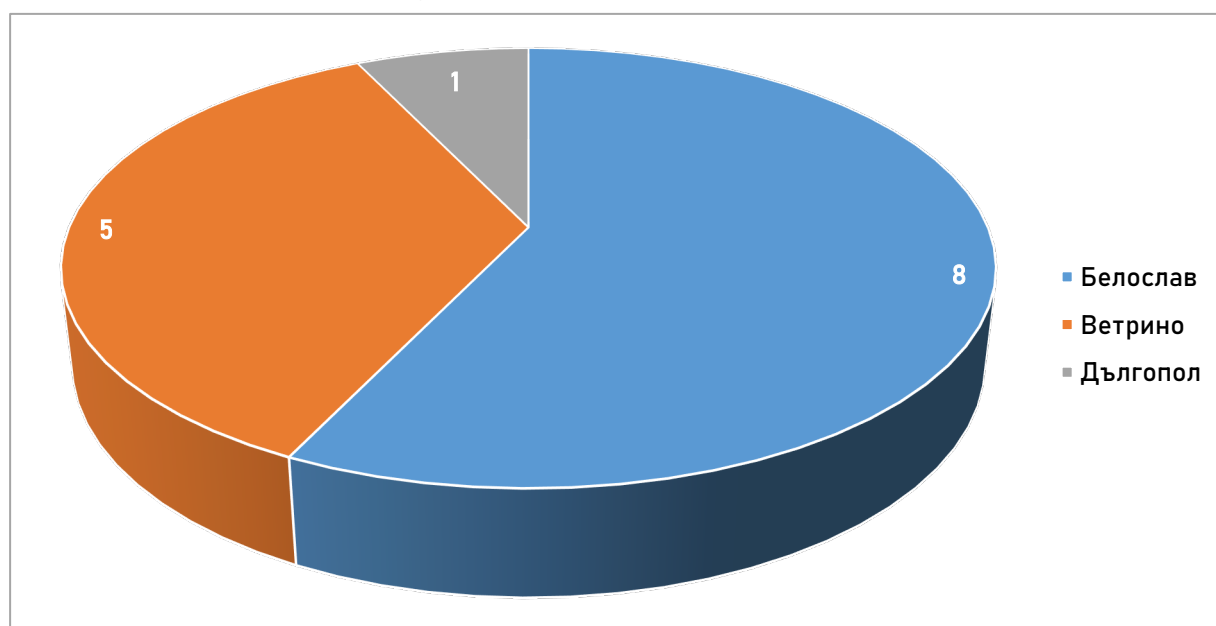
Графика 86:
Състояние на кръстовища (бр.)



Графика 87:
Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)



Фигура 9:
Необходимост от обезопасяване на училища (бр.)

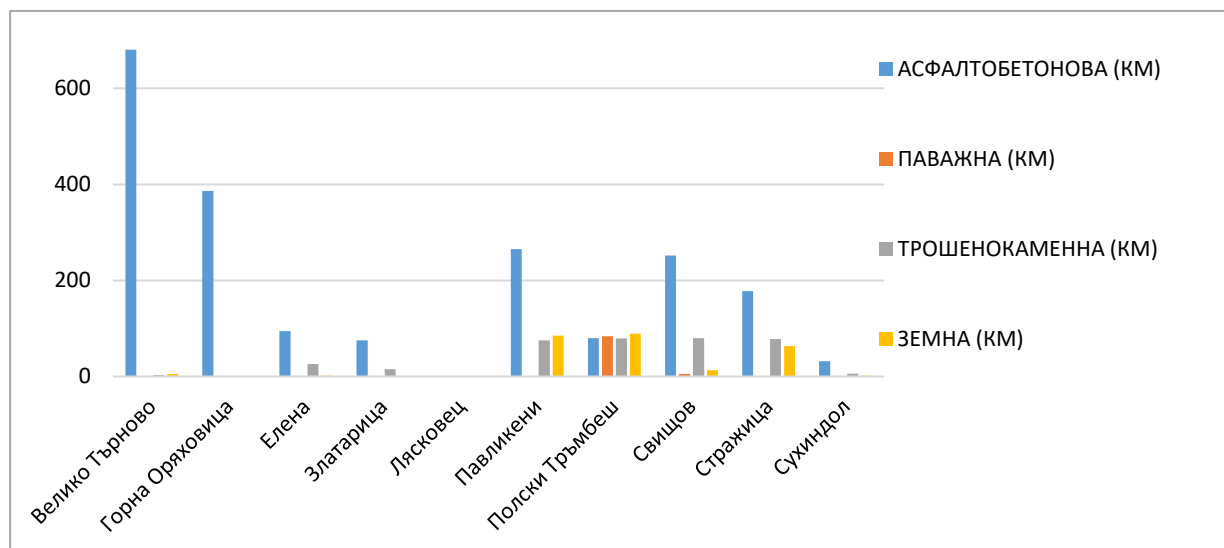


ОКБДП – Велико Търново не е провела заседания през 2022 г. (за сравнение през 2021 г. са проведени 5 заседания). Не провеждането им през отчетната година се определя като проблем от ДАБДП, тъй като членовете на ОКБДП нямат възможност да работят в добър синхрон и координация помежду си. Всички общини са представили информация за годишния доклад, като няма информация за извършените дейности от ЦСМП. Това се явява несъответствие спрямо нормативната и стратегическа рамка и представлява сериозен пропуск в докладваната информация, съответно докладът не е приет от ДАБДП и са дадени указания за ревизия. Във всички общини се прилага интегриран подход при подобряването на пътната инфраструктура. В част са реализирани различни видове мерки за успокояване на движението – изграждане на изкуствени неравности, повдигнати пешеходни пътеки; опресняване на съществуваща и полагане на нова пътна маркировка; обезопасяване на пешеходни пътеки, в т.ч. предпазни пешеходни ограждения и др. В отделни общини е извършено обезопасяване на автобусни спирки чрез допълнителното им осветяване. През отчетната година ОКБДП – Велико Търново не е провела регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система. На интернет страницата на ОКБДП е налична част от изискуемата информация за дейността на комисията, но същата не е актуализирана. Областната комисия в своя доклад не е посочила проблеми и трудности.

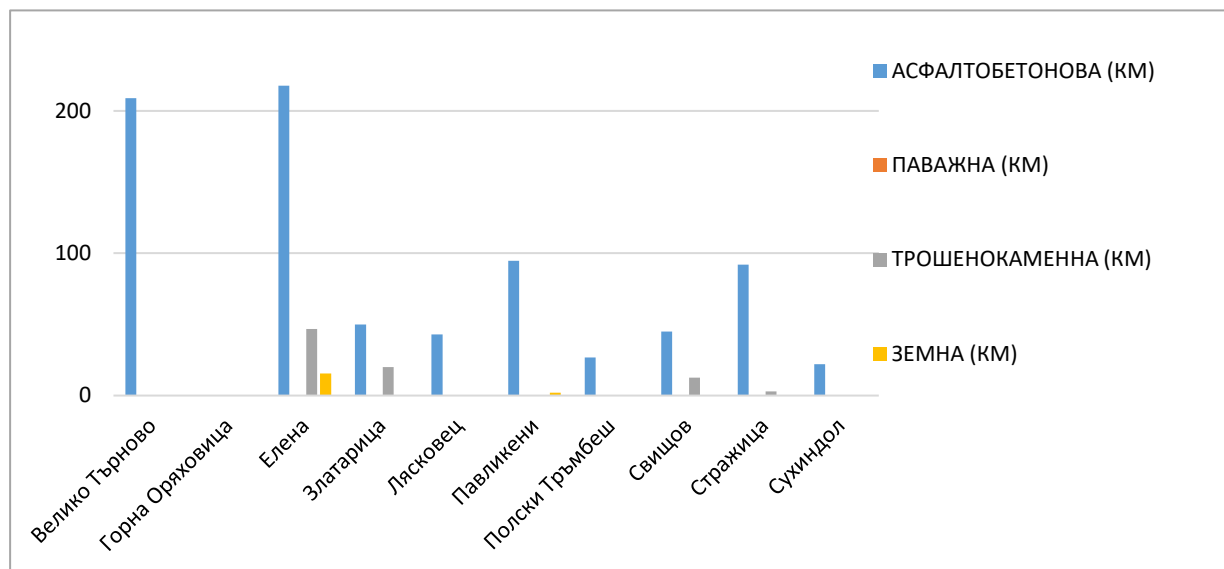
Обобщаване на нуждите на ниво област:

- подобряване на 567.7 км асфалтобетонена настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 286.6 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни пътни знаци/поставяне на липсващи – между 1% в община Полски Тръмбеш до 100% в община Лясковец; осреднена стойност – 17.6% дял проблемни знаци;
- подмяна на 328 км маркировка в лошо състояние; полагане на 1 576.1 км нова пътна маркировка (където в момента изцяло липсва);
- отстраняване на 20 бр. установени несъответствия между пътни знаци и маркировка;
- ремонт/рехабилитация на 832.6 км проблемни банкети и изграждане на 15 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);
- ремонт/рехабилитация на 471 км проблемни тротоари и изграждане на 357 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 37.1 км ОСП в лошо състояние; монтиране на 28.9 км нови ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 41 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край);
- обезопасяване на 2 536 опасни кръстовища;
- обезопасяване на 64 пешеходни пътеки;
- обезопасяване на 80 спирки;
- обезопасяване на 19 училища/детски градини;
- закупуване на 14 училищни автобуса;
- възлагане на ГПОД в 3 общини (Лясковец, Свищов и Стражица).

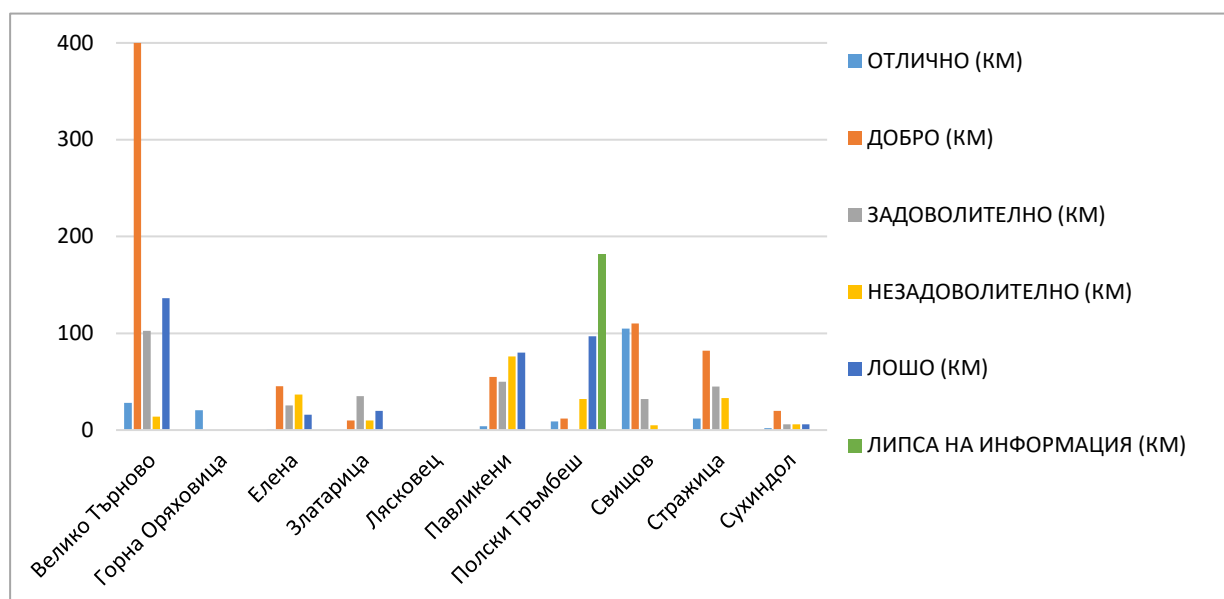
Графика 88:
Настилки по улична мрежа (км)



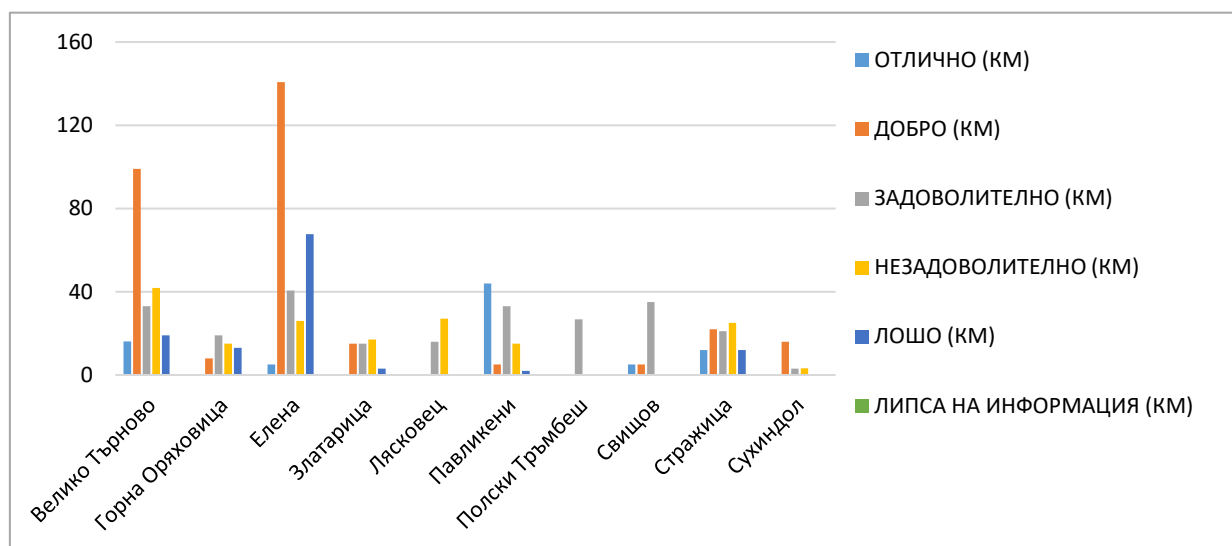
Графика 89:
Настилки по общински пътища (км)



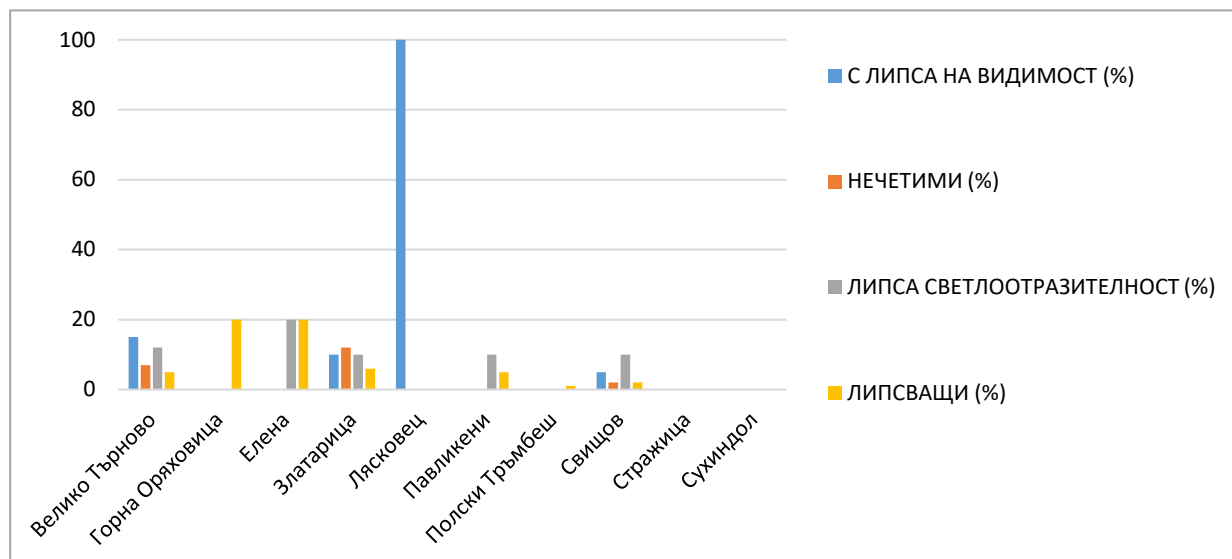
Графика 90:
Състояние на асфалтобетонени настилки по улици (км)



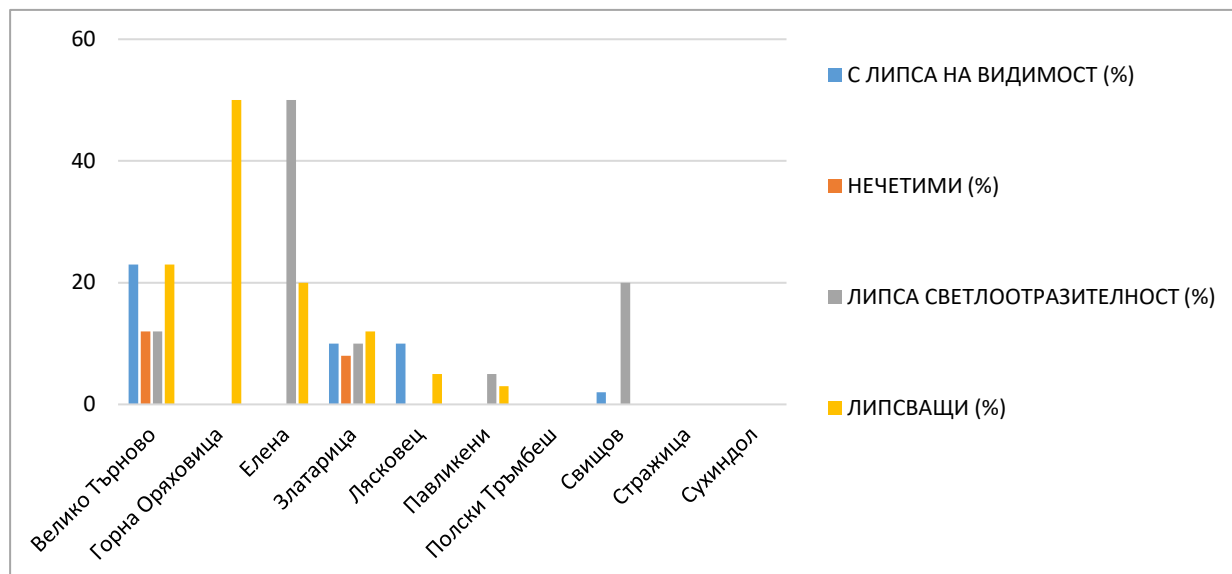
Графика 91:
Състояние на асфалтобетонни настилки по общински пътища (км)



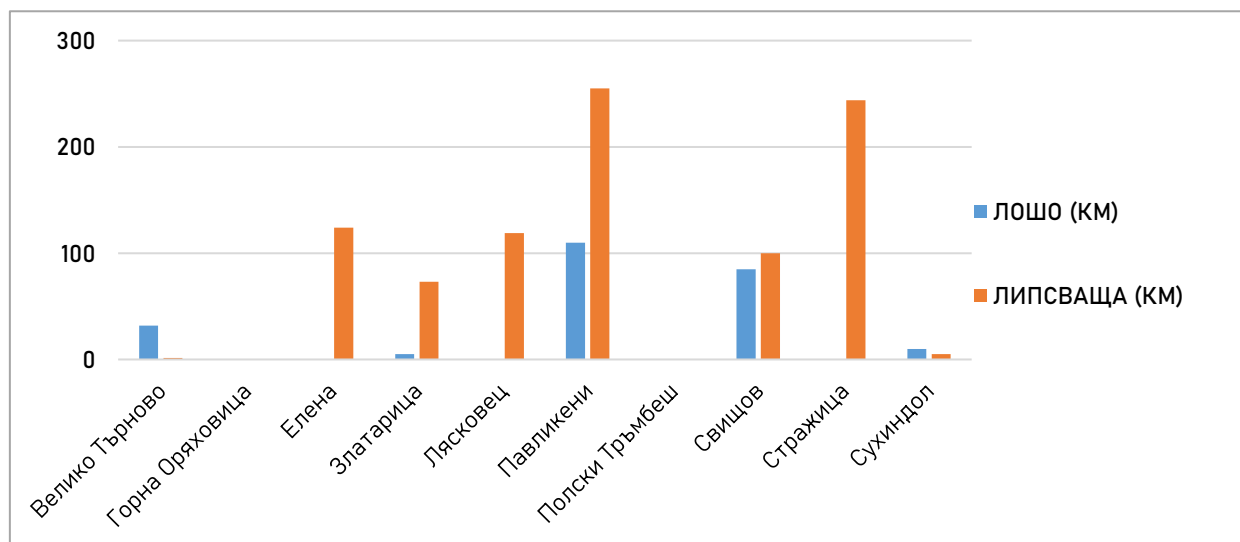
Графика 92:
Състояние на знаци по улици (%)



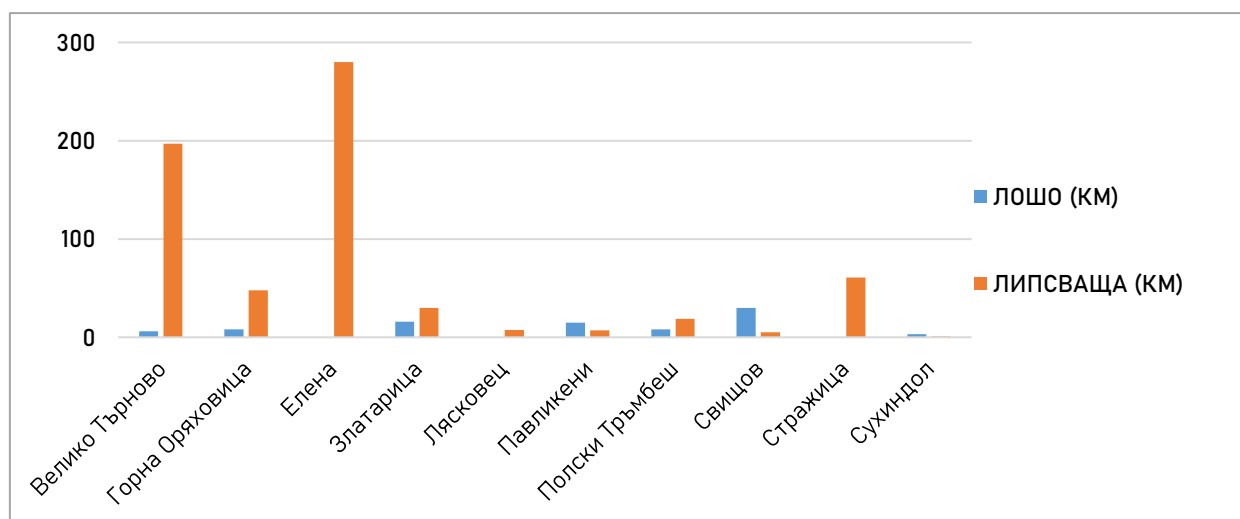
Графика 93:
Състояние на знаци по общински пътища (%)



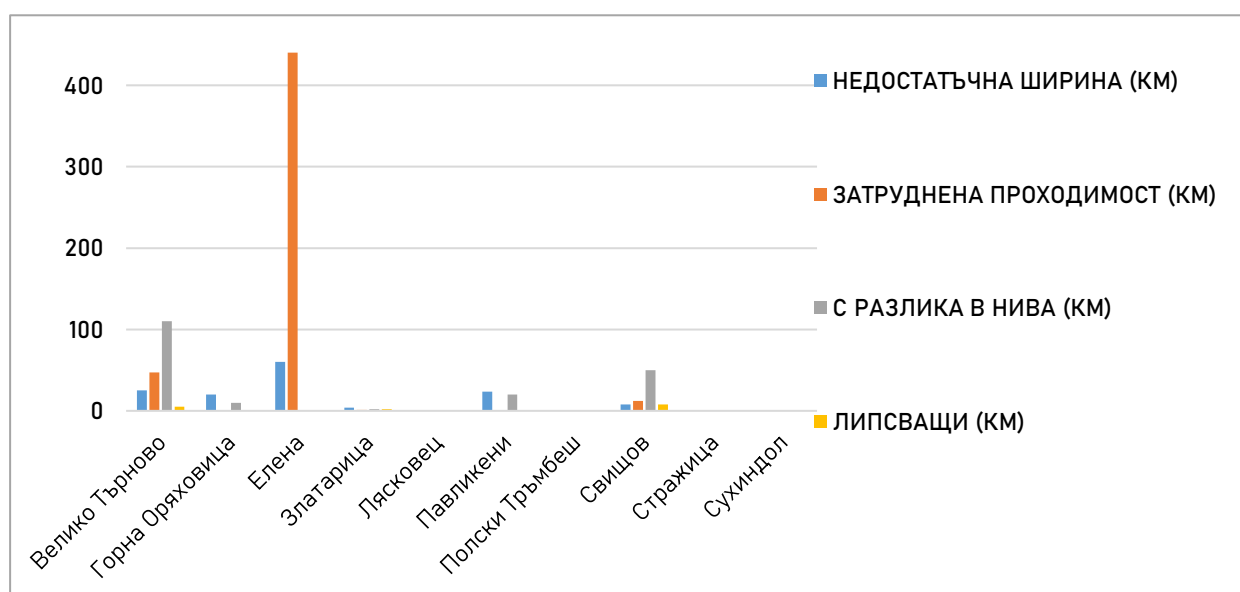
Графика 94:
Състояние на маркировка по улици (км)



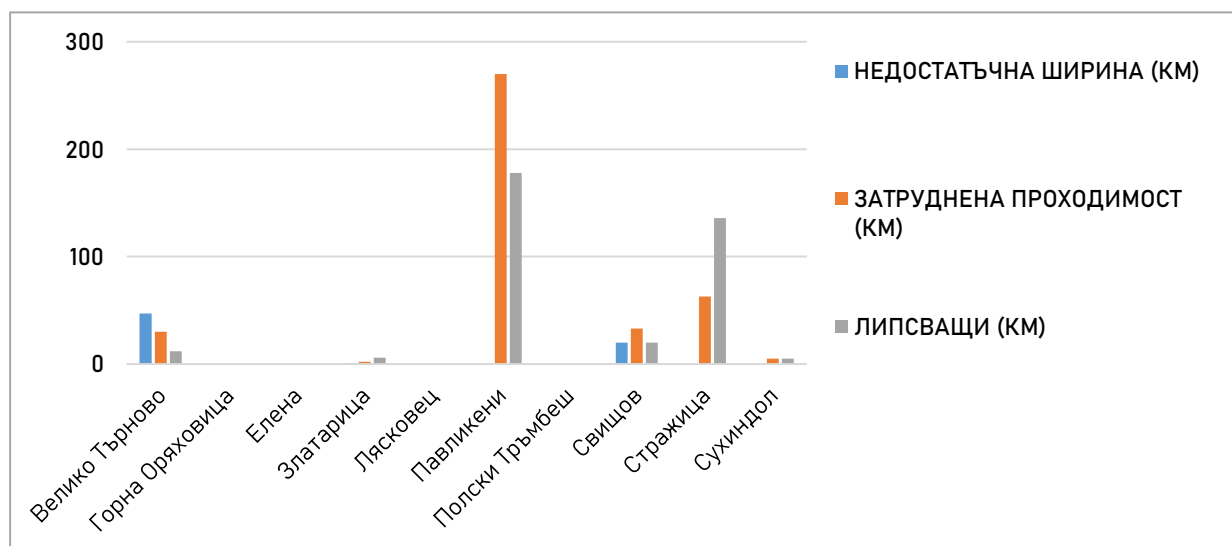
Графика 95:
Състояние на маркировка по общински пътища (км)



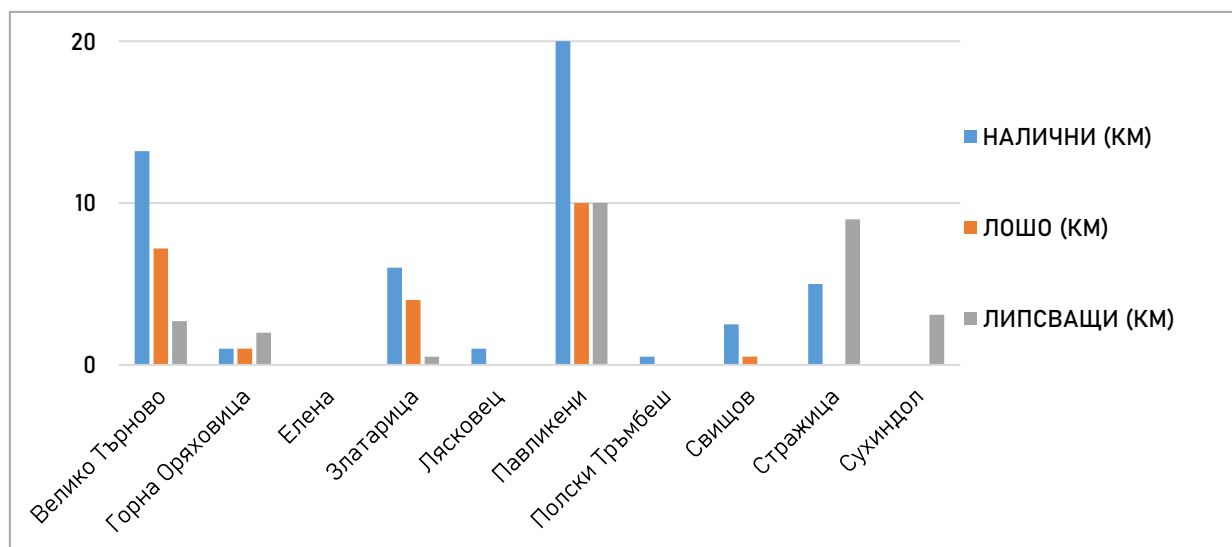
Графика 96:
Състояние на банкети (км)



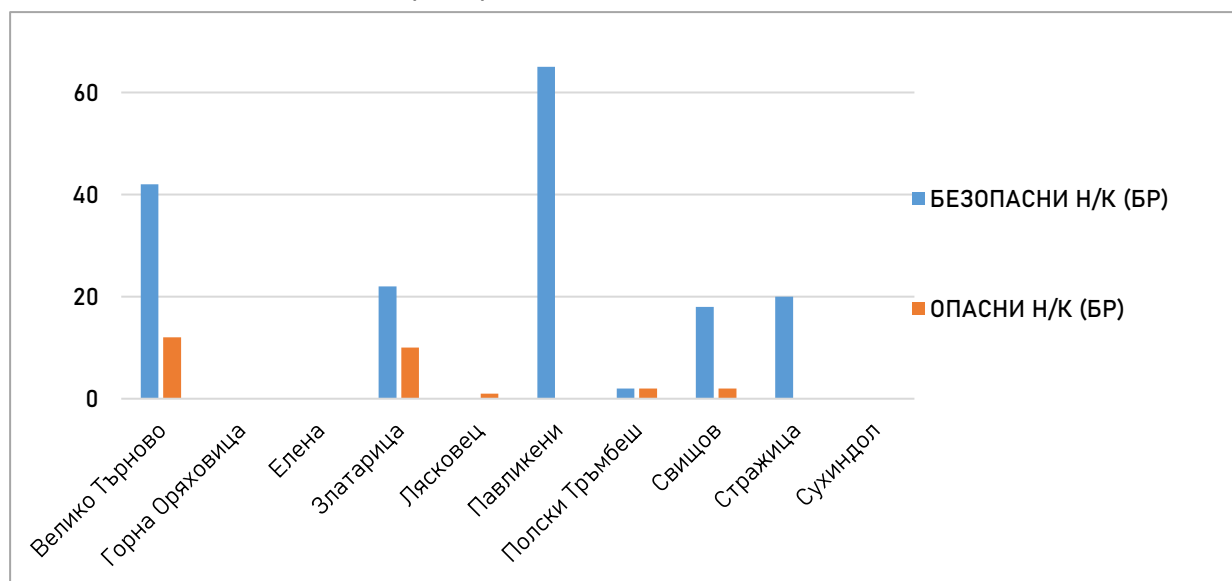
Графика 97:
Състояние на тротоари (км)



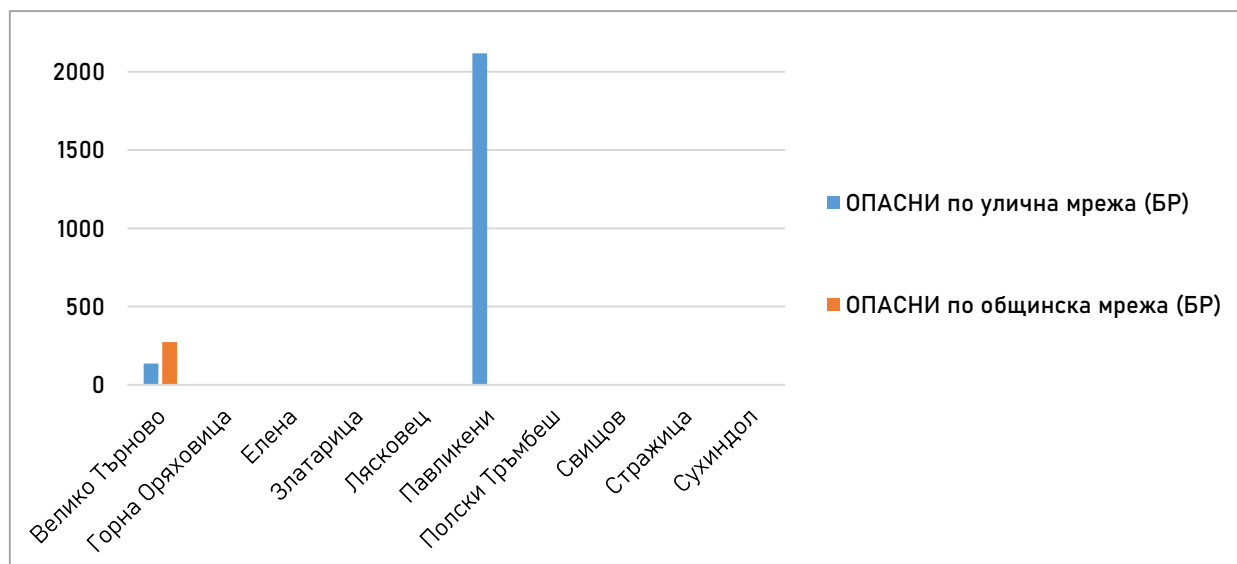
Графика 98:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)



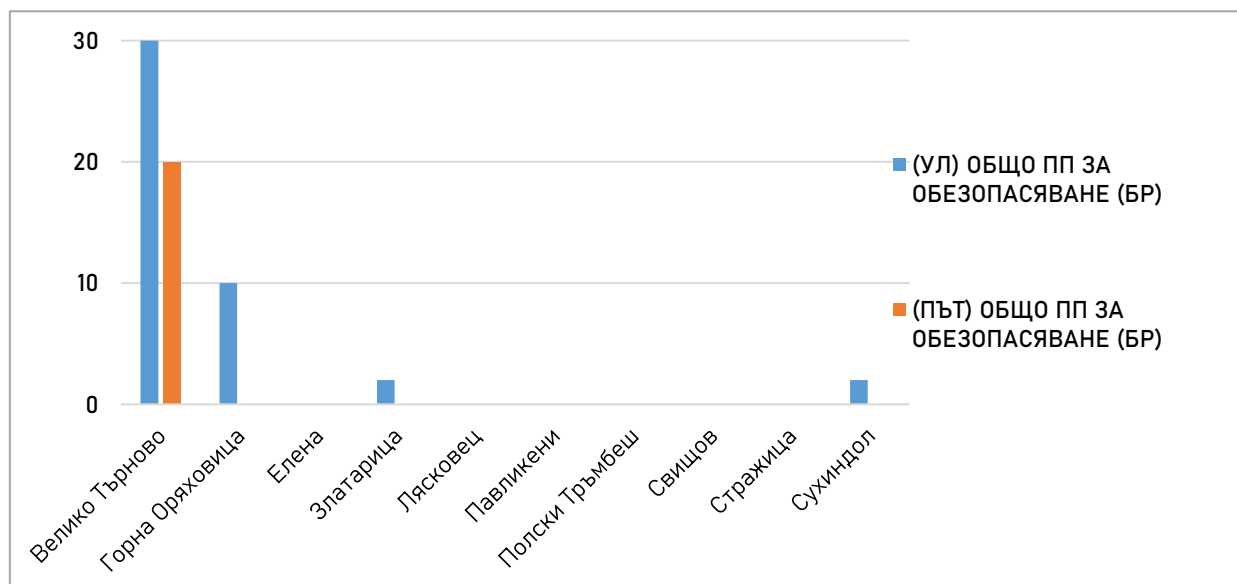
Графика 99:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общинските пътища



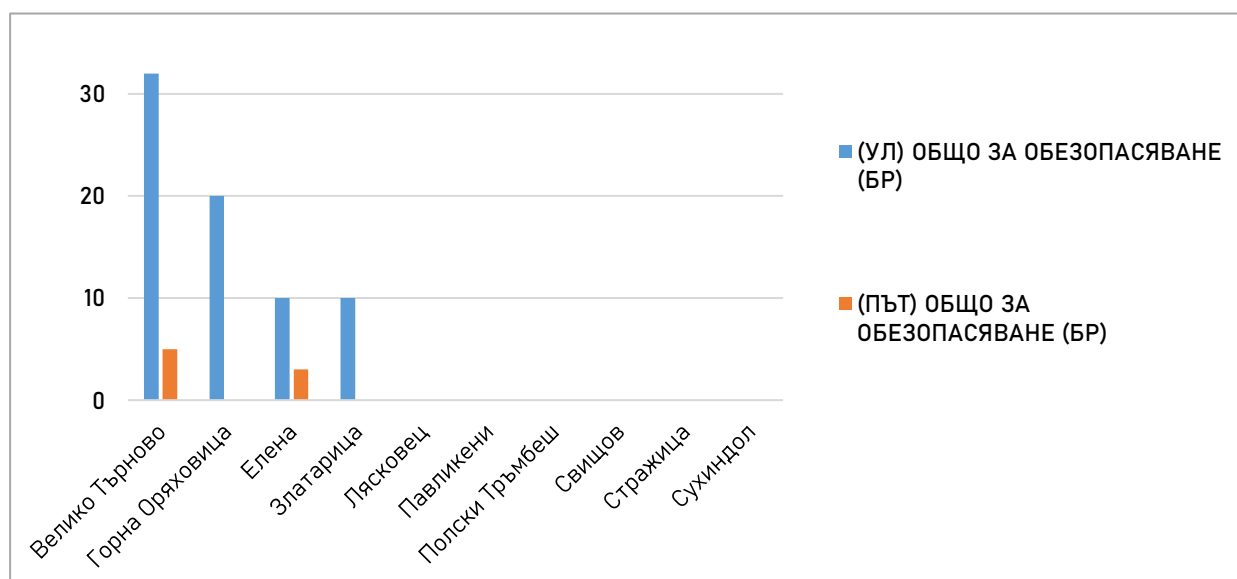
Графика 100:
Състояние на кръстовища (бр.)



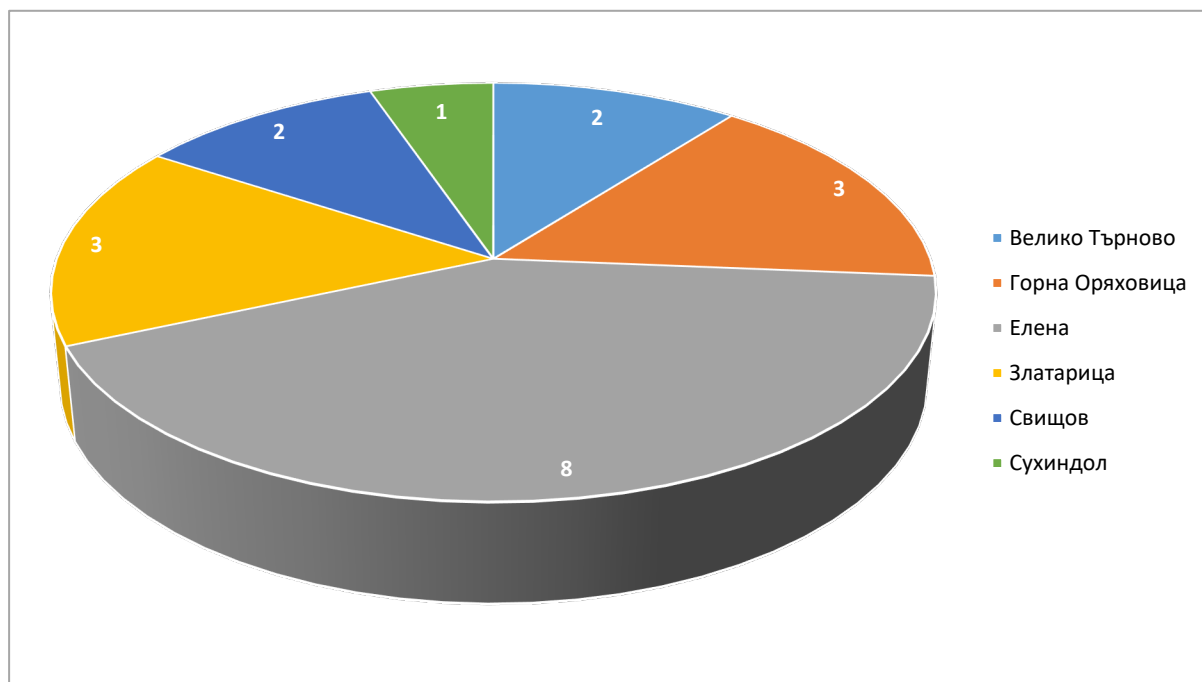
Графика 101:
Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.)



Графика 102:
Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)



Фигура 10:
Необходимост от обезопасяване на училища (бр.)

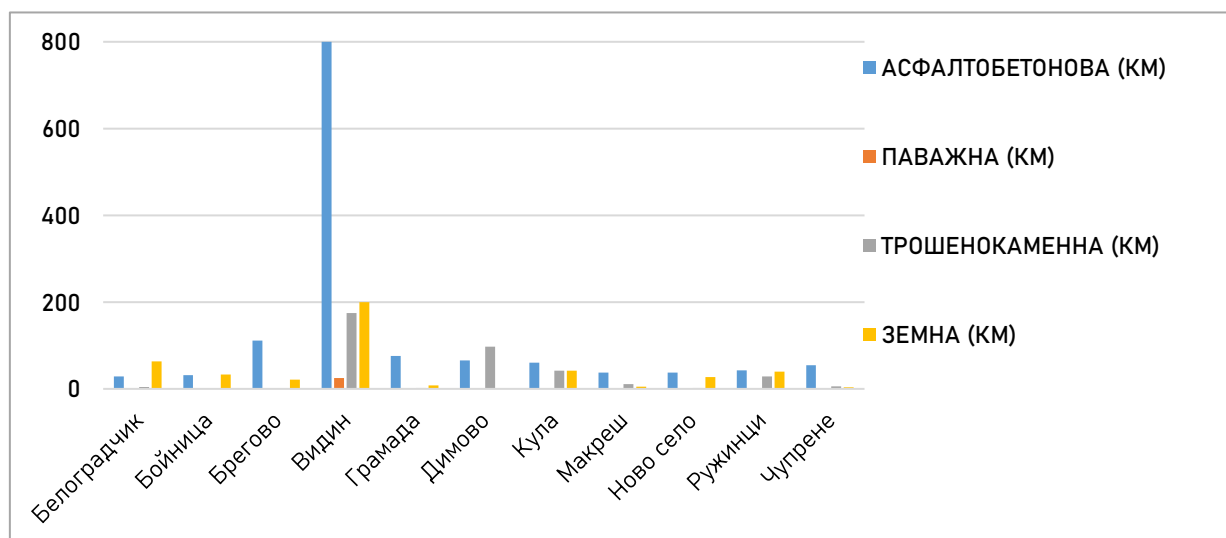


ОКБДП - Видин е провела 7 бр. заседания. Всички общини са представили информация за годишния доклад. Констатирано е съответствие спрямо нормативната и стратегическа рамка, съответно докладът е приет от ДАБДП. Общините прилагат интегриран подход при подобряването на пътната инфраструктура. В част са реализирани различни видове мерки за обезопасяване на пешеходни пътеки, в т.ч. допълнително осветяване, предпазни пешеходни ограждения и др.; опресняване на съществуваща и полагане на нова пътна маркировка и сигнализация с пътни знаци. Извършвани са дейности по обезопасяване на спирки на обществения транспорт в община Белоградчик. През отчетната година ОКБДП - Видин е провела регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система за действие при пътнотранспортно произшествие. На интернет страницата на ОКБДП е налична актуална информация за дейността на комисията. Областната комисия е посочила в своя доклад следните проблеми и трудности: затруднение в работата по БДП в област Видин причинява ограничения административен и финансов ресурс на общинско ниво.

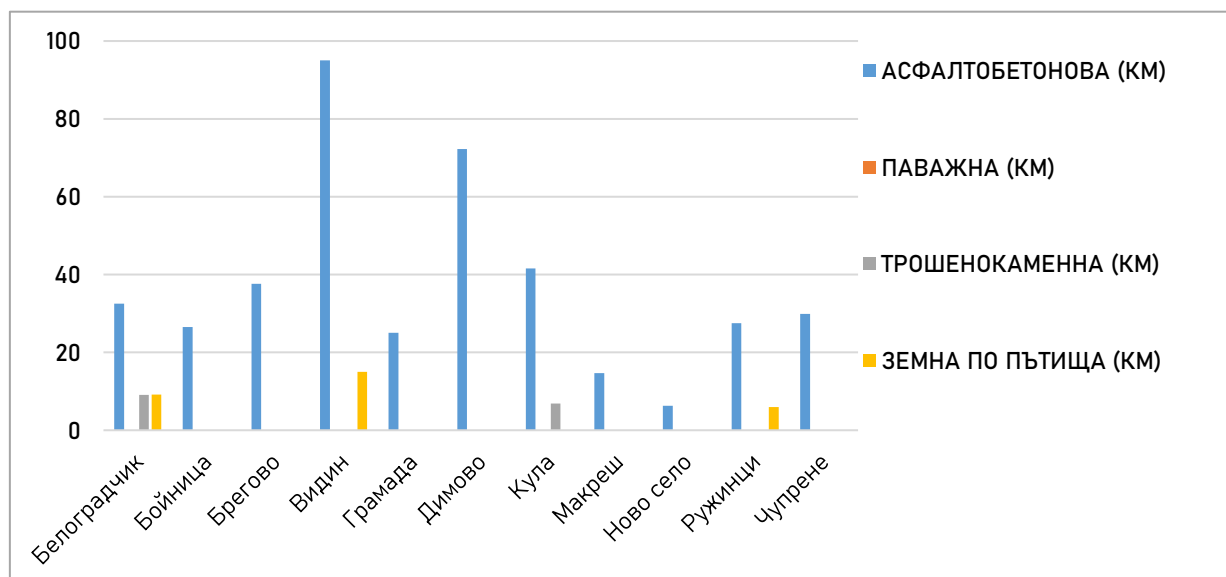
Обобщаване на нуждите на ниво област:

- подобряване на 734.8 км асфалтобетонена настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 149.4 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни пътни знаци/поставяне на липсващи – между 1% в общини Белоградчик, Бойница и Кула до 65% в община Грамада; осреднена стойност – 13.6% дял проблемни знаци;
- подмяна на 295.9 км маркировка в лошо състояние; полагане на 1 495.7 км нова пътна маркировка (където в момента изцяло липсва);
- отстраняване на 20 бр. установени несъответствия между пътни знаци и маркировка;
- ремонт/рехабилитация на 434.8 км проблемни банкети и изграждане на 266.5 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);
- ремонт/рехабилитация на 416.7 км проблемни тротоари и изграждане на 1 168 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 24.8 км ОСП в лошо състояние; монтиране на 29.4 км нови ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 105 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край);
- обезопасяване на 1 656 опасни кръстовища;
- обезопасяване на 59 пешеходни пътеки;
- обезопасяване на 5 спирки;
- обезопасяване на 4 училища/детски градини;
- закупуване на 6 училищни автобуса;
- възлагане на ГПОД в 9 общини (Белоградчик, Бойница, Грамада, Димово, Кула, Макреш, Ново село, Ружинци и Чупрене).

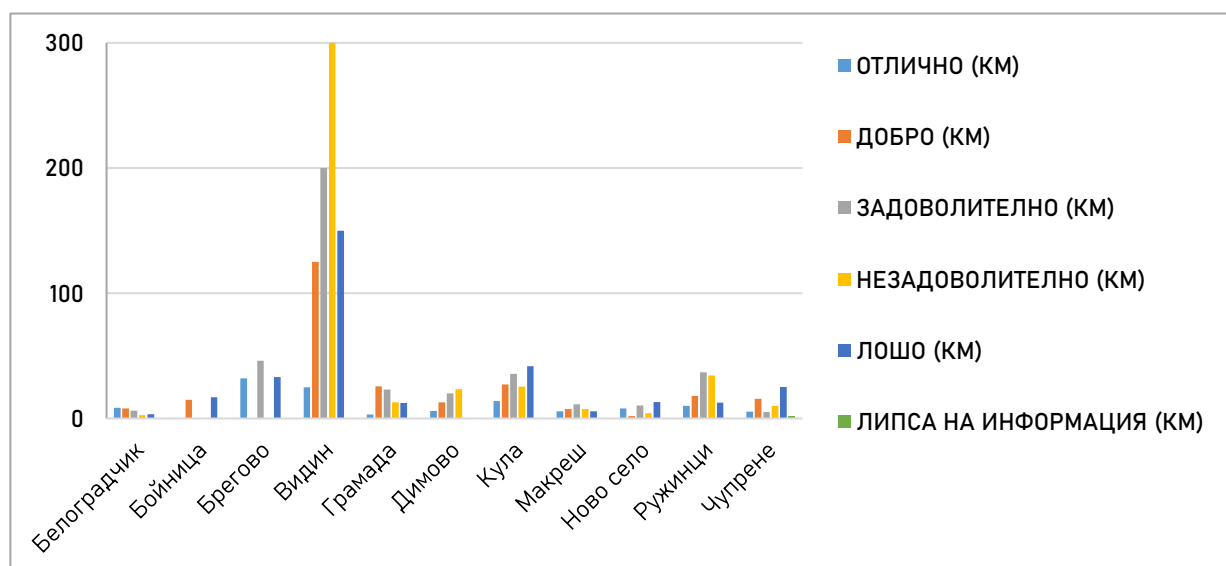
Графика 103:
Настилки по улична мрежа (км)



Графика 104:
Настилки по общински пътища (км)

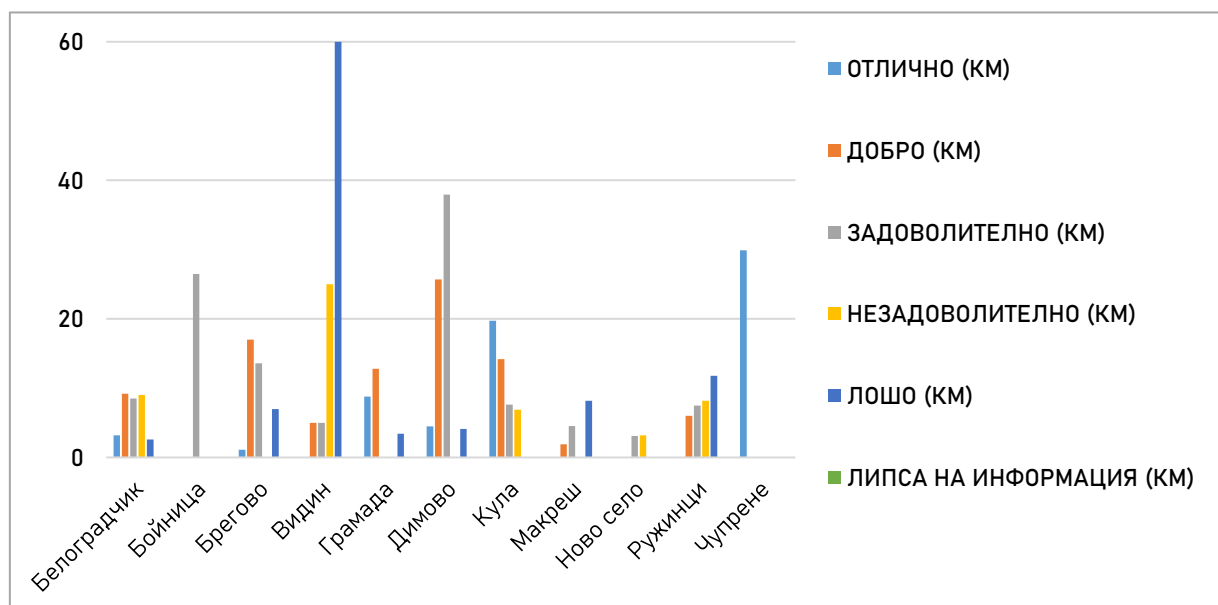


Графика 105:
Състояние на асфалтобетонени настилки по улици (км)



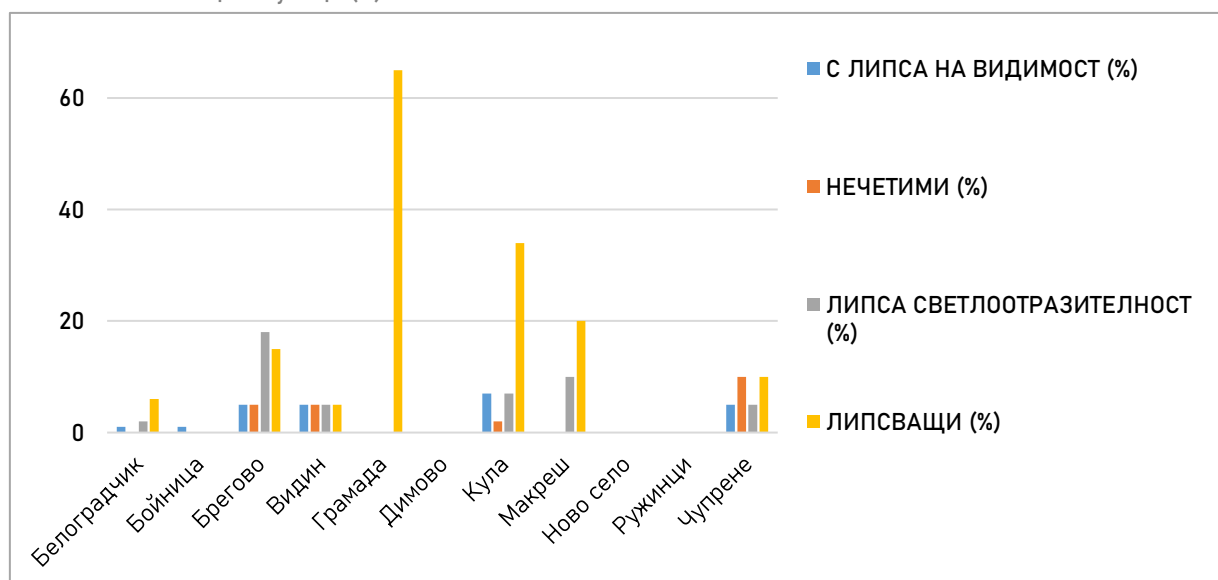
Графика 106:

Състояние на асфалтобетонни настилки по общински пътища (км)



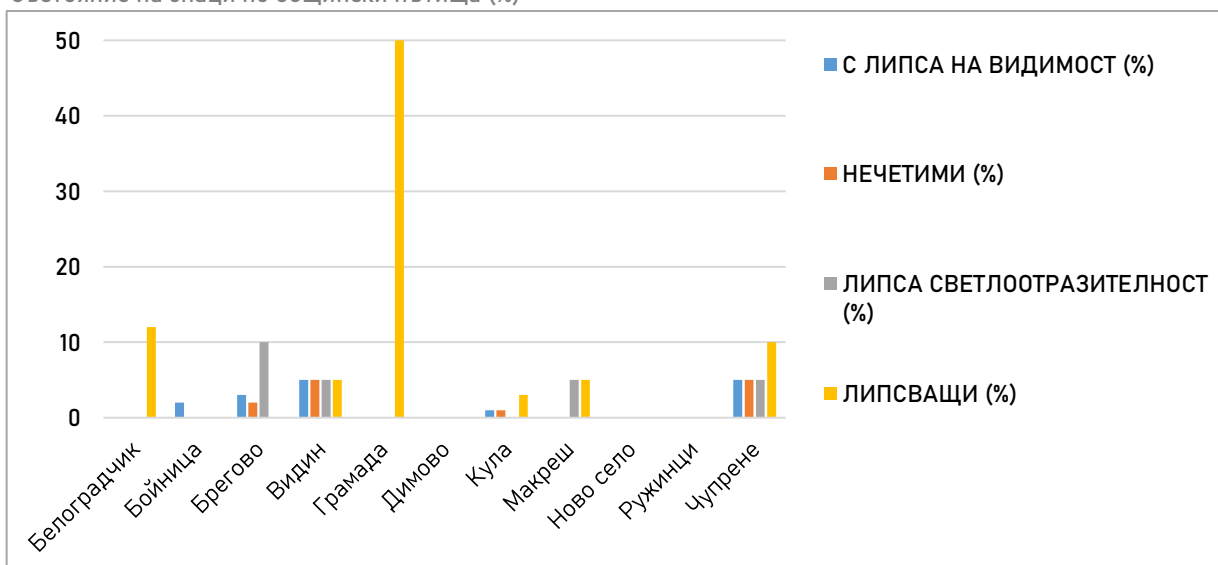
Графика 107:

Състояние на знаци по улици (%)

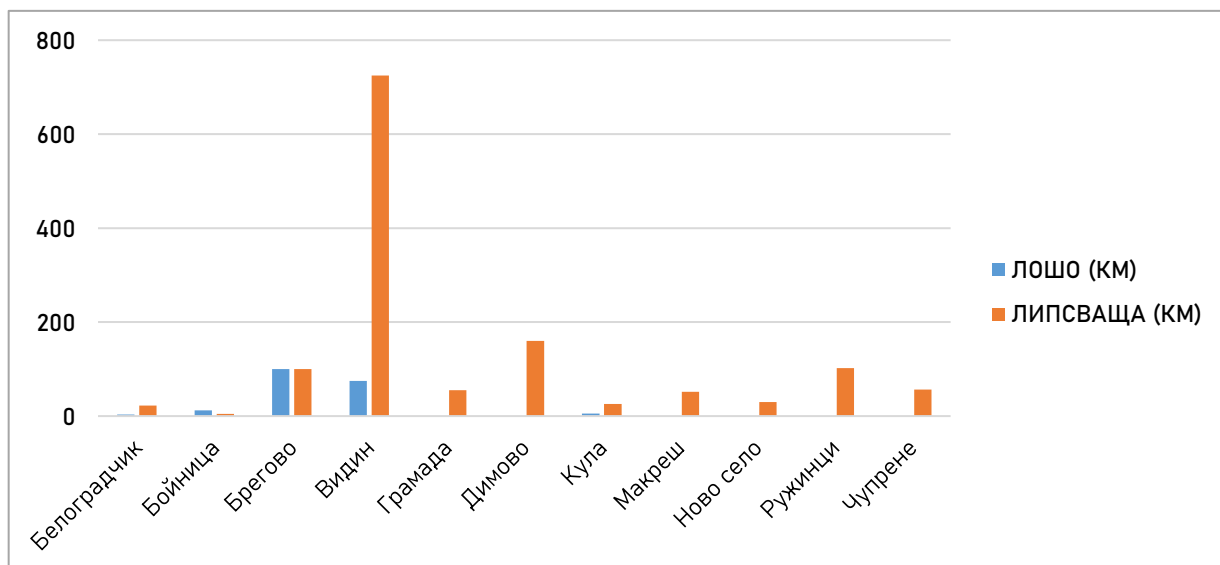


Графика 108:

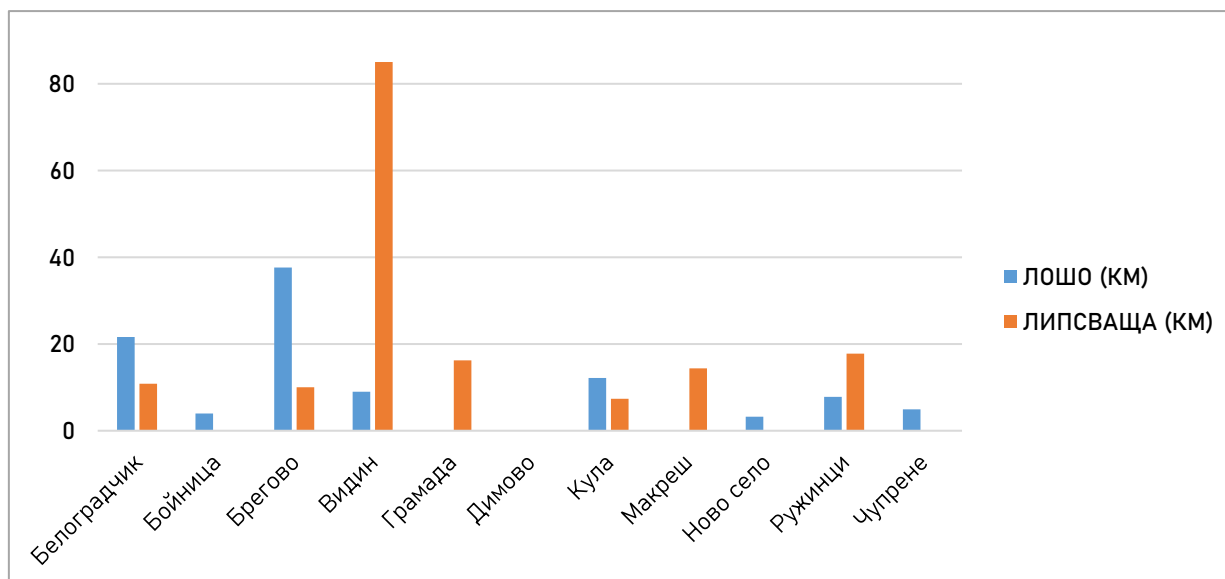
Състояние на знаци по общински пътища (%)



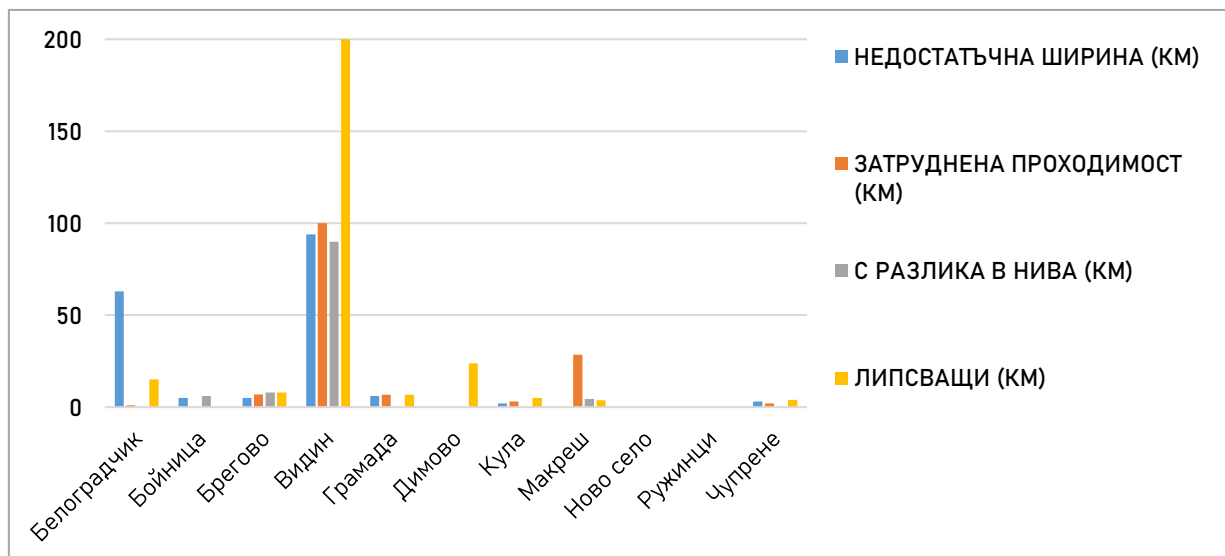
Графика 109:
Състояние на маркировка по улици (км)



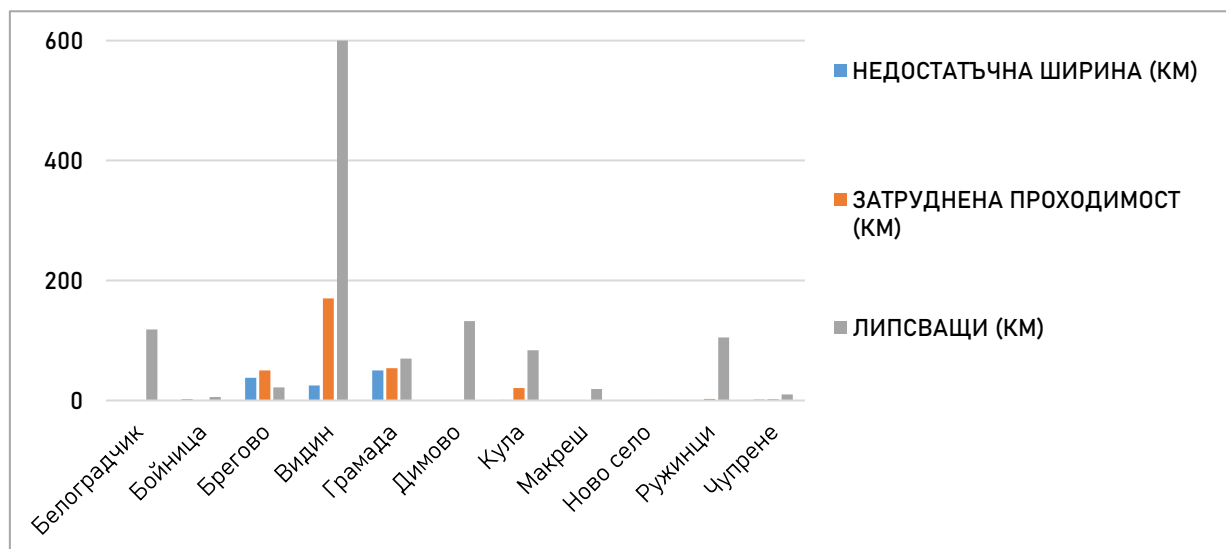
Графика 110:
Състояние на маркировка по общински пътища (км)



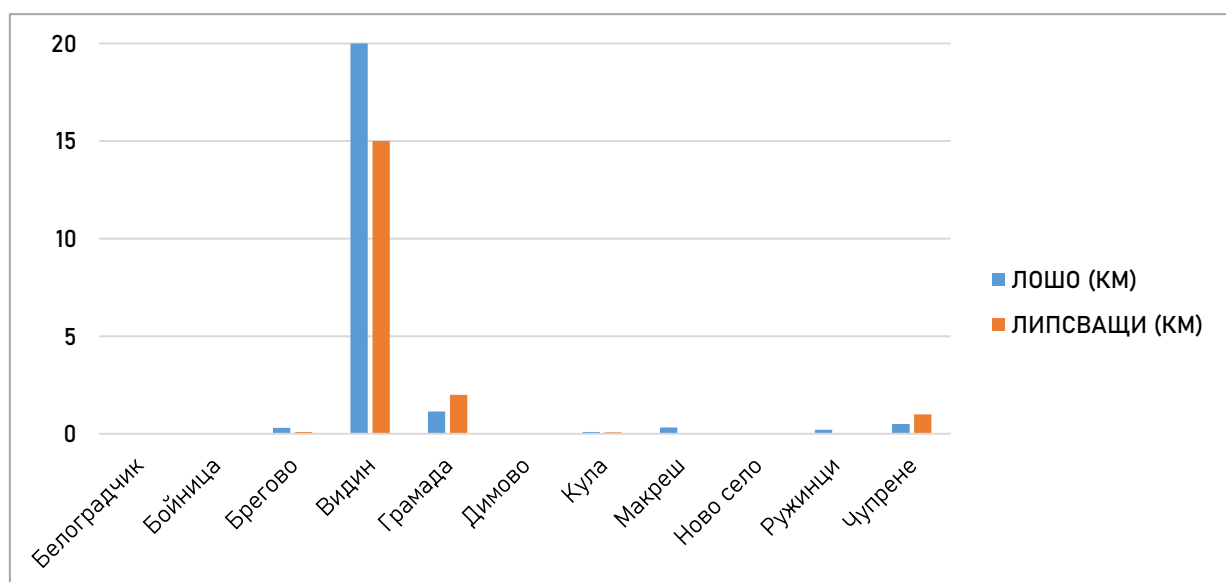
Графика 111:
Състояние на банкети (км)



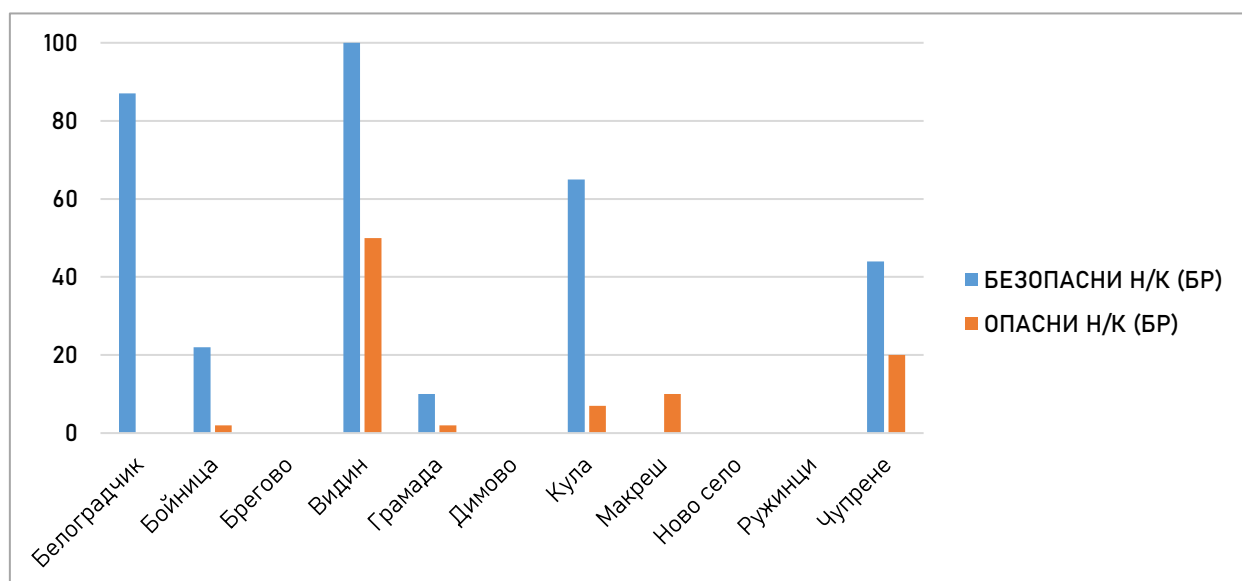
Графика 112:
Състояние на тротоари (км)



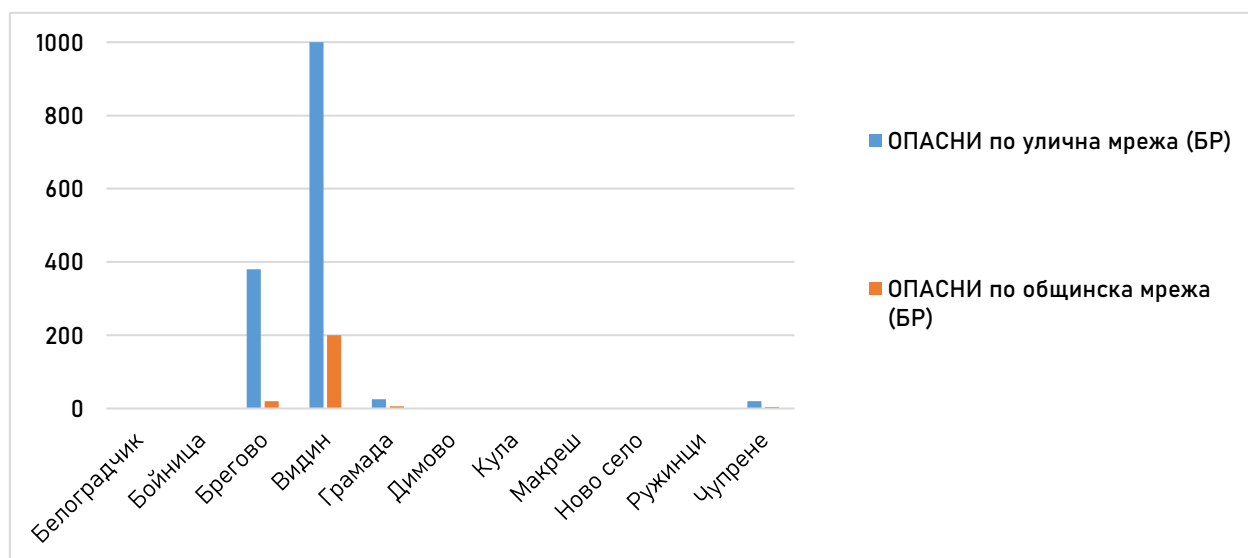
Графика 113:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)



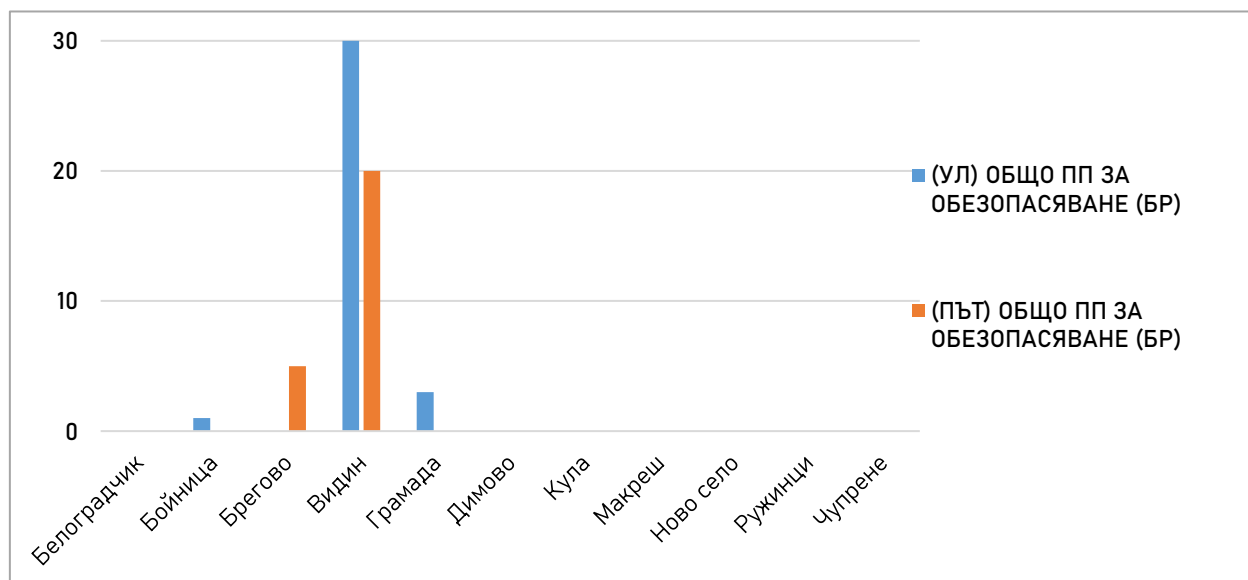
Графика 114:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общинските пътища



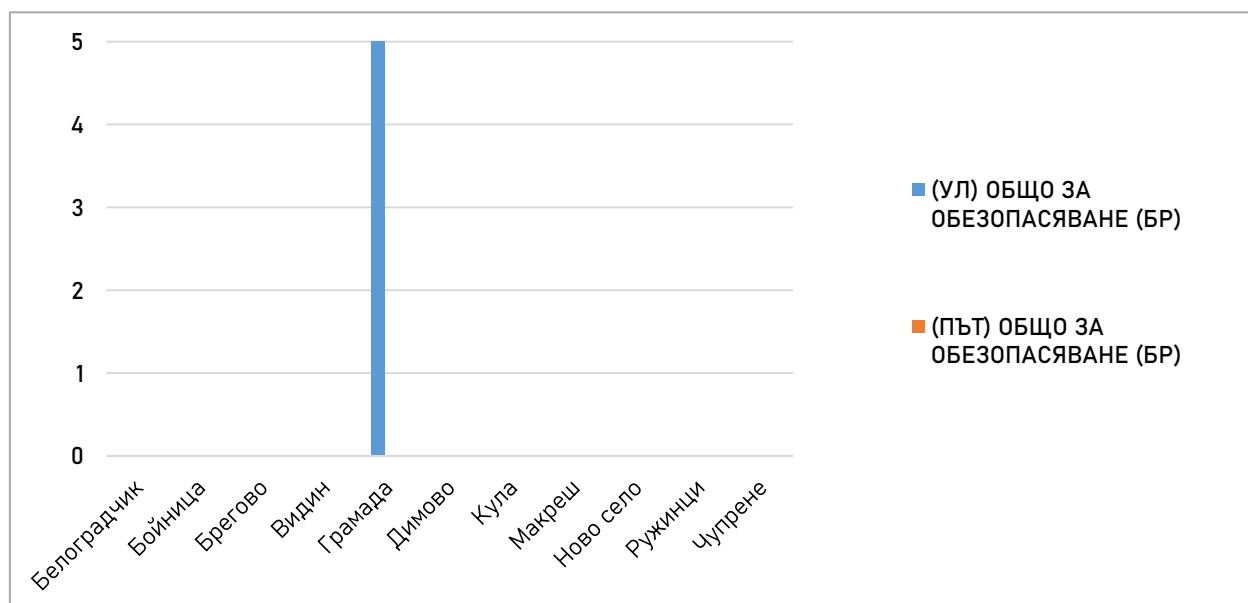
Графика 115:
Състояние на кръстовища (бр.)



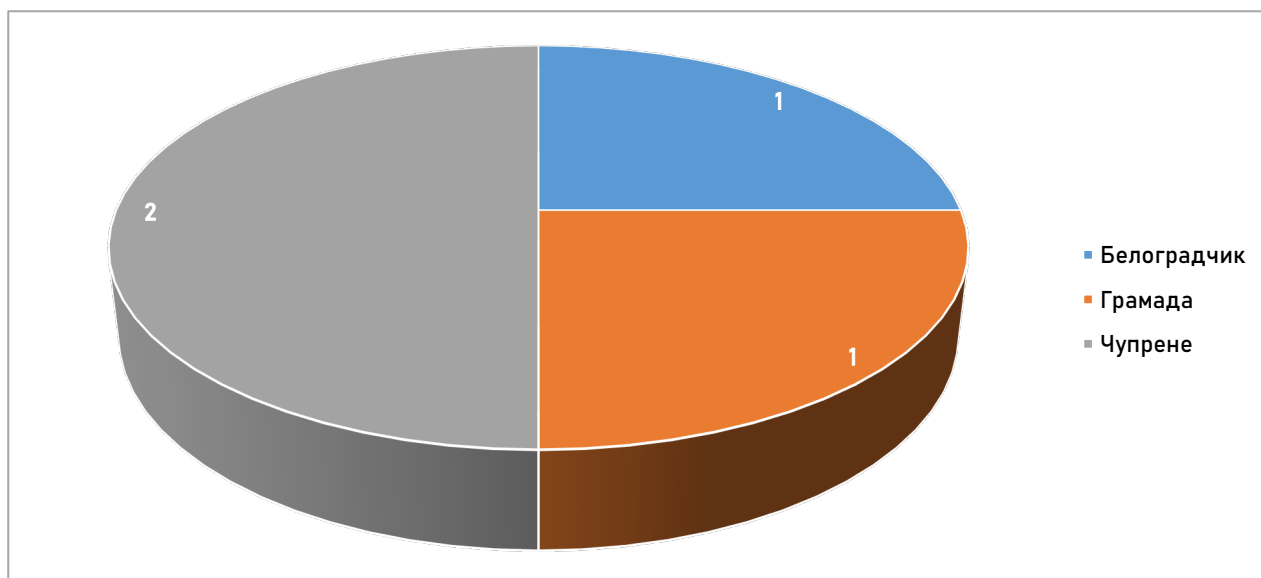
Графика 116:
Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.)



Графика 117:
Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)



Фигура 11:
Необходимост от обезопасяване на училища (бр.)

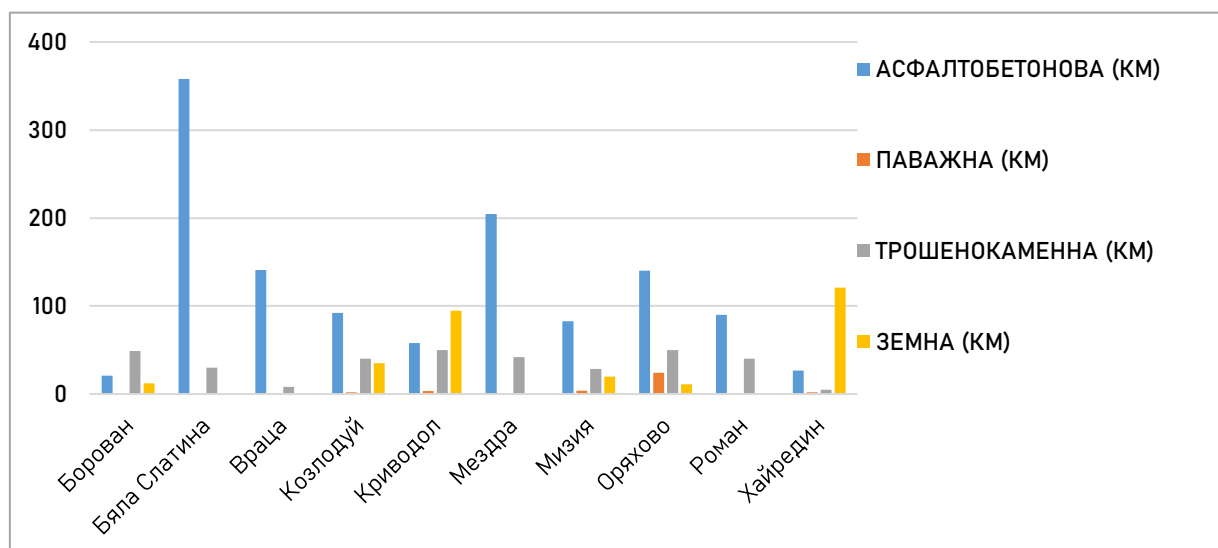


ОКБДП - Враца е провела 4 бр. заседания. Всички общини са представили информация за годишния доклад. Констатирано е съответствие спрямо нормативната и стратегическа рамка, съответно докладът е приет от ДАБДП, а дадените указания за допълване на представената информация са изпълнени и докладът е публикуван на интернет страницата на областната администрация. В почти всички общини се прилага интегриран подход при подобряването на пътната инфраструктура. В част са реализирани различни видове мерки за успокояване на движението – изграждане на изкуствени неравности, повдигнати пешеходни пътеки; опресняване на съществуваща и полагане на нова пътна маркировка; обезопасяване на пешеходни пътеки, в т.ч. допълнително осветяване, предпазни пешеходни ограждения и др. Извършено е обезопасяване на съществуващи автобусни спирки в община Враца и изграждане на една нова в община Бяла Слатина. През отчетната година ОКБДП - Враца не е провела регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система. На интернет страницата на ОКБДП е налична актуална информация за дейността на комисията. Областната комисия е посочила в своя доклад следните проблеми и трудности: недостатъци на пътната инфраструктура – несъответствия или липса на сигнализация и маркировка, обезопасяване на крайпътното пространство и пешеходните пътеки.

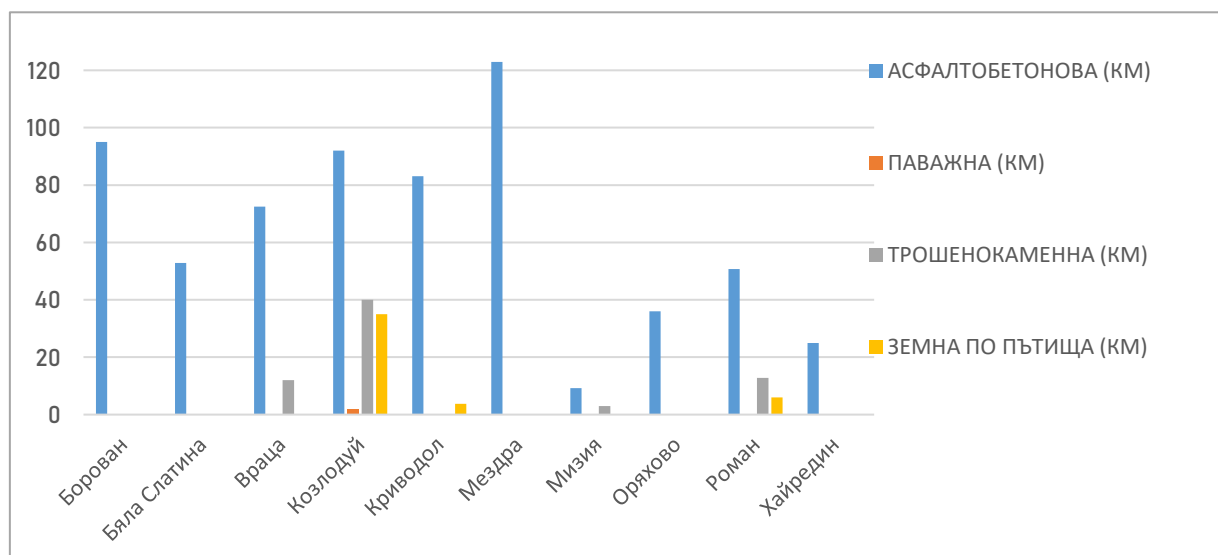
Обобщаване на нуждите на ниво област:

- подобряване на 617.6 км асфалтобетонова настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 266.3 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни пътни знаци/поставяне на липсващи – между 1% в община Козлодуй до 92% в община Бяла Слатина; осреднена стойност – 32.4% дял проблемни знаци;
- подмяна на 431.4 км пътна маркировка в лошо състояние; полагане на 1 363.3 км нова маркировка (където в момента изцяло липсва);
- отстраняване на 25 бр. установени несъответствия между пътни знаци и маркировка;
- ремонт/рехабилитация на 104.8 км проблемни банкети и изграждане на 49.5 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);
- ремонт/рехабилитация на 182 км проблемни тротоари и изграждане на 552.1 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 33.7 км ОСП в лошо състояние; монтиране на 495.8 км нови ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 37 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край);
- обезопасяване на 1 266 опасни кръстовища;
- обезопасяване на 73 пешеходни пътеки;
- обезопасяване на 130 спирки;
- обезопасяване на 3 подлеза и 5 надлеза;
- обезопасяване на 1 велоалея;
- обезопасяване на 45 училища/детски градини;
- обезопасяване на 3 автогари и 6 ж.п. гари;
- закупуване на 17 училищни автобуса;
- възлагане на ГПОД в 7 общини (Борован, Бяла Слатина, Враца, Козлодуй, Криводол, Мизия и Хайредин).

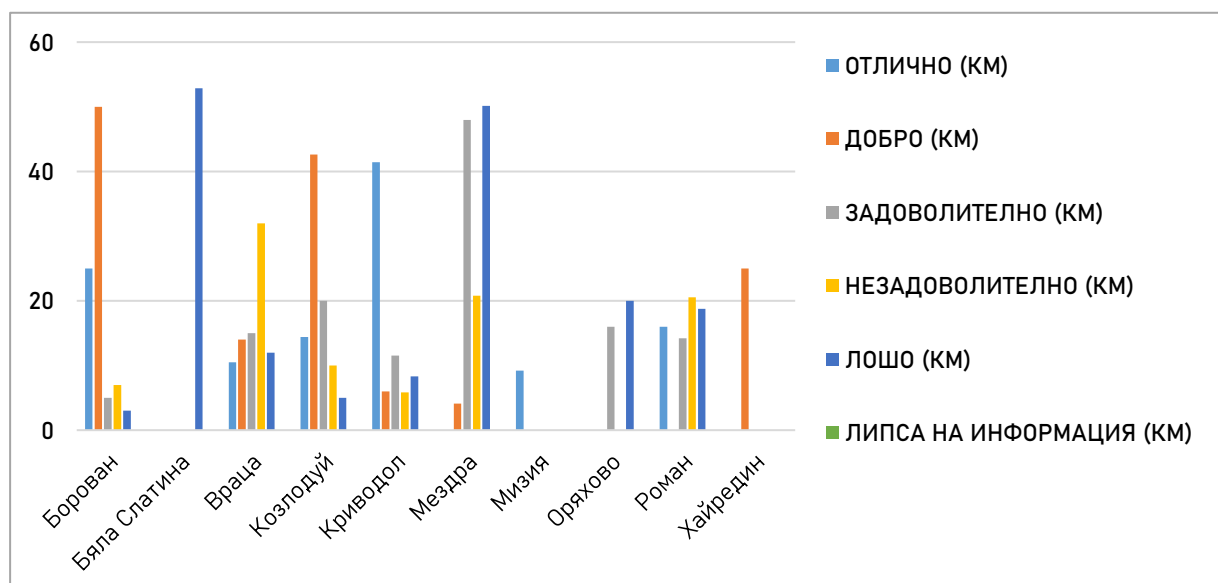
Графика 118:
Настилки по улична мрежа (км)



Графика 119:
Настилки по общински пътища (км)

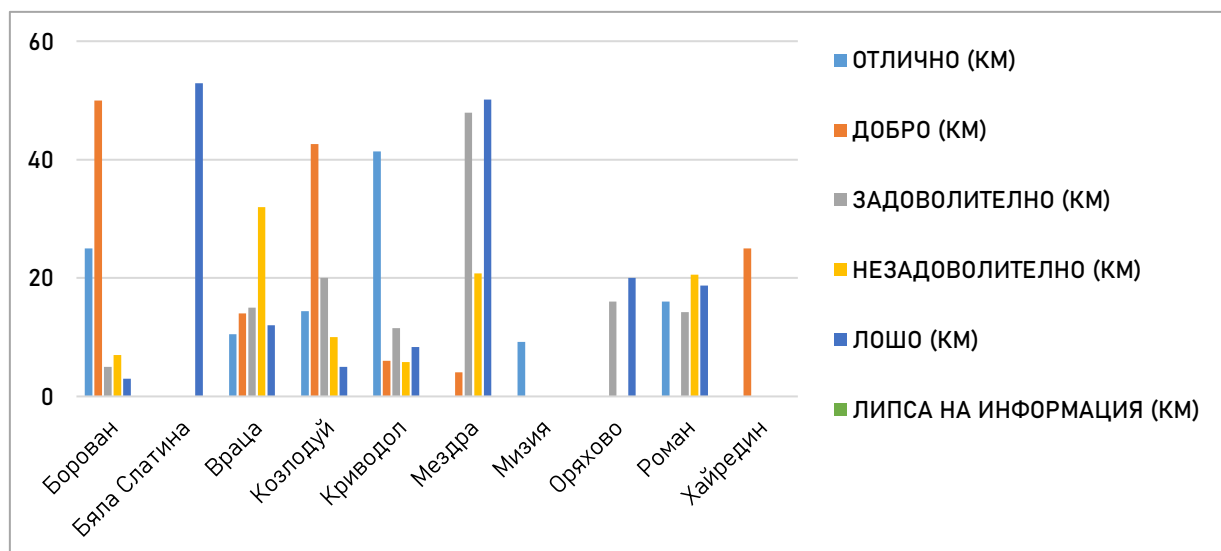


Графика 120:
Състояние на асфалтобетонни настилки по улици (км)



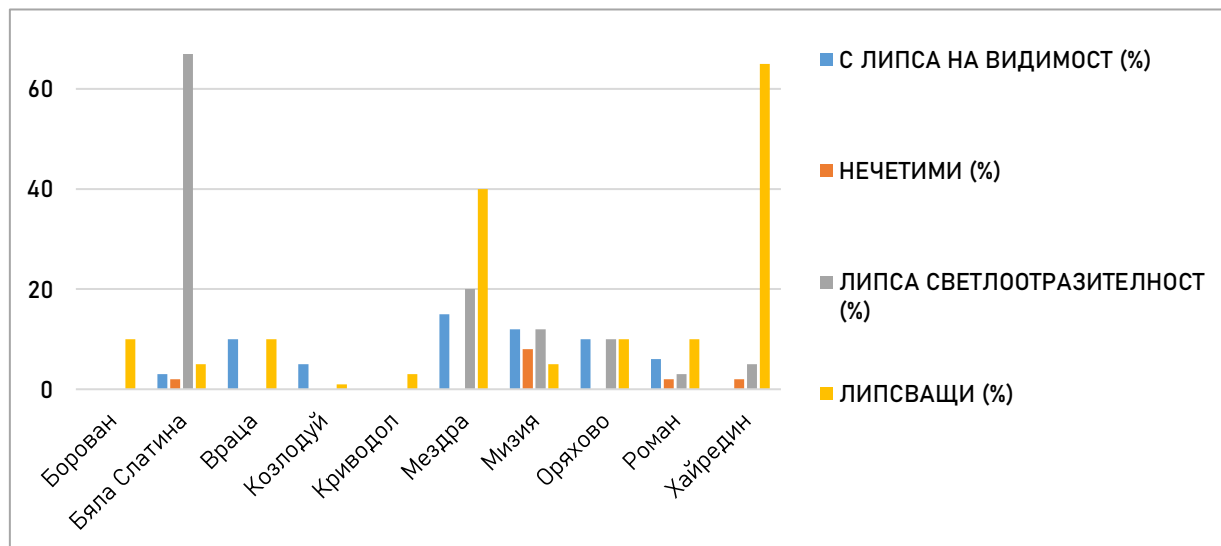
Графика 121:

Състояние на асфалтобетонени настилки по общински пътища (км)



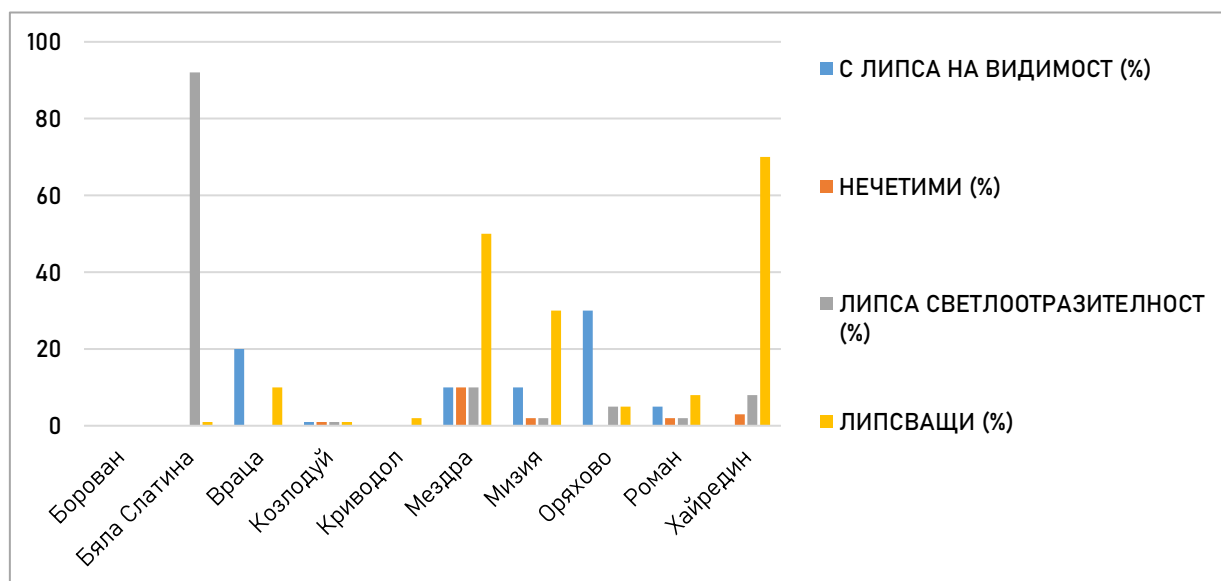
Графика 122:

Състояние на знаци по улици (%)

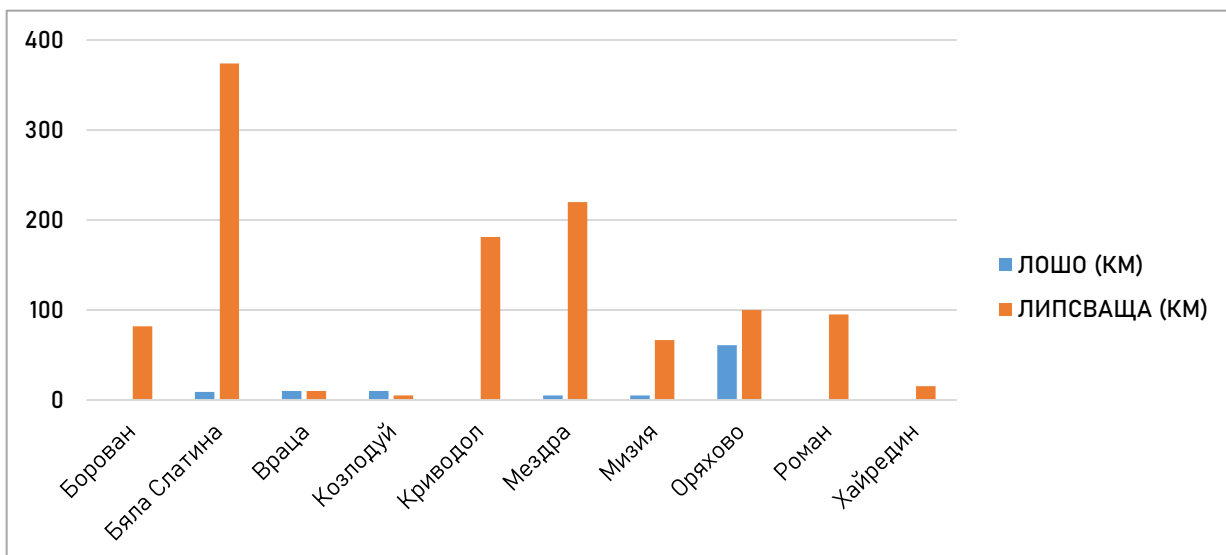


Графика 123:

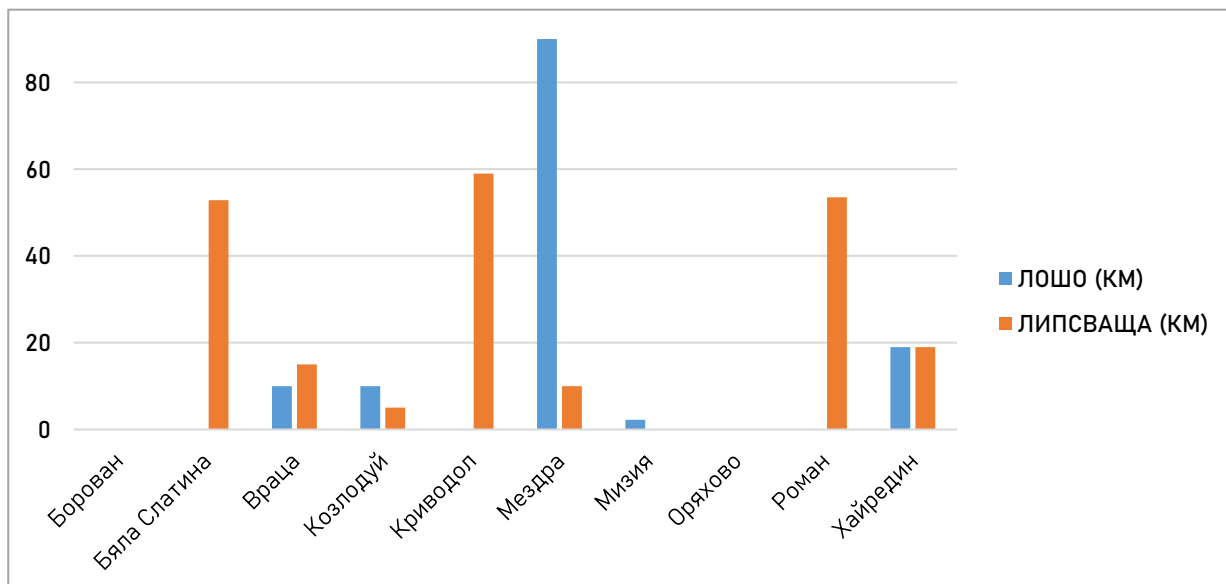
Състояние на знаци по общински пътища (%)



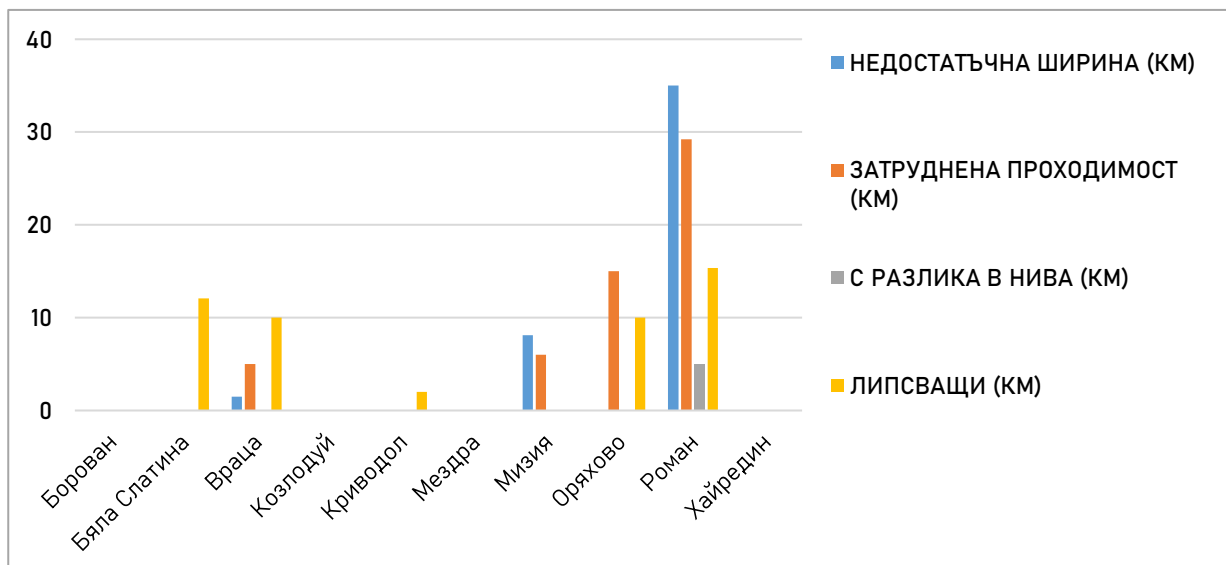
Графика 124:
Състояние на маркировка по улици (км)



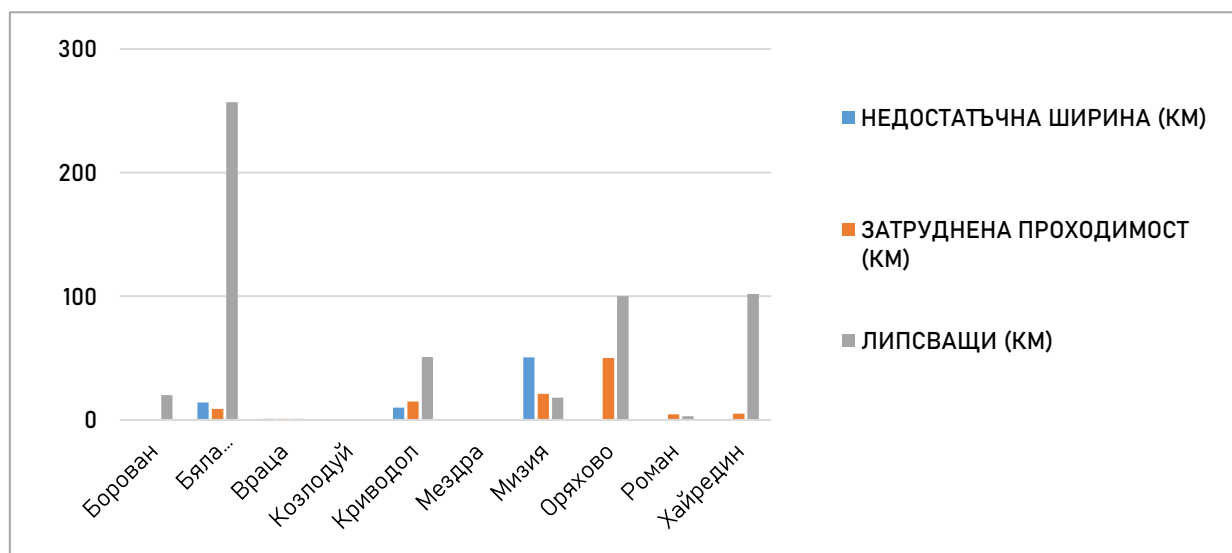
Графика 125:
Състояние на маркировка по общински пътища (км)



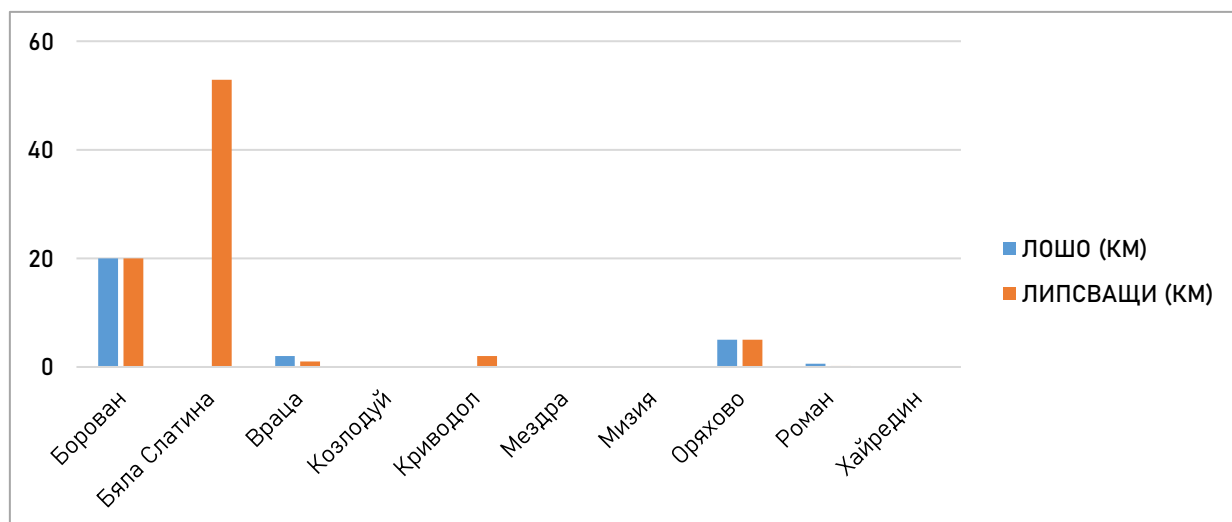
Графика 126:
Състояние на банкети (км)



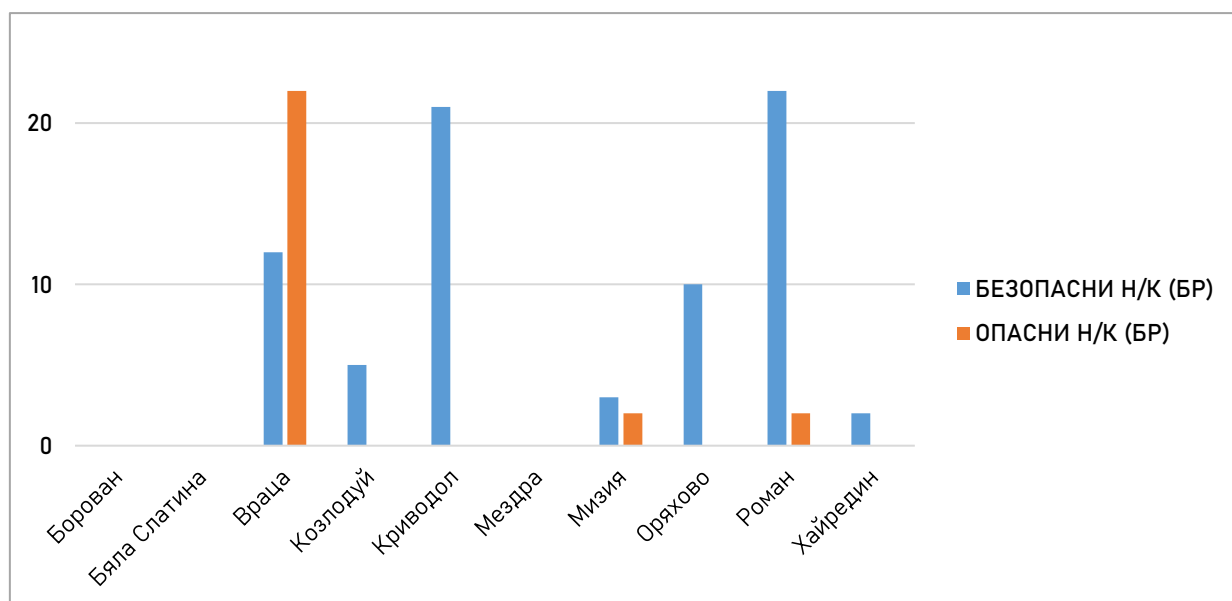
Графика 127:
Състояние на тротоари (км)



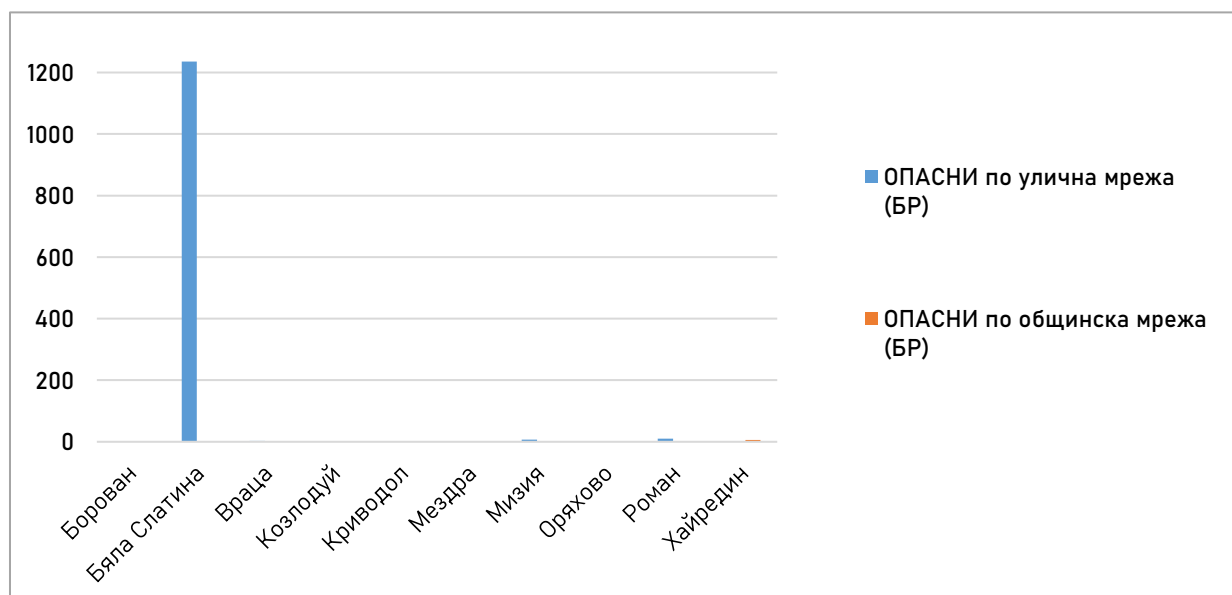
Графика 128:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)



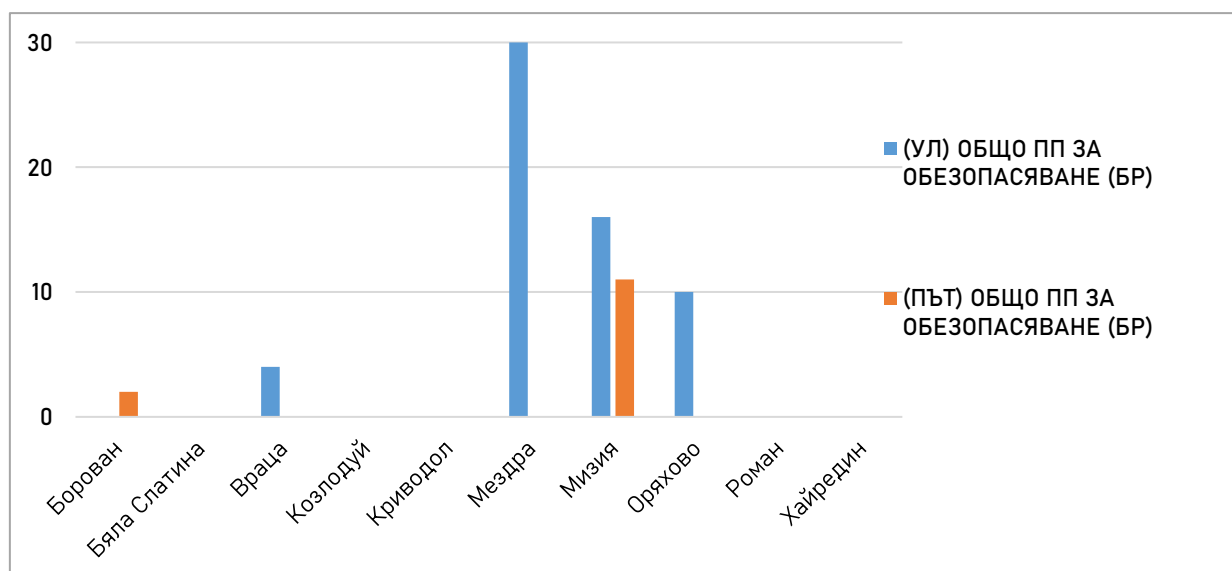
Графика 129:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общинските пътища



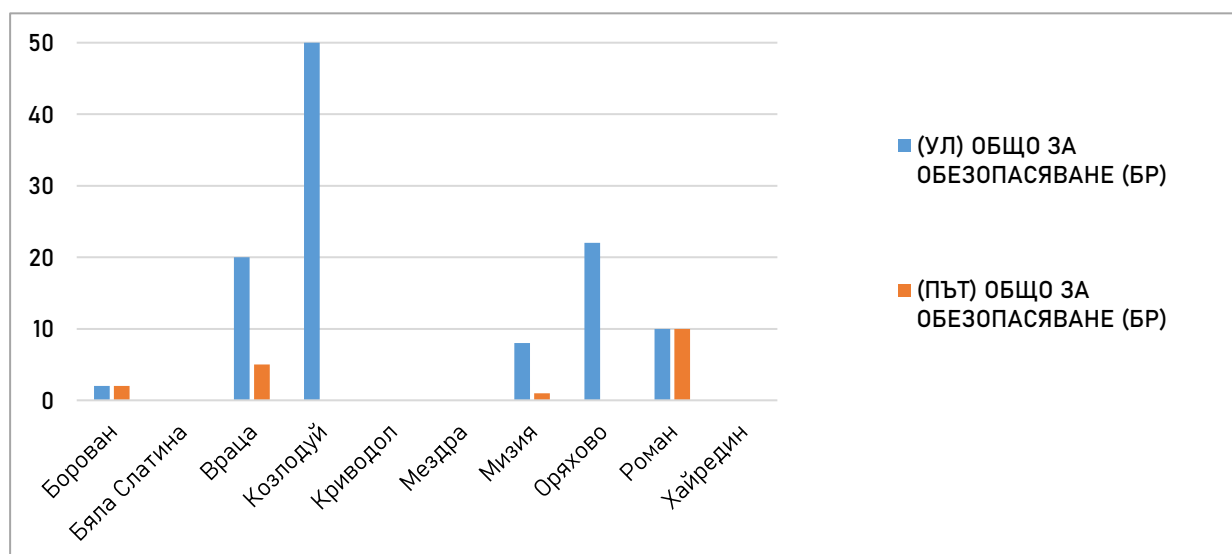
Графика 130:
Състояние на кръстовища (бр.)



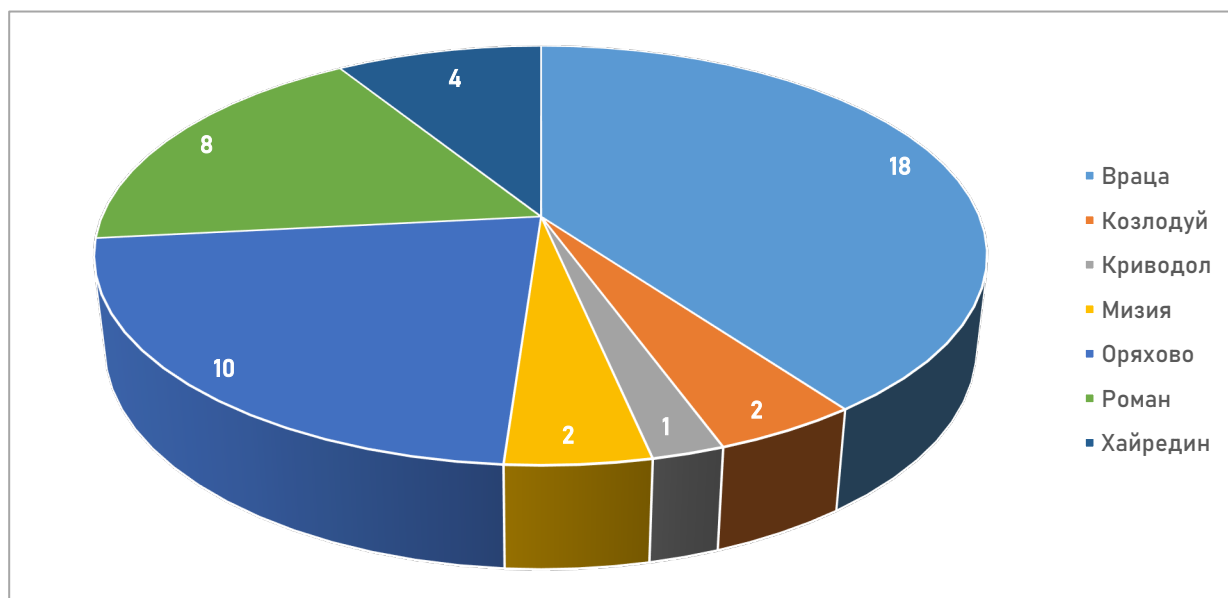
Графика 131:
Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.)



Графика 132:
Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)



Фигура 12:
Необходимост от обезопасяване на училища (бр.)

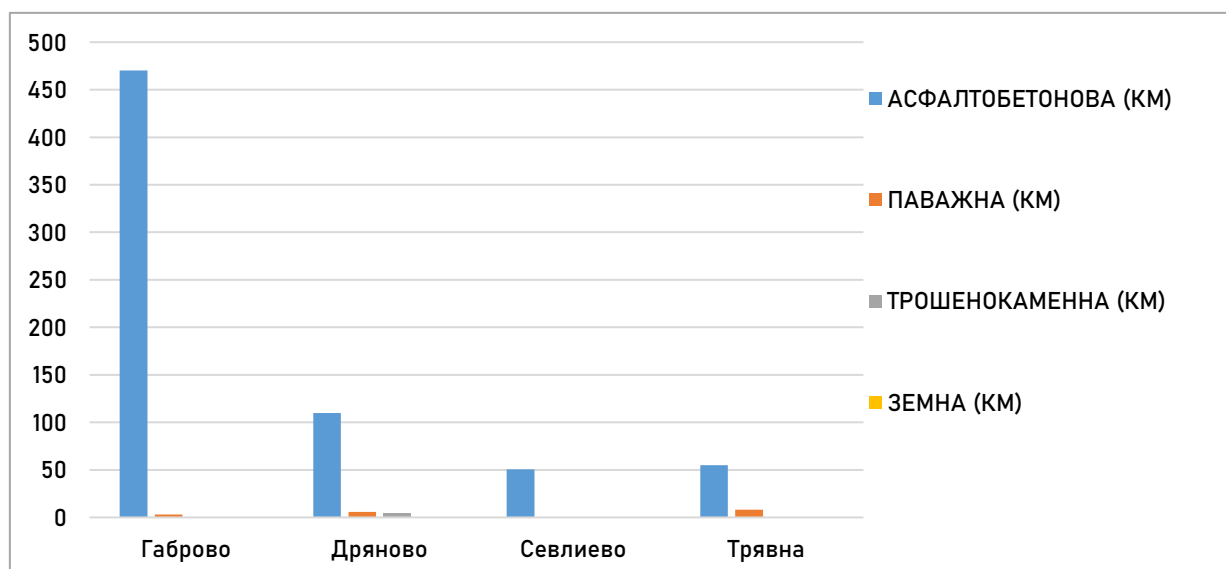


ОКБДП - Габрово е провела 4 бр. заседания. Всички общини са представили информация за годишния доклад. Констатирано е съответствие спрямо нормативната и стратегическа рамка, съответно докладът е приет от ДАБДП, като са дадени указания за допълване на представената информация. Почти във всички общини се прилага интегриран подход при подобряването на пътната инфраструктура. В част са реализирани различни видове мерки за успокояване на движението – изграждане на изкуствени неравности, повдигнати пешеходни пътеки; опресняване на съществуваща и полагане на нова пътна маркировка; обезопасяване на пешеходни пътеки, в т.ч. допълнително осветяване и др. Общинските администрации работят в добър синхрон с ОПУ, като си взаимодействат в рамките на споразумителни протоколи между ОПУ и съответната общинска администрация. Така се прилага интегриран подход при извършване на дейностите по пътната инфраструктура, когато републикански път преминава в границите на урбанизираните територии. През отчетната година ОКБДП - Габрово е провела регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система с произшествие в автомобилен тунел. На интернет страницата на ОКБДП е налична актуална информация за дейността на комисията. Областната комисия в своя доклад не е посочила проблеми и трудности.

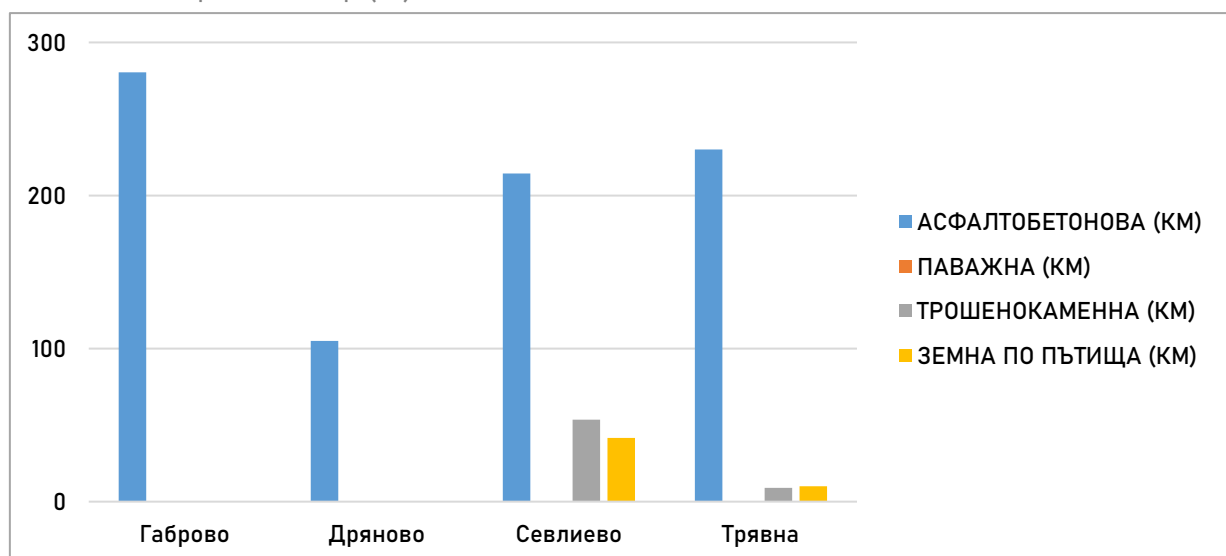
Обобщаване на нуждите на ниво област:

- подобряване на 242.9 км асфалтобетонена настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 169.5 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни пътни знаци/поставяне на липсващи – между 1% в община Севлиево до 50% в община Трявна; осреднена стойност – 23.8% дял проблемни знаци;
- подмяна на 22.4 км маркировка в лошо състояние; полагане на 1 064.8 км нова пътна маркировка (където в момента изцяло липсва);
- отстраняване на 2 бр. установени несъответствия между пътни знаци и маркировка;
- ремонт/рехабилитация на 92 км проблемни банкети и изграждане на 104.5 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);
- ремонт/рехабилитация на 98 км проблемни тротоари и изграждане на 5 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 46.5 км ОСП в лошо състояние; монтиране на 63 км нови ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 132 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край);
- обезопасяване на 24 опасни кръстовища;
- обезопасяване на 12 пешеходни пътеки;
- обезопасяване на 257 спирки;
- обезопасяване на 1 надлез;
- обезопасяване на 1 велоалея;
- обезопасяване на 2 училища/детски градини;
- обезопасяване на 1 ж.п. гара;
- закупуване на 31 училищни автобуса.

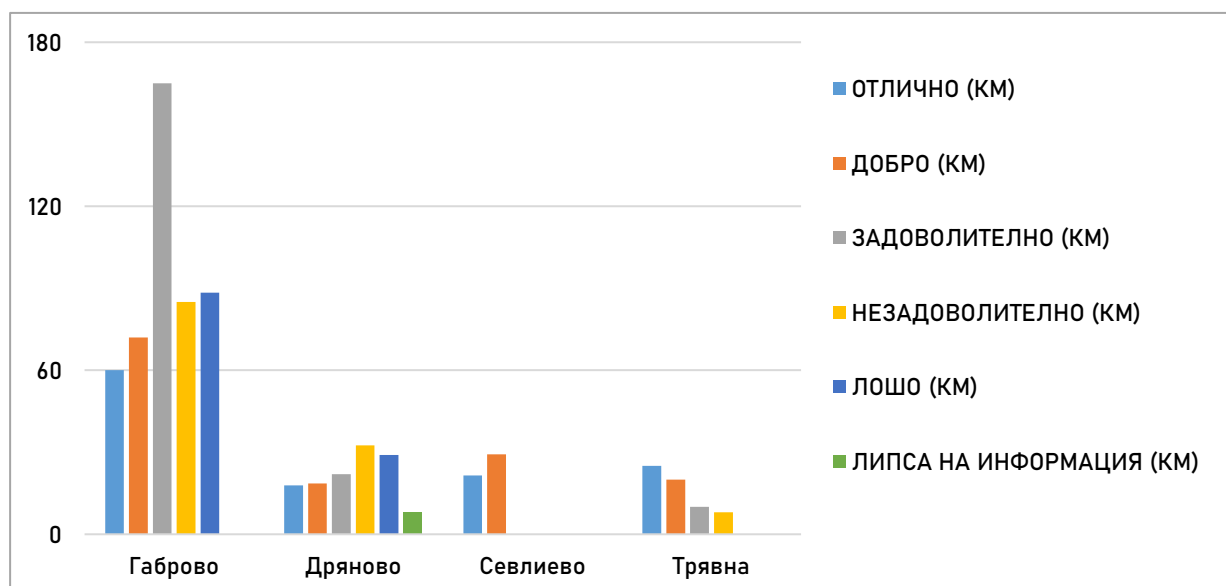
Графика 133:
Настилки по улична мрежа (км)



Графика 134:
Настилки по общински пътища (км)

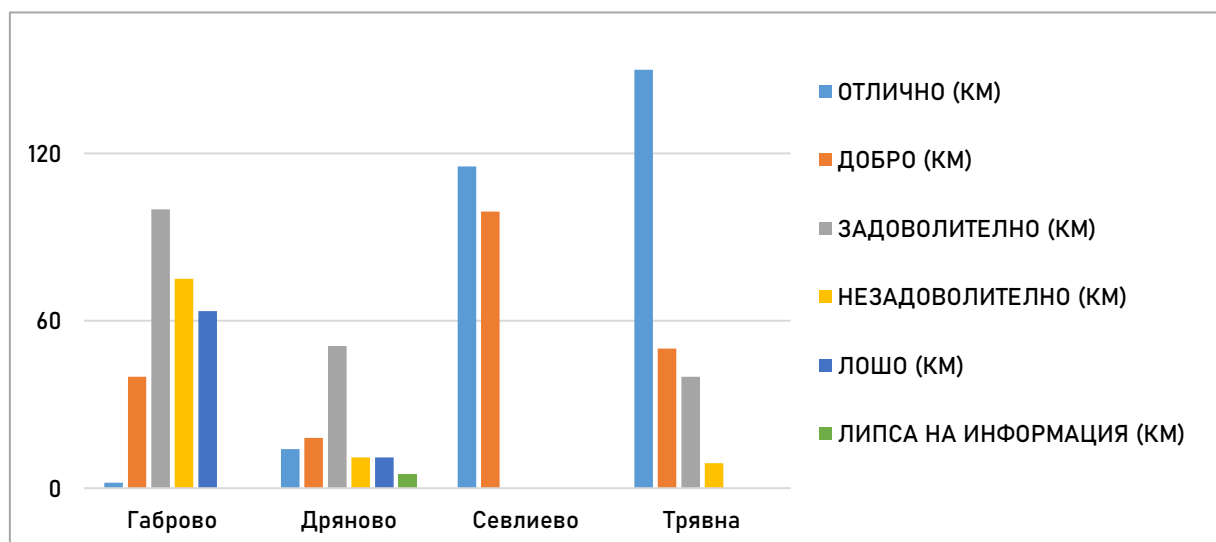


Графика 135:
Състояние на асфалтобетонени настилки по улици (км)



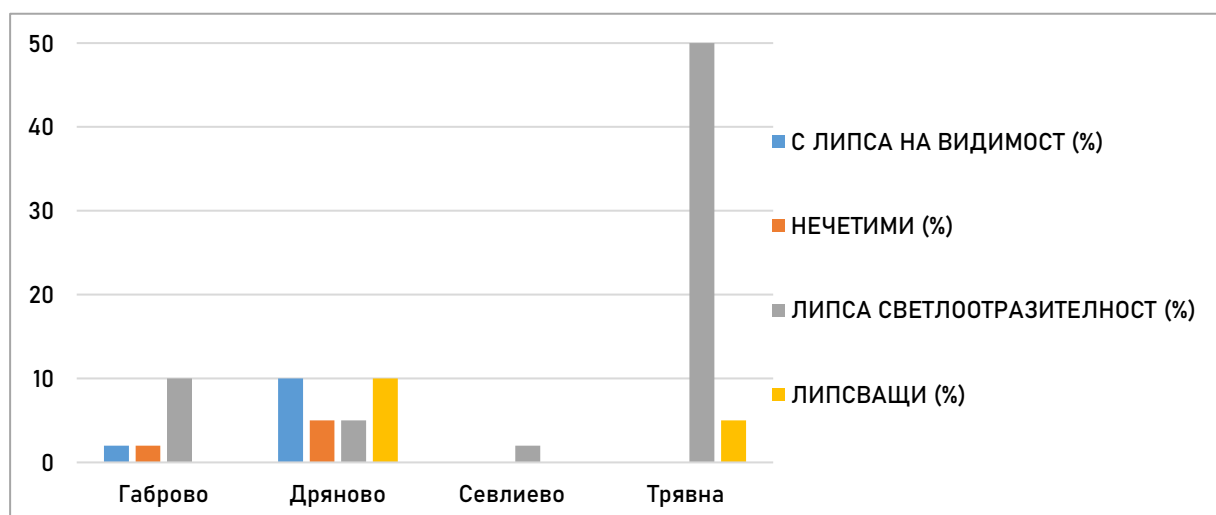
Графика 136

Състояние на асфалтобетонни настилки по общински пътища (км)



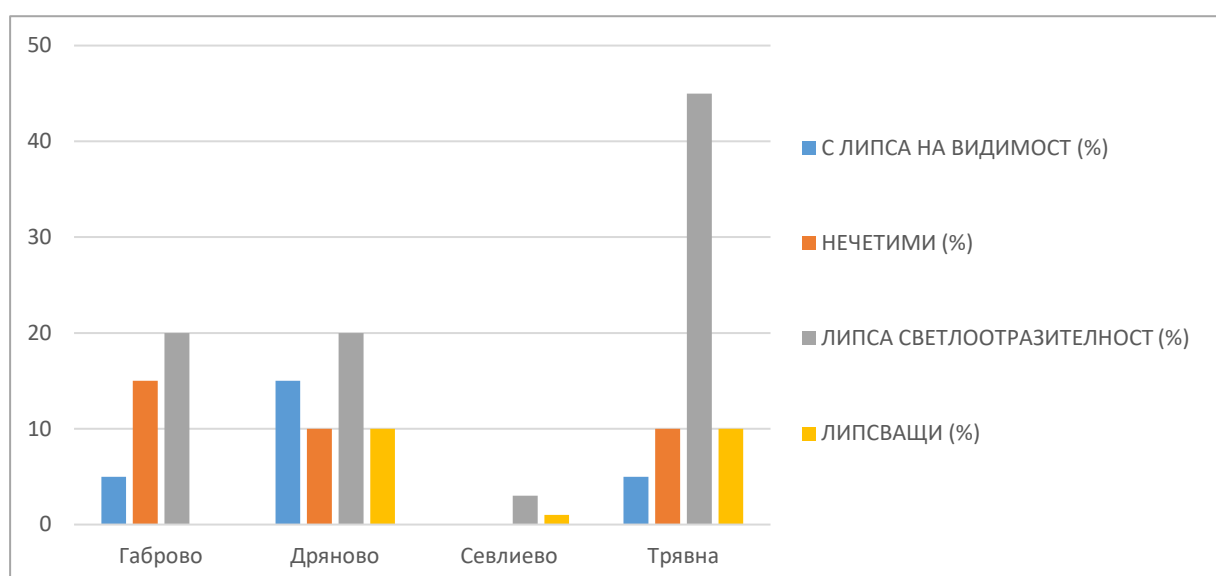
Графика 137:

Състояние на знаци по улици (%)

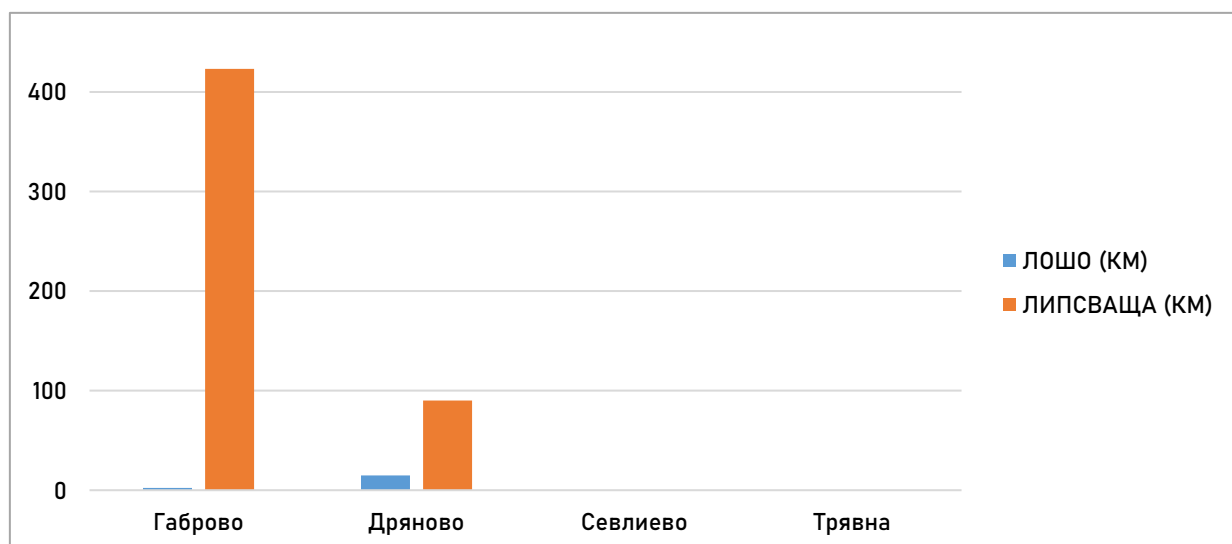


Графика 138:

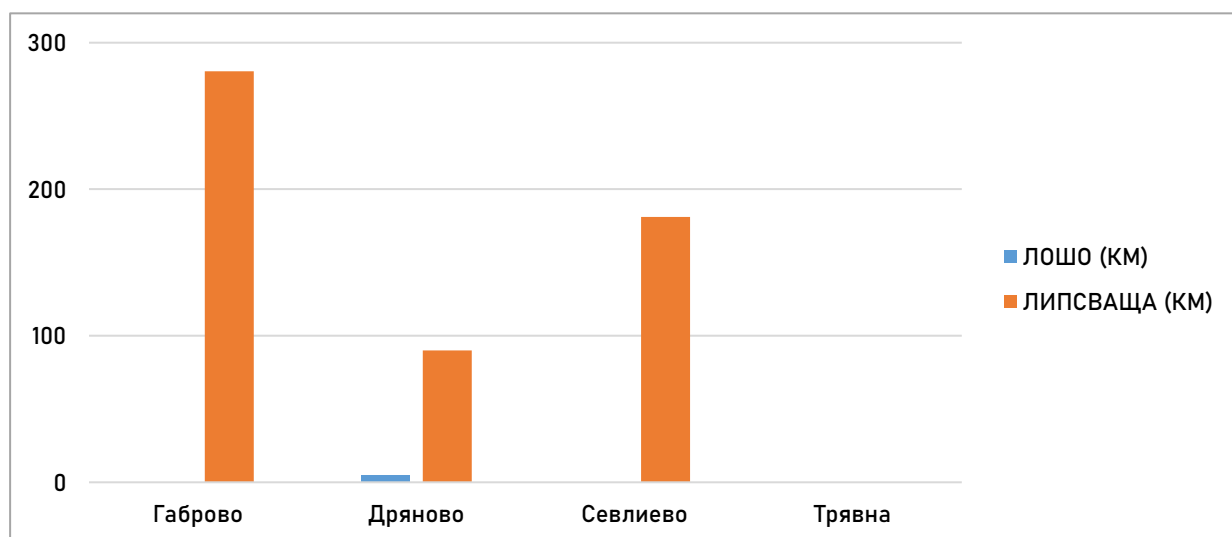
Състояние на знаци по общински пътища (%)



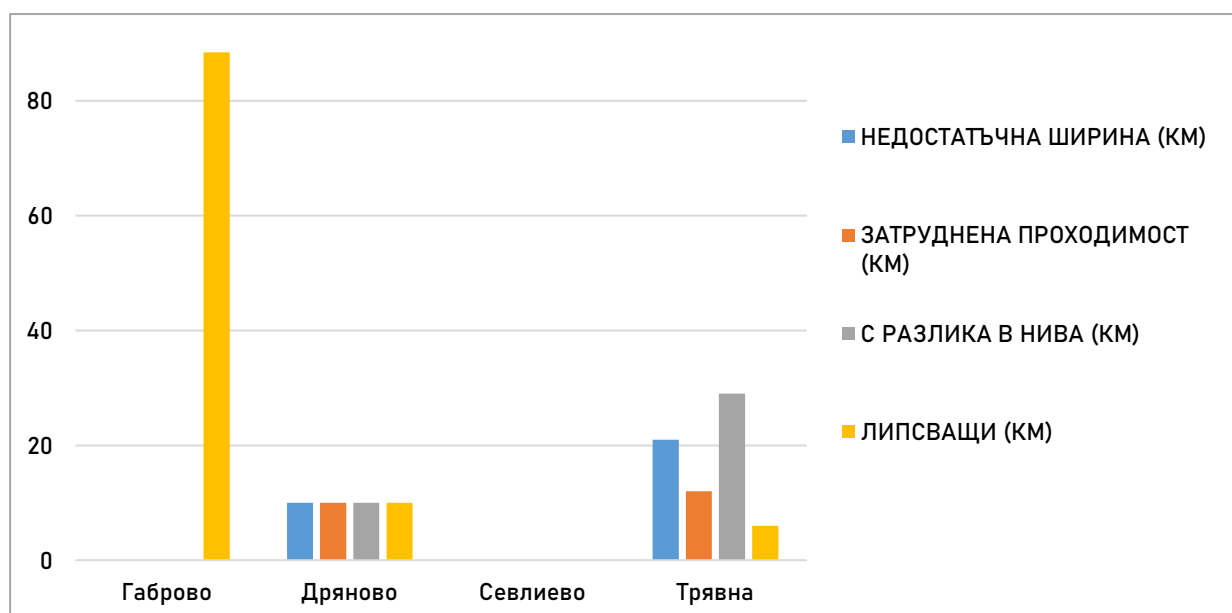
Графика 139:
Състояние на маркировка по улици (км)



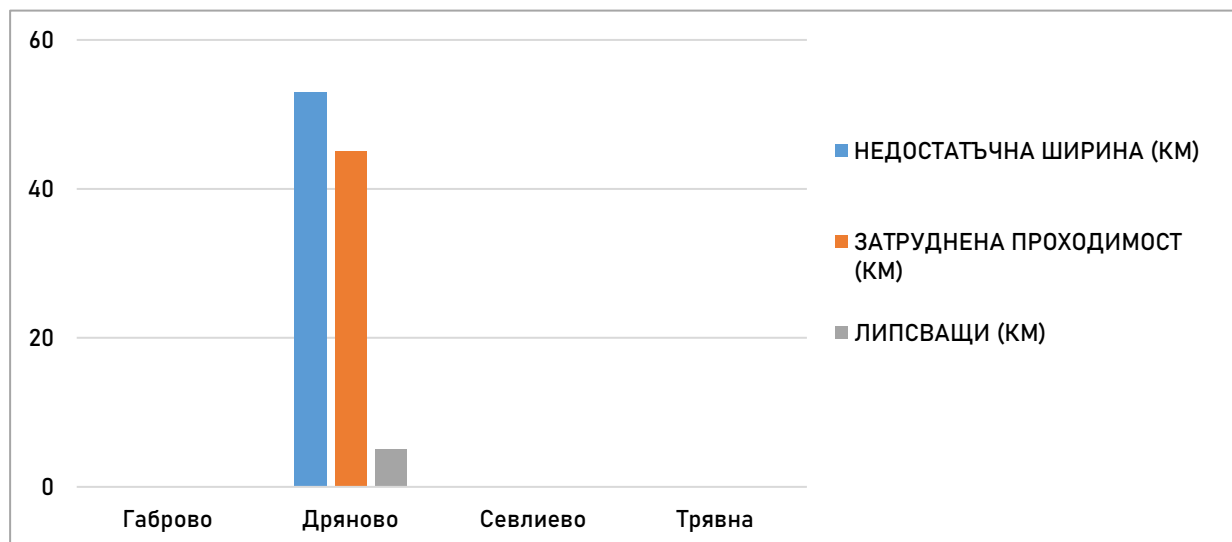
Графика 140:
Състояние на маркировка по общински пътища (км)



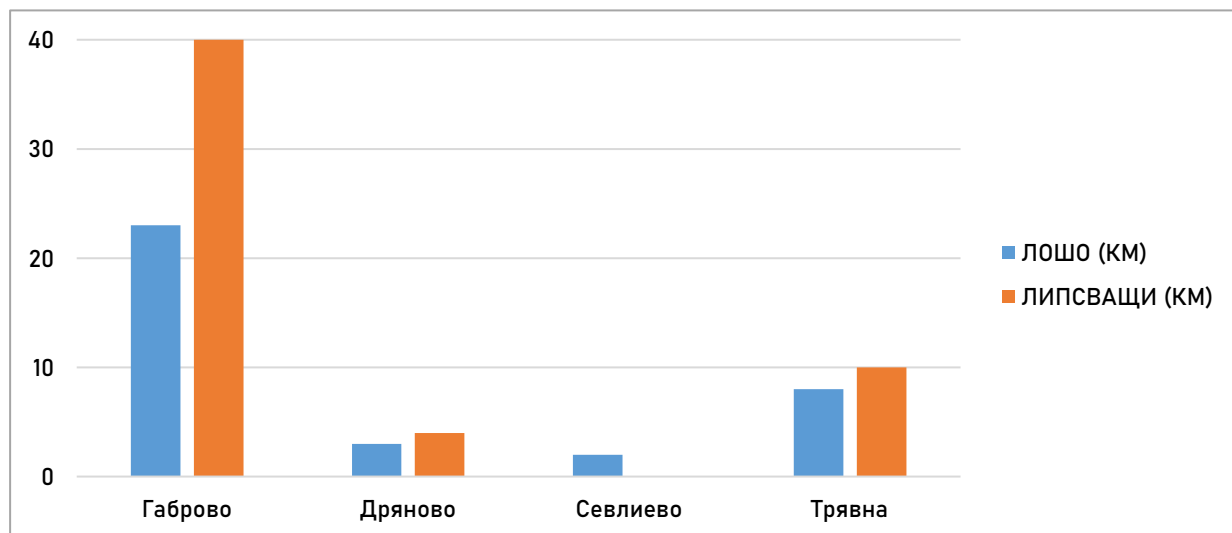
Графика 141:
Състояние на банкети (км)



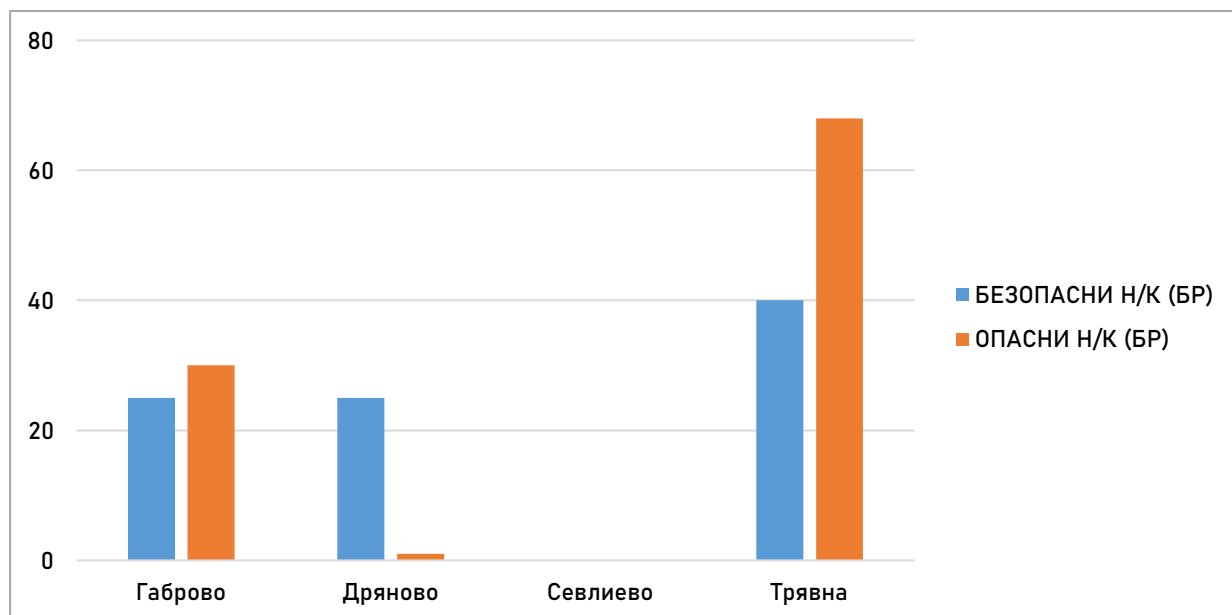
Графика 142:
Състояние на тротоари (км)



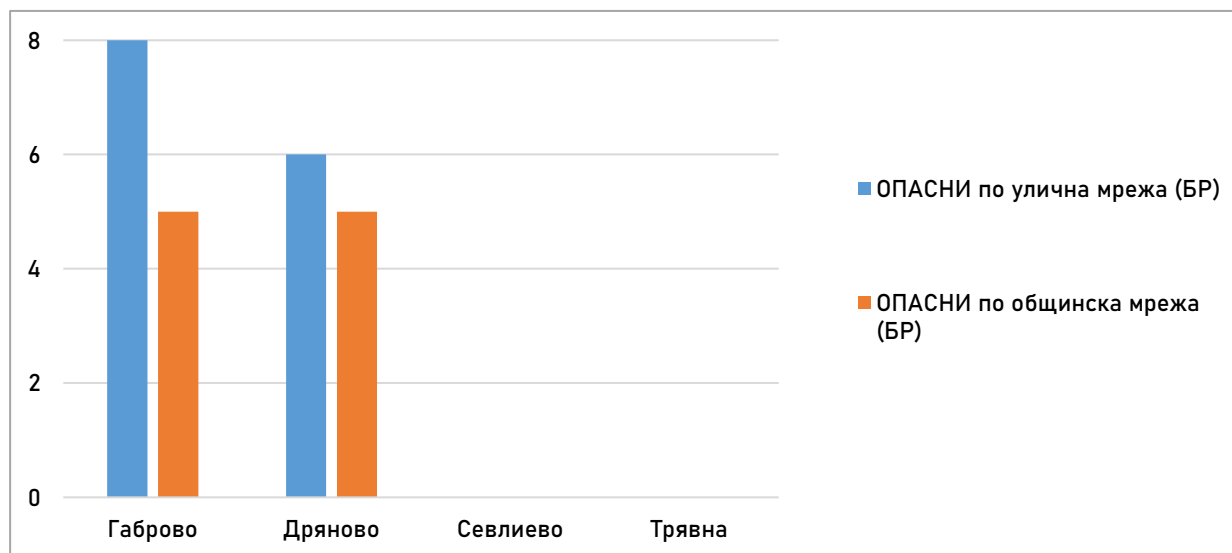
Графика 143:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)



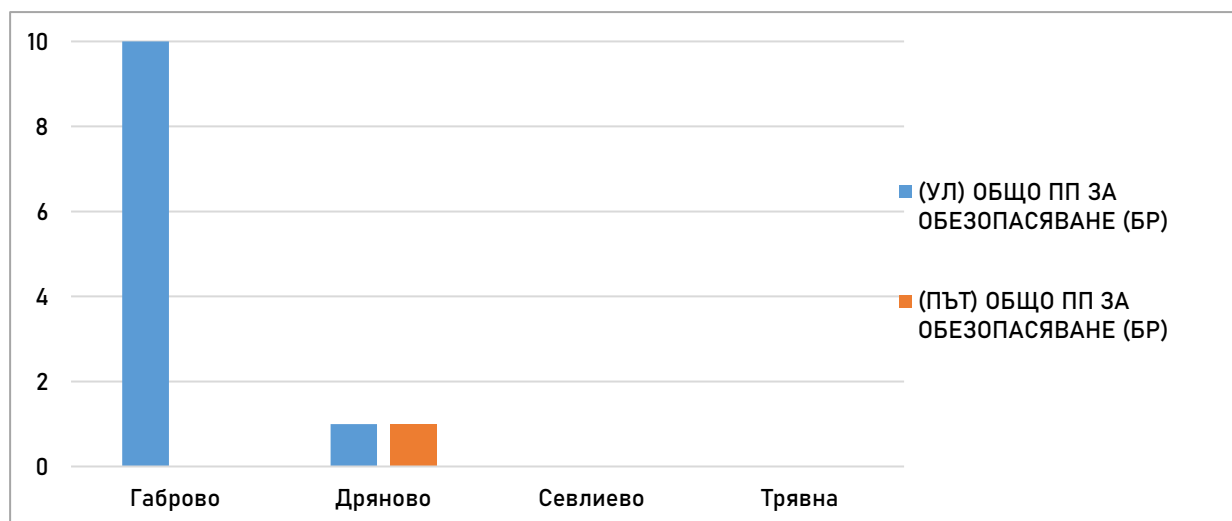
Графика 144:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общинските пътища



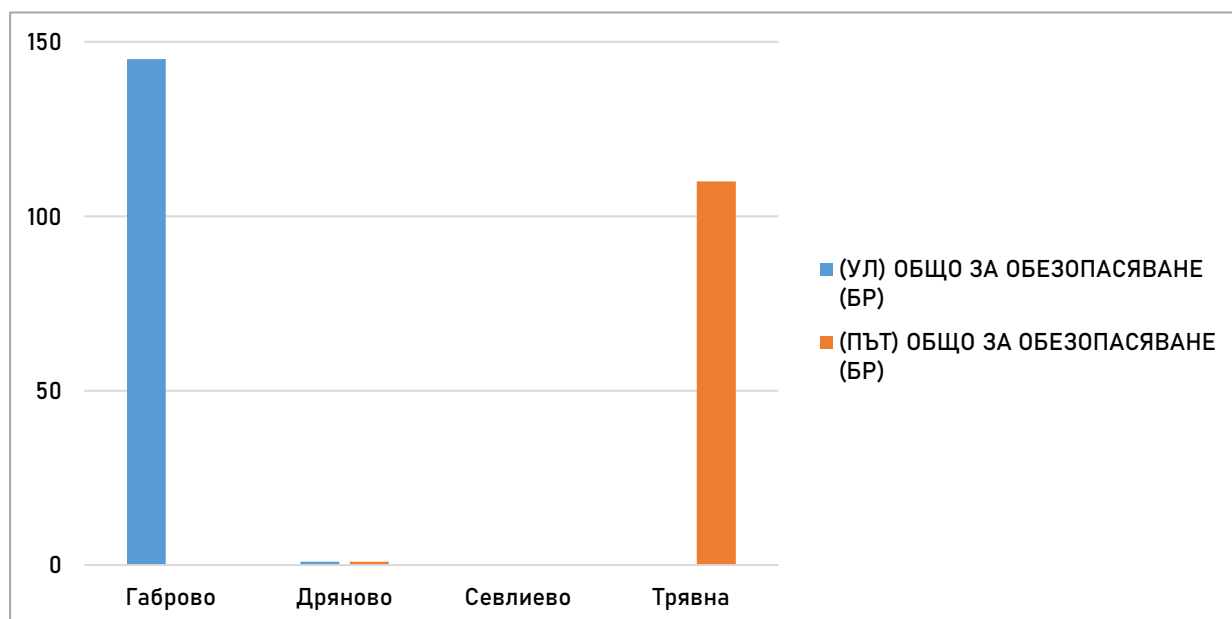
Графика 145:
Състояние на кръстовища (бр.)



Графика 146:
Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.)



Графика 147:
Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)

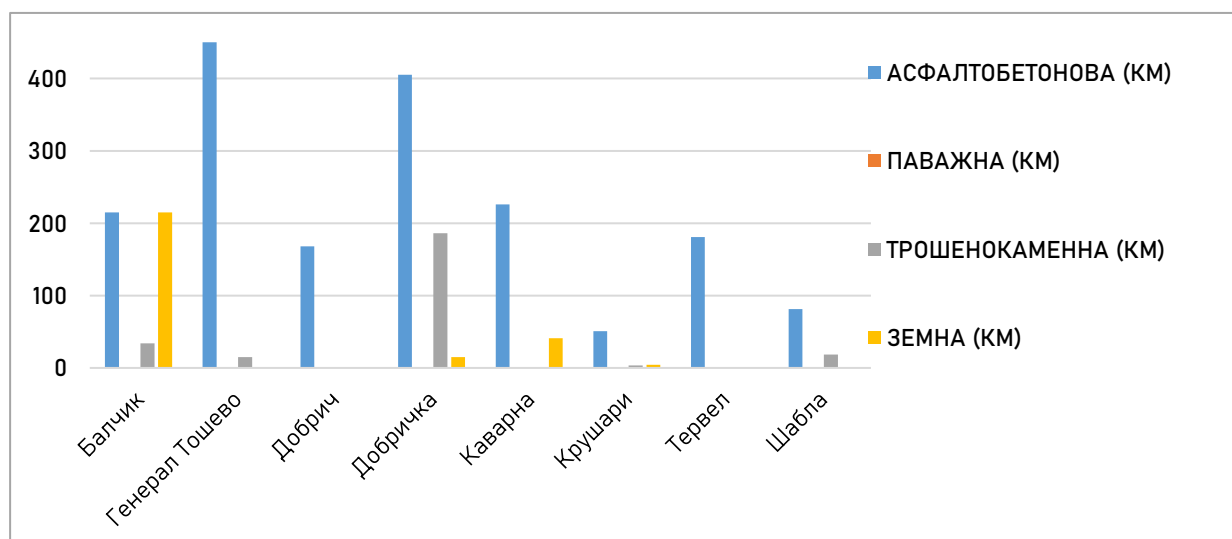


ОКБДП - Добрич е провела 3 бр. заседания. Всички общини са представили информация за годишния доклад. Констатирано е съответствие спрямо нормативната и стратегическа рамка, съответно докладът е приет от ДАБДП, а дадените указания за допълване на представената информация са изпълнени и докладът е публикуван на интернет страницата на областната администрация. Почти всички общини прилагат интегриран подход при подобряването на пътната инфраструктура. В част са реализирани различни видове мерки за успокояване на движението – изграждане на изкуствени неравности, повдигнати пешеходни пътеки; опресняване на съществуваща и полагане на нова пътна маркировка. Извършено е изграждане на една нова пешеходна пътека в община Шабла. През отчетната година ОКБДП – Добрич не е провела регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система. На интернет страницата на ОКБДП е налична актуална информация за дейността на комисията. Областната комисия е посочила в своя доклад следните проблеми и трудности: за подобряване на дейността по БДП, е необходимо да се предвиди откриване на длъжност в щата на общинските и в устройствения правилник на областните администрации за служител, който да се занимава изключително с проблемите на безопасността на движение.

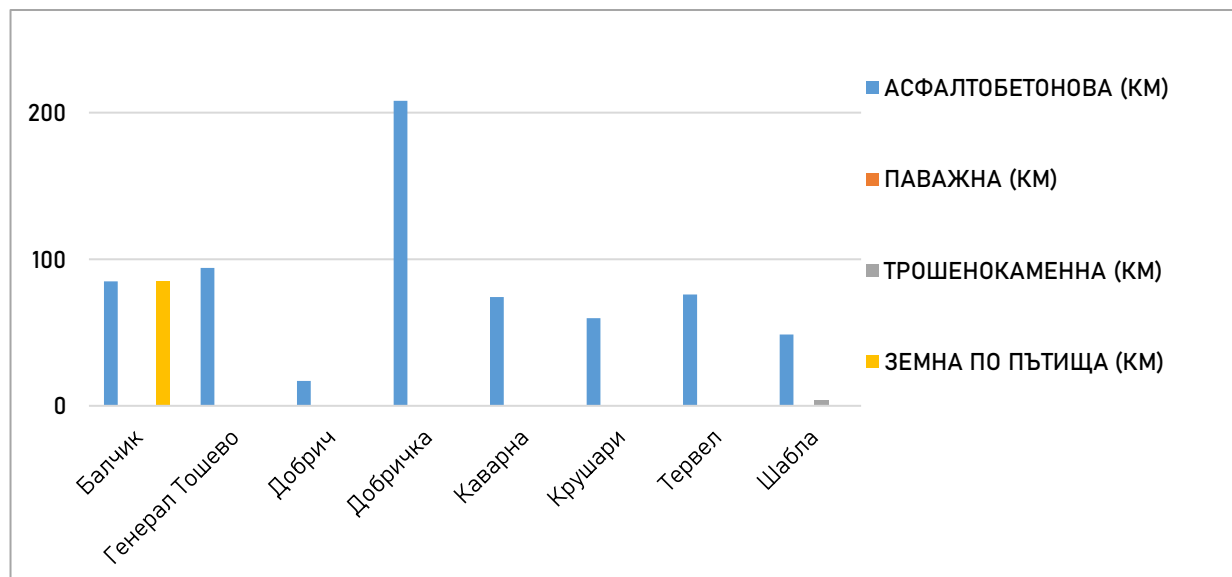
Обобщаване на нуждите на ниво област:

- подобряване на 588.2 км асфалтобетонена настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 248.1 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни пътни знаци/поставяне на липсващи – между 1% в община Каварна до 95% в община Добричка; осреднена стойност – 35.6% дял проблемни знаци;
- подмяна на 166.3 км маркировка в лошо състояние; полагане на 1 441.9 км нова пътна маркировка (където в момента изцяло липсва);
- отстраняване на 41 бр. установени несъответствия между пътни знаци и маркировка;
- ремонт/рехабилитация на 511.8 км проблемни банкети и изграждане на 87.5 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);
- ремонт/рехабилитация на 203.9 км проблемни тротоари и изграждане на 620.1 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 22.7 км ОСП в лошо състояние; монтиране на 5.9 км нови ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 69 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край);
- обезопасяване на 80 опасни кръстовища;
- обезопасяване на 174 пешеходни пътеки;
- обезопасяване на 175 спирки;
- обезопасяване на 14 подлеза;
- обезопасяване на 7 велоалеи;
- обезопасяване на 28 училища/детски градини;
- закупуване на 6 училищни автобуса;
- възлагане на ГПОД в 5 общини (Балчик, Генерал Тошево, Добричка, Крушари и Тервел).

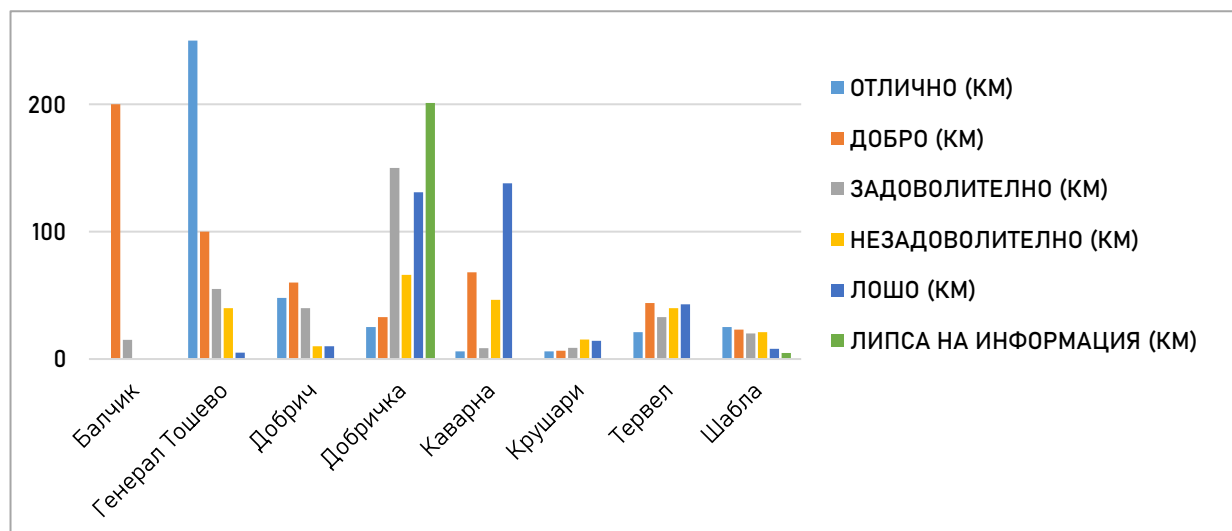
Графика 148:
Настилки по улична мрежа (км)



Графика 149:
Настилки по общински пътища (км)

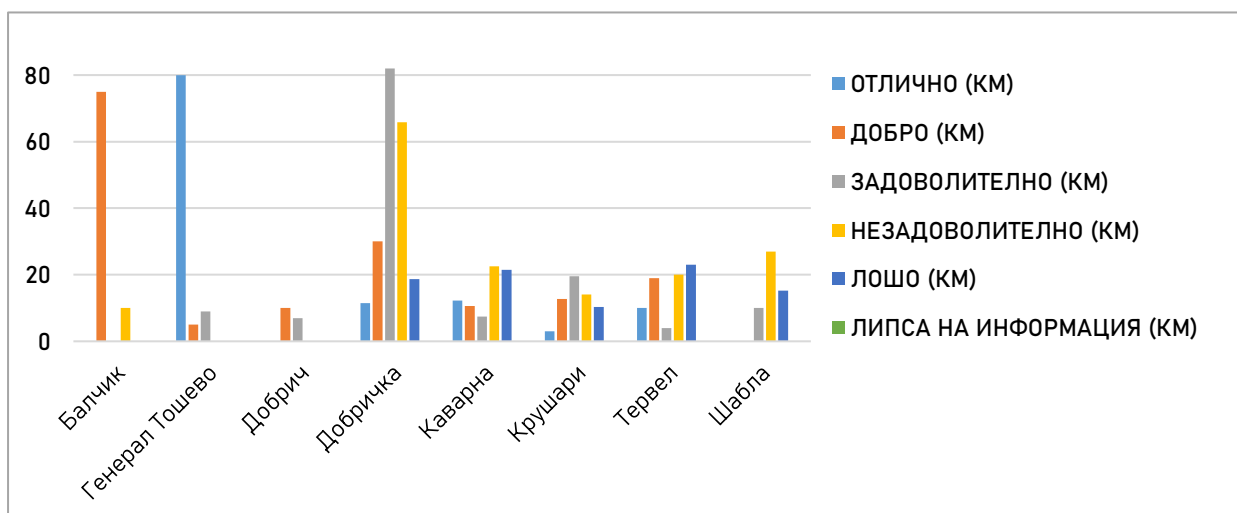


Графика 150:
Състояние на асфалтобетонни настилки по улици (км)



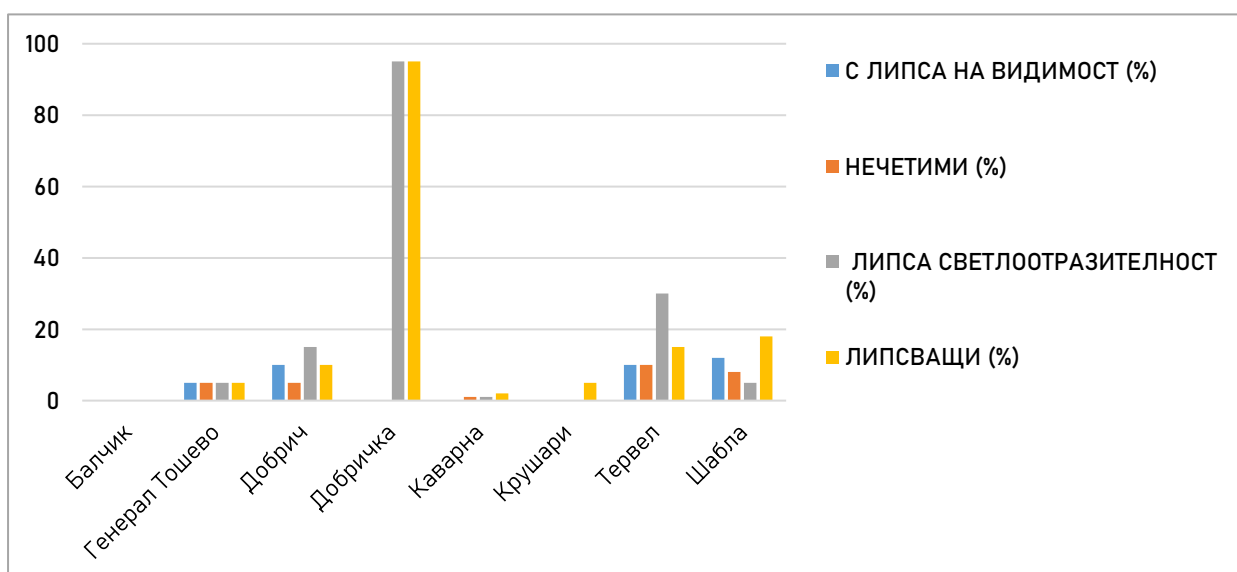
Графика 151:

Състояние на асфалтобетонени настилки по общински пътища (км)



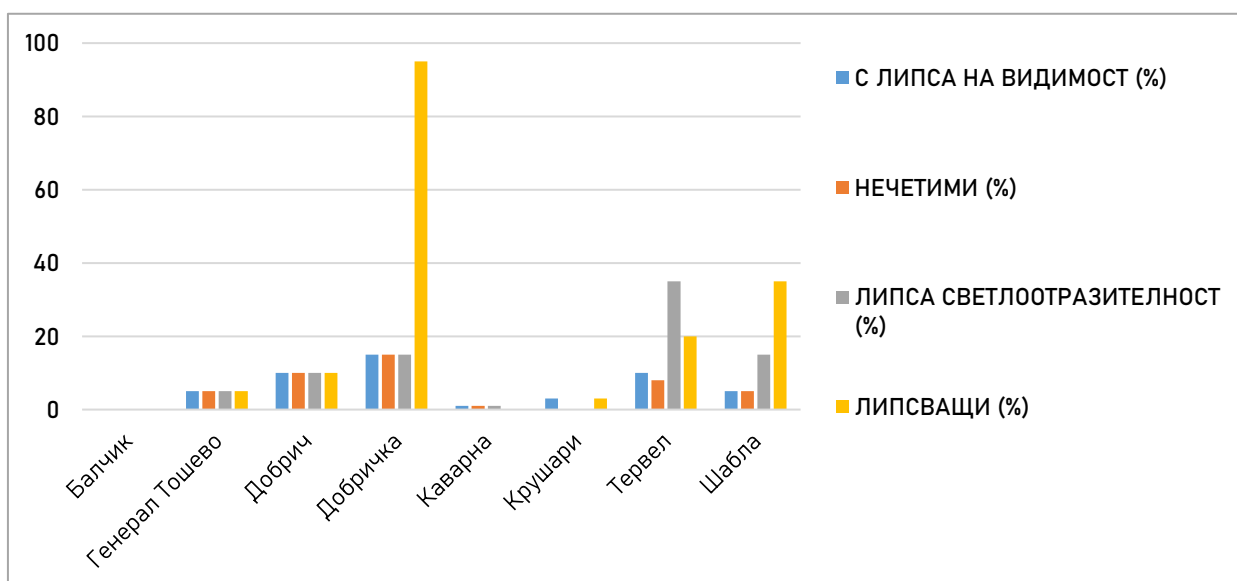
Графика 152:

Състояние на знаци по улици (%)

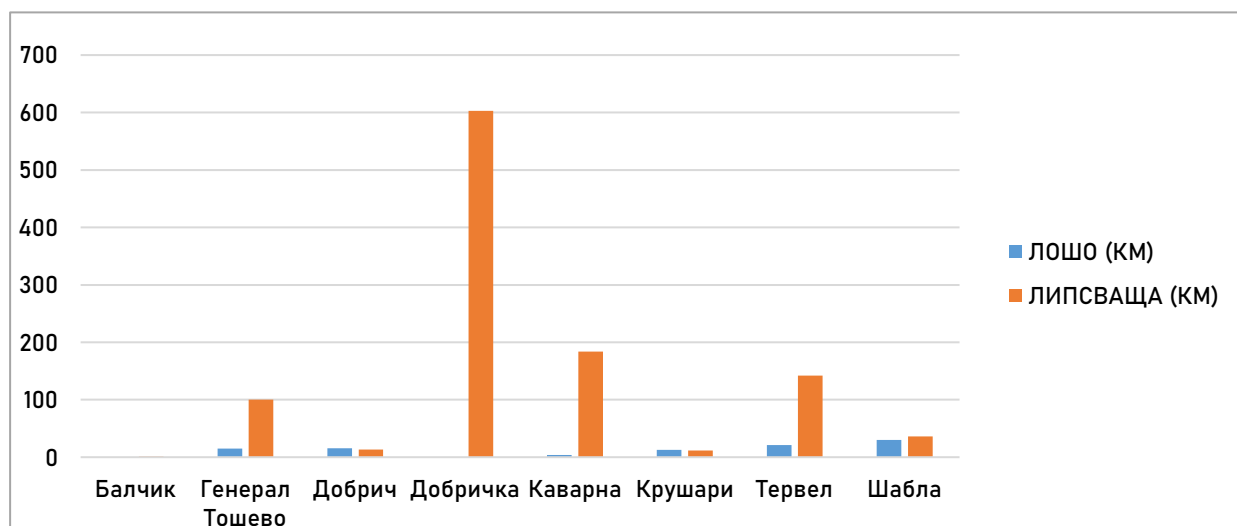


Графика 153:

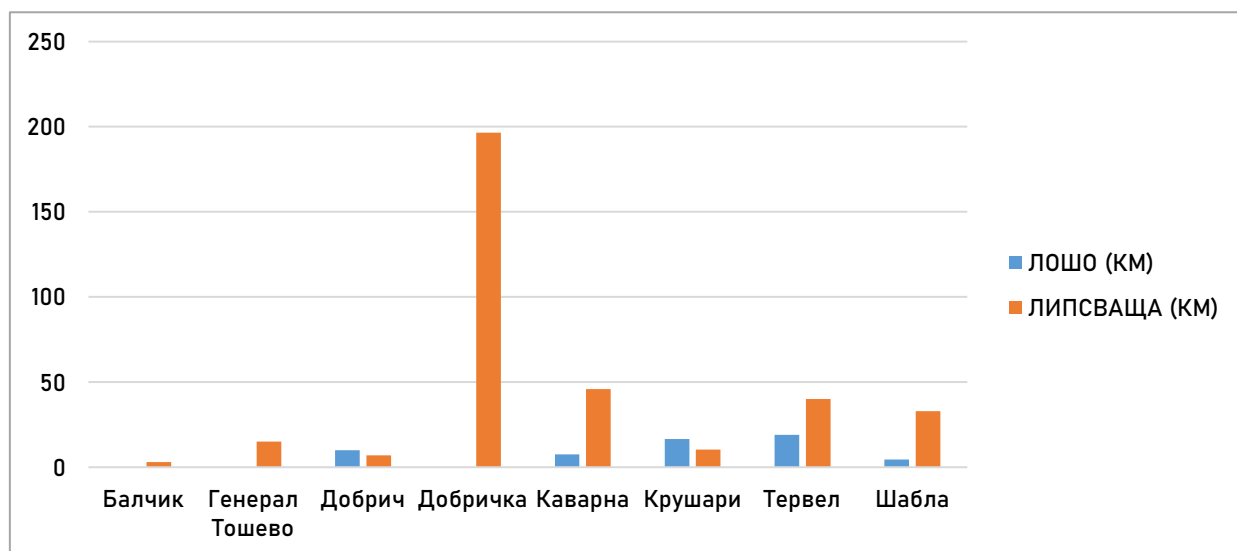
Състояние на знаци по общински пътища (%)



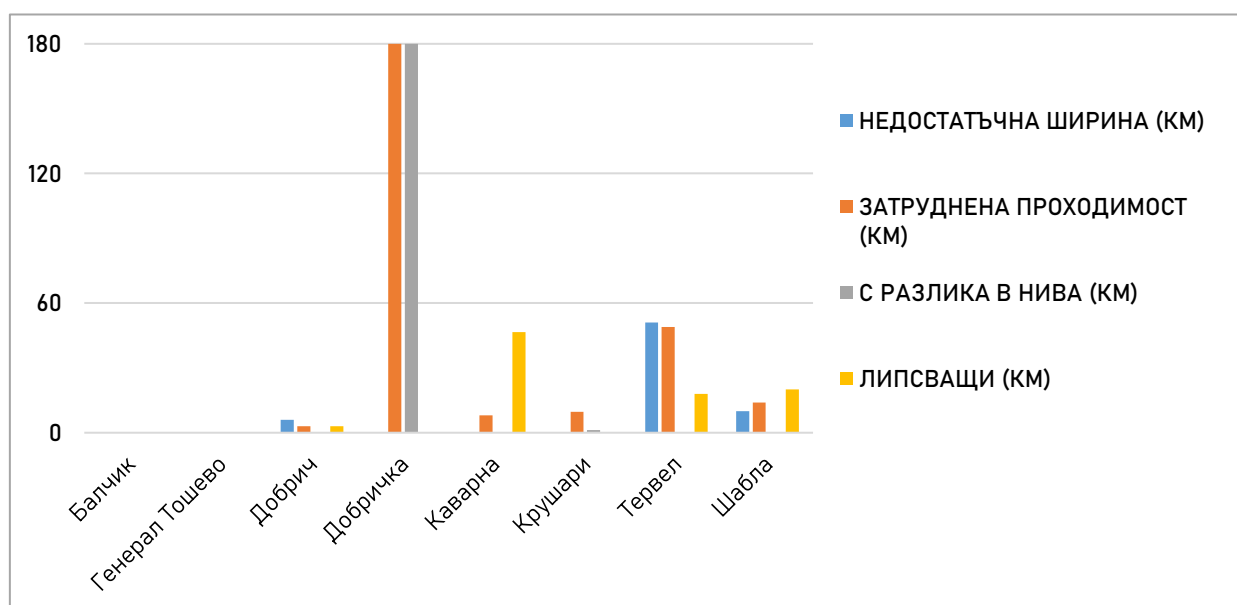
Графика 154:
Състояние на маркировка по улици (км)



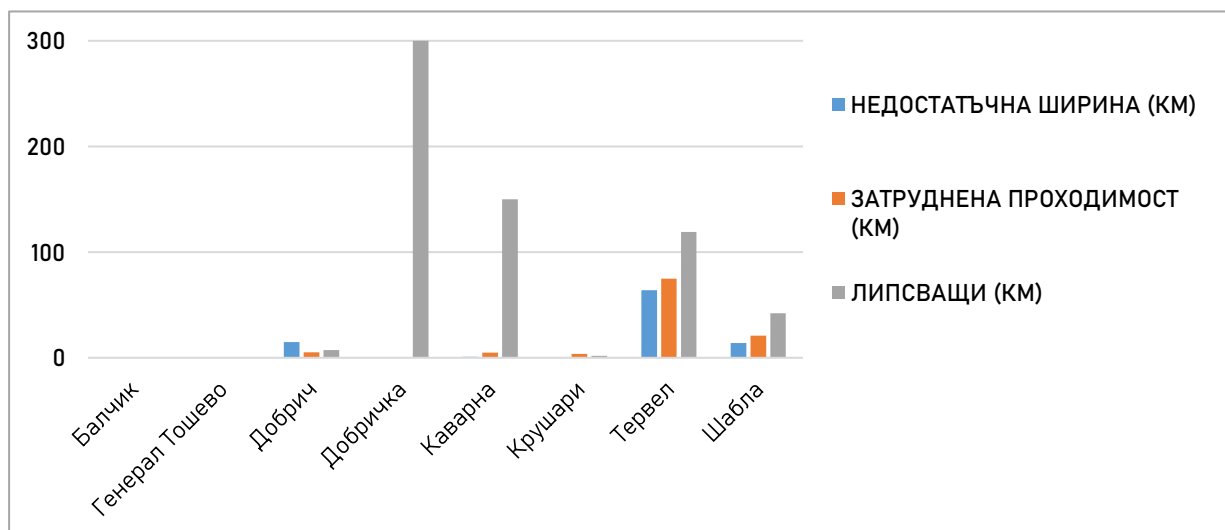
Графика 155:
Състояние на маркировка по общински пътища (км)



Графика 156:
Състояние на банкети (км)



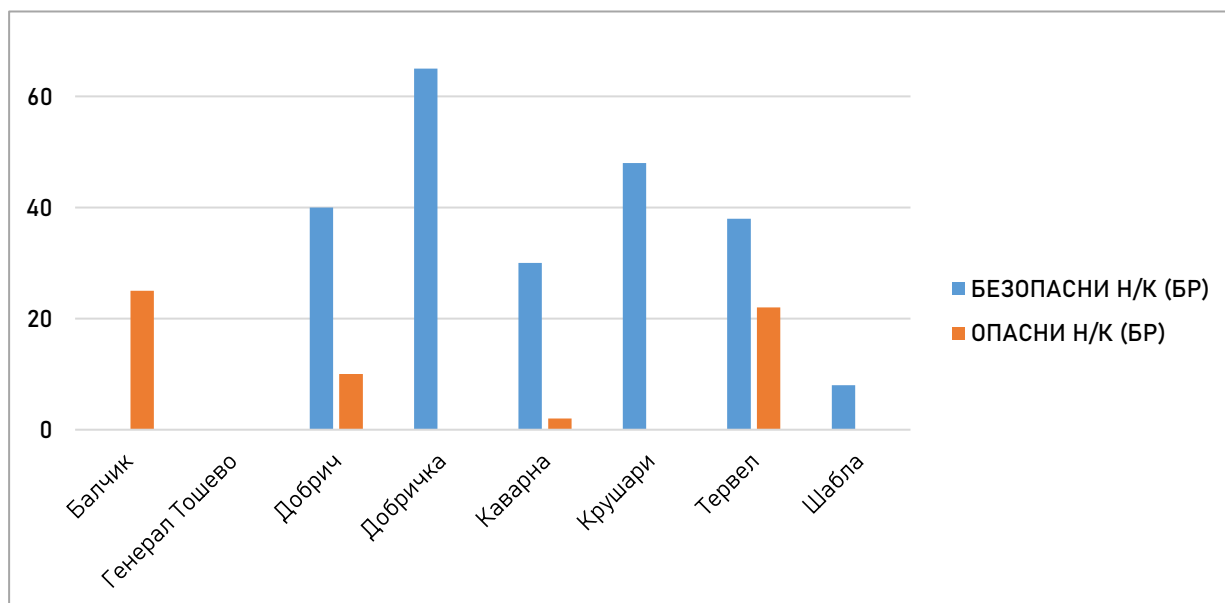
Графика 157:
Състояние на тротоари (км)



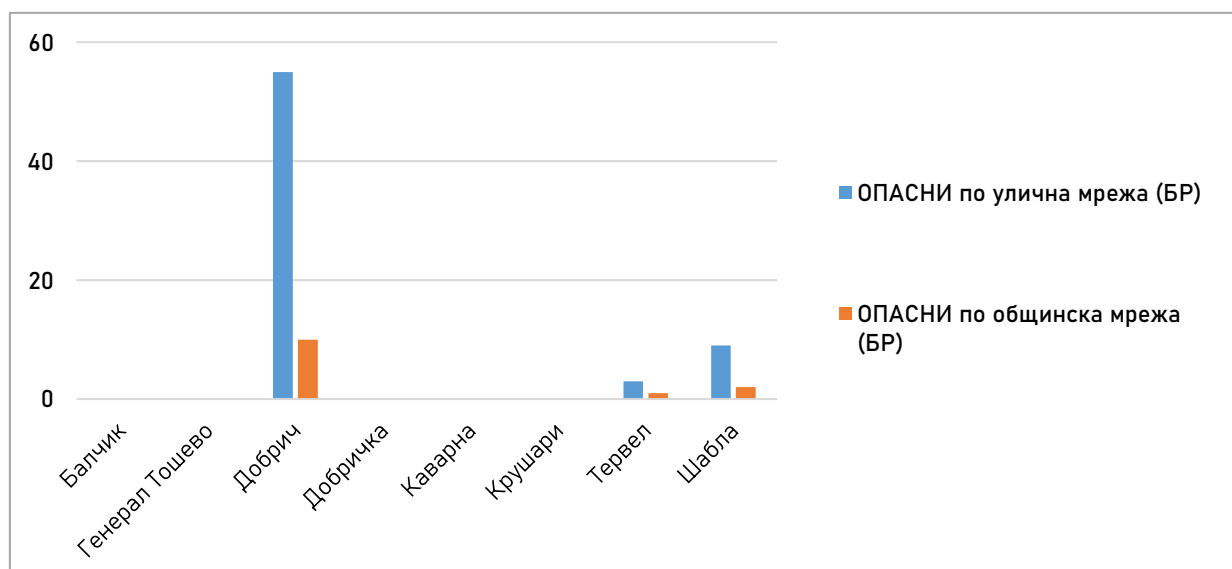
Графика 158:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)



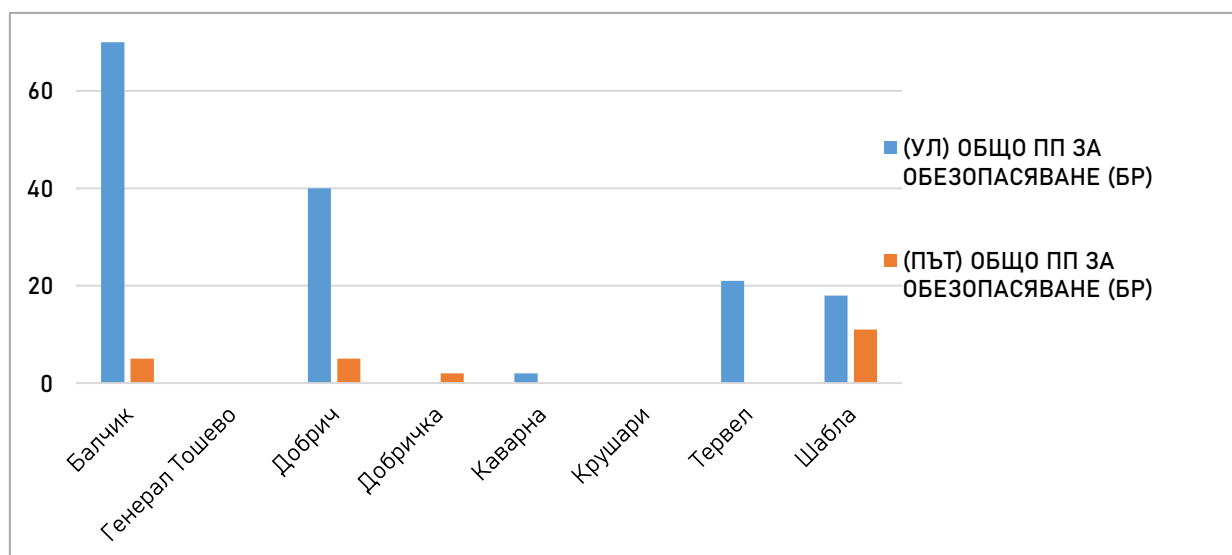
Графика 159:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общинските пътища



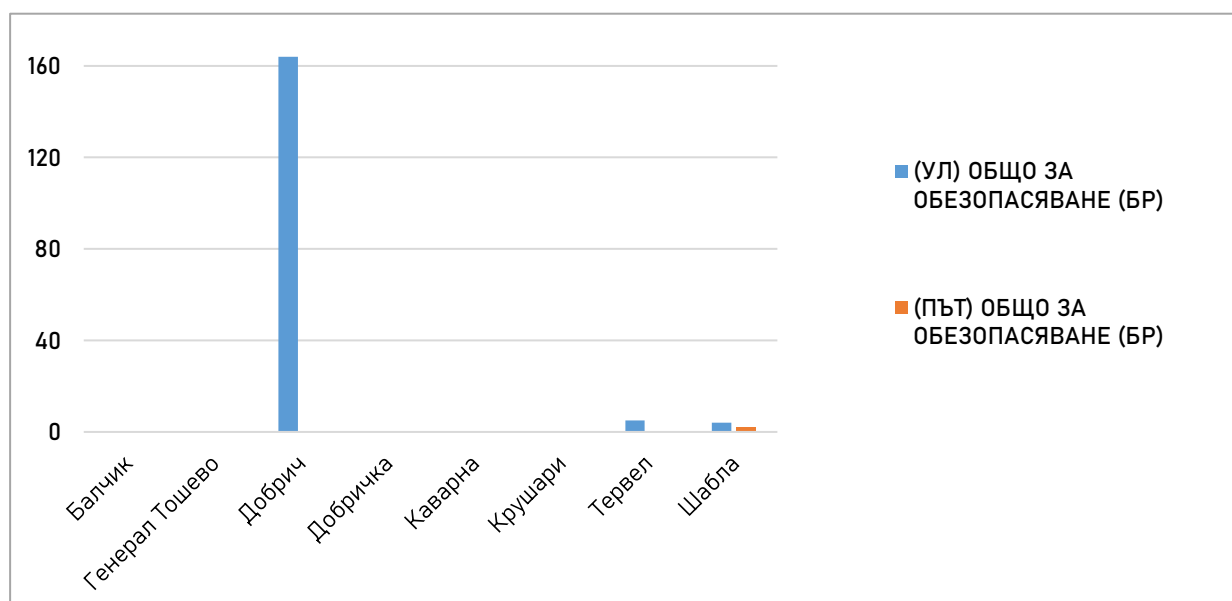
Графика 160:
Състояние на кръстовища (бр.)



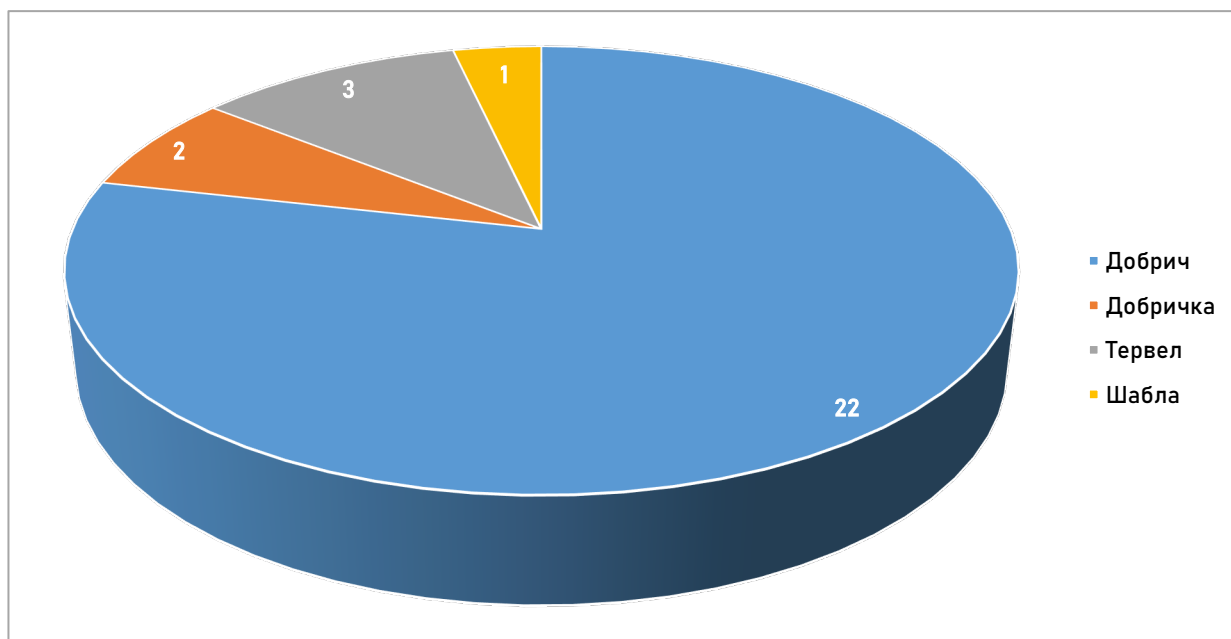
Графика 161:
Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.)



Графика 162:
Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)



Фигура 13:
Необходимост от обезопасяване на училища (бр.)

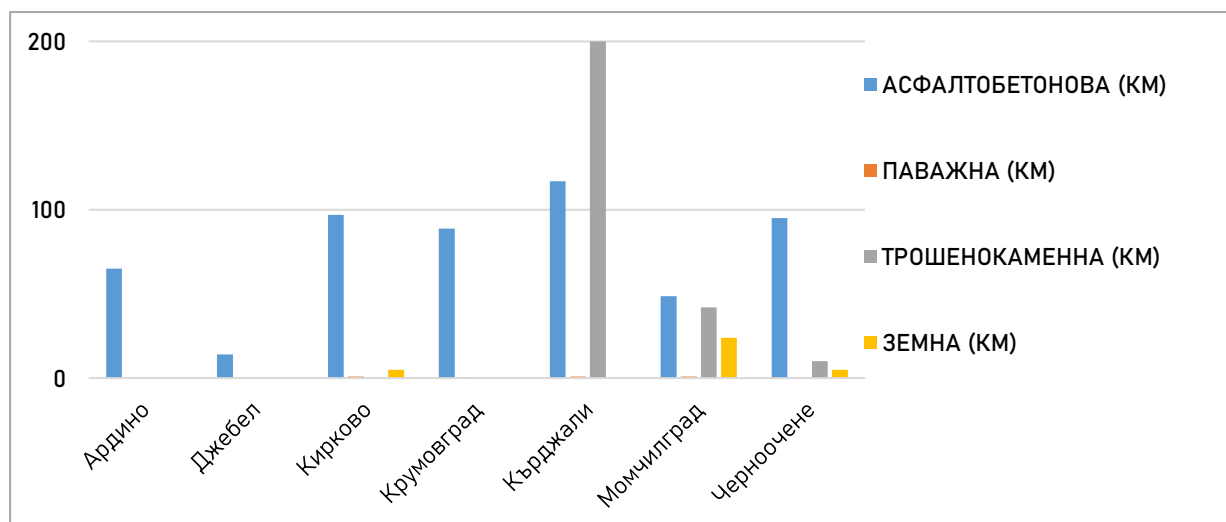


ОКБДП - Кърджали е провела 5 бр. заседания. Всички общини са представили информация за годишния доклад. ДАБДП констатира съответствие на докладваната информация спрямо нормативната и стратегическа рамка, като годишния доклад е приет от ДАБДП. За общините в област Кърджали са констатира, че се прилага интегриран подход при подобряването на пътната инфраструктура. Във всички са реализирани различни видове мерки за успокояване на движението – изграждане на изкуствени неравности, повдигнати пешеходни пътеки и кръгови кръстовища в общините Ардино и Кирково; опресняване на съществуваща и полагане на нова пътна маркировка; обезопасяване на пешеходни пътеки, в т.ч. и допълнително осветяване; обезопасяване на спирки на обществения транспорт в община Момчилград; новоизградени общо 20 бр. нови спирки в почти всички общини. През отчетната година ОКБДП Кърджали не е провела регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система. На интернет страницата на ОКБДП е налична актуална информация за дейността на комисията. Провеждани са редица дейности и инициативи с цел подобряване на БДП, изградени са площадки по БДП за деца и ученици. Структурата на БЧК е презентирала ново приложение за мобилни устройства, което работи и в режим „офлайн“ с указания и информация относно оказването на първа долекарска помощ на пострадали при ПТП. Областната комисия е посочила в своя доклад следните проблеми и трудности: липса на човешки и финансов ресурс за изпълнение на мерките по БДП; необходимост от създаване на Единен информационен портал за въвеждане на данни за настъпили ПТП с ясно дефинирани и уеднаквени критерии, в който месечно да се въвежда информация.

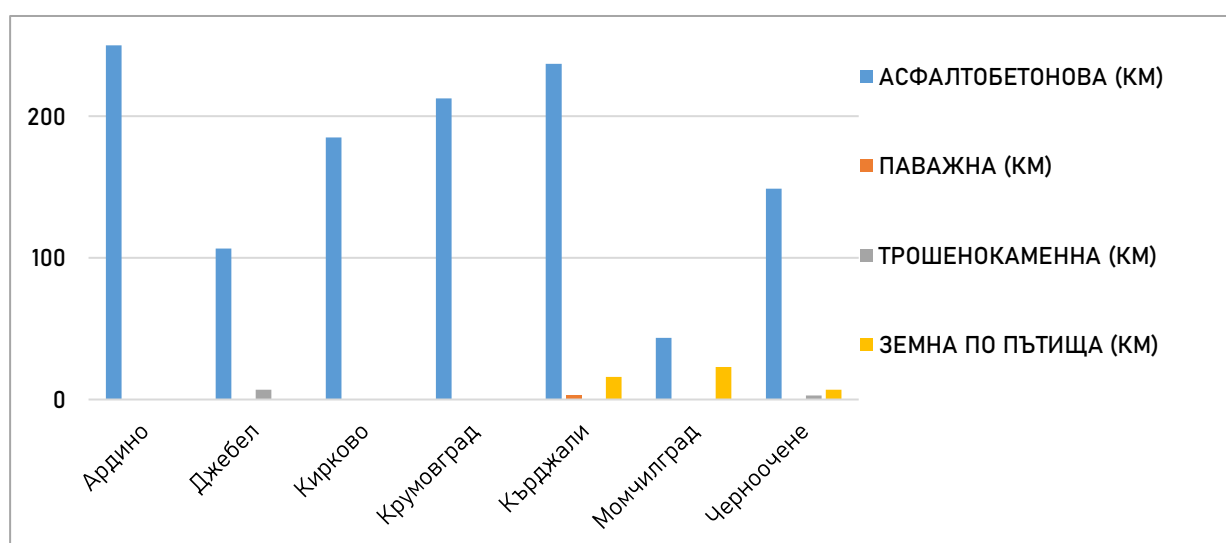
Обобщаване на нуждите на ниво област:

- подобряване на 281 км асфалтобетонена настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 163.8 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни пътни знаци/поставяне на липсващи – между 2-10% в почти всички общини до 30% в общини Черноочене и Кърджали; осреднена стойност – 10% дял проблемни знаци;
- подмяна на 69 км пътна маркировка в лошо състояние; полагане на 634.6 км нова пътна маркировка (където в момента изцяло липсва);
- отстраняване на 44 бр. установени несъответствия между пътни знаци и маркировка;
- ремонт/рехабилитация на 216 км проблемни банкети и изграждане на 133.6 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);
- ремонт/рехабилитация на 159 км проблемни тротоари и изграждане на 277 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 94 км ОСП в лошо състояние; монтиране на 377.7 км нови ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 54 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край);
- обезопасяване на 9 опасни кръстовища;
- обезопасяване на 54 пешеходни пътеки;
- обезопасяване на 35 спирки;
- обезопасяване на 2 автогари и 2 ж.п. гари;
- обезопасяване на 35 училища/детски градини;
- закупуване на 11 училищни автобуса;
- възлагане на ГПОД в 4 общини (Ардино, Крумовград, Кърджали и Черноочене).

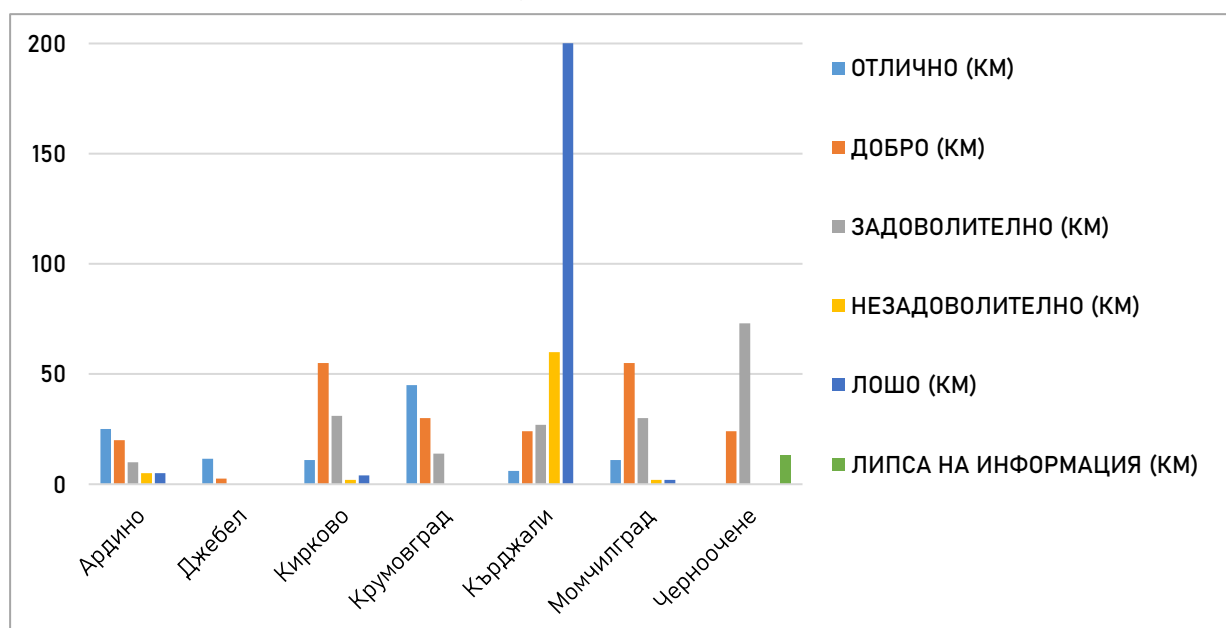
Графика 163:
Настилки по улична мрежа (км)



Графика 164:
Настилки по общински пътища (км)

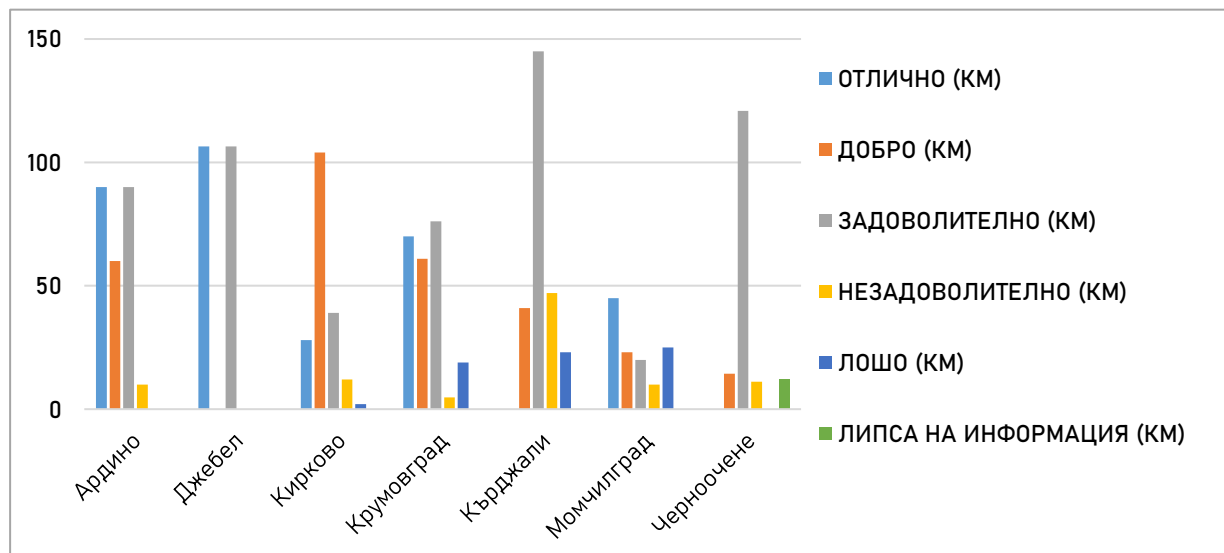


Графика 165:
Състояние на асфалтобетонни настилки по улици (км)



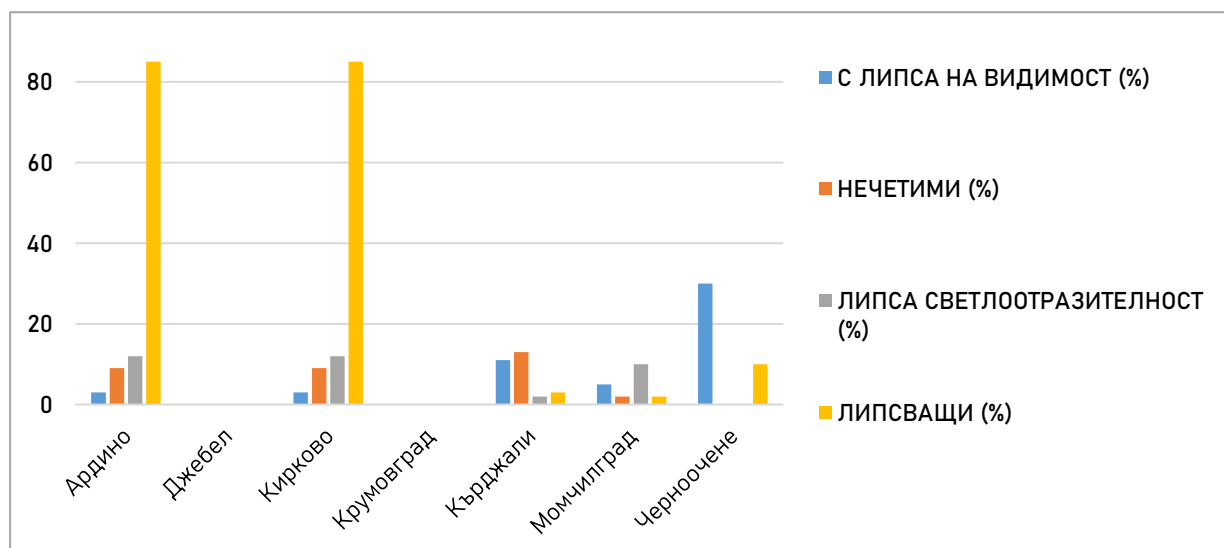
Графика 166:

Състояние на асфалтобетонни настилки по общински пътища (км)



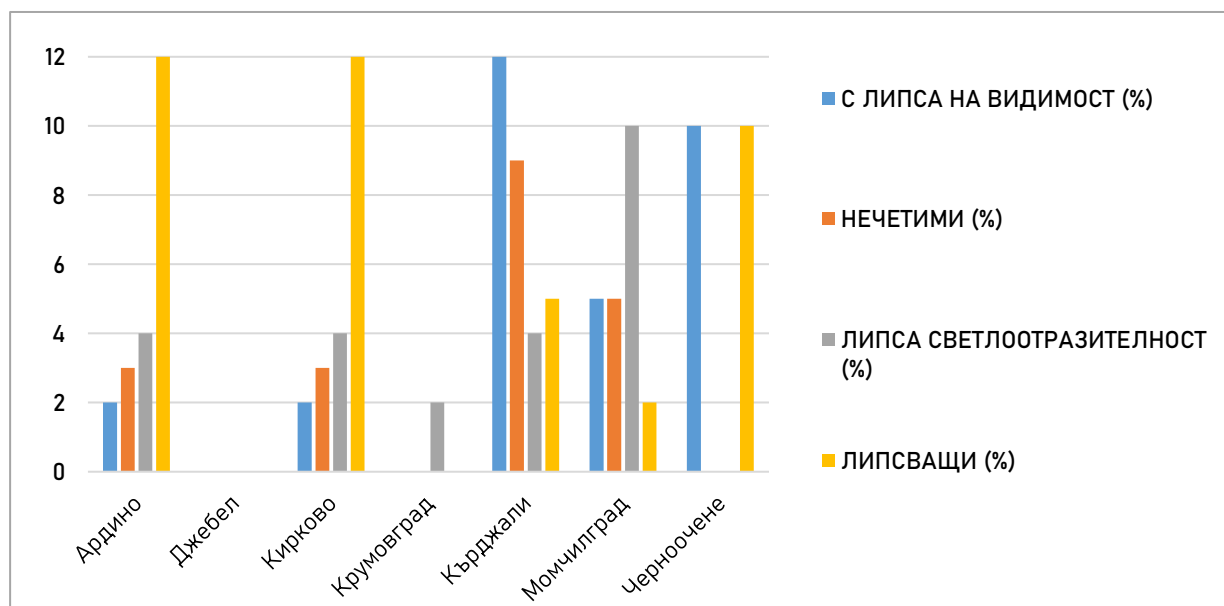
Графика 167:

Състояние на знаци по улици (%)

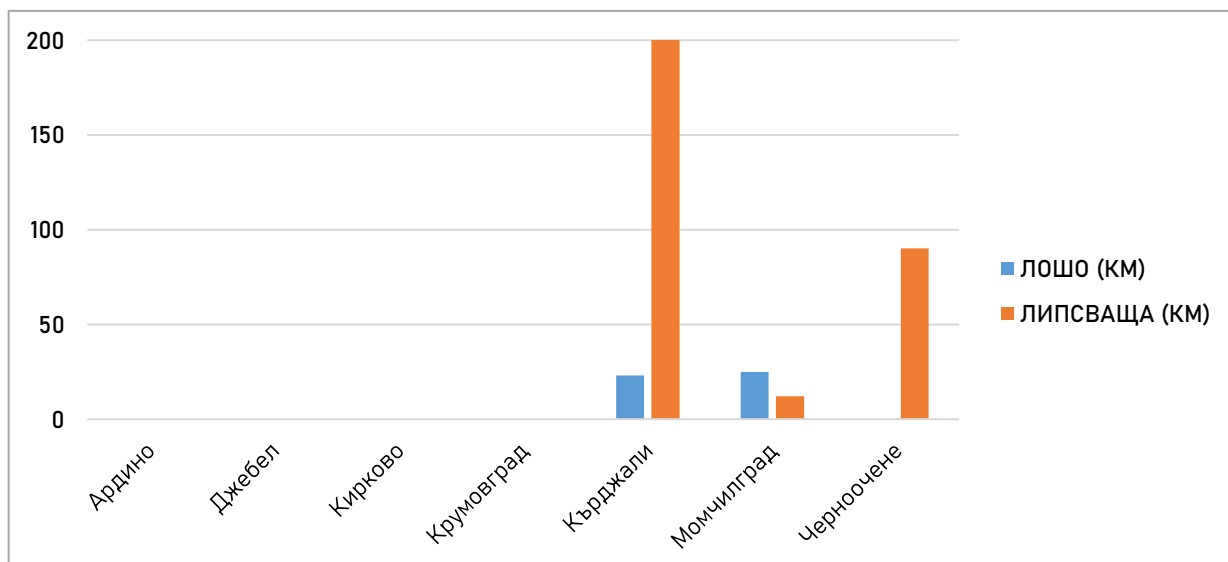


Графика 168:

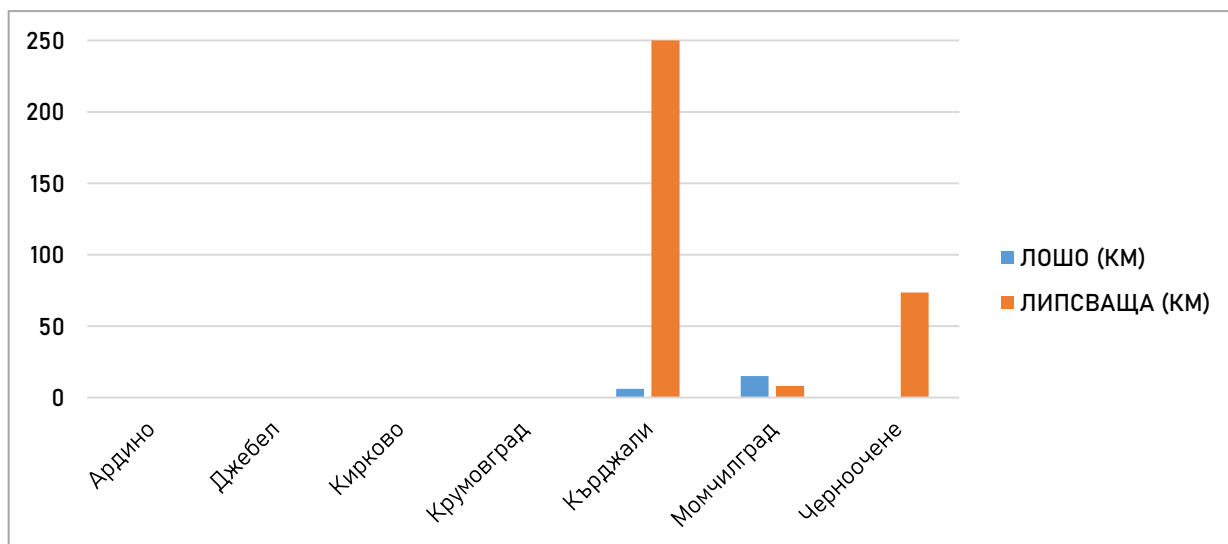
Състояние на знаци по общински пътища (%)



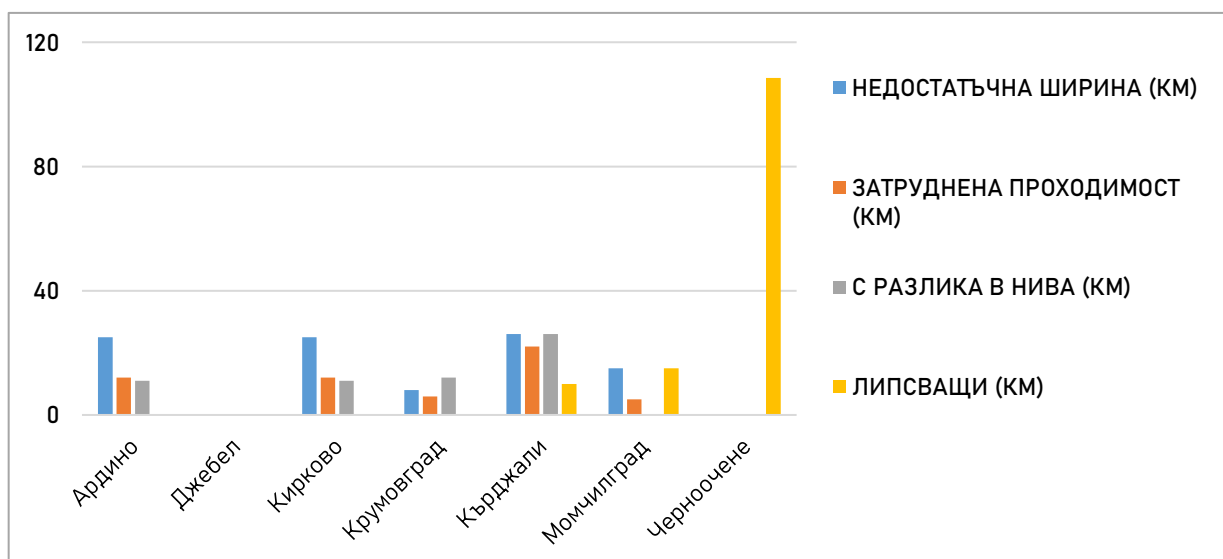
Графика 169:
Състояние на маркировка по улици (км)



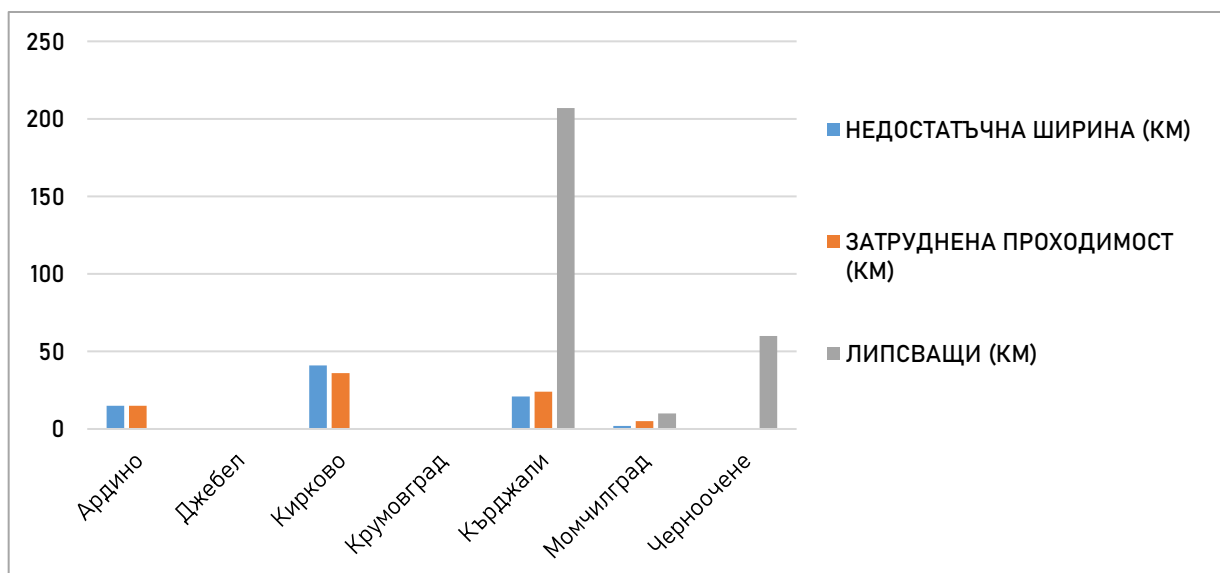
Графика 170:
Състояние на маркировка по общински пътища (км)



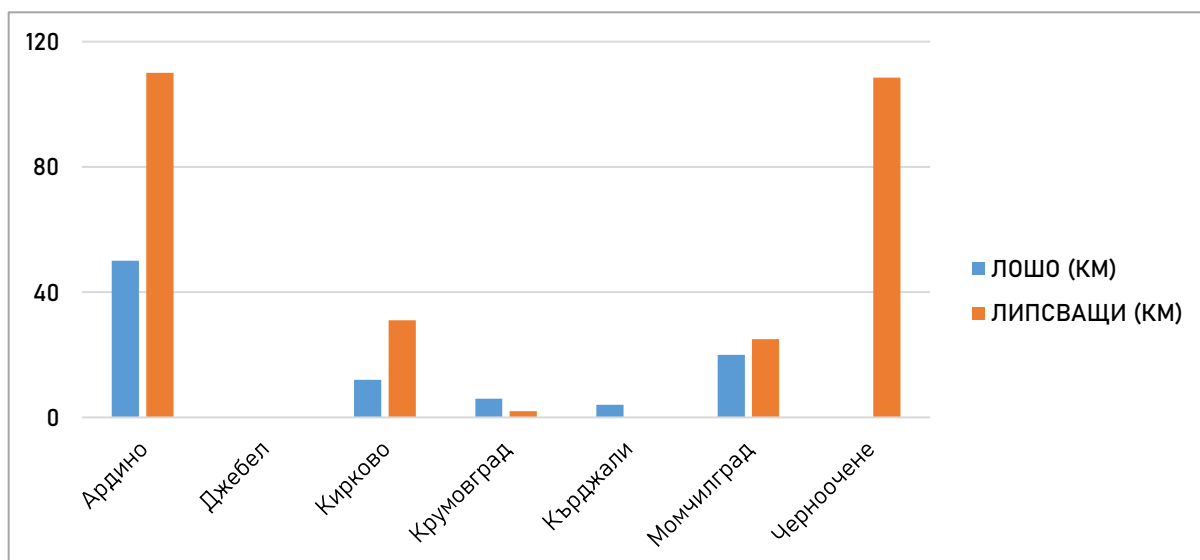
Графика 171:
Състояние на банкети (км)



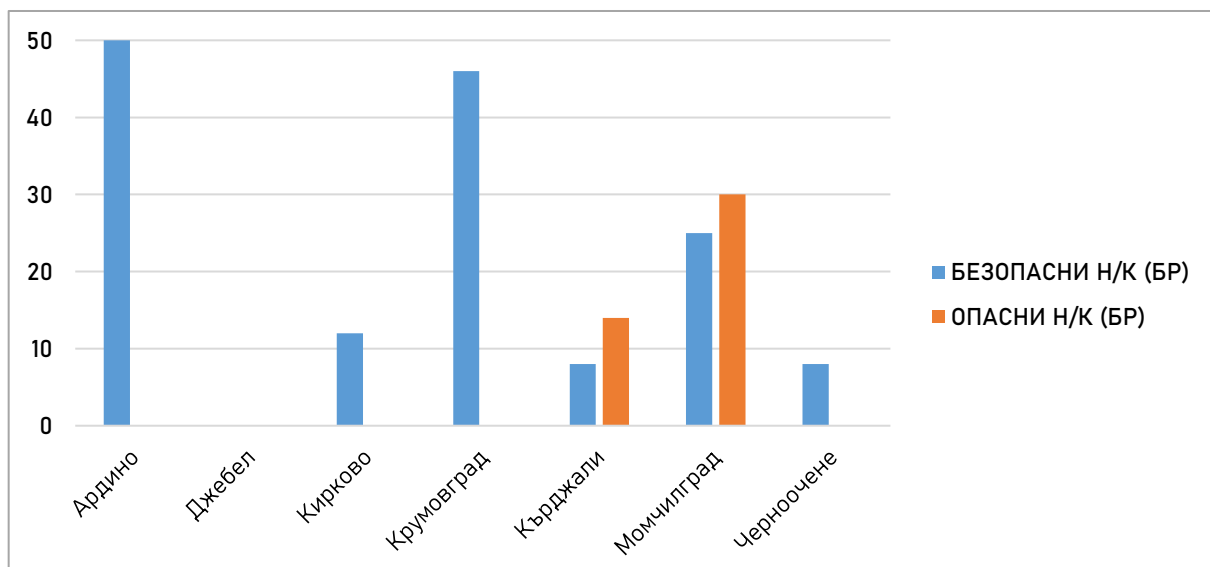
Графика 172:
Състояние на тротоари (км)



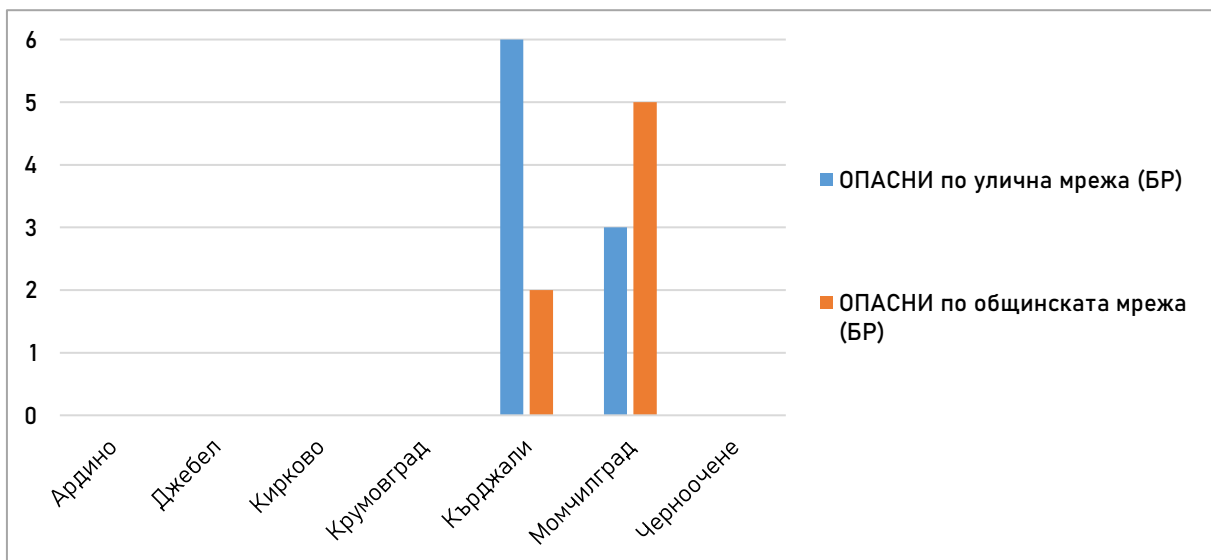
Графика 173:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)



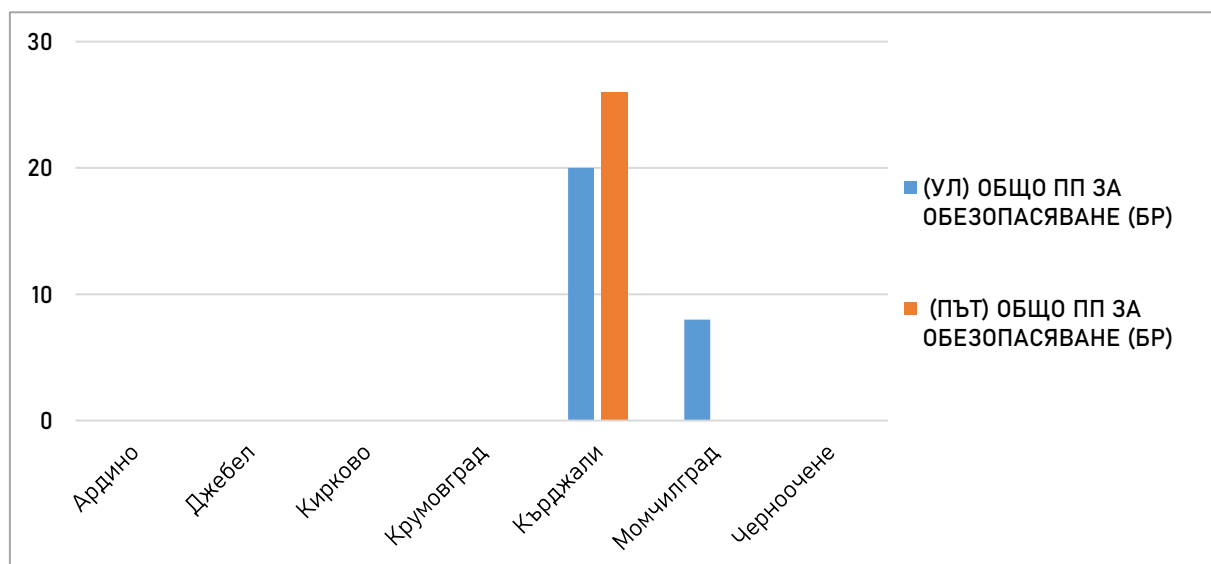
Графика 174:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общинските пътища



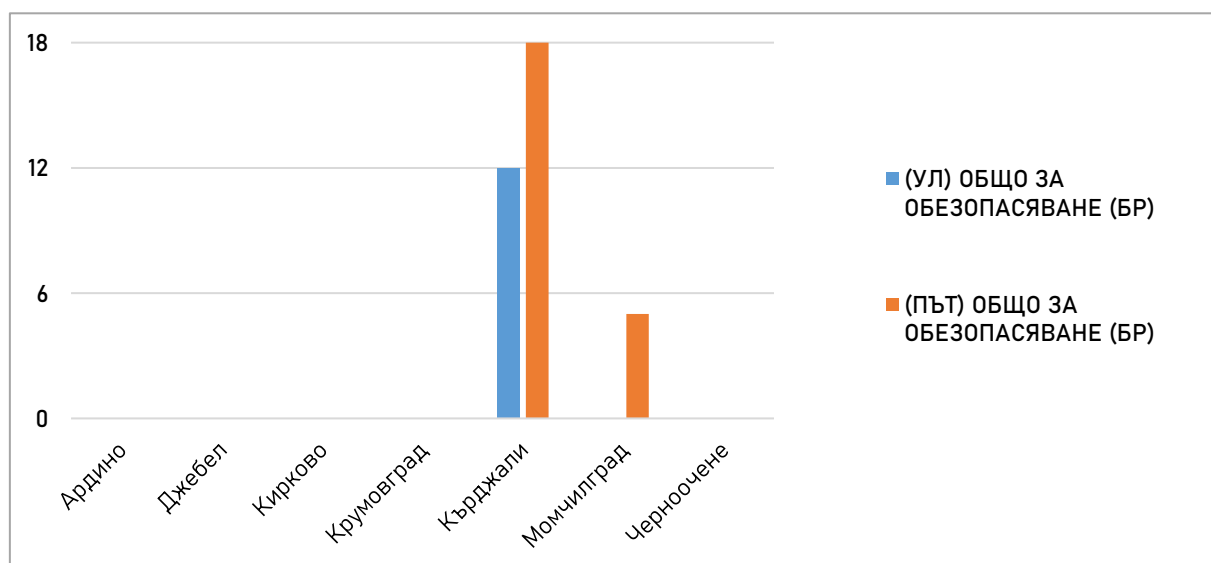
Графика 175:
Състояние на кръстовища (бр.)



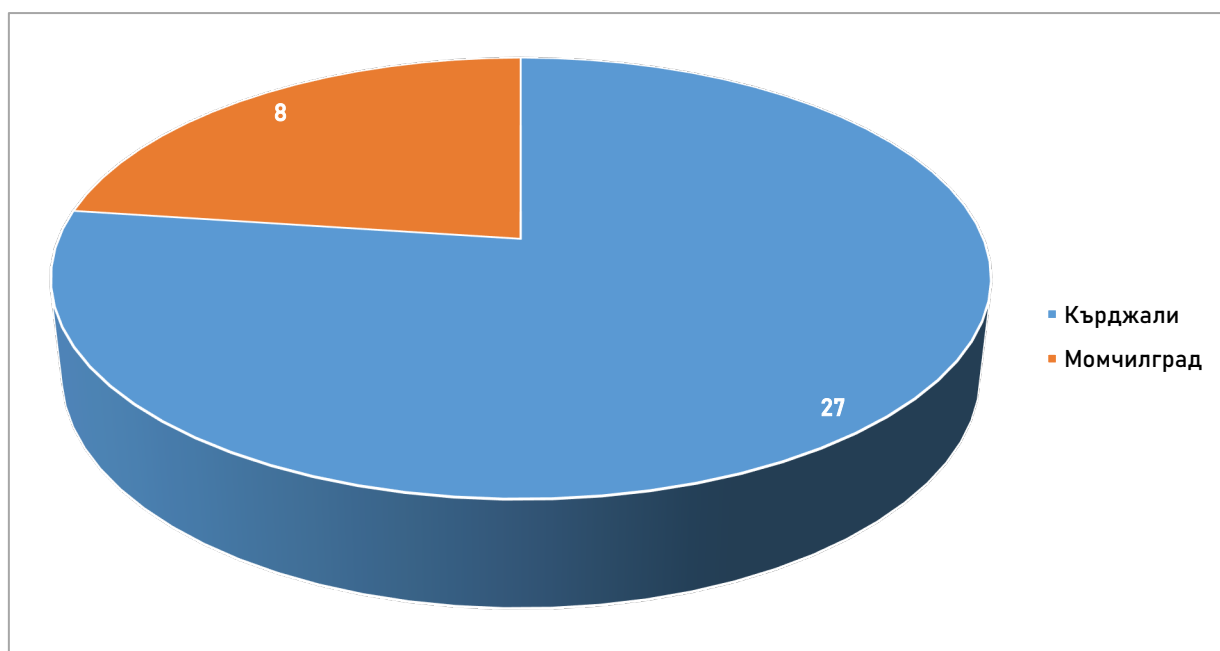
Графика 176:
Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.)



Графика 177:
Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)



Фигура 14:
Необходимост от обезопасяване на училища (бр.)

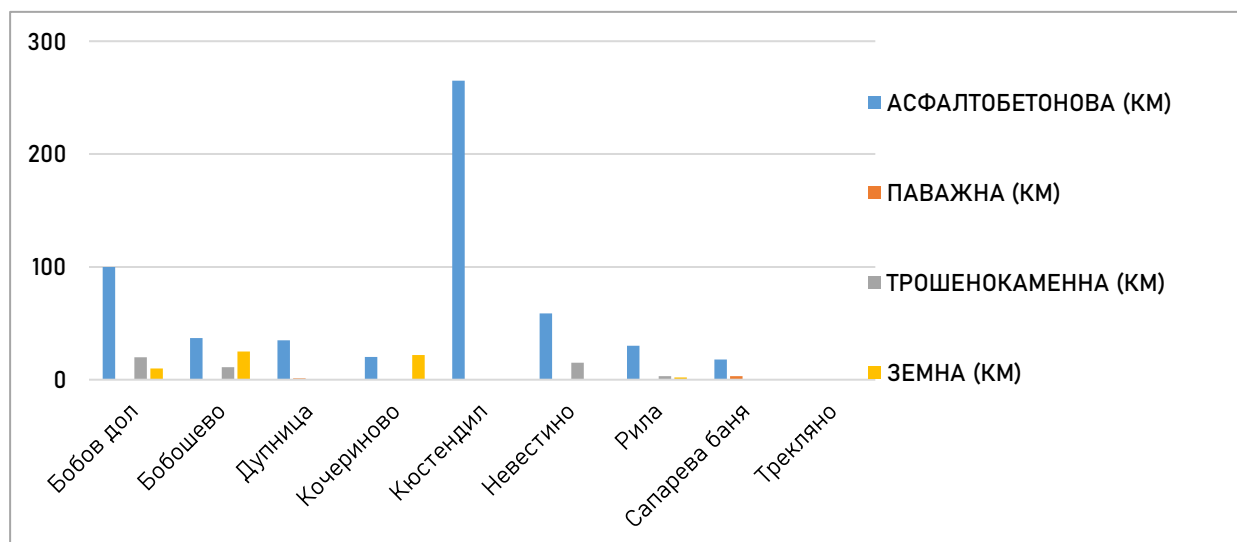


ОКБДП – Кюстендил е провела едно заседание през 2022 г., а видно от подадената до ДАБДП информация за 2021 г. не са провеждани заседания. В доклада за 2022 г. няма информация за извършените дейности от общини Бобов дол и Сапарева баня, като общините Бобов дол, Сапарева баня и Невестино не са представяли информация за доклада и в предходната година. Това се явява системно несъответствие спрямо нормативната и стратегическа рамка и представлява сериозен пропуск в докладваната информация, съответно докладът не е приет от ДАБДП и са дадени указания за ревизия. За 2 общини се наблюдава, че се прилага интегриран подход при подобряването на пътната инфраструктура. В 3 общини са реализирани мерки за успокояване на движението – изграждане на изкуствени неравности; опресняване на съществуваща и полагане на нова пътна маркировка; обезопасяване на пешеходни пътеки. През отчетната година ОКБДП Кюстендил не е провела регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система. На интернет страницата на ОКБДП не е налична цялата актуална информация за дейността на комисията, а само част от нея. Областната комисия не посочва проблеми и трудности. ДАБДП констатира слаба активност предвид липсата на редовни заседания, на които да се обсъждат срещани трудности, дефицити и проблеми, както и да се търсят възможни решения за подобряване на БДП в областта.

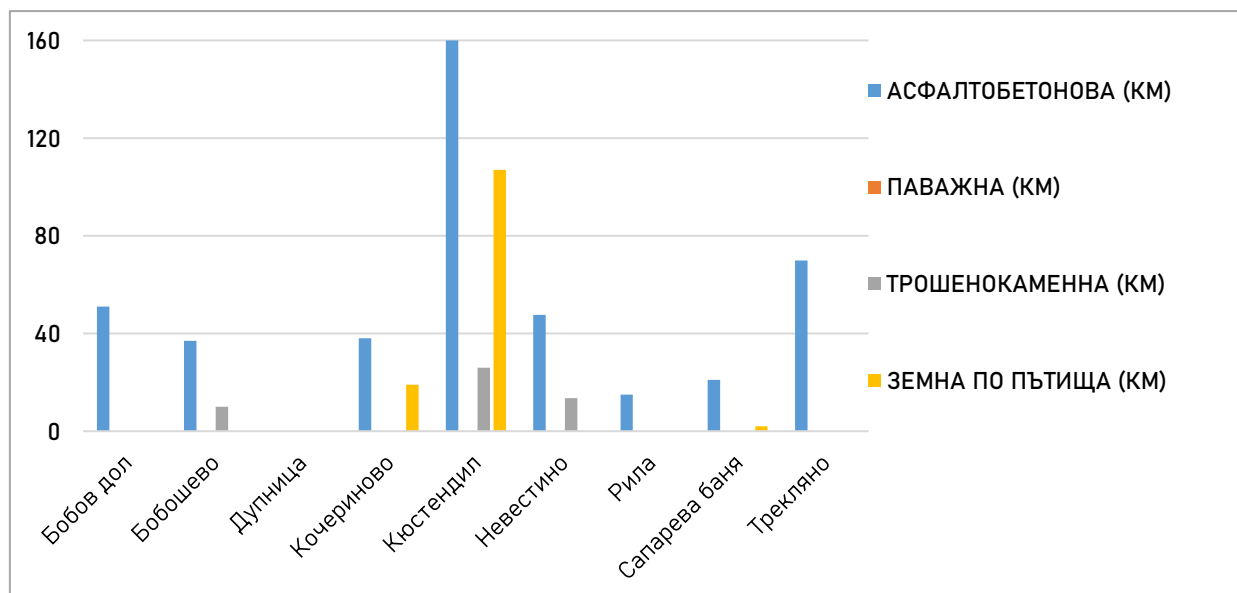
Обобщаване на нуждите на ниво област:

- подобряване на 119.8 км асфалтобетонена настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 126.5 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни пътни знаци/поставяне на липсващи – от 1% в община Бобошево до 60% в община Рила; осреднена стойност – 11.8% дял проблемни знаци;
- подмяна на 58 км маркировка в лошо състояние; полагане на 315.1 км нова пътна маркировка (където в момента изцяло липсва);
- отстраняване на 3 бр. установени несъответствия между пътни знаци и маркировка;
- ремонт/рехабилитация на 103 км проблемни банкети и изграждане на 16.5 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);
- ремонт/рехабилитация на 45.4 км проблемни тротоари и изграждане на 123.5 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 138 км ОСП в лошо състояние; монтиране на 201.3 км нови ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 65 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край);
- обезопасяване на 10 опасни кръстовища;
- обезопасяване на 68 пешеходни пътеки;
- обезопасяване на 26 спирки;
- обезопасяване на 2 подлеза и 1 надлез;
- обезопасяване на 1 ж.п. гара;
- обезопасяване на 8 училища/детски градини;
- закупуване на 8 училищни автобуса;
- възлагане на ГПОД във всички 9 общини.

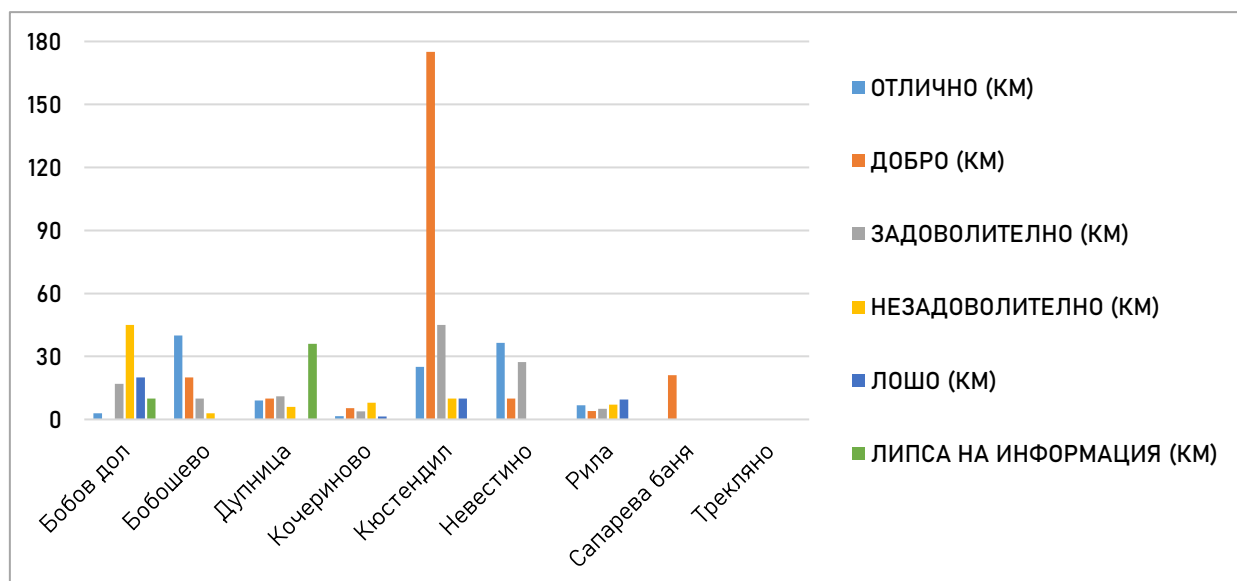
Графика 178:
Настилки по улична мрежа (км)



Графика 179:
Настилки по общински пътища (км)

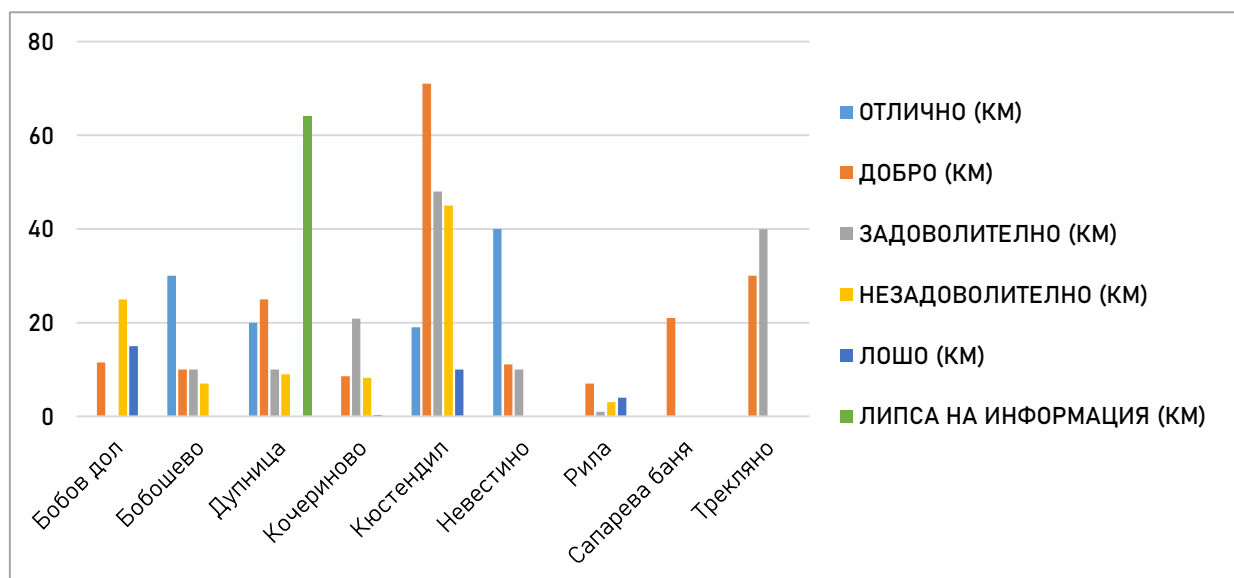


Графика 180:
Състояние на асфалтобетонени настилки по улици (км)



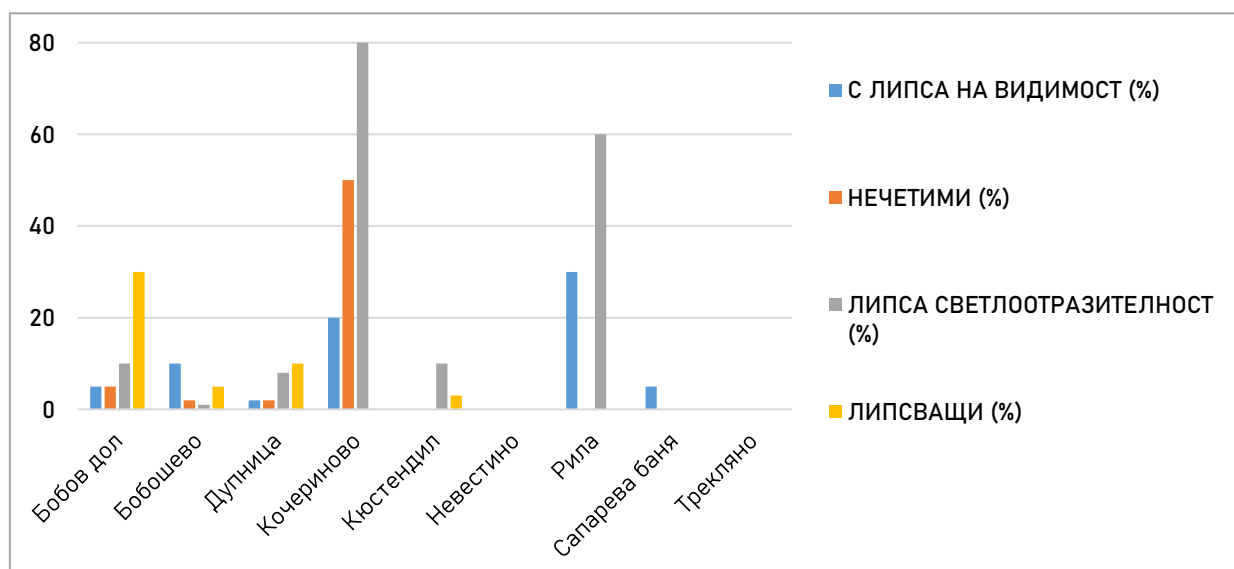
Графика 181:

Състояние на асфалтобетонени настилки по общински пътища (км)



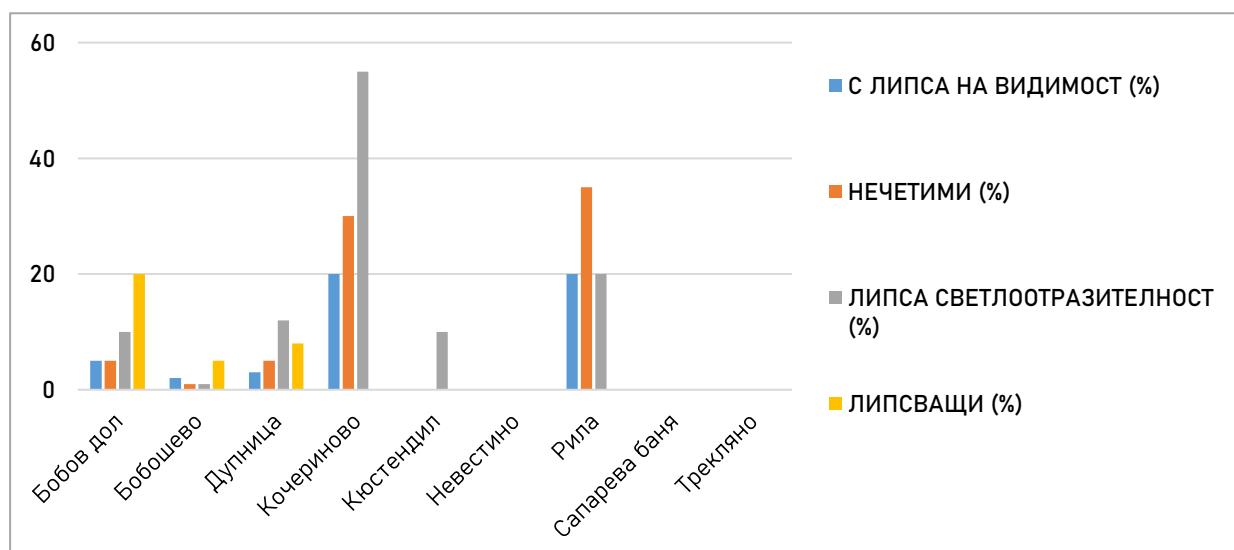
Графика 182:

Състояние на знаци по улици (%)

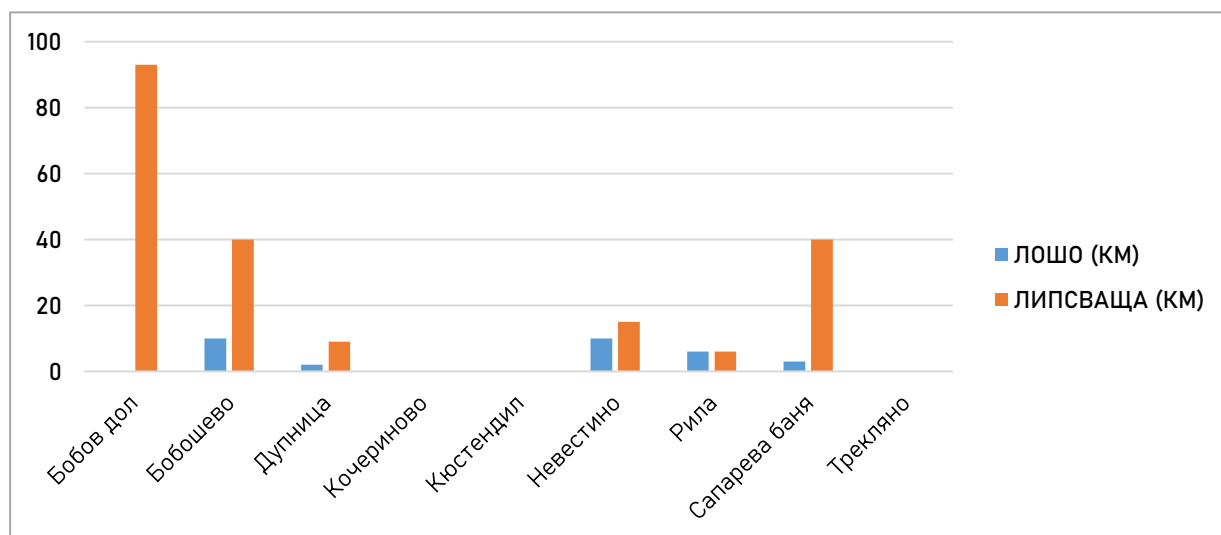


Графика 183:

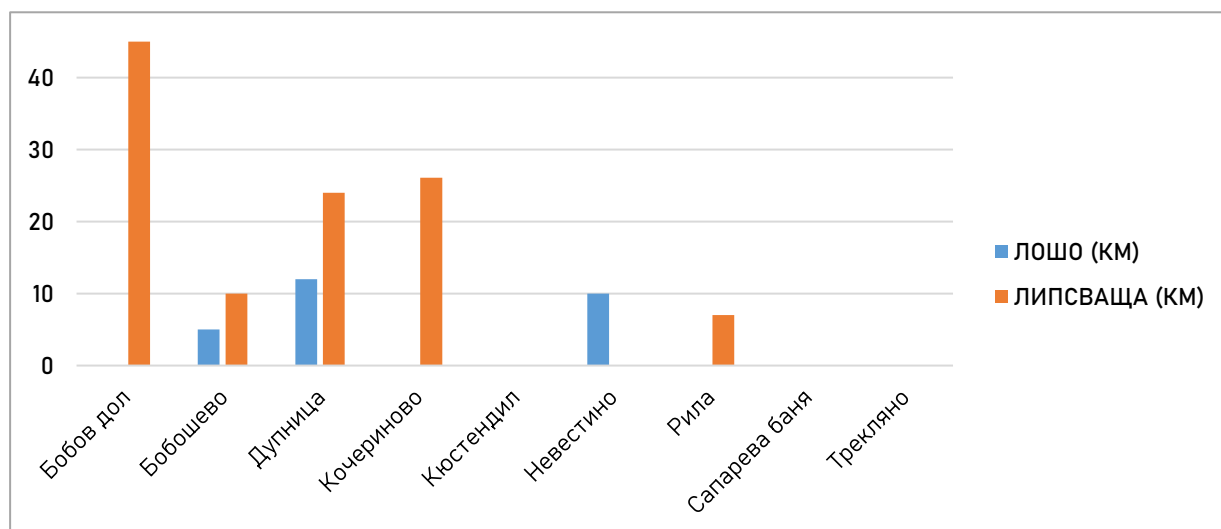
Състояние на знаци по общински пътища (%)



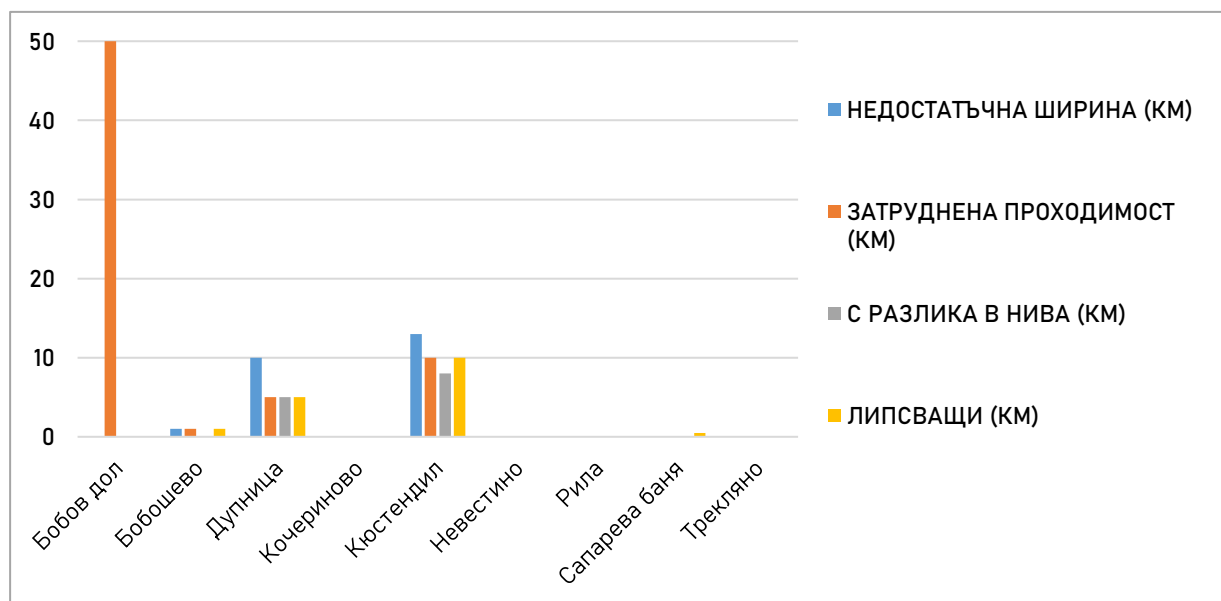
Графика 184:
Състояние на маркировка по улици (км)



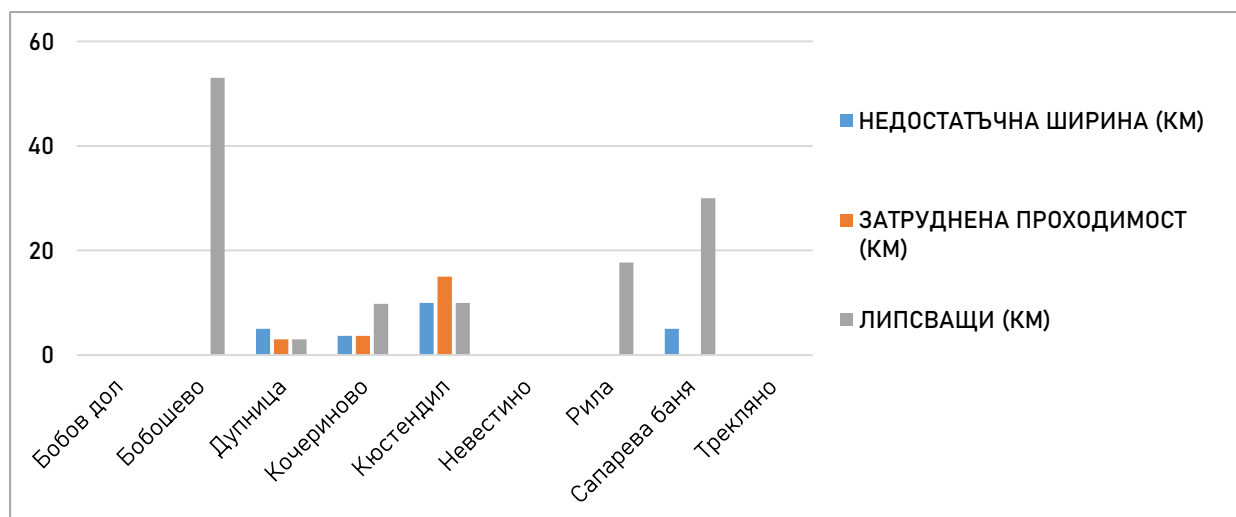
Графика 185:
Състояние на маркировка по общински пътища (км)



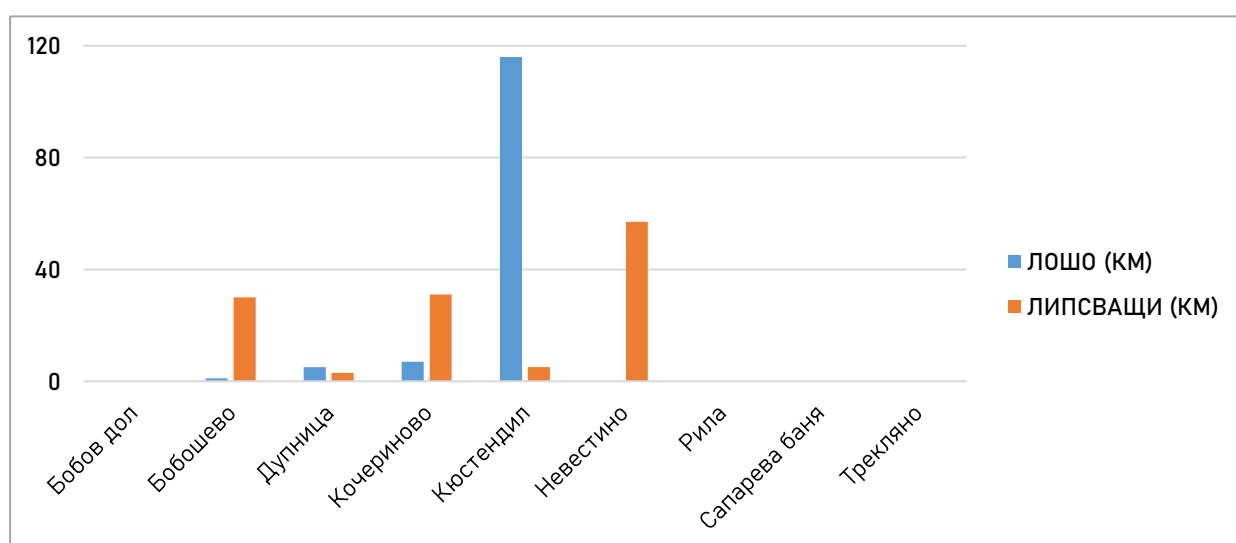
Графика 186:
Състояние на банкети (км)



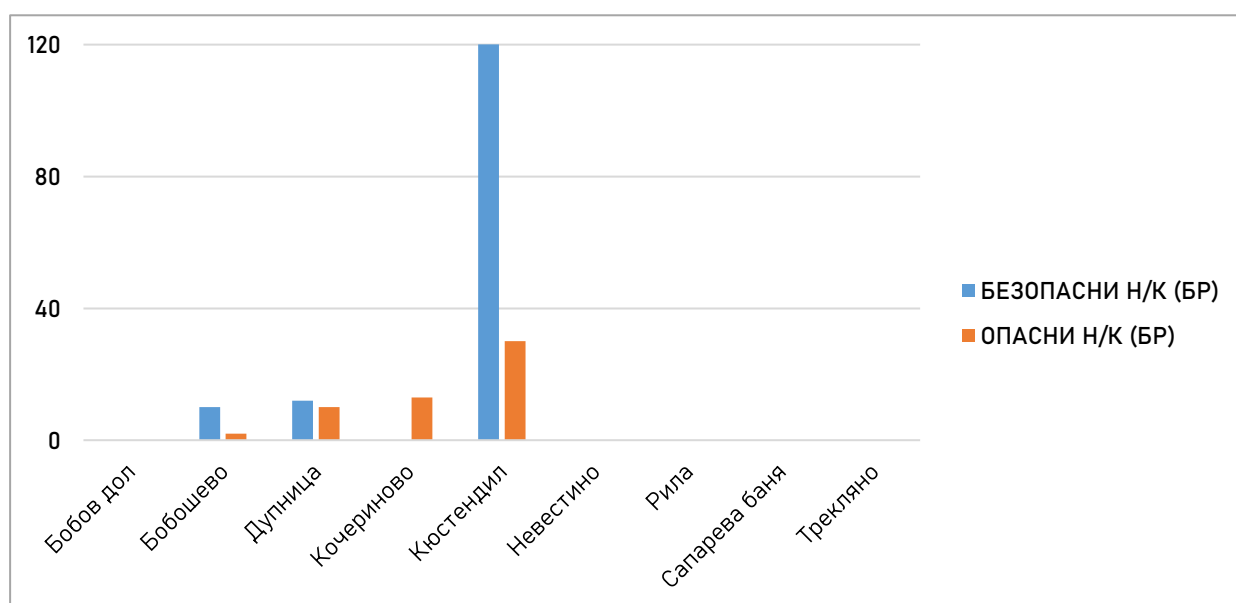
Графика 187:
Състояние на тротоари (км)



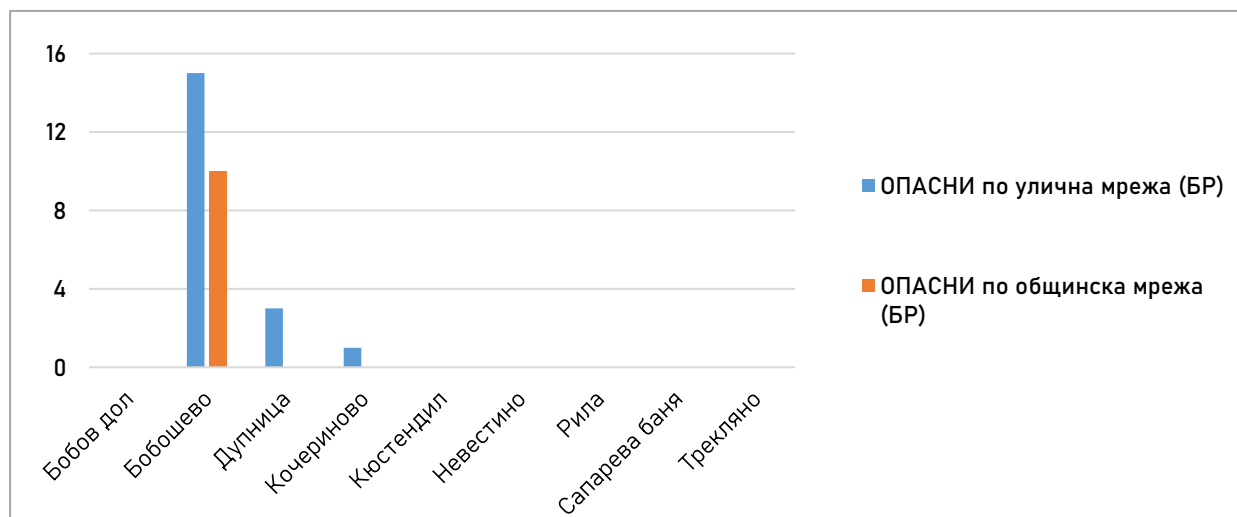
Графика 188:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)



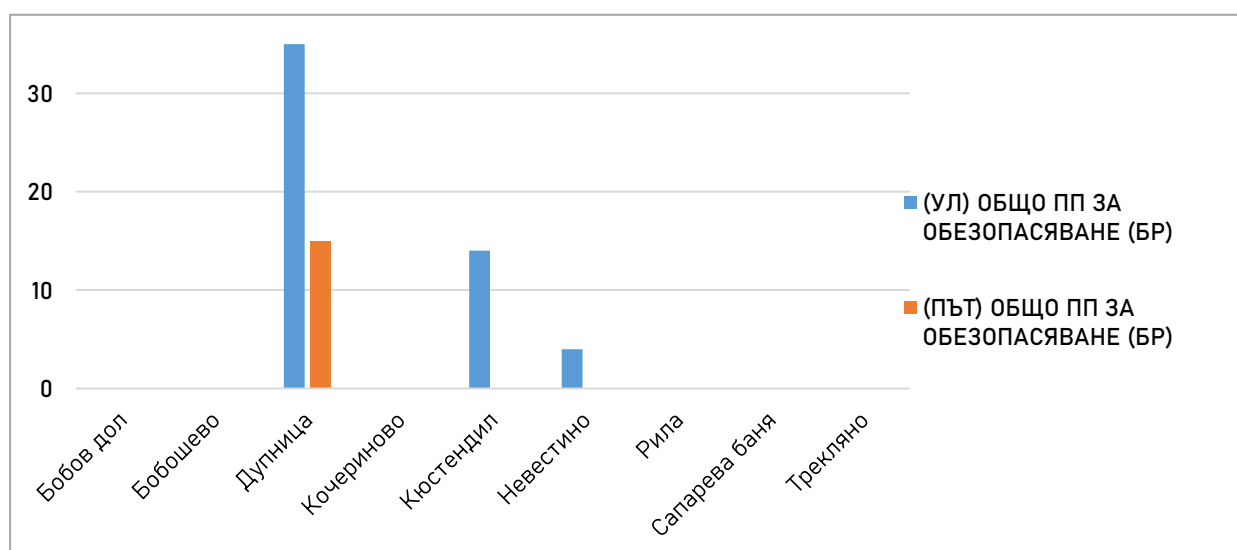
Графика 189:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общинските пътища



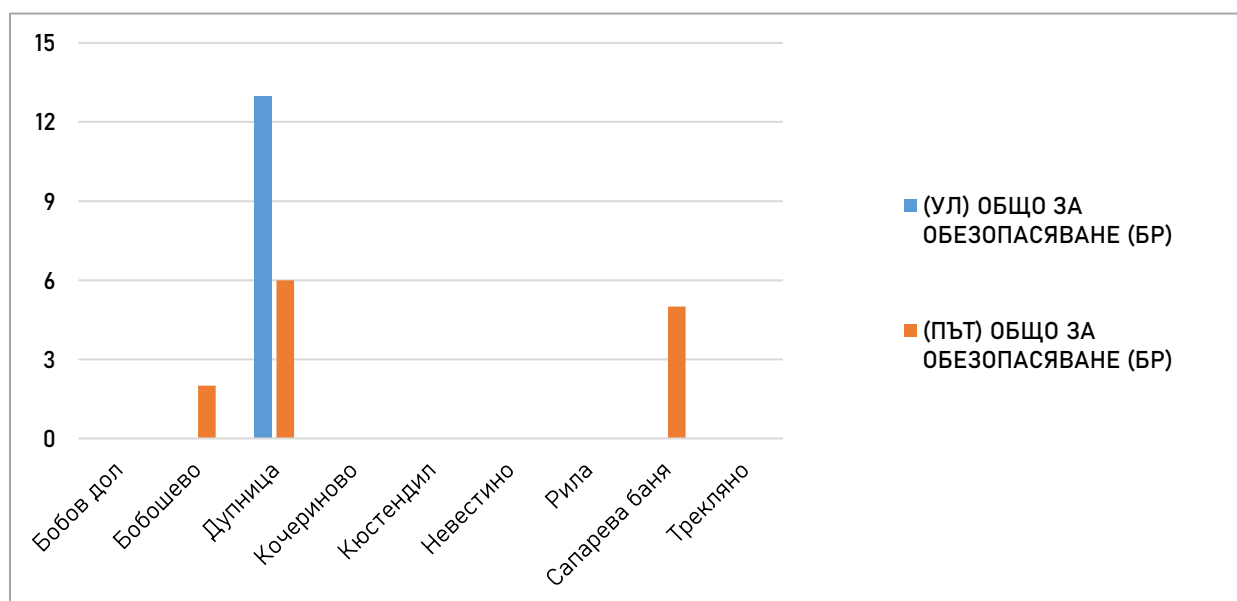
Графика 190:
Състояние на кръстовища (бр.)



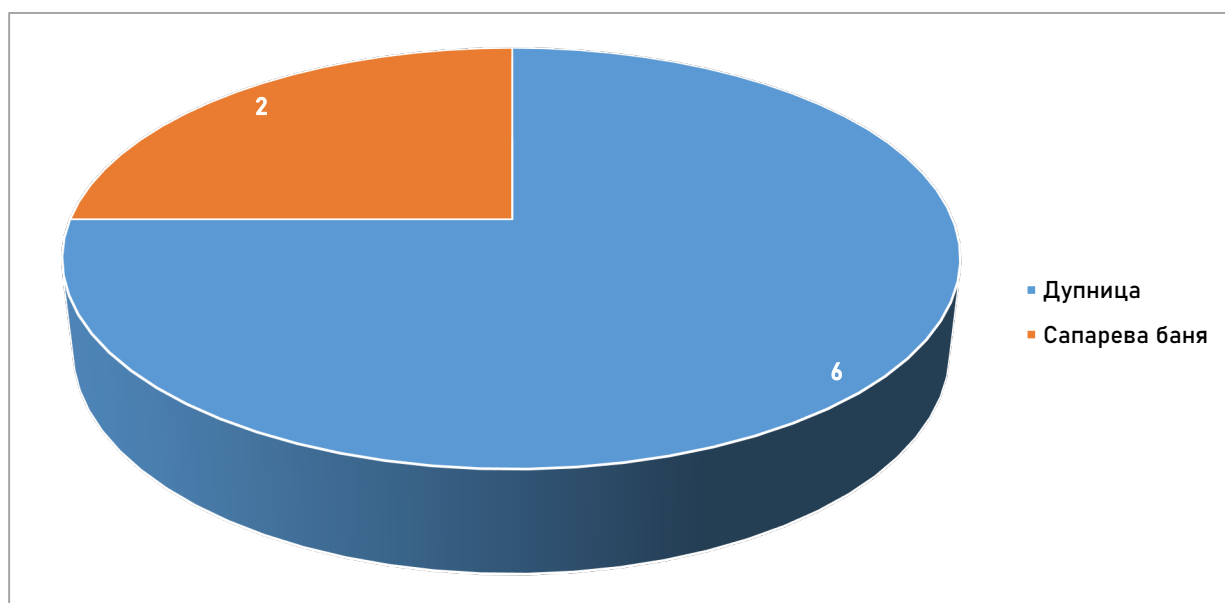
Графика 191:
Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.)



Графика 192:
Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)



Фигура 15:
Необходимост от обезопасяване на училища (бр.)

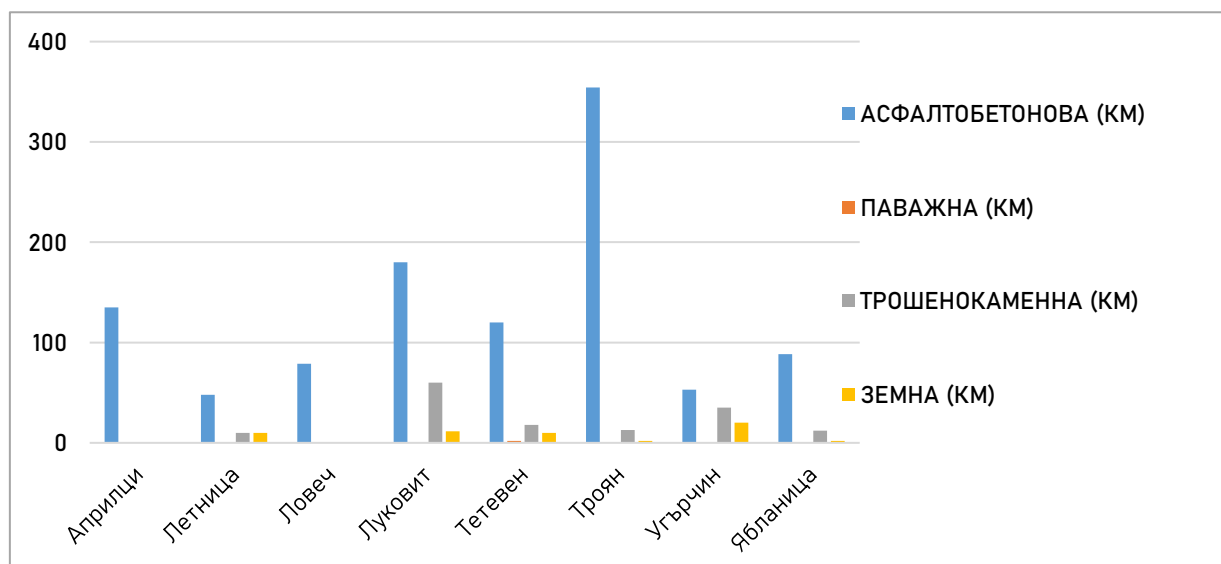


ОКБДП – Ловеч е провела 4 бр. заседания. Всички общини са представили информация за годишния доклад. ДАБДП констатира съответствие на докладваната информация спрямо нормативната и стратегическа рамка, като годишния доклад е приет от ДАБДП, като са дадени указания за надграждане на изискуемата информация. За 6 общини се наблюдава, че се прилага интегриран подход при подобряването на пътната инфраструктура. В 4 общини са реализирани различни видове мерки за успокояване на движението – изграждане на изкуствени неравности, повдигнати пешеходни пътеки, едно кръгово кръстовище в община Троян; опресняване на съществуваща и полагане на нова пътна маркировка; обезопасяване на пешеходни пътеки, в т.ч. допълнително осветяване и др. Дейности по обезопасяване на автобусни спирки са изпълнени само в част от общините, както и са извършени дейности по изграждане на две нови спирки на обществен транспорт в община Ябланица. Провеждани са редица дейности, кампании и инициативи за деца и ученици с насоченост към БДП. През отчетната година ОКБДП Ловеч е провела регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система за действие при пътнотранспортно произшествие. На интернет страницата на ОКБДП е налична актуална информация за дейността на комисията. Областната комисия не е посочила в своя доклад проблеми и трудности.

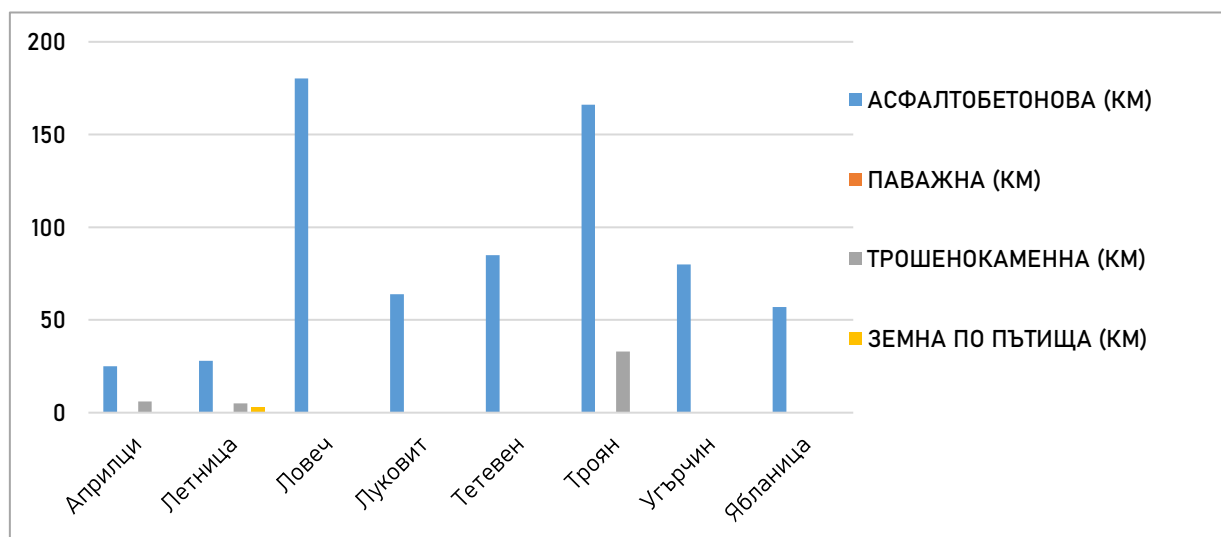
Обобщаване на нуждите на ниво област:

- подобряване на 425.3 км асфалтобетонена настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 226.4 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни пътни знаци/поставяне на липсващи – от 1% в община Ловеч до 70% в община Тетевен; осреднена стойност – 18.1% дял проблемни знаци;
- подмяна на 586.5 км маркировка в лошо състояние; полагане на 1 028.3 км пътна маркировка (където в момента изцяло липсва);
- отстраняване на 31 бр. установени несъответствия между пътни знаци и маркировка;
- ремонт/рехабилитация на 735.5 км проблемни банкети и изграждане на 18.5 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);
- ремонт/рехабилитация на 132 км проблемни тротоари и изграждане на 129 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 15.6 км ОСП в лошо състояние; монтиране на 2.2 км нови ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 154 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край);
- обезопасяване на 8 опасни кръстовища;
- обезопасяване на 145 пешеходни пътеки;
- обезопасяване на 23 спирки;
- обезопасяване на 2 подлеза;
- обезопасяване на 1 автогара;
- обезопасяване на 16 училища/детски градини;
- закупуване на 15 училищни автобуса;
- възлагане на ГПОД в 2 общини (Летница и Ябланица).

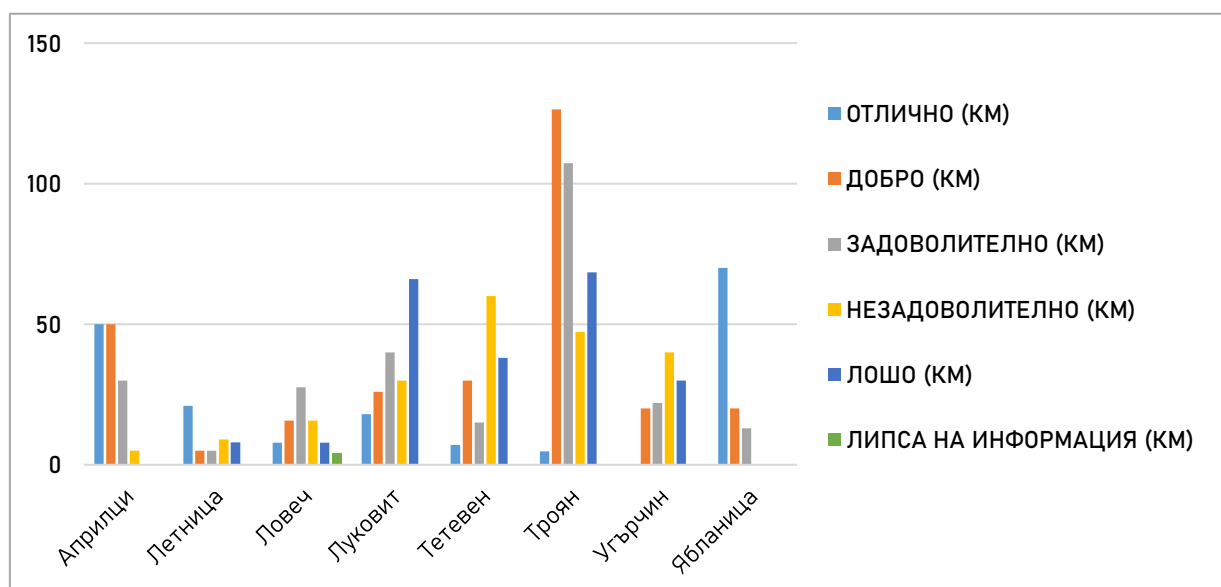
Графика 193:
Настилки по улична мрежа (км)



Графика 194:
Настилки по общински пътища (км)

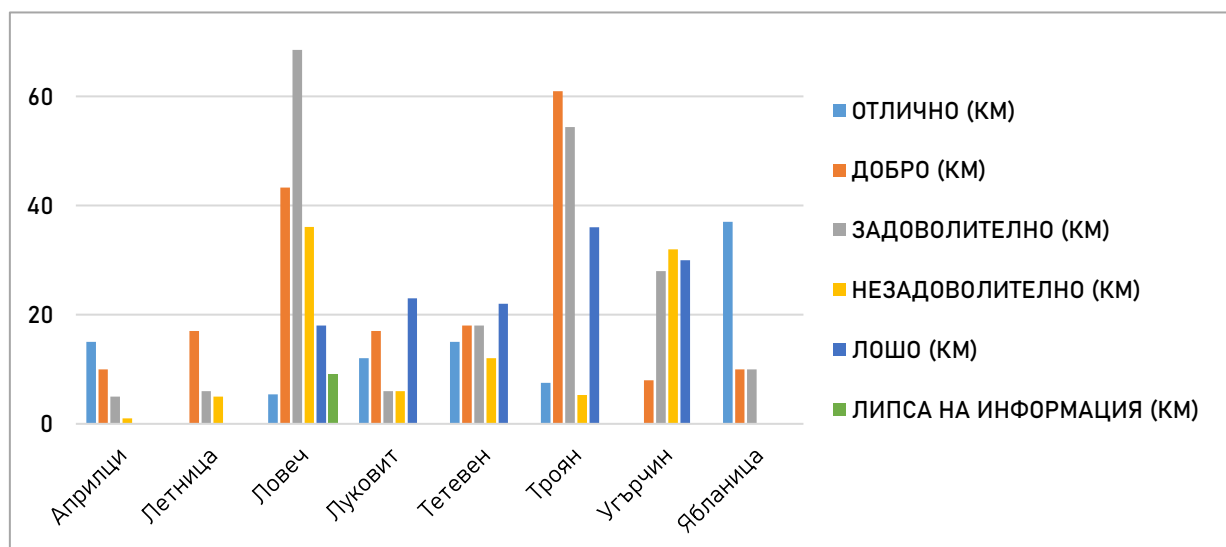


Графика 195:
Състояние на асфалтобетонени настилки по улици (км)



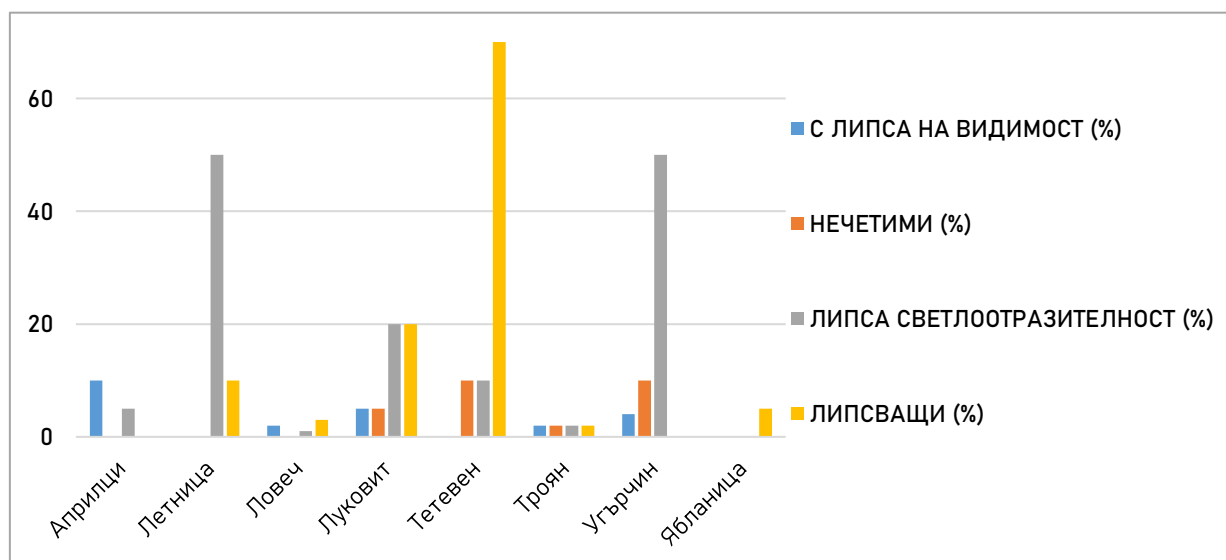
Графика 196:

Състояние на асфалтобетонени настилки по общински пътища (км)



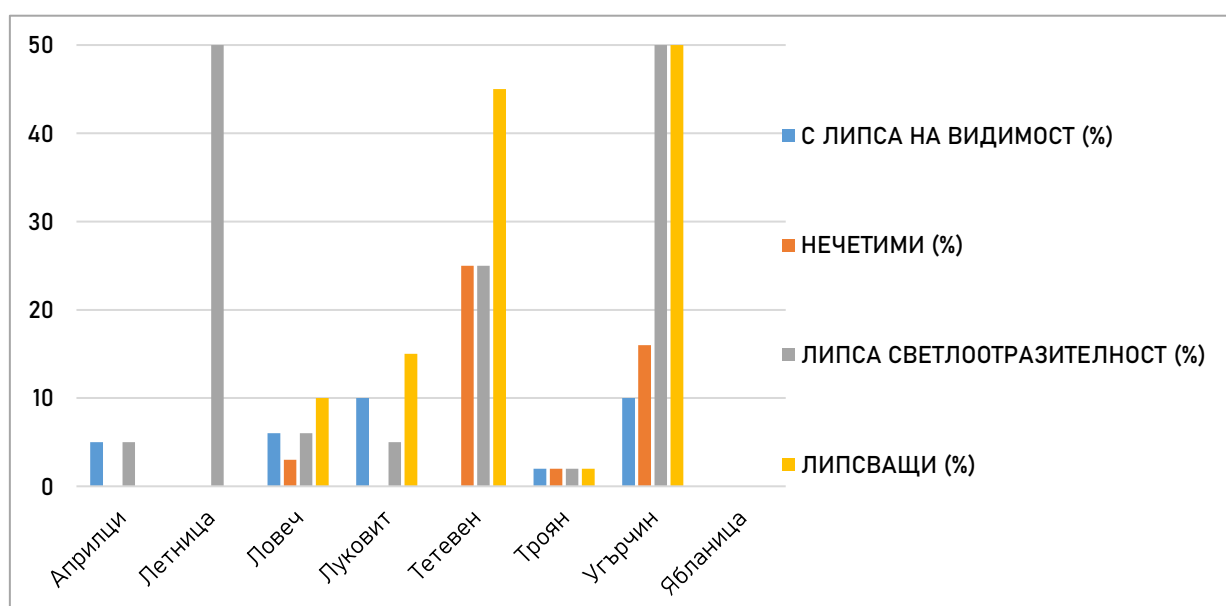
Графика 197:

Състояние на знаци по улици (%)

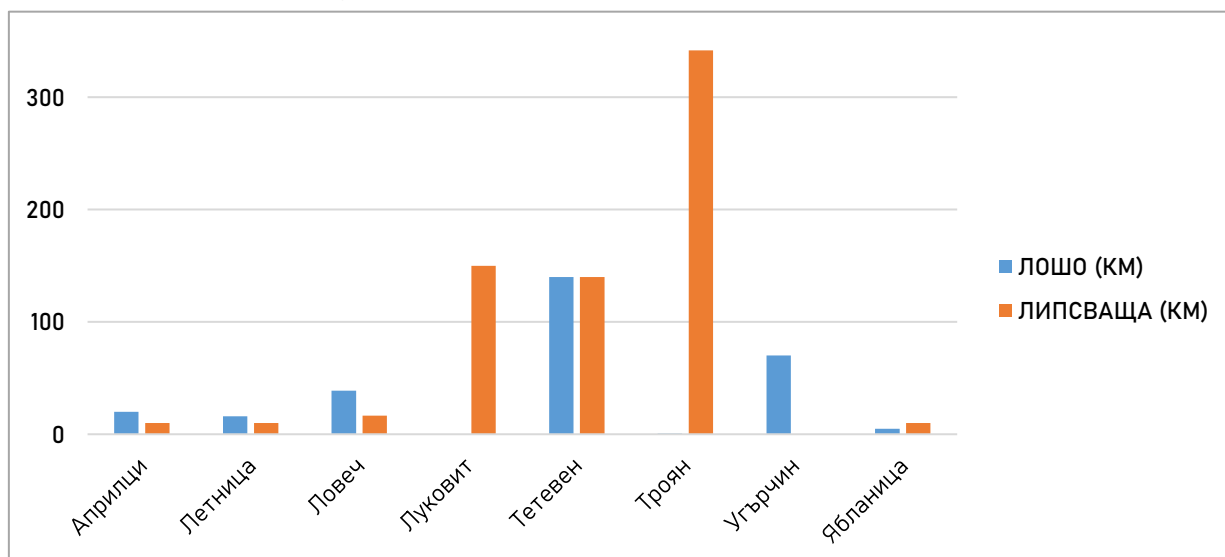


Графика 198:

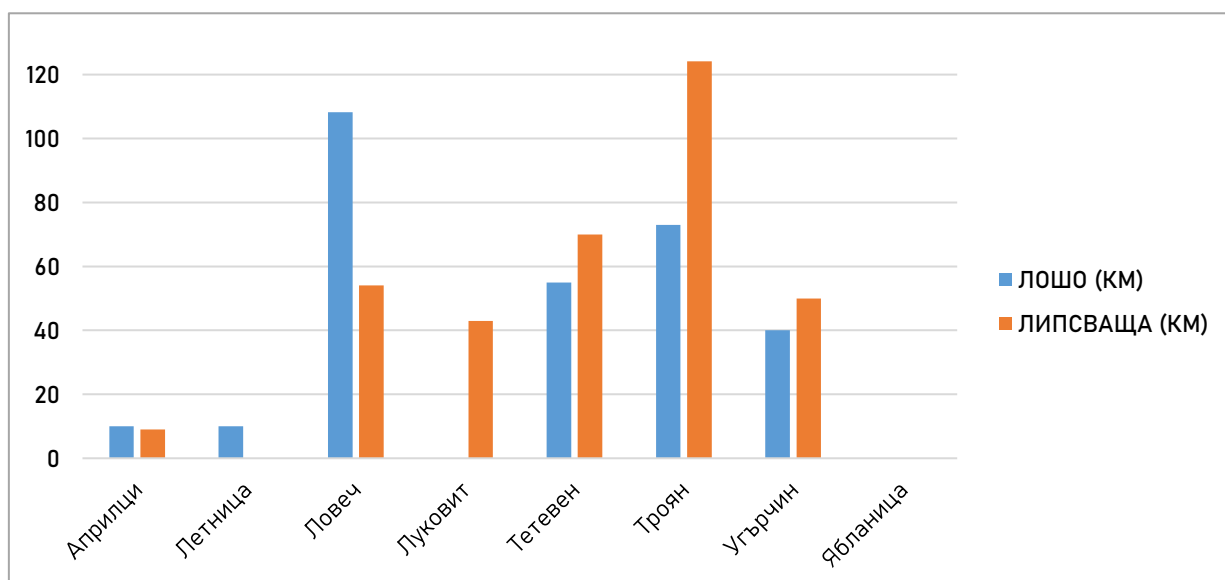
Състояние на знаци по общински пътища (%)



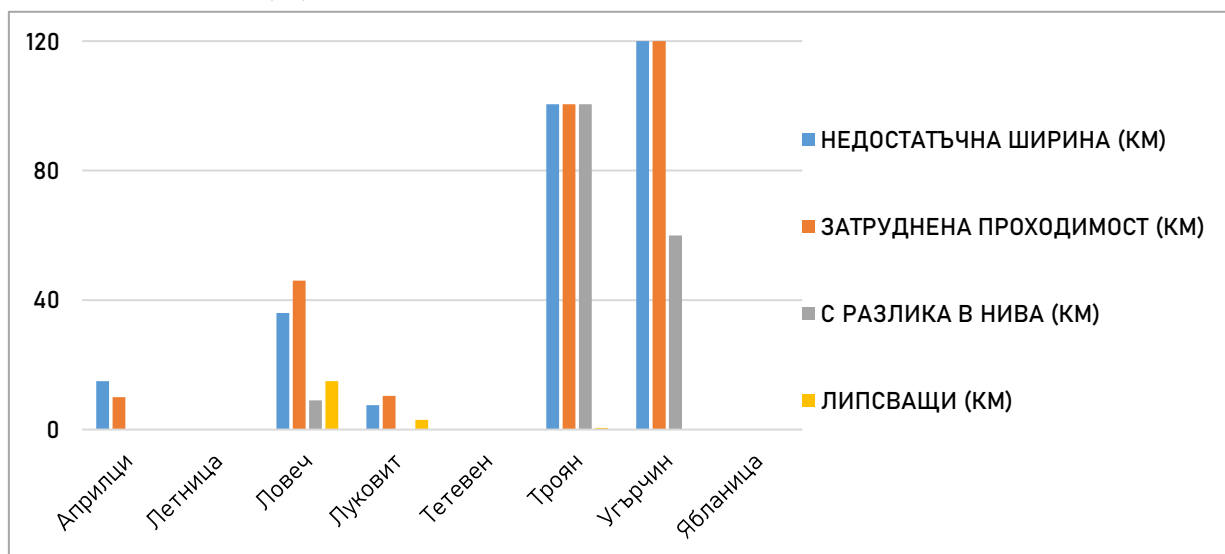
Графика 199
Състояние на маркировка по улици (км)



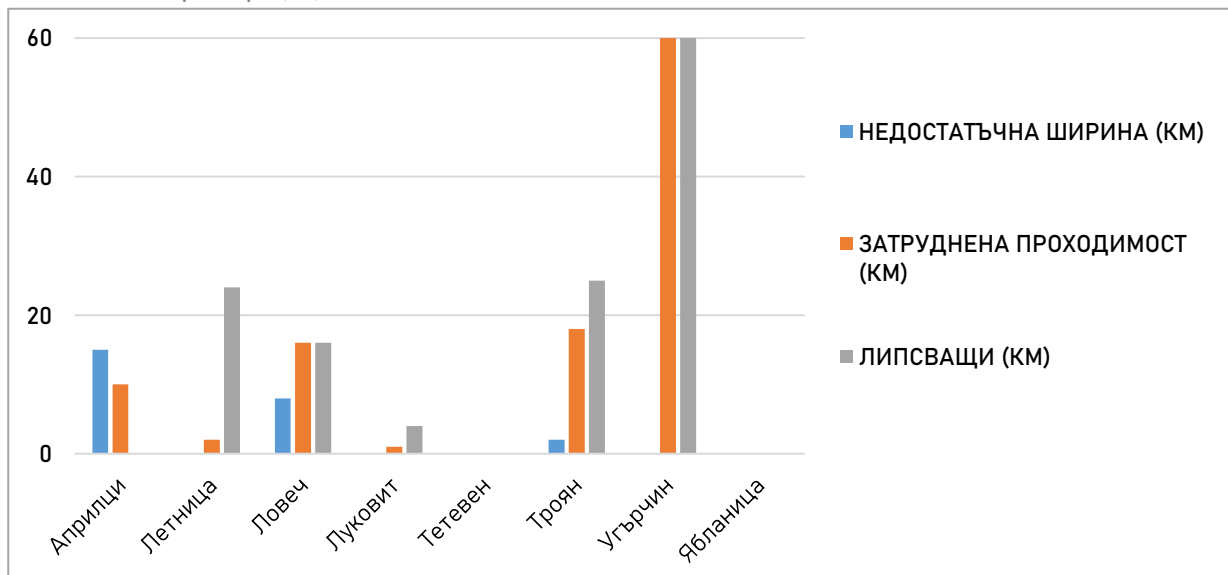
Графика 200:
Състояние на маркировка по общински пътища (км)



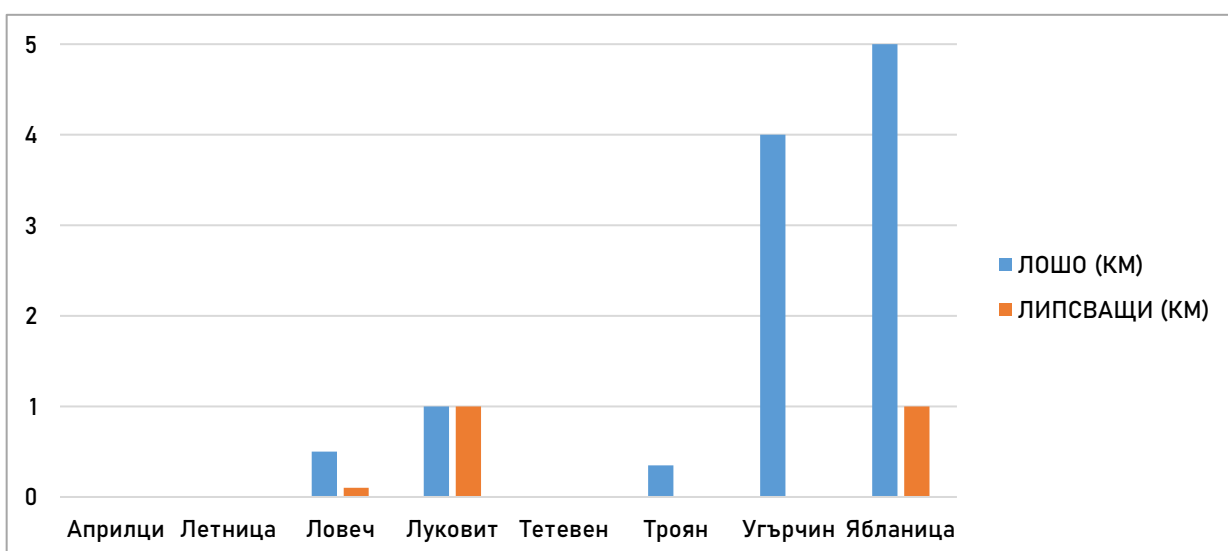
Графика 201:
Състояние на банкети (км)



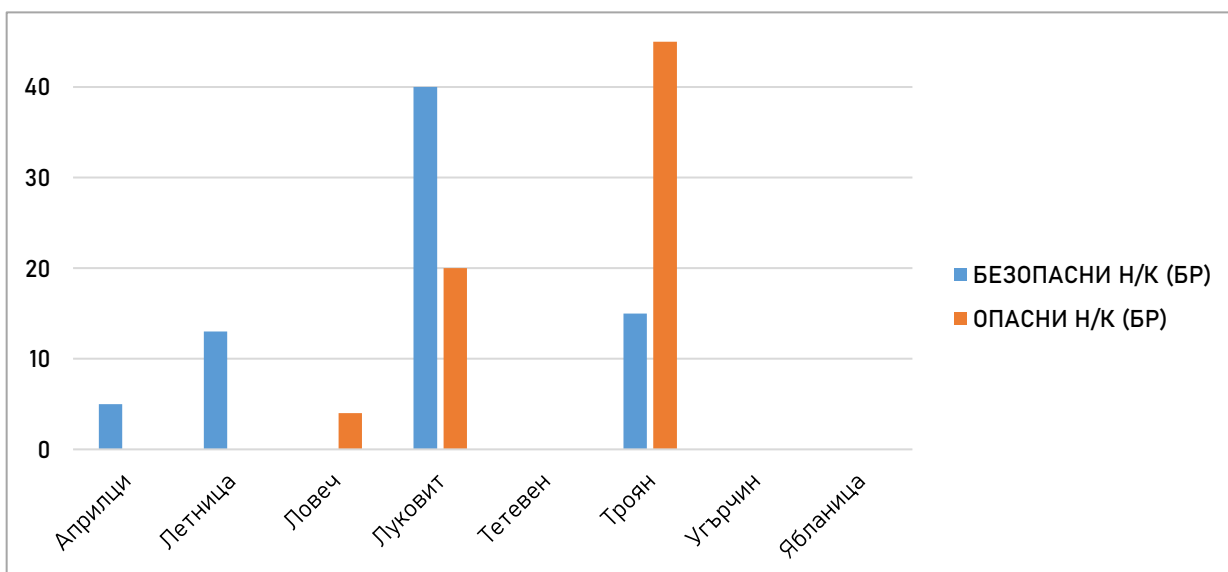
Графика 202:
Състояние на тротоари (км)



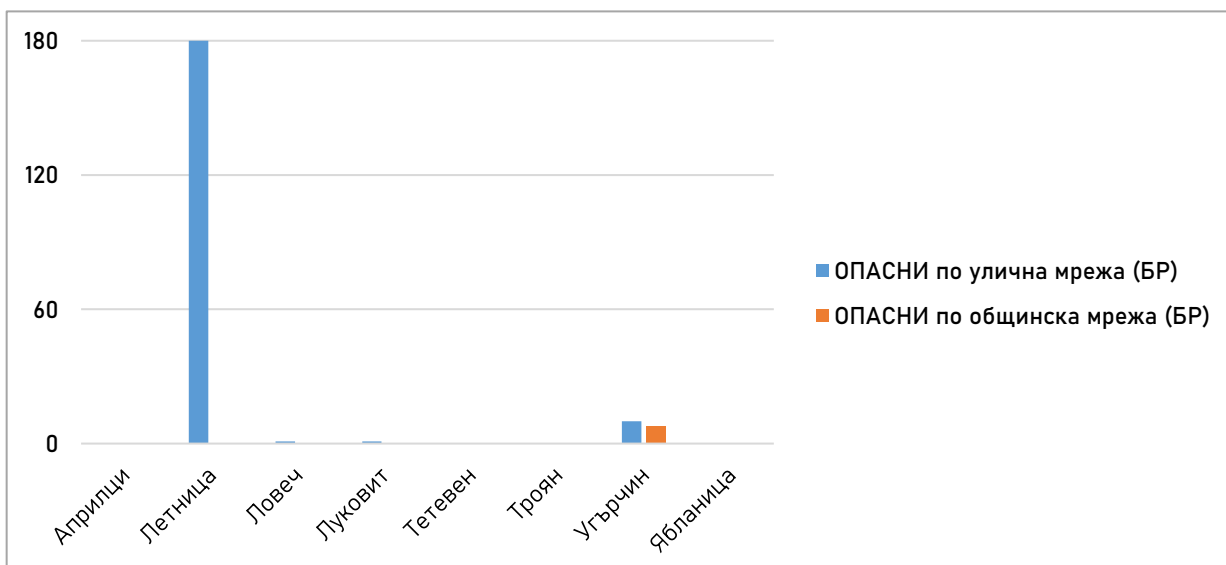
Графика 203:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)



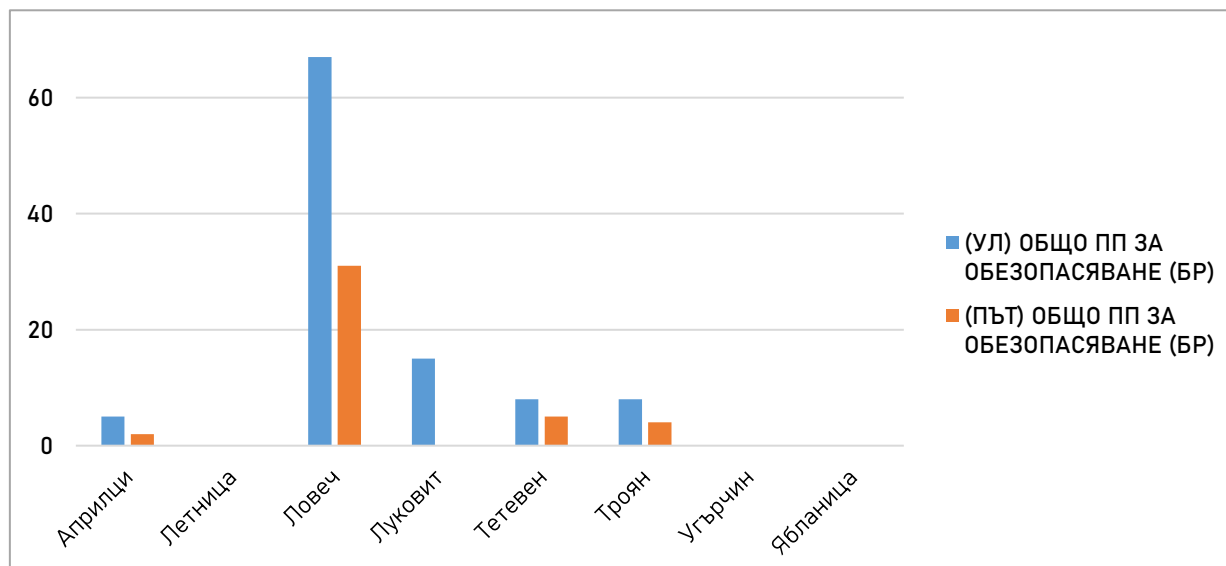
Графика 204:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общинските пътища



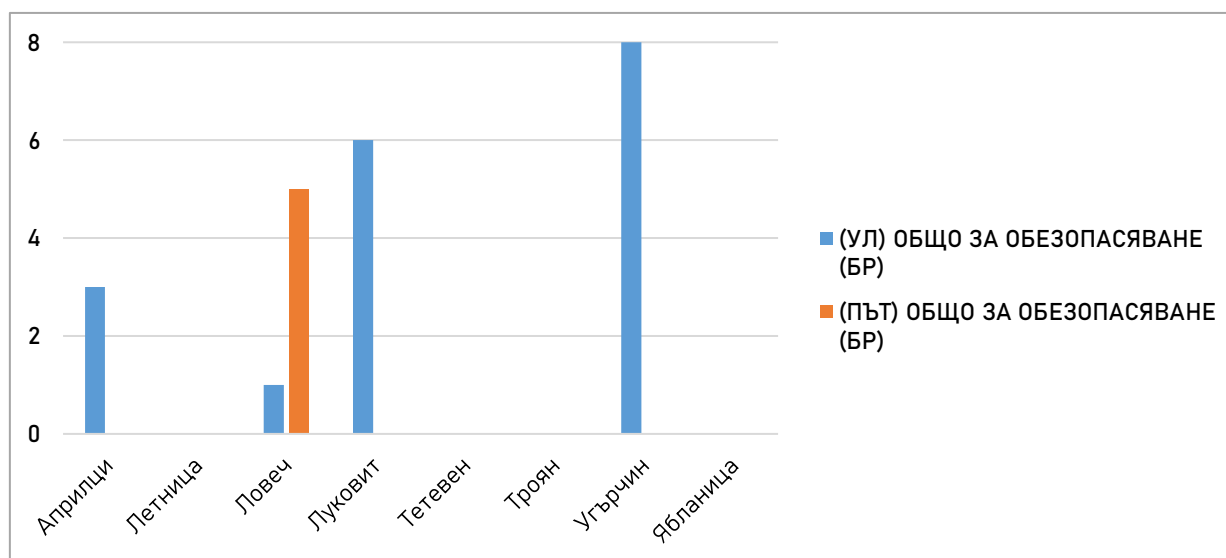
Графика 205:
Състояние на кръстовища (бр.)



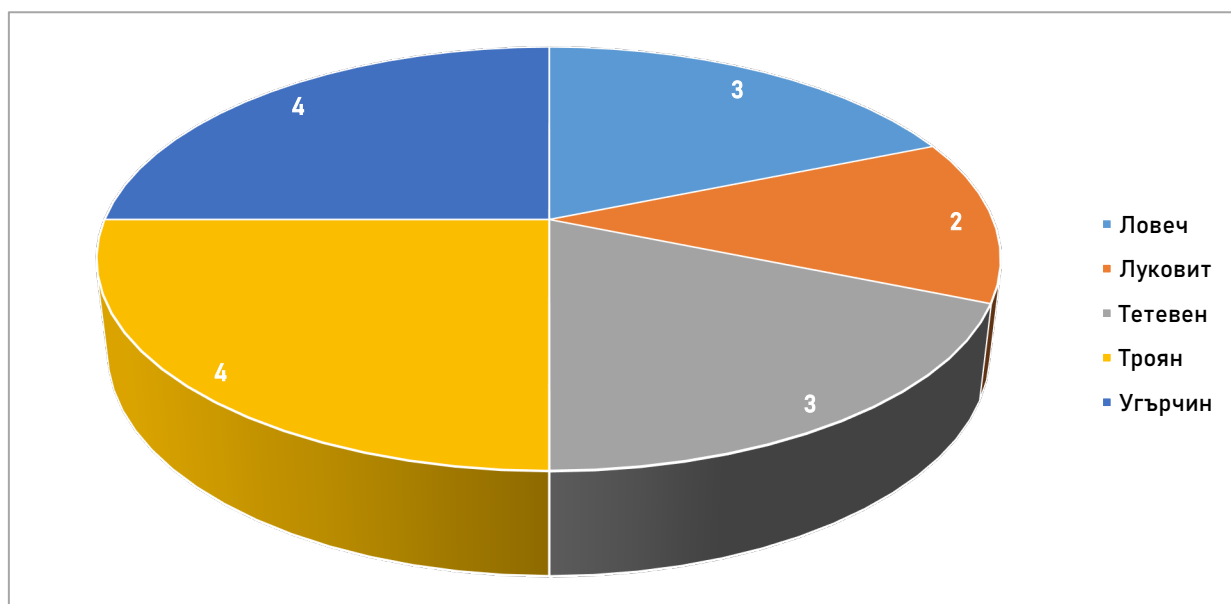
Графика 206:
Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.)



Графика 207:
Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)



Фигура 16:
Необходимост от обезопасяване на училища (бр.)

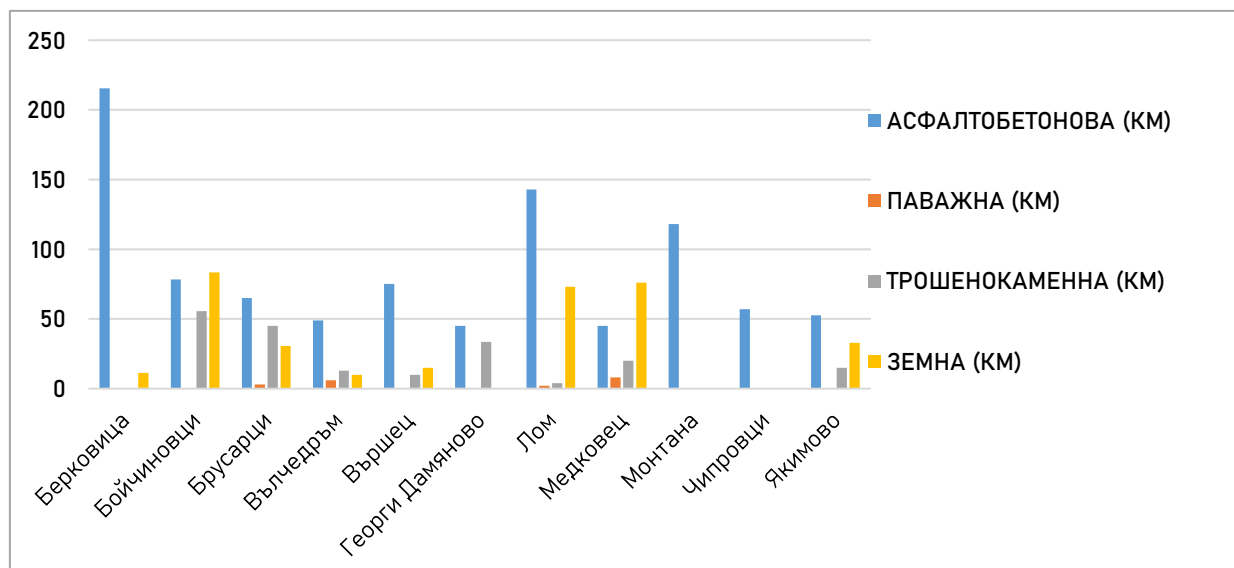


ОКБДП – Монтана е провела 5 бр. заседания. Всички общини са представили информация за годишния доклад. ДАБДП констатира съответствие на докладваната информация спрямо нормативната и стратегическа рамка, като докладът е приет от ДАБДП с указания за надграждане на изискуемата информация. За 6 общини се наблюдава, че се прилага интегриран подход при подобряването на пътната инфраструктура. В община Берковица са реализирани мерки за успокояване на движението – изграждане на изкуствени неравности; във всички общини са извършвани дейности по опресняване на съществуваща и полагане на нова пътна маркировка. Дейности по обезопасяване на автобусни спирки са изпълнени само в 2 от общините. Провеждат се редица дейности, кампании и инициативи за деца и ученици с насоченост към подобряване на БДП. През отчетната година ОКБДП Монтана не е провела регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система. На интернет страницата на ОКБДП е налична актуална информация за дейността на комисията. ОКБДП – Монтана посочва проблеми и срещани трудности в следните аспекти: по отношение на организацията на движение по републиканските пътища от ОПУ – Монтана посочват като проблем, че републиканските пътища, които то поддържа и стопанисва, са с много стари проекти и почти няма актуална организация на движението. ЦСМП – Монтана посочва трудности при оказване на долекарска помощ вследствие на получена невярна или непълна информация за настъпилото ПТП при подаването на сигнал на тел. 112. Като проблем се посочва и лошото състояние на републикански път III-1024 (Бели мел – Монтана) – Гаврил Геново – Георги Дамяново – Меляне – Говежда – Дълги дел и необходимостта от извършването на ремонтни дейности. Друг проблем е и засиленото тежкотоварно движение по републикански път III-102 „Граница ОПУ-Видин – Превала – Митровци – Горна лука – Бели мел – Монтана“, за който сигнализират жители на населените места по въпросния път.

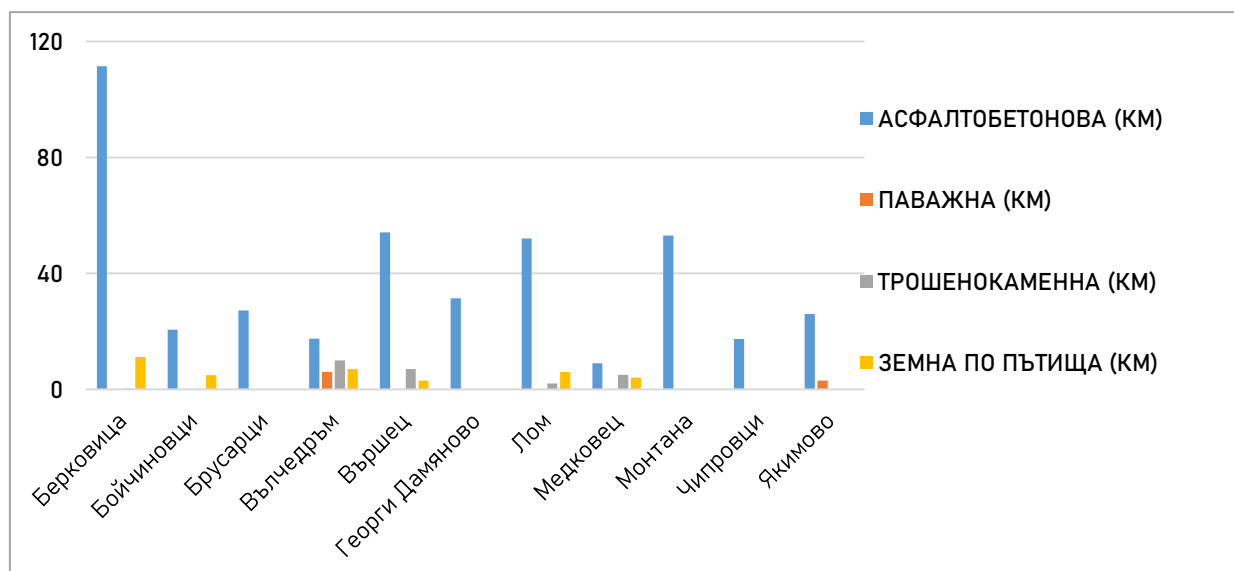
Обобщаване на нуждите на ниво област:

- подобряване на 468.9 км асфалтобетонена настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 129.9 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни пътни знаци/поставяне на липсващи – от 1% в общини Берковица и Лом до 95% в община Монтана; осреднена стойност – 8.9% дял проблемни знаци;
- подмяна на 729.3 км пътна маркировка в лошо състояние; полагане на 1 415.1 км нова пътна маркировка (където в момента изцяло липсва);
- отстраняване на 101 бр. установени несъответствия между пътни знаци и маркировка;
- ремонт/рехабилитация на 249.8 км проблемни банкети и изграждане на 30 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);
- ремонт/рехабилитация на 448.1 км проблемни тротоари и изграждане на 438.4 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 64.3 км ОСП в лошо състояние; монтиране на 42.4 км нови ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 154 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край);
- обезопасяване на 5 опасни кръстовища;
- обезопасяване на 58 пешеходни пътеки;
- обезопасяване на 30 спирки;
- обезопасяване на 1 ж.п. гара;
- обезопасяване на 35 училища/детски градини);
- закупуване на 5 училищни автобуса;
- възлагане на ГПОД в 7 общини (Бойчиновци, Вълчедръм, Вършец, Лом, Медковец, Монтана и Чипровци).

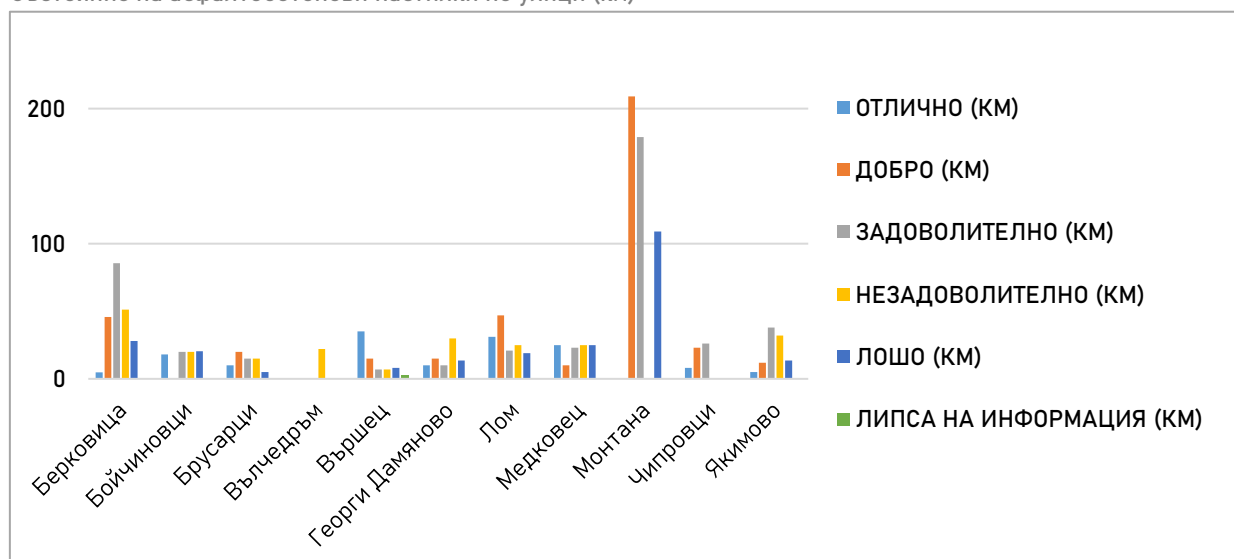
Графика 208:
Настилки по улична мрежа (км)



Графика 209:
Настилки по общински пътища (км)

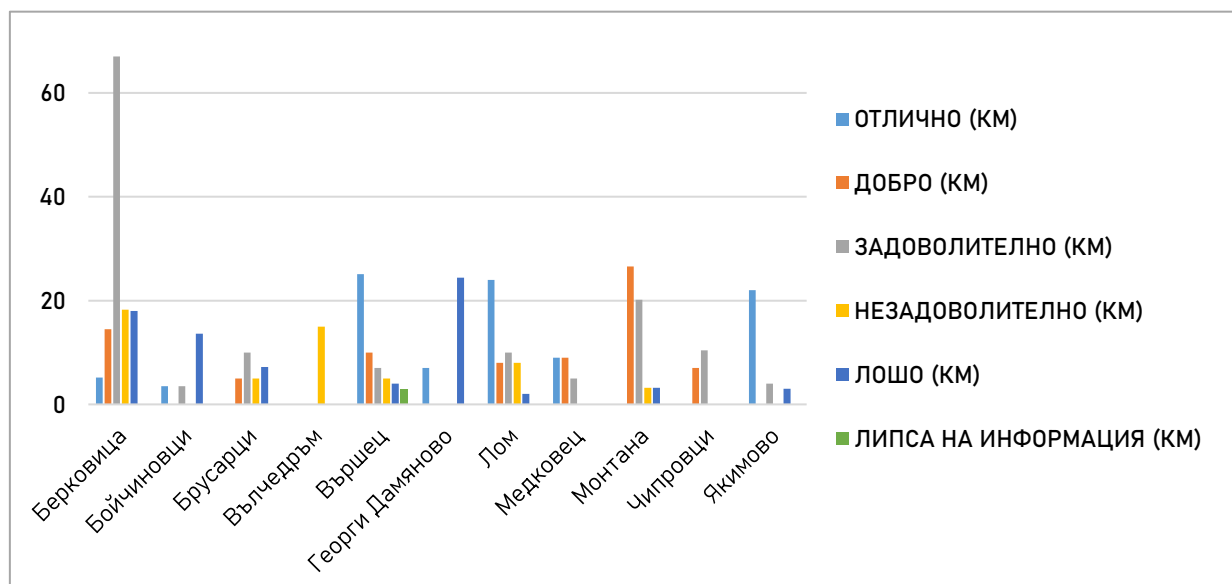


Графика 210:
Състояние на асфалтобетонени настилки по улици (км)



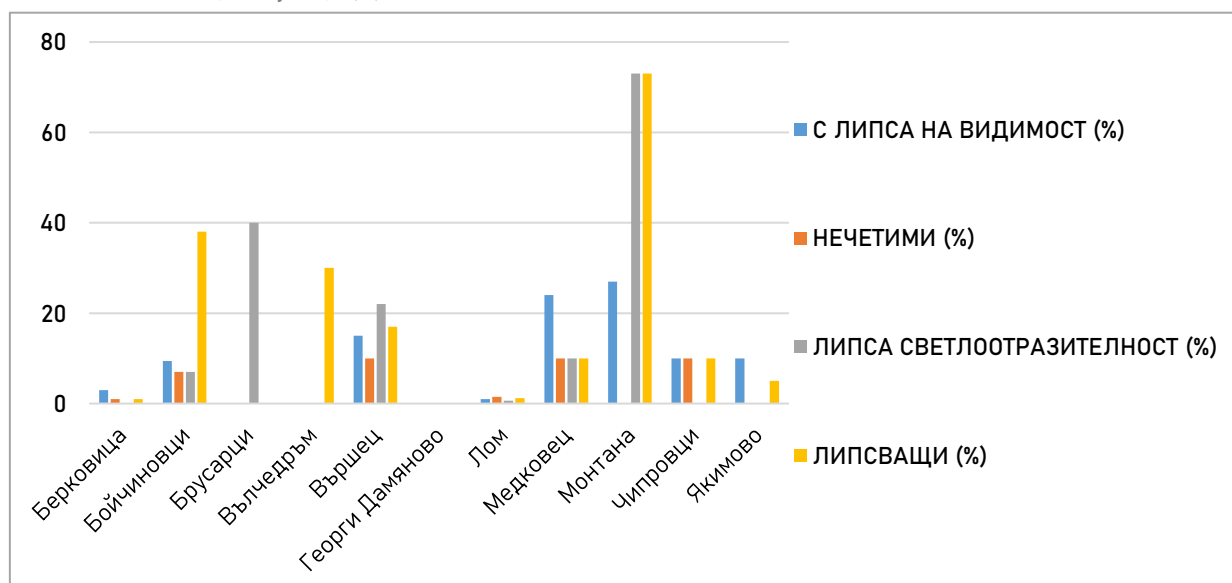
Графика 211:

Състояние на асфалтобетонени настилки по общински пътища (км)



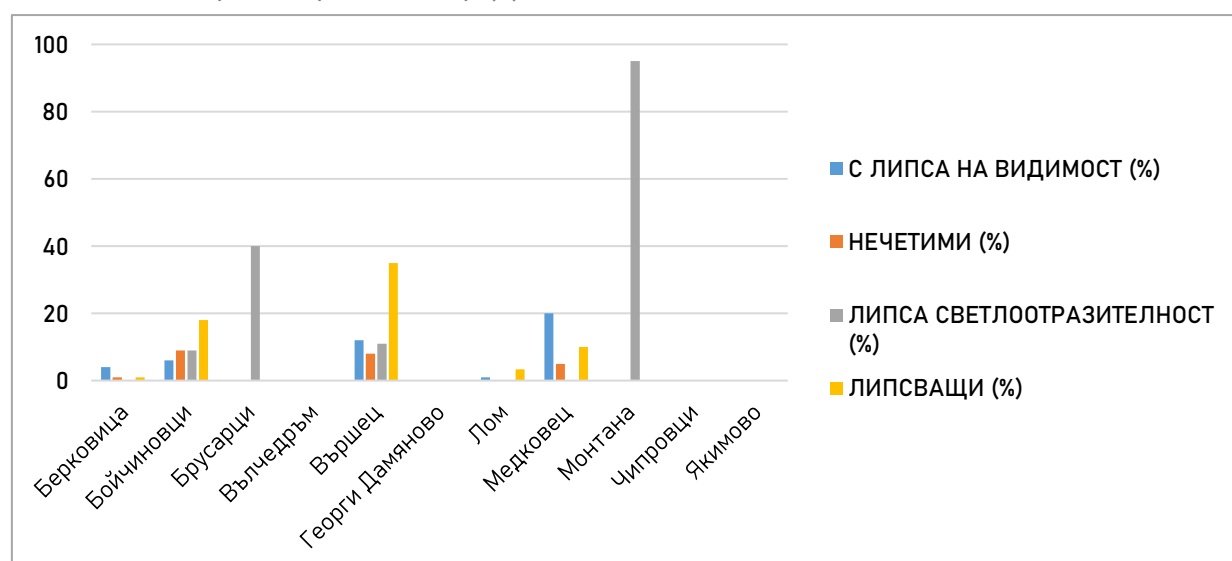
Графика 212:

Състояние на знаци по улици (%)

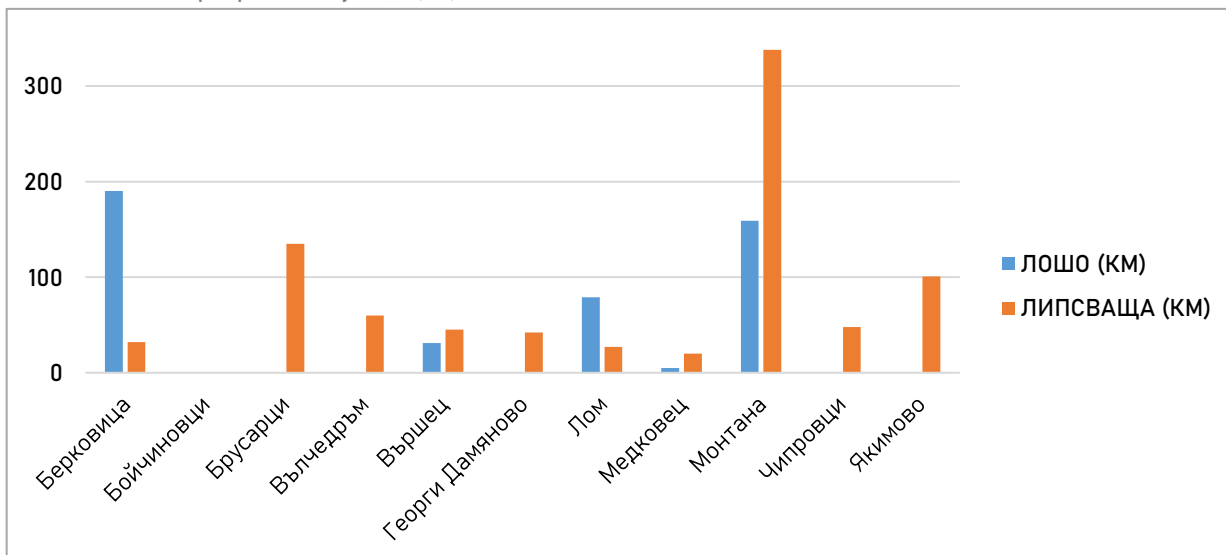


Графика 213:

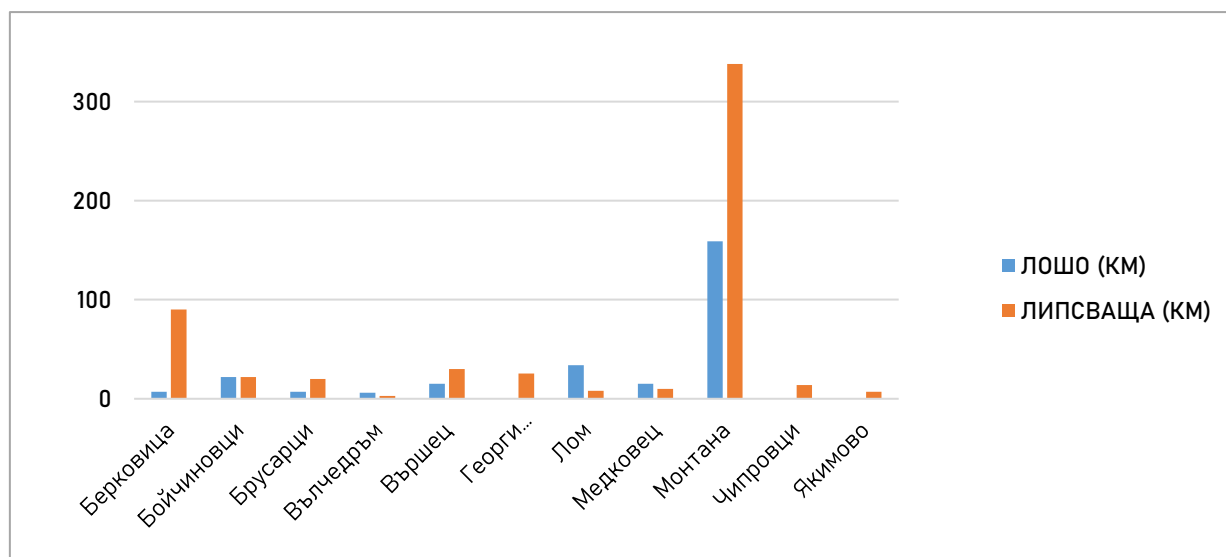
Състояние на знаци по общински пътища (%)



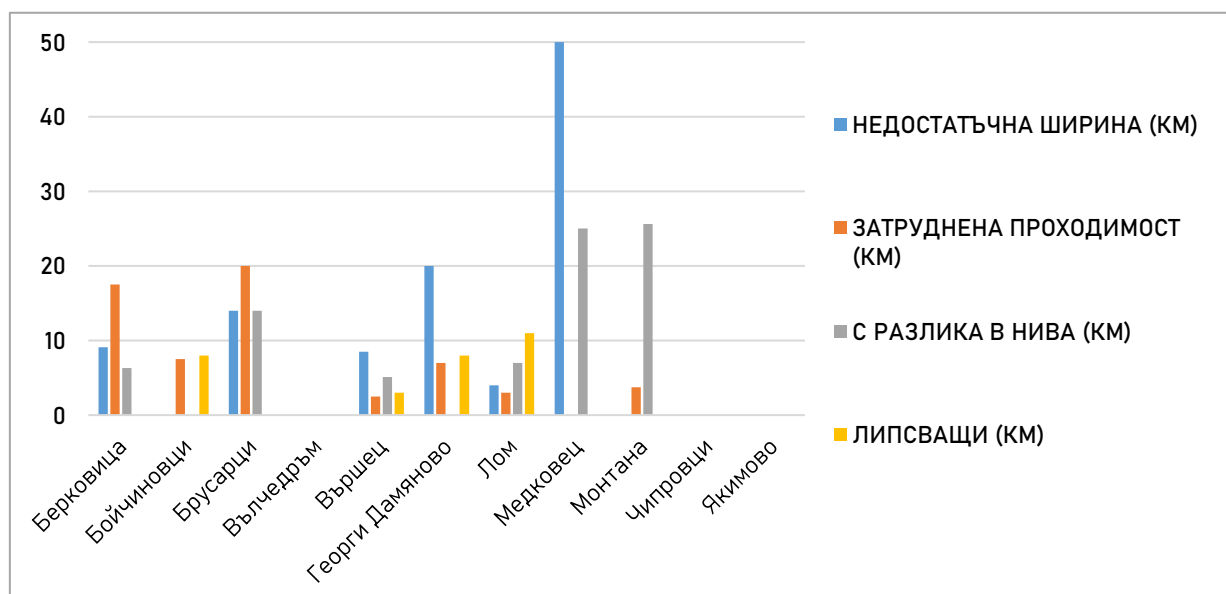
Графика 214:
Състояние на маркировка по улици (км)



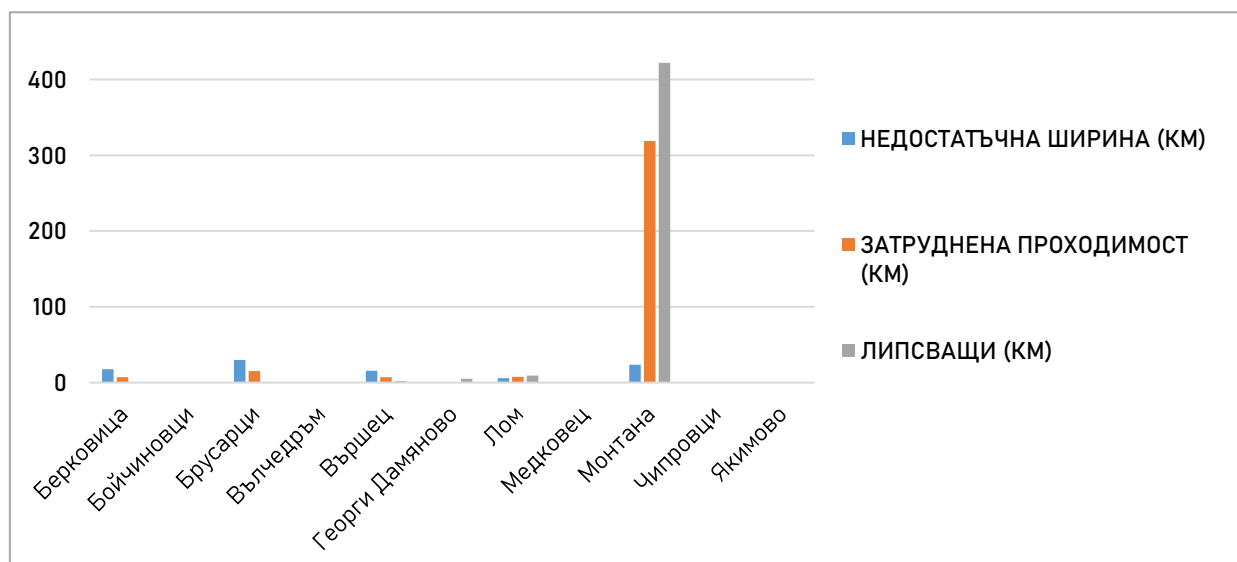
Графика 215:
Състояние на маркировка по общински пътища (км)



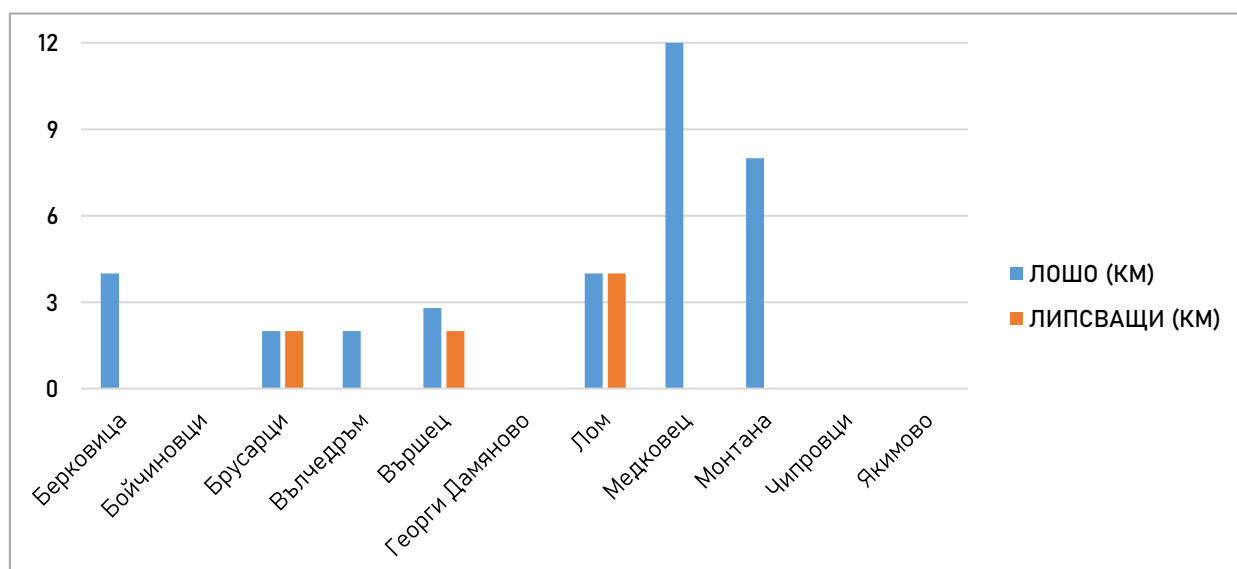
Графика 216:
Състояние на банкети (км)



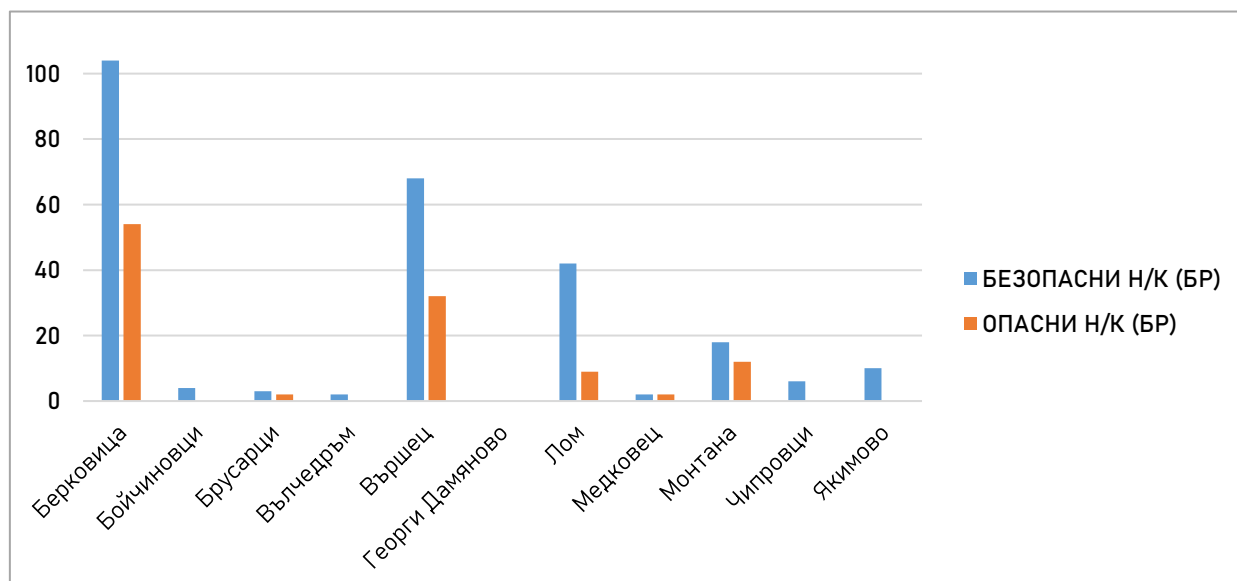
Графика 217:
Състояние на тротоари (км)



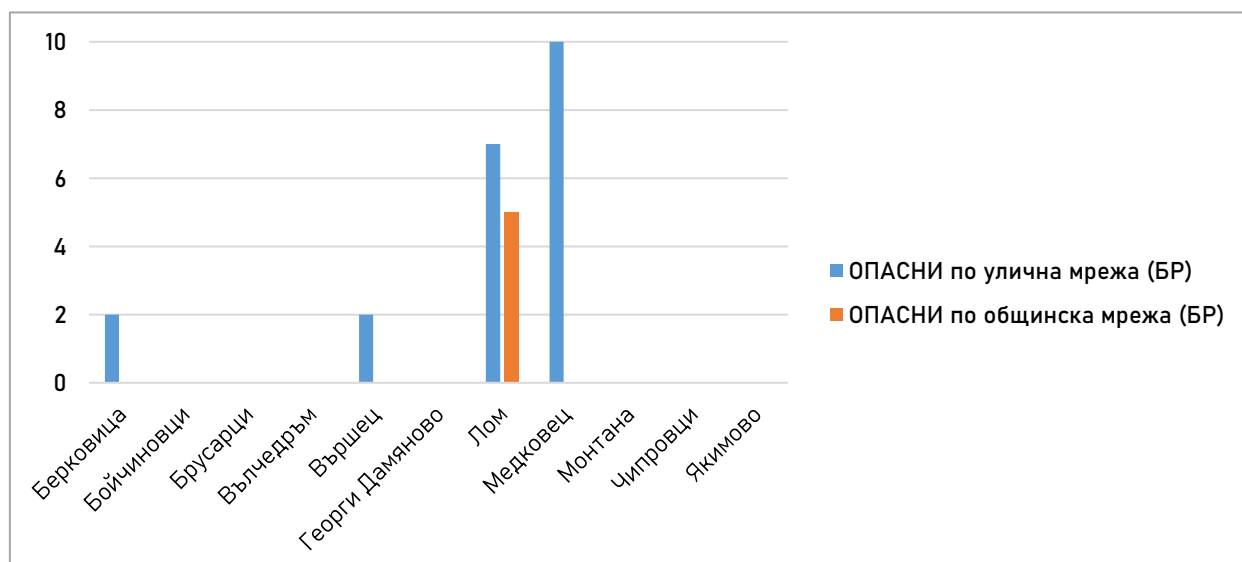
Графика 218:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)



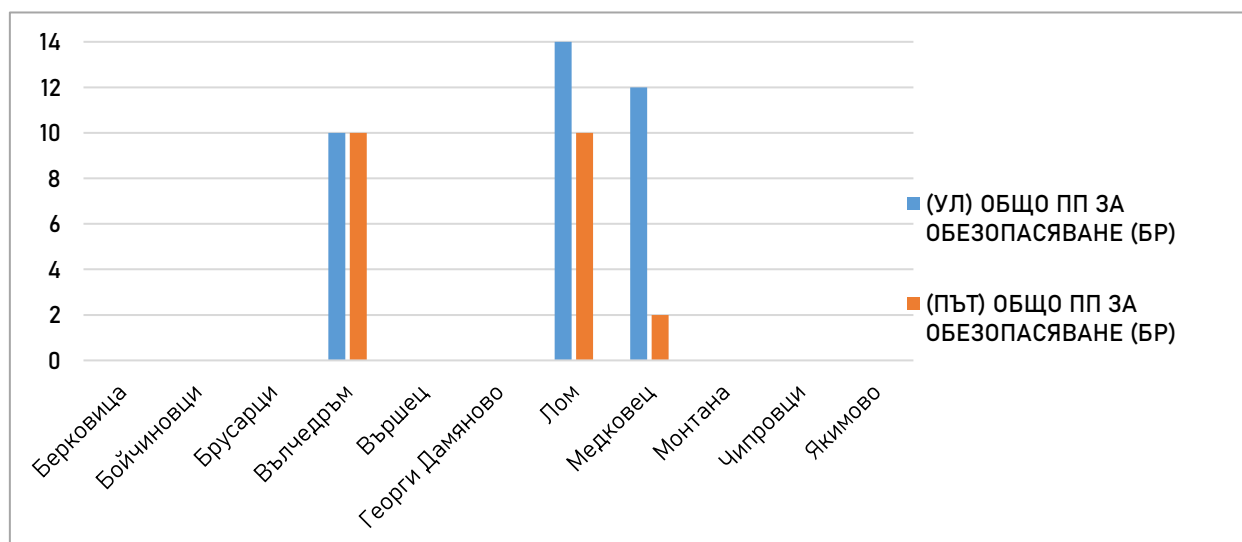
Графика 219:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общинските пътища



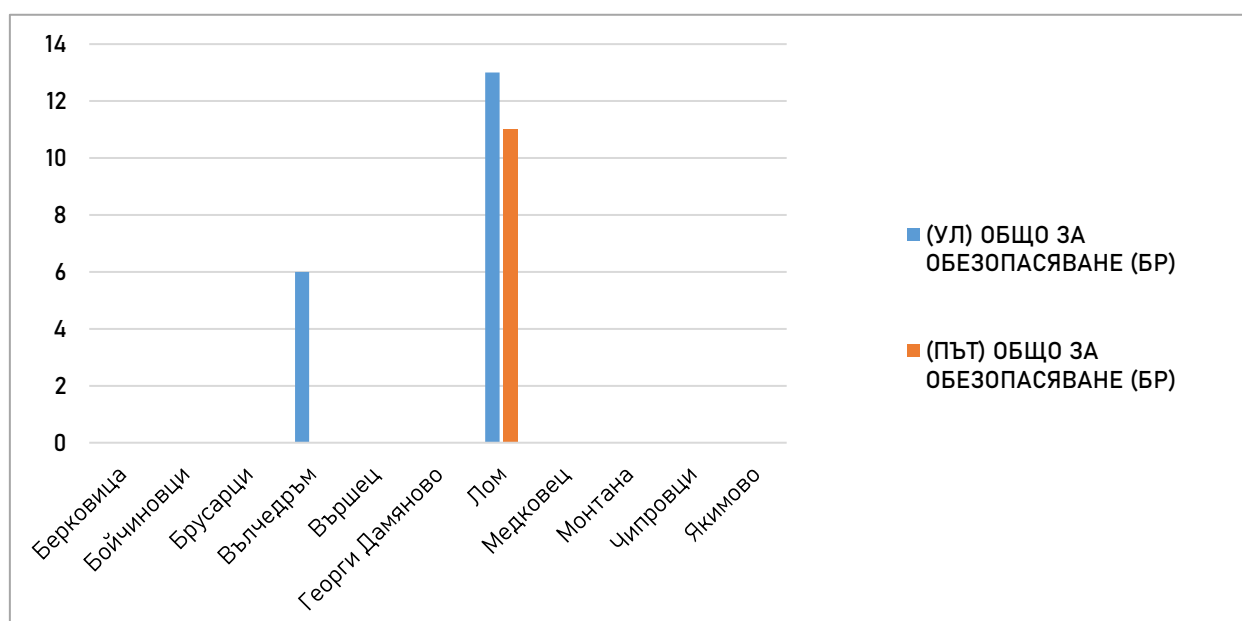
Графика 220:
Състояние на кръстовища (бр.)



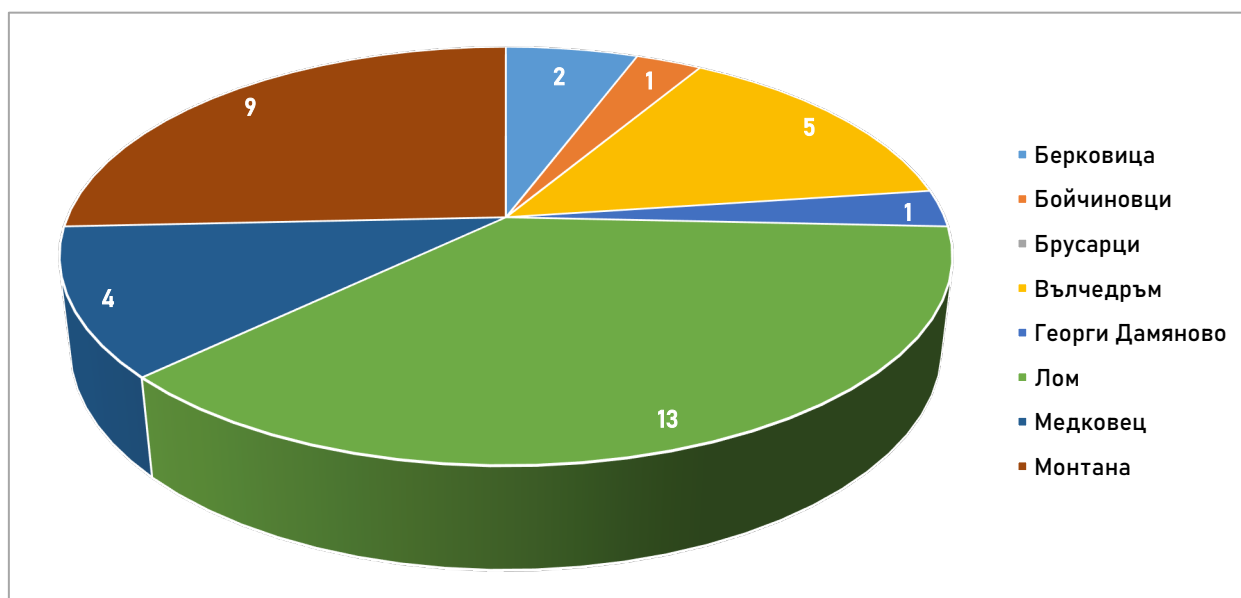
Графика 221:
Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.)



Графика 222:
Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)



Фигура 17:
Необходимост от обезопасяване на училища (бр.)

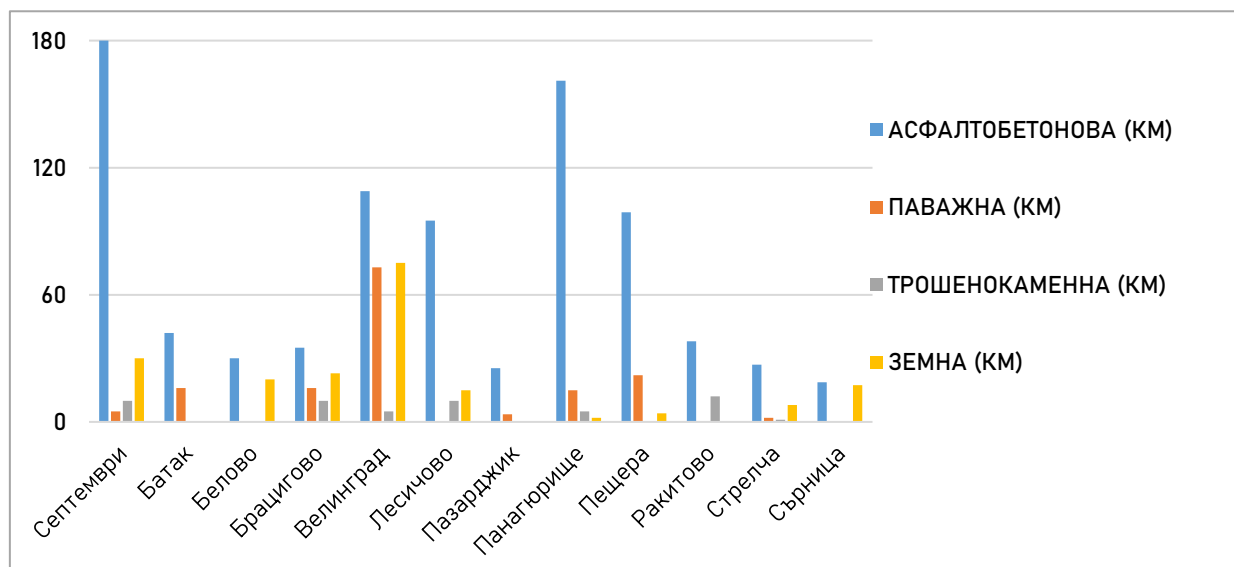


ОКБДП – Пазарджик не е представила информация на ДАБДП за провеждани заседания през 2022 г., като в официалната интернет страница на областната администрация също липсва информация относно провеждането на заседания на ОКБДП. Това се определя като проблем от страна на ДАБДП, тъй като по този начин членовете на ОКБДП нямат възможност да работят в добър синхрон и координация помежду си, предвид утвърдения изискуем минимум за провеждане на четири броя заседания годишно. В ДАБДП не е постъпила информация относно Годишен областен доклад по БДП за 2022 г., въпреки изпратените до областна администрация Пазарджик два броя напомнителни писма, което възпрепятства събирането, обработването и анализирането на необходимата информация, относно изпълнението на държавната политика по БДП на областно и общинско ниво. През отчетната година в района на област Пазарджик не е проведено регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система. На интернет страницата на ОКБДП няма актуална информация за дейността на комисията.

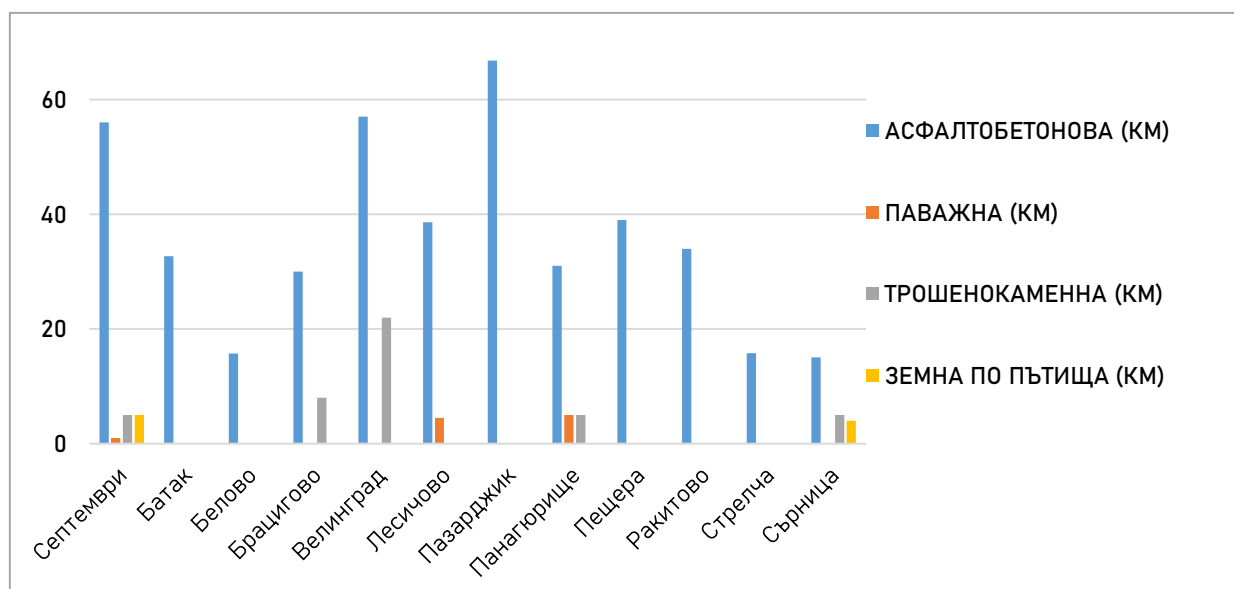
Обобщаване на нуждите на ниво област:

- подобряване на 228.6 км асфалтобетонена настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 85.5 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни пътни знаци/поставяне на липсващи – от 1% в община Стрелча до 90% в община Велинград; осреднена стойност – 20.5% дял проблемни знаци;
- подмяна на 417.5 км пътна маркировка в лошо състояние; полагане на 1 022.4 км нова пътна маркировка (където в момента изцяло липсва);
- отстраняване на 535 бр. установени несъответствия между пътни знаци и маркировка;
- ремонт/рехабилитация на 515 км проблемни банкети и изграждане на 87.5 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);
- ремонт/рехабилитация на 193 км проблемни тротоари и изграждане на 305 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 48 км ОСП в лошо състояние; монтиране на 93.3 км нови ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 88 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край);
- обезопасяване на 228 опасни кръстовища;
- обезопасяване на 376 пешеходни пътеки;
- обезопасяване на 82 спирки;
- обезопасяване на 3 автогари и 5 ж.п. гари;
- обезопасяване на 47 училища/детски градини;
- закупуване на 17 училищни автобуса;
- възлагане на ГПОД в 7 общини (Батак, Белово, Брацигово, Лесичово, Ракитово, Септември и Стрелча).

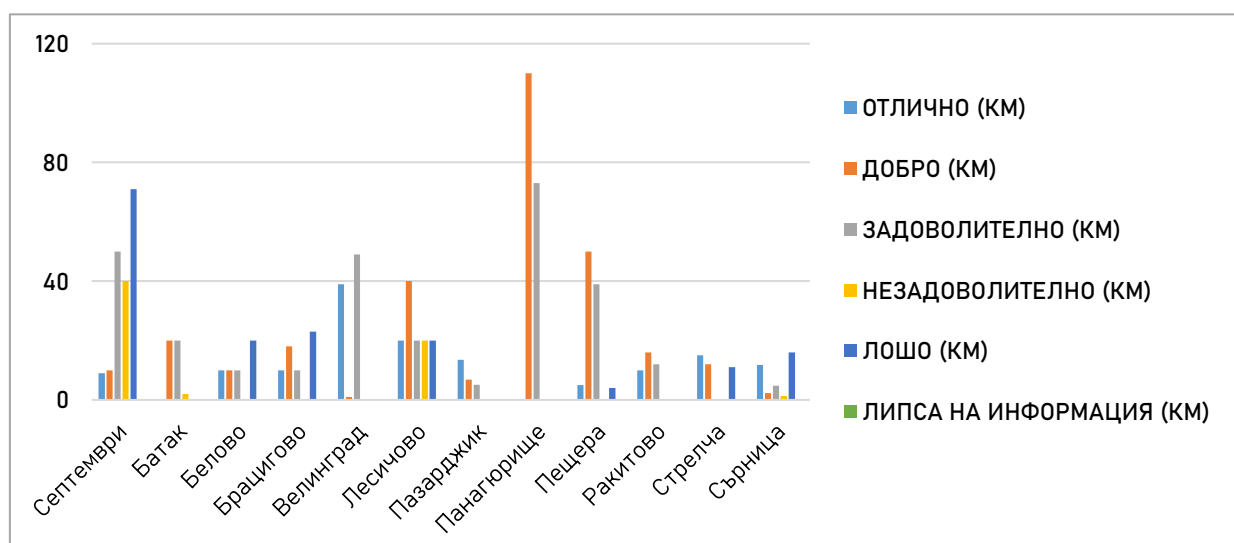
Графика 223:
Настилки по улична мрежа (км)



Графика 224:
Настилки по общински пътища (км)

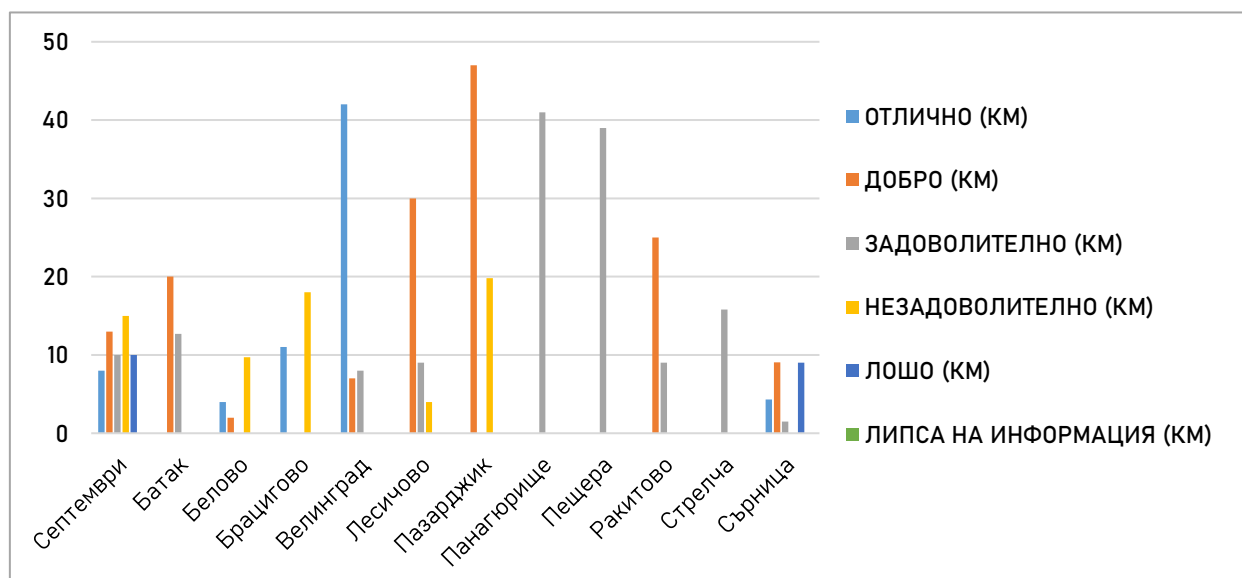


Графика 225:
Състояние на асфалтобетонени настилки по улици (км)



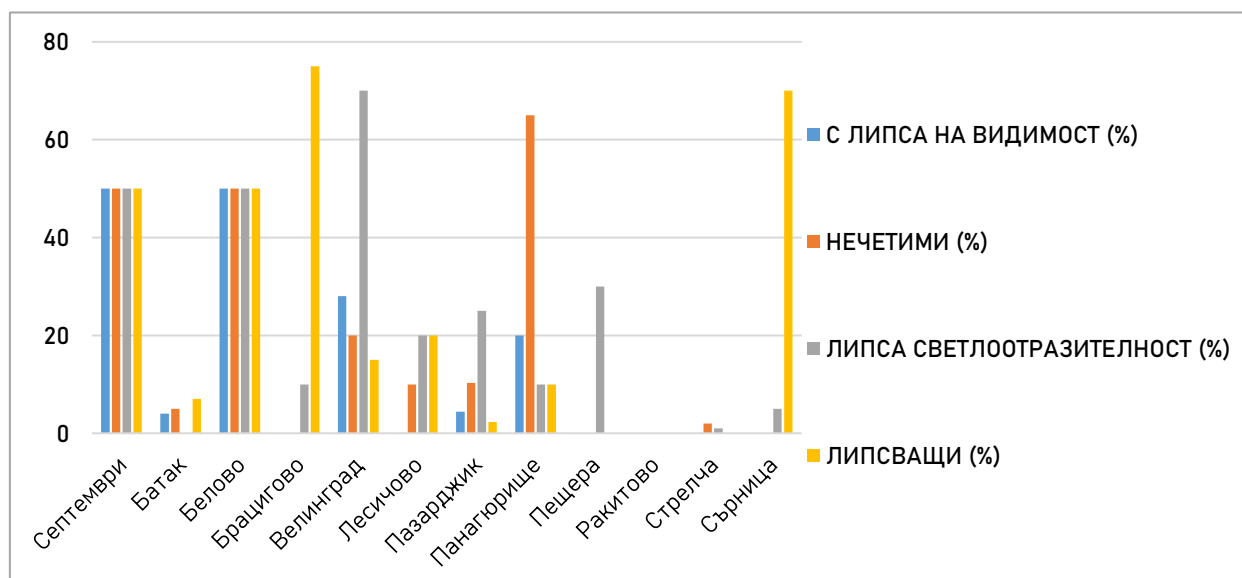
Графика 226:

Състояние на асфалтобетонни настилки по общински пътища (км)



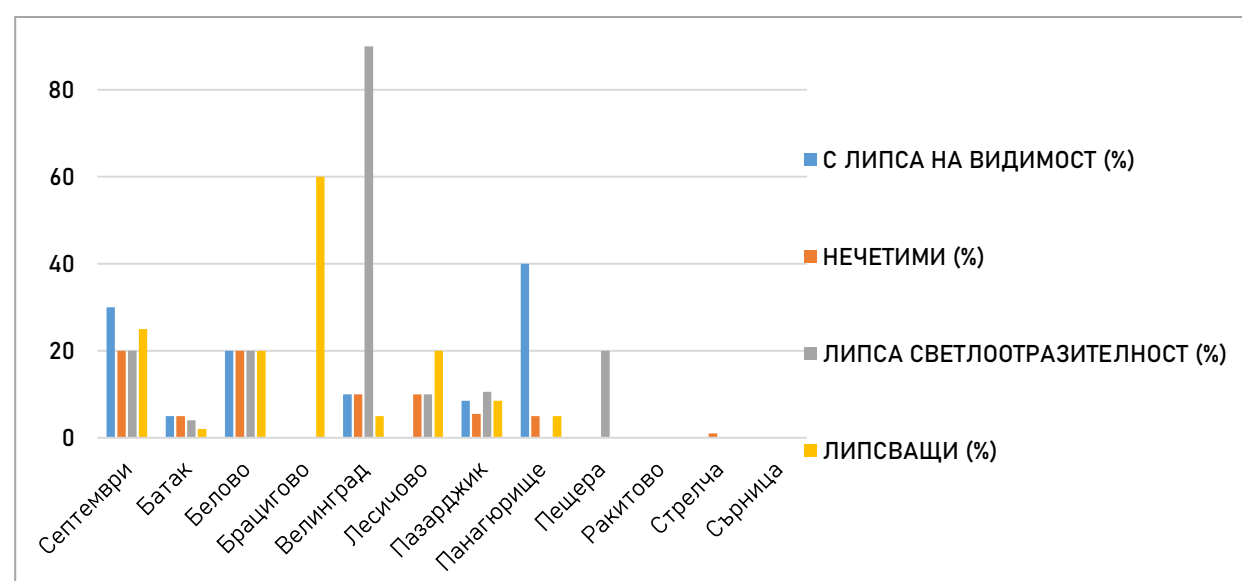
Графика 227:

Състояние на знаци по улици (%)

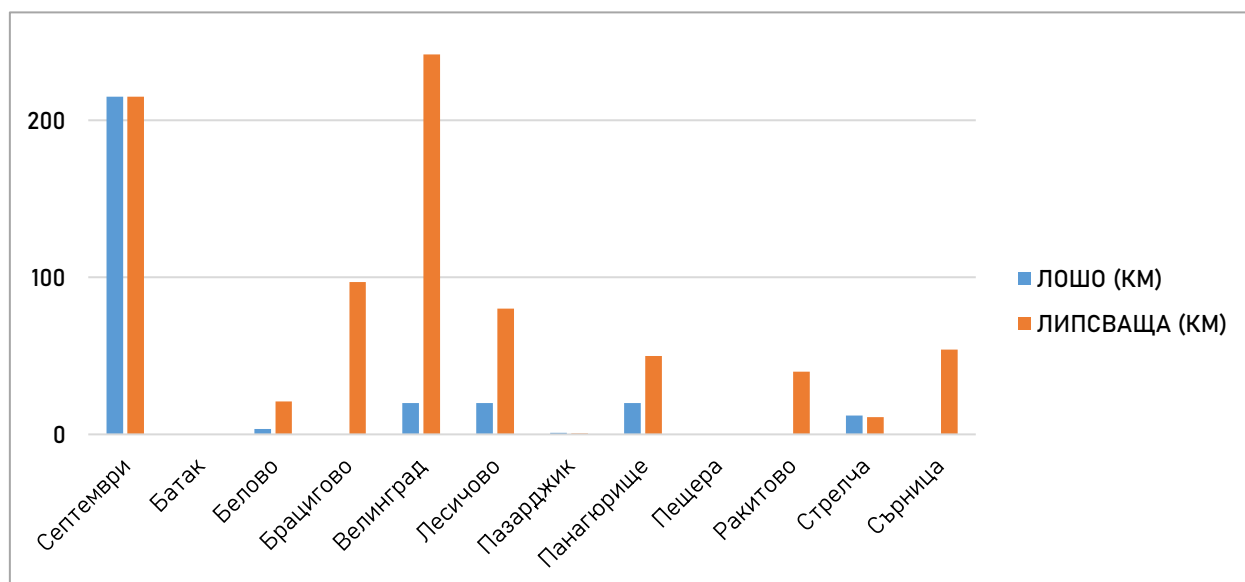


Графика 228:

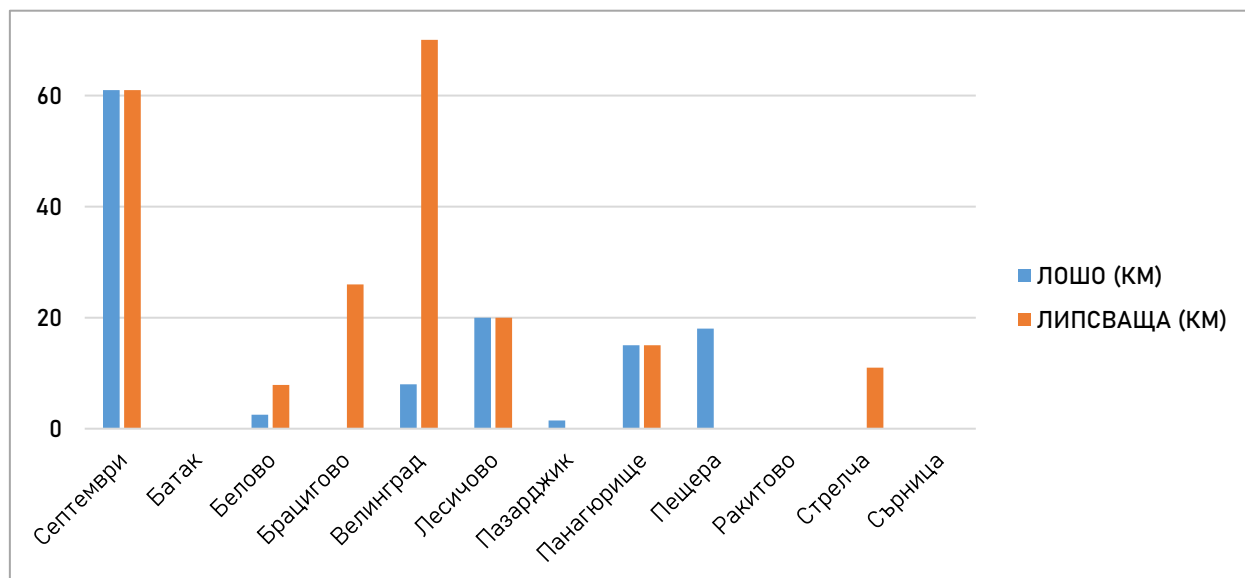
Състояние на знаци по общински пътища (%)



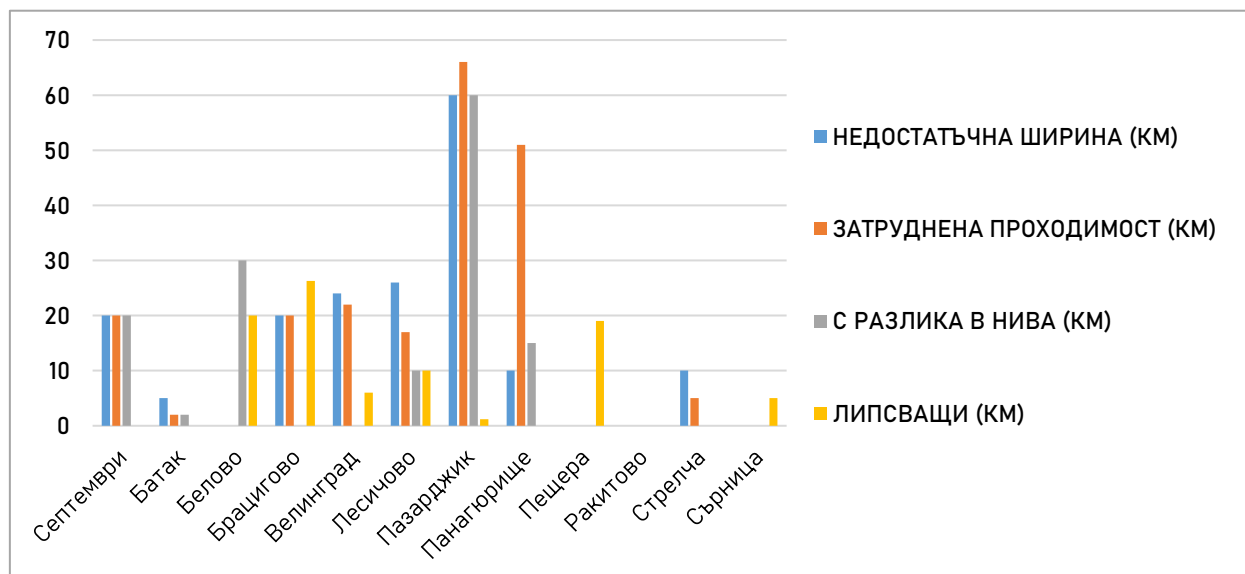
Графика 229:
Състояние на маркировка по улици (км)



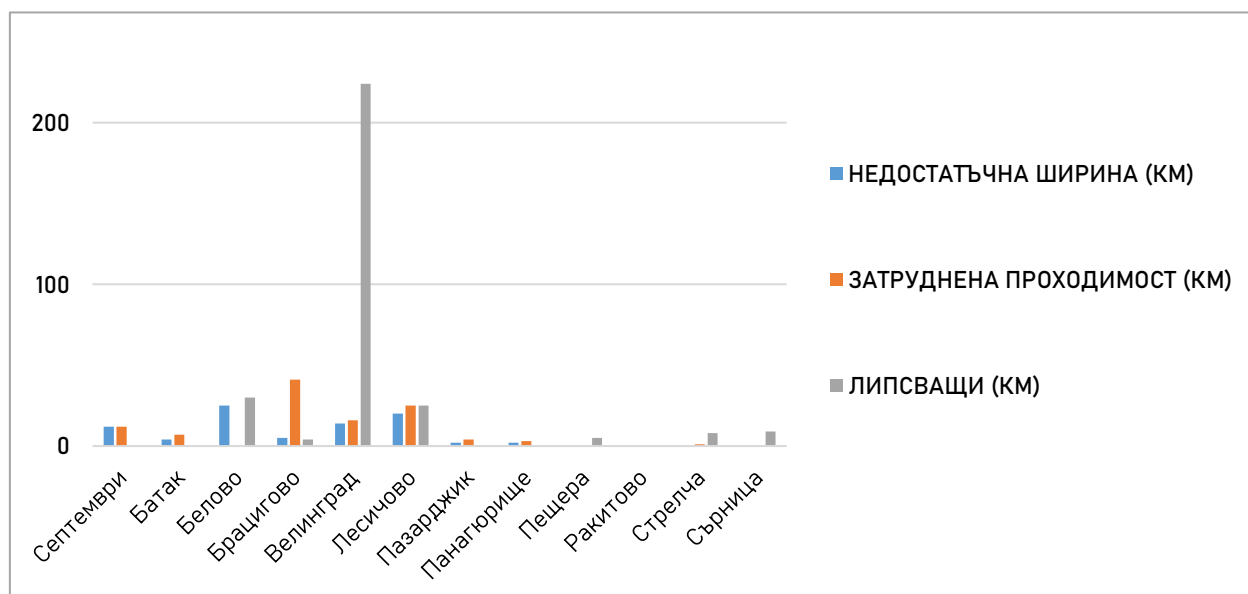
Графика 230:
Състояние на маркировка по общински пътища (км)



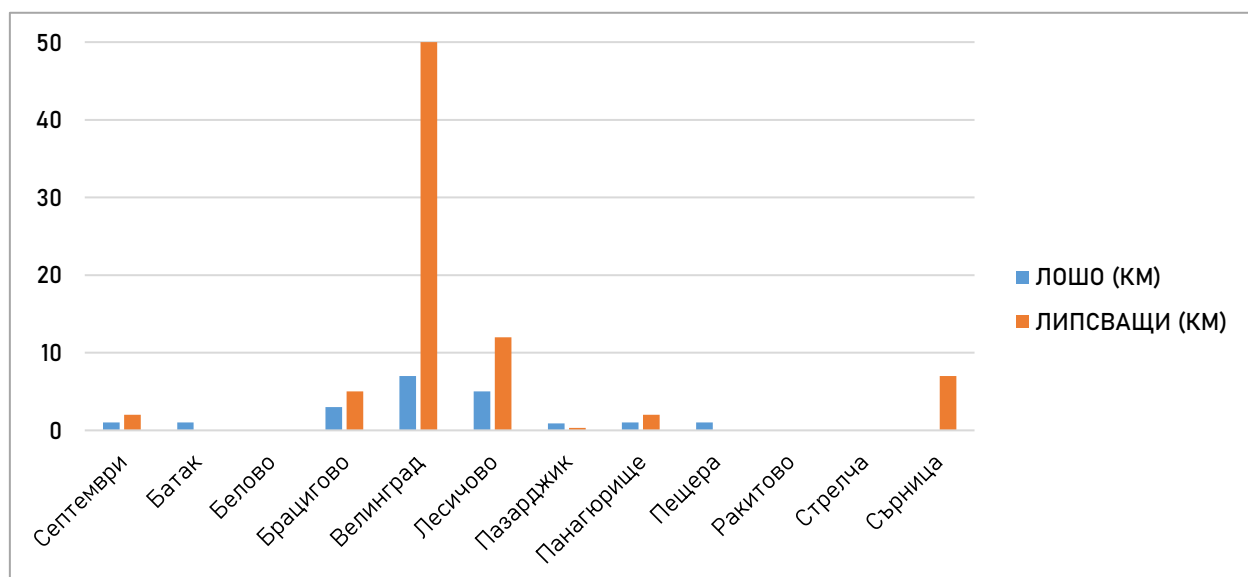
Графика 231:
Състояние на банкети (км)



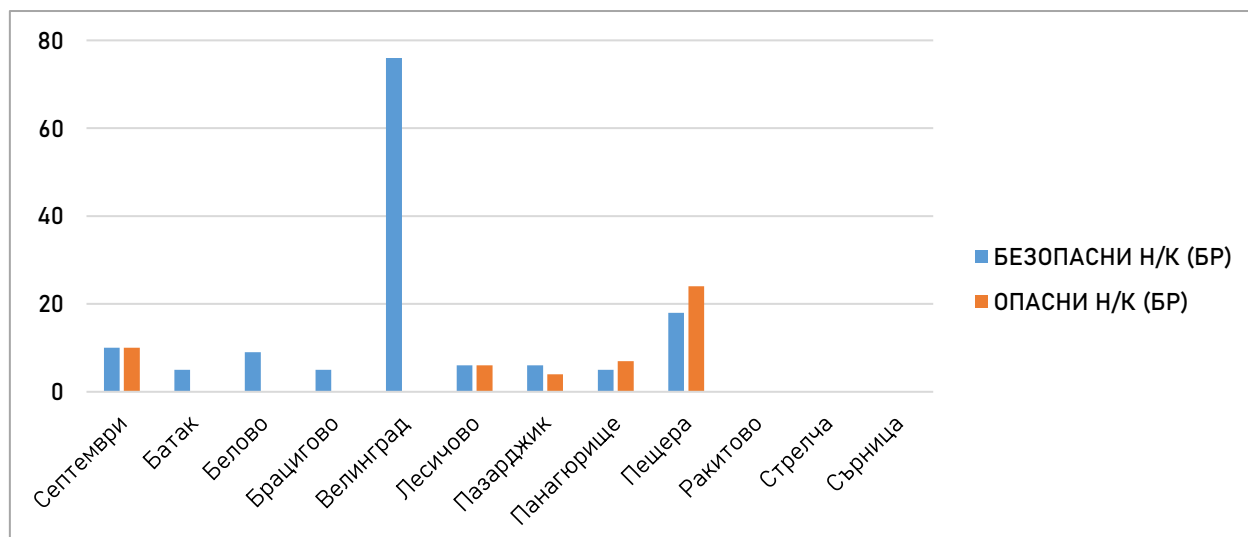
Графика 232:
Състояние на тротоари (км)



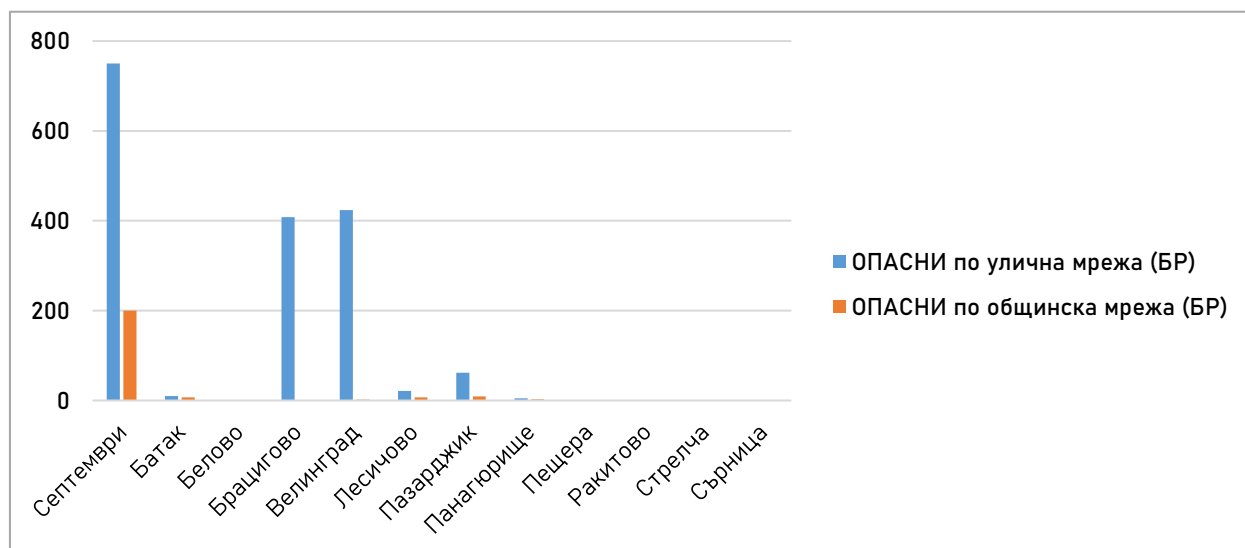
Графика 233:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)



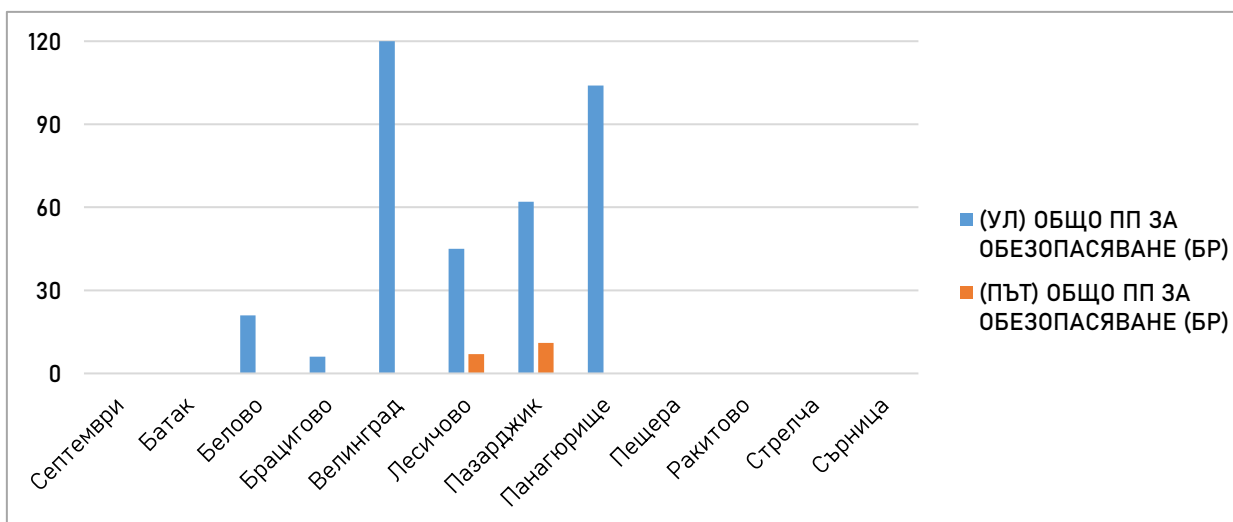
Графика 234:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общинските пътища



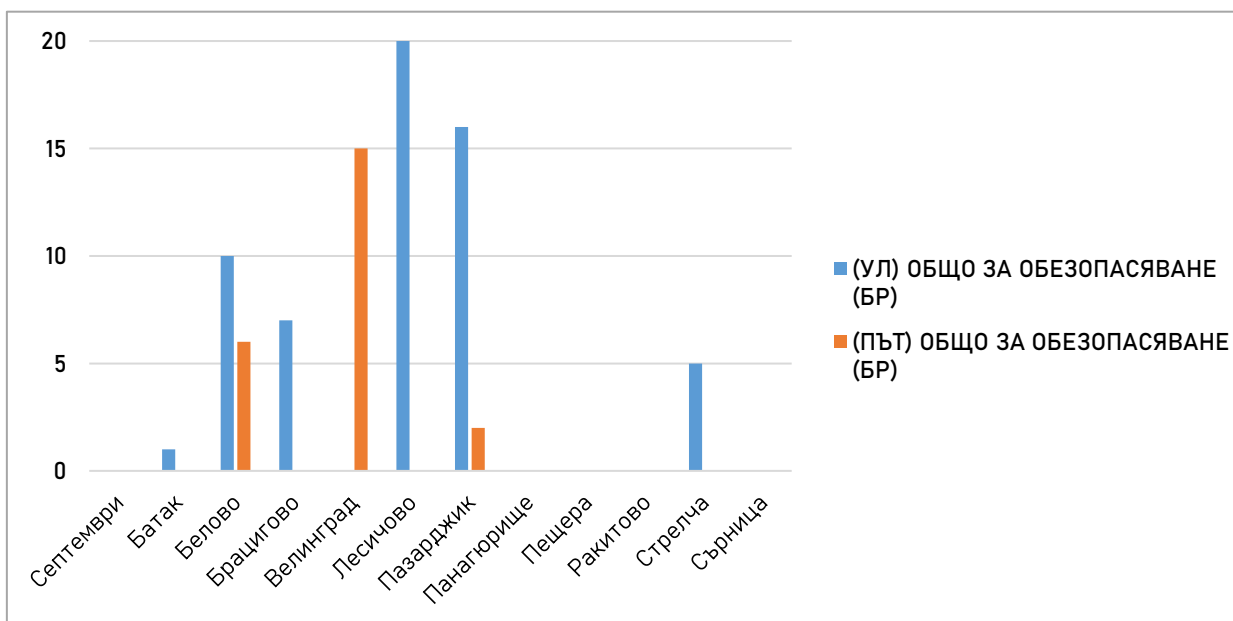
Графика 235:
Състояние на кръстовища (бр.)



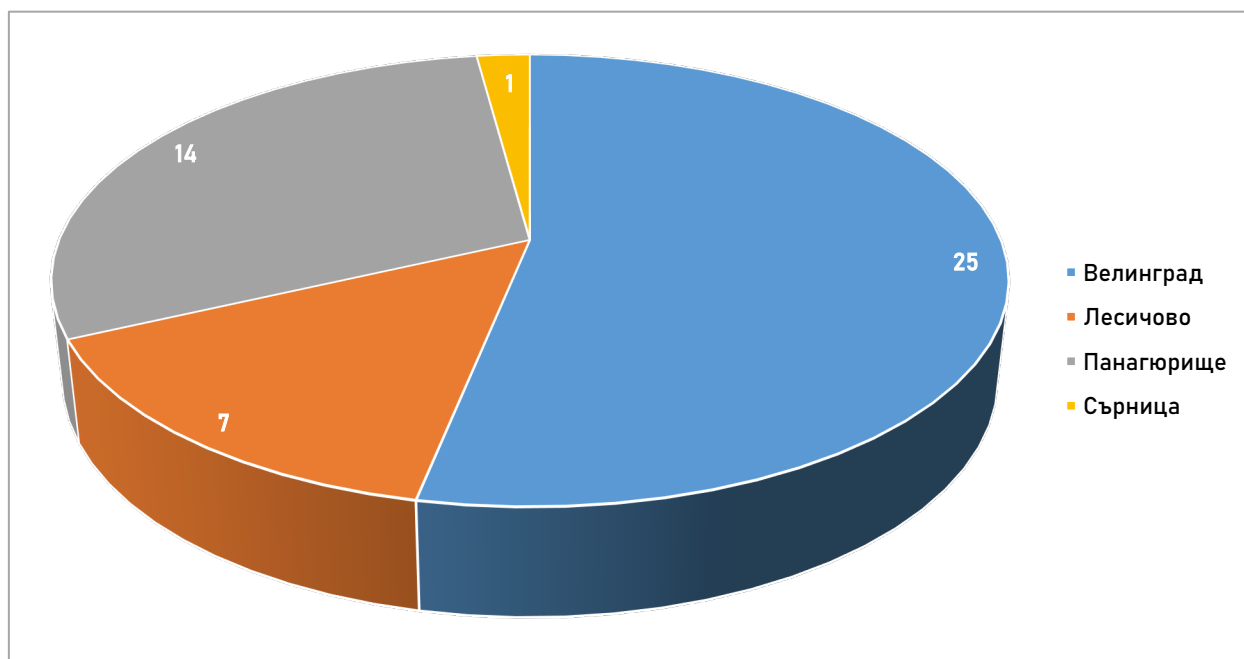
Графика 236:
Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.)



Графика 237:
Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)



Фигура 18:
Необходимост от обезопасяване на училища (бр.)

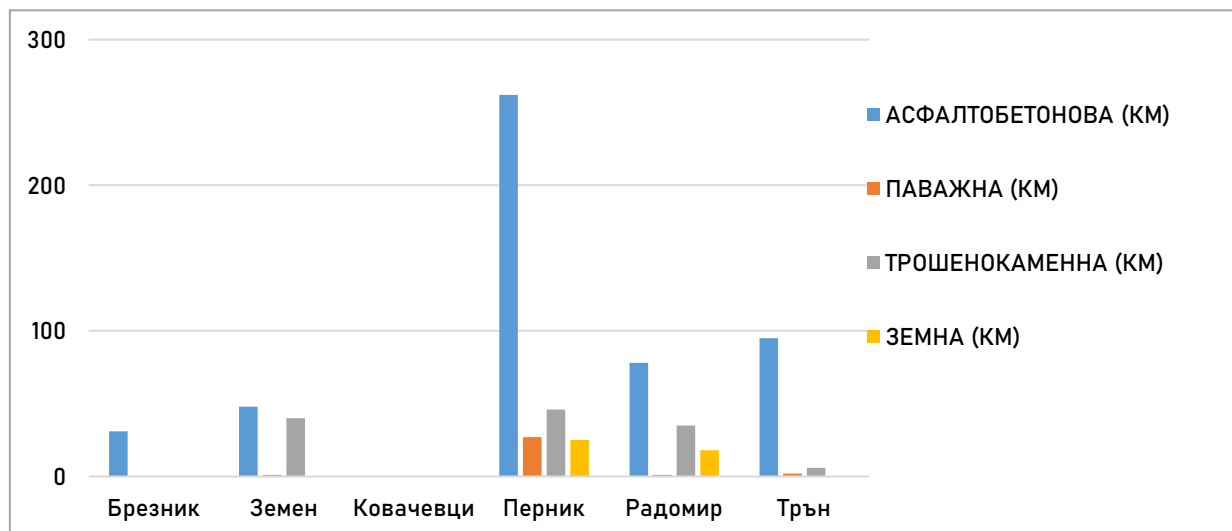


ОКБДП – Перник е провела 3 бр. заседания на ОКБДП. Всички общини са представили информация за годишния доклад. ДАБДП констатира съответствие на докладваната информация спрямо нормативната и стратегическа рамка, като годишния доклад е приет с дадени указания за надграждане на изискуемата информация. За 4 общини се наблюдава, че се прилага интегриран подход при подобряването на пътната инфраструктура. В 3 общини са реализирани различни видове мерки за успокояване на движението – изграждане на изкуствени неравности, повдигнати пешеходни пътеки, едно кръгово кръстовище. Навсякъде са извършени дейности по опресняване на съществуваща и полагане на нова пътна маркировка; обезопасяване на пешеходни пътеки, в т.ч. допълнително осветяване и др. Голяма част от общините в текущото поддържане на ОПУМ са извършили дейности по възстановяване на пътни настилки след строително-монтажни работи. В община Перник са изградени временно експериментално два броя кръгови кръстовища, а в Община Трън е обособен паркинг в близост до жп гарата. През отчетната година ОКБДП Перник е провела регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система за действие при пътнотранспортно произшествие. На интернет страницата на ОКБДП е налична актуална информация за дейността на комисията. Областната комисия не е посочила в своя доклад проблеми и трудности.

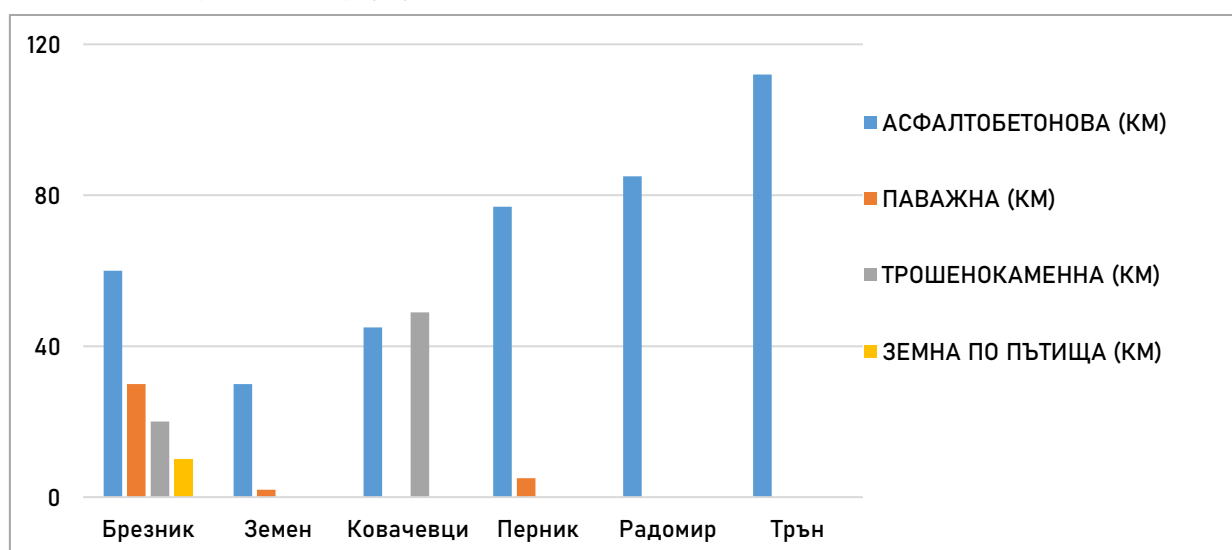
Обобщаване на нуждите на ниво област:

- подобряване на 76.3 км асфалтобетонена настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 118 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни пътни знаци/поставяне на липсващи – от 1% в община Перник (нечетими по улична мрежа) до 100% (липсващи по общинска мрежа) пак в община Перник; осреднена стойност – 26.8% дял проблемни знаци;
- подмяна на 40 км пътна маркировка в лошо състояние; полагане на 323.3 км нова пътна маркировка (където в момента изцяло липсва);
- отстраняване на 17 бр. установени несъответствия между пътни знаци и маркировка;
- ремонт/рехабилитация на 122.5 км проблемни банкети и изграждане на 23 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);
- ремонт/рехабилитация на 62.5 км проблемни тротоари и изграждане на 211 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 42.2 км ОСП в лошо състояние; монтиране на 77.2 км нови ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 57 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край);
- обезопасяване на 11 опасни кръстовища;
- обезопасяване на 20 пешеходни пътеки;
- обезопасяване на 49 спирки;
- обезопасяване на 4 подлеза;
- обезопасяване на 1 велоалея;
- обезопасяване на 21 училища/детски градини;
- закупуване на 14 училищни автобуса;
- възлагане на ГПОД в 4 общини (Брезник, Земен, Ковачевци и Трън).

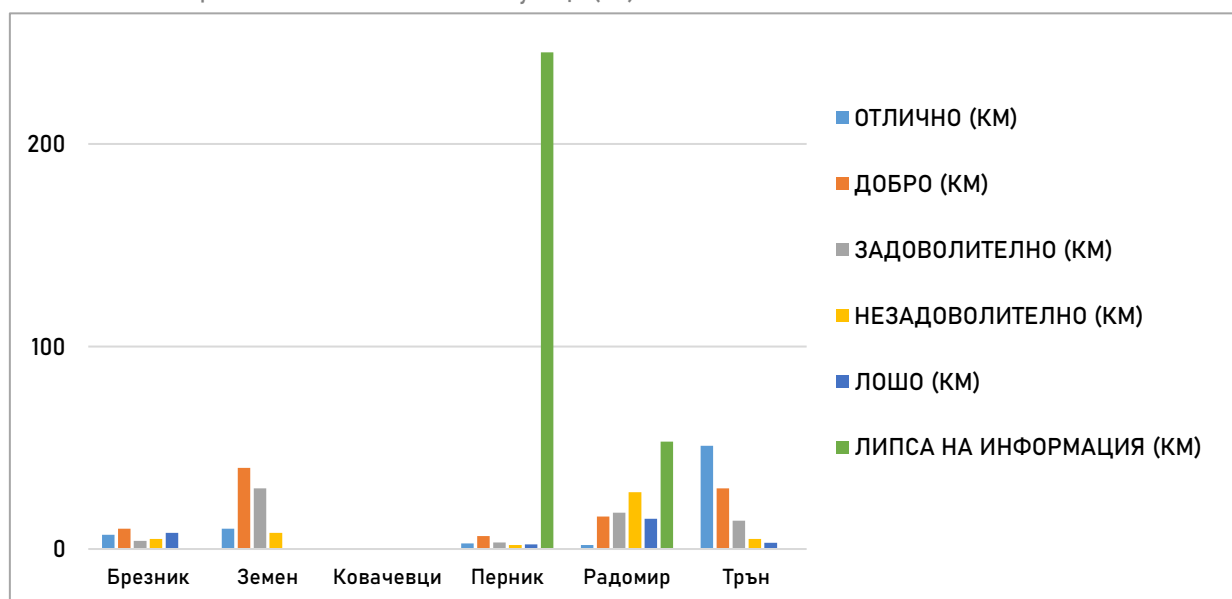
Графика 238:
Настилки по улична мрежа (км)



Графика 239:
Настилки по общински пътища (км)

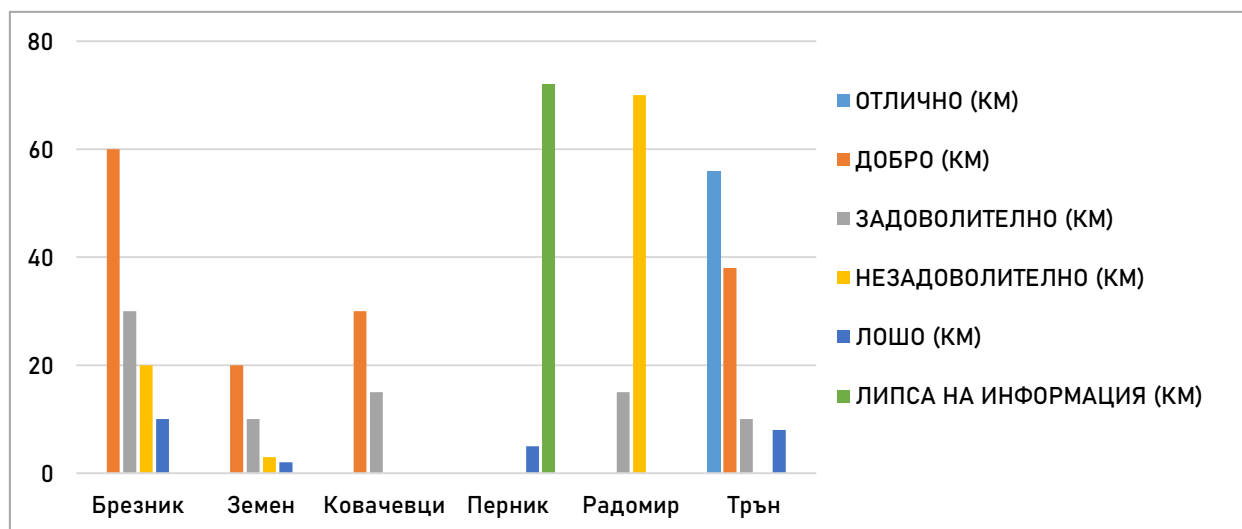


Графика 240:
Състояние на асфалтобетонени настилки по улици (км)



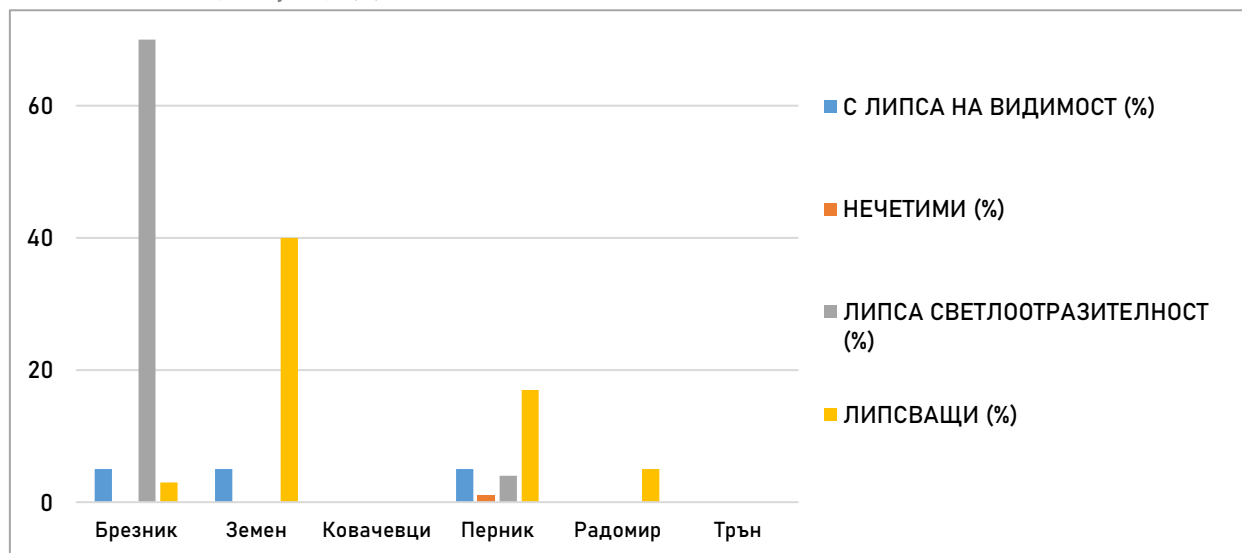
Графика 241:

Състояние на асфалтобетонни настилки по общински пътища (км)



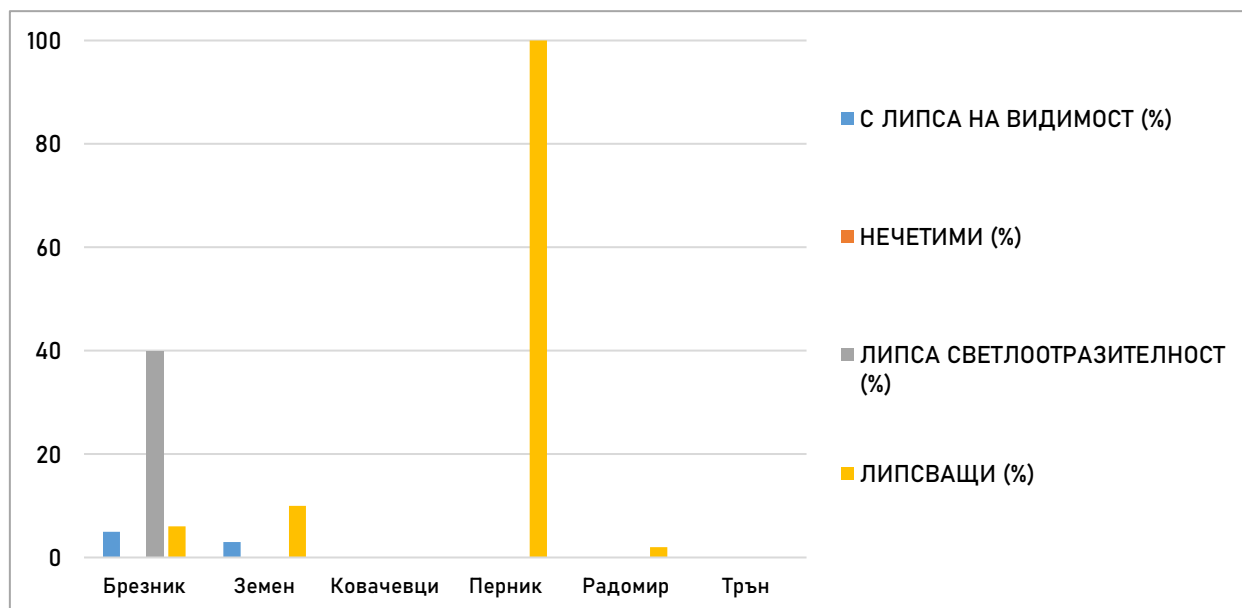
Графика 242:

Състояние на знаци по улици (%)

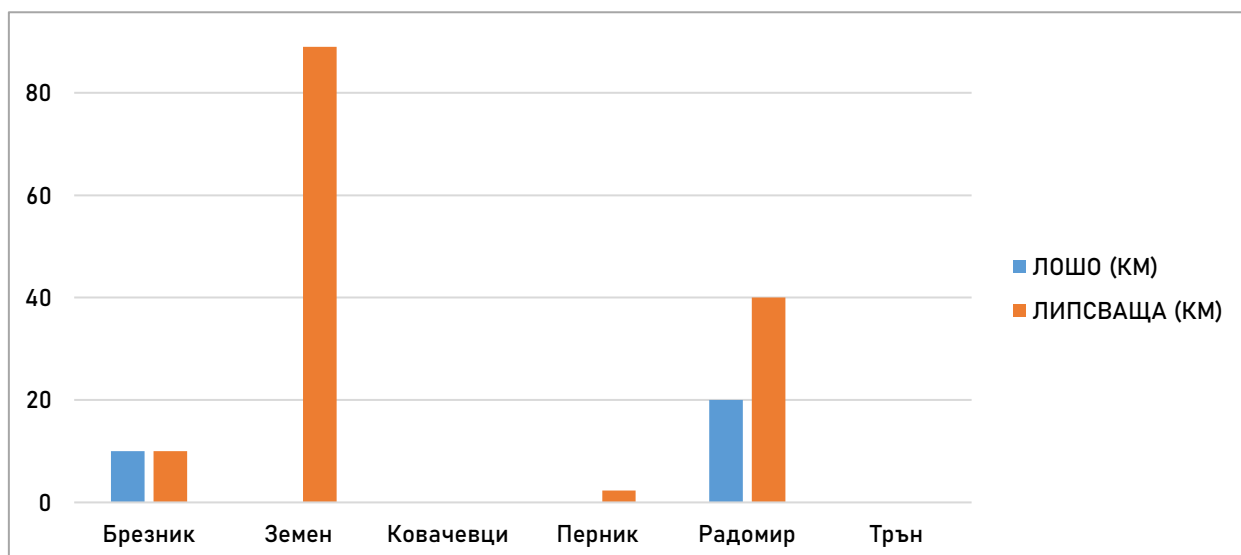


Графика 243:

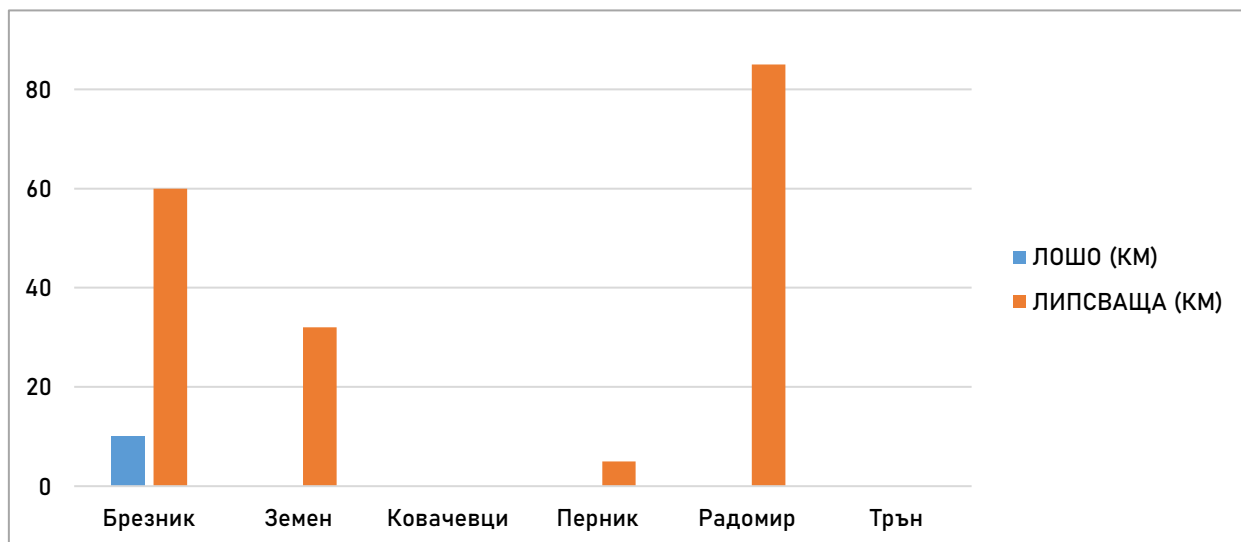
Състояние на знаци по общински пътища (%)



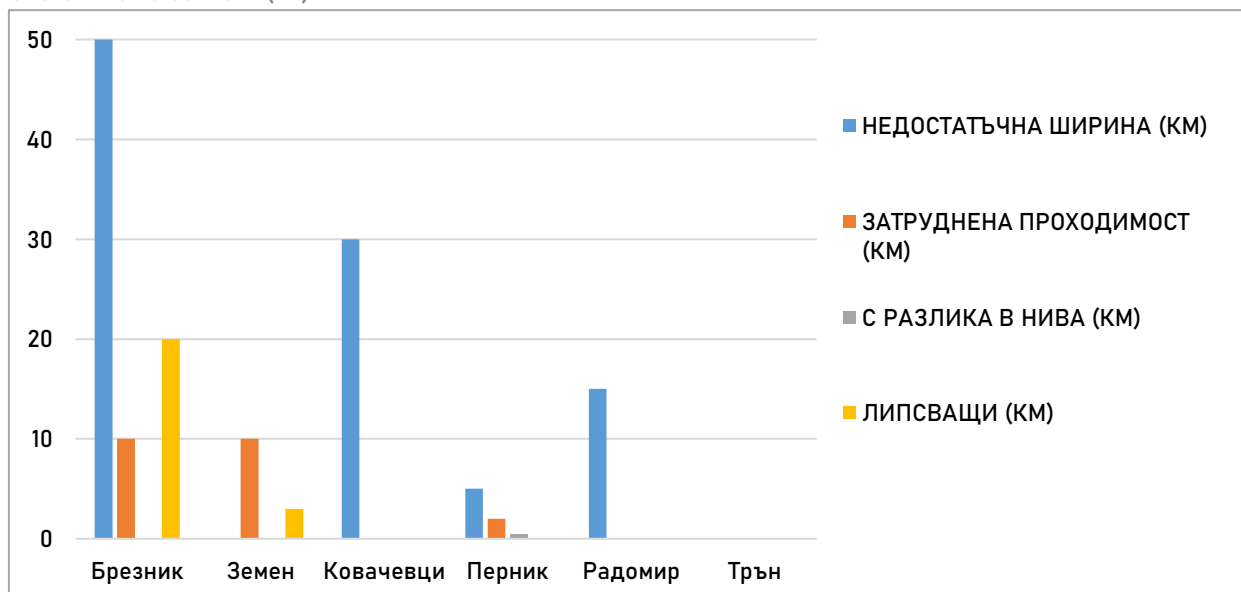
Графика 244:
Състояние на маркировка по улици (км)



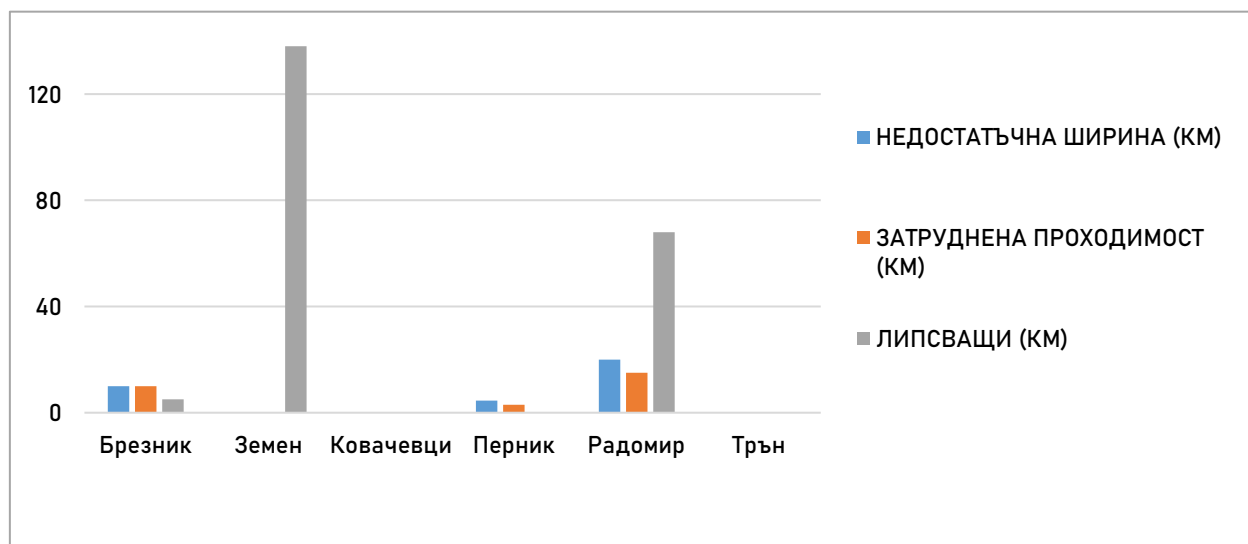
Графика 245:
Състояние на маркировка по общински пътища (км)



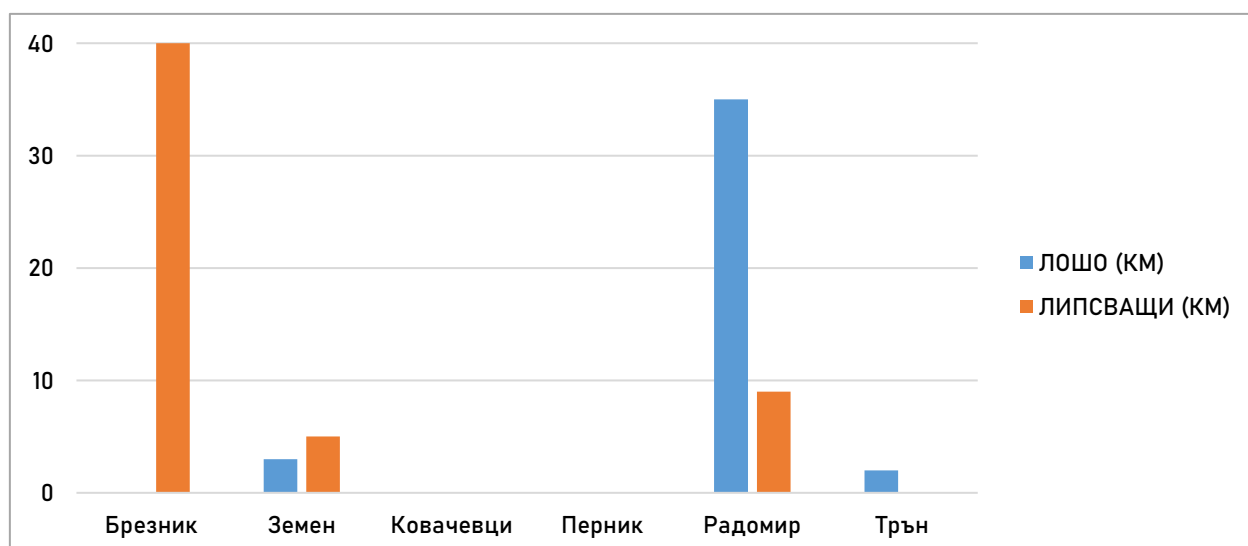
Графика 246:
Състояние на банкети (км)



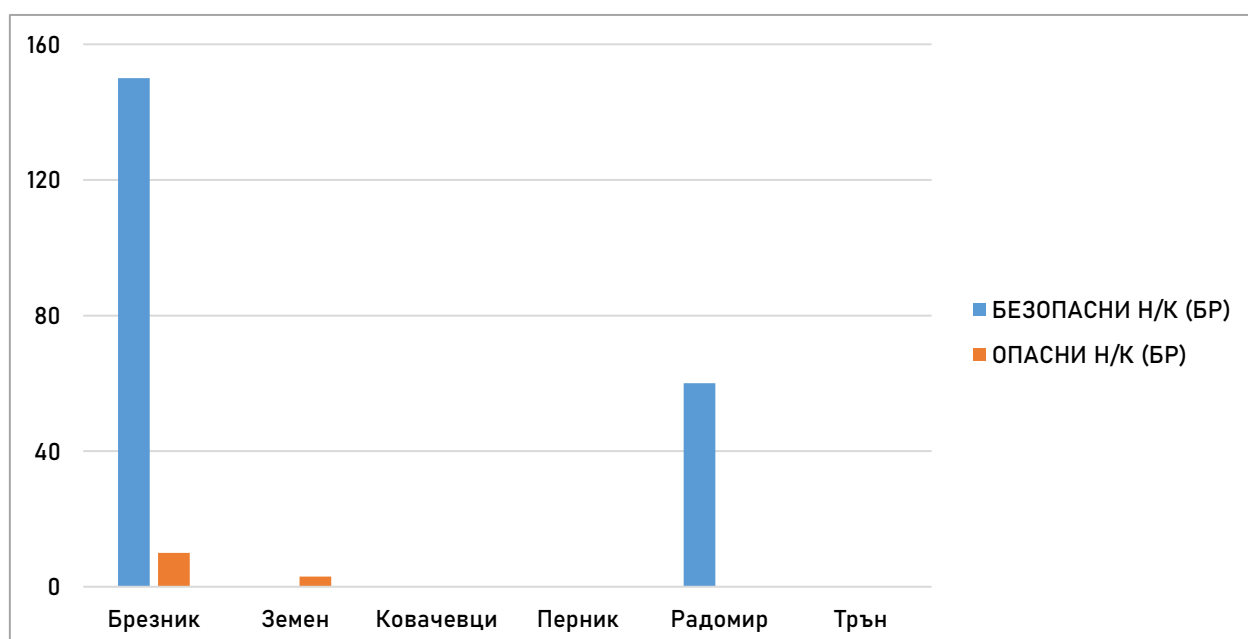
Графика 247:
Състояние на тротоари (км)



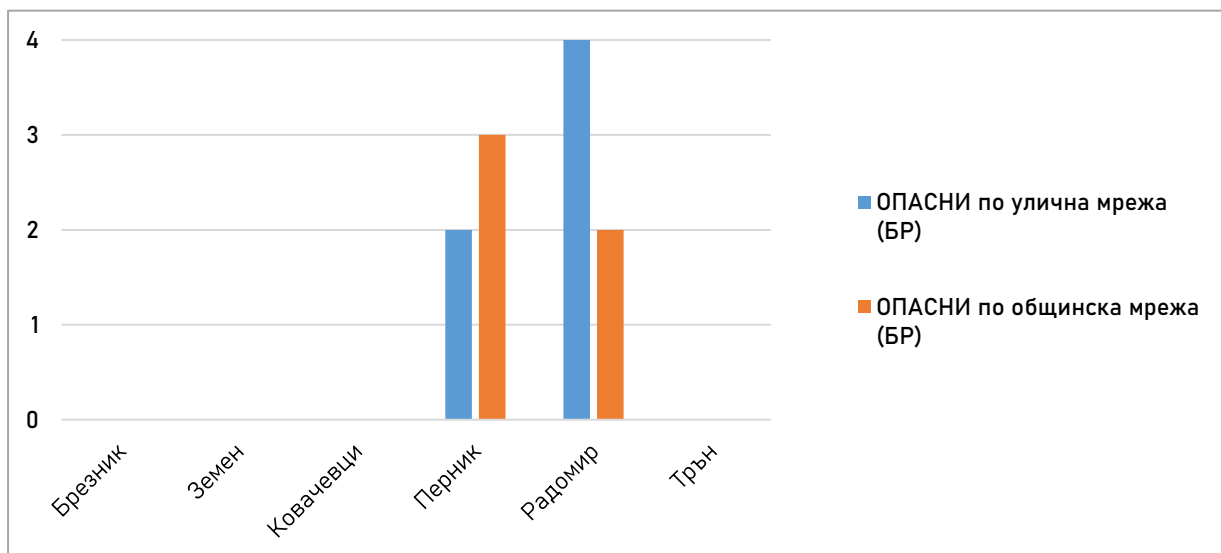
Графика 248:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)



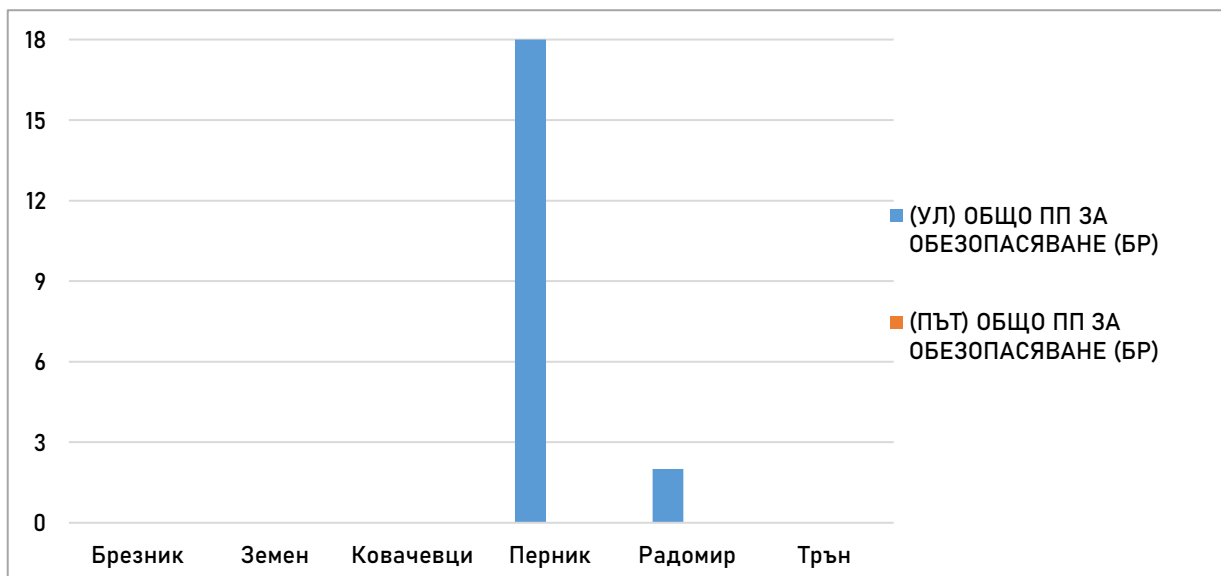
Графика 249:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общинските пътища



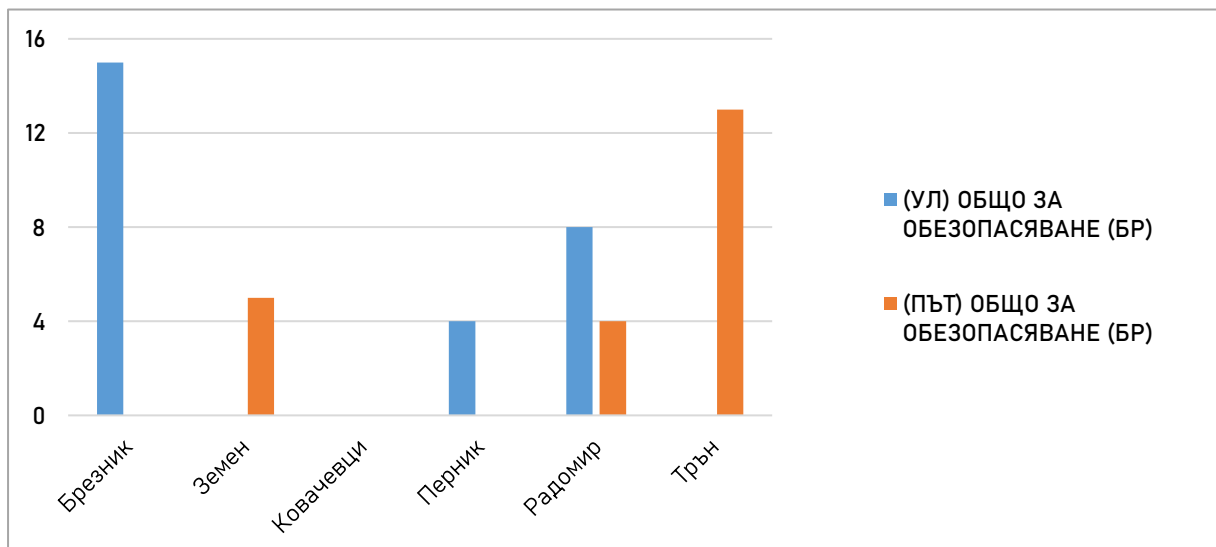
Графика 250:
Състояние на кръстовища (бр.)



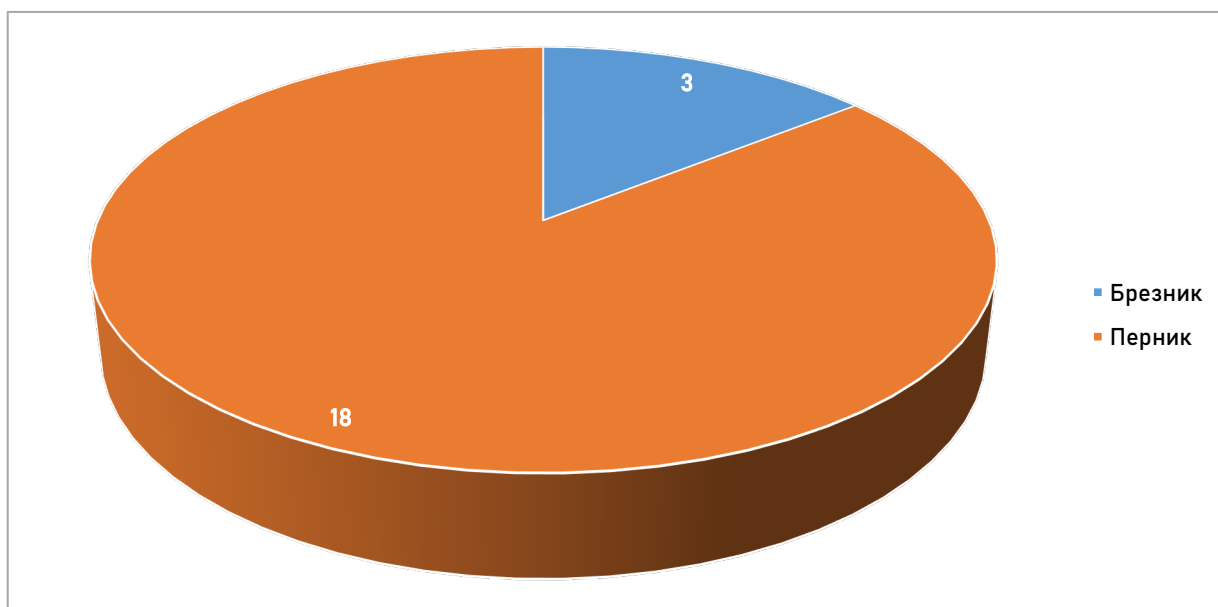
Графика 251:
Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.)



Графика 252:
Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)



Фигура 19:
Необходимост от обезопасяване на училища (бр.)

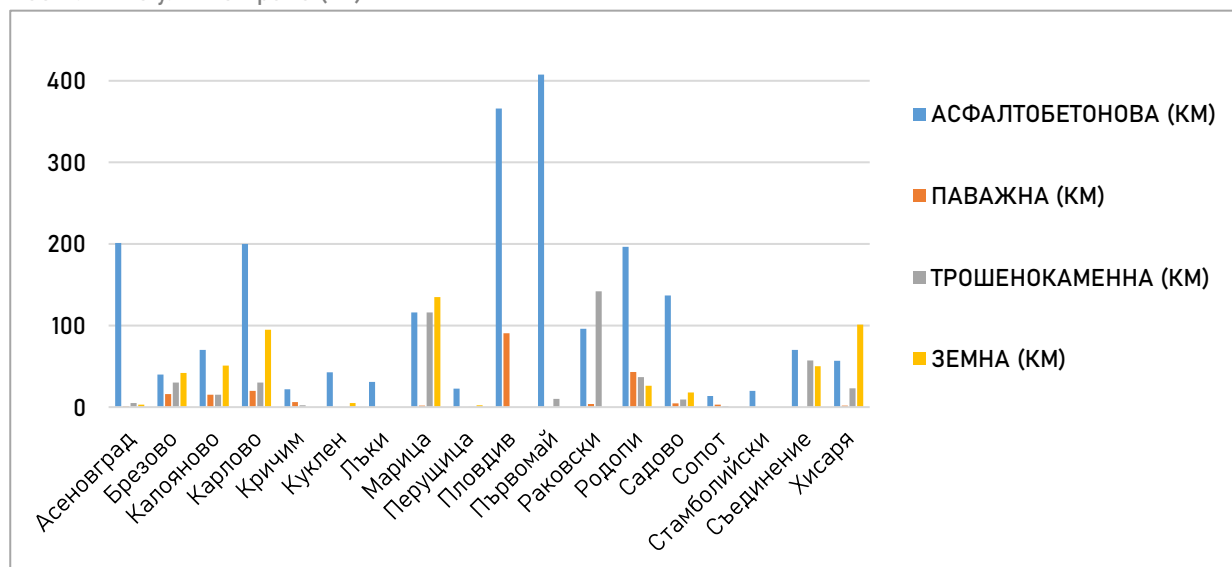


ОКБДП – Пловдив е провела 4 бр. заседания. Всички общини са представили информация за годишния доклад. ДАБДП констатира съответствие на докладваната информация спрямо нормативната и стратегическа рамка, като годишния доклад е приет с дадени указания за надграждане на изискуемата информация. За 12 общини се наблюдава, че се прилага интегриран подход при подобряването на пътната инфраструктура. В 9 общини са реализирани различни видове мерки за успокояване на движението – изграждане на изкуствени неравности, повдигнати пешеходни пътеки, изнесени пешеходни пътеки в община Кричим, антипаркинг елементи, две кръгови кръстовища – в общините Първомай и Родопи; във всички общини са извършвани дейности по опресняване на съществуваща и полагане на нова пътна маркировка; обезопасяване на пешеходни пътеки, в т.ч. допълнително осветяване и др., както и дейности по изграждане на нови пешеходни пътеки. Голяма част от общините в текущото поддържане на ОПУМ са извършили дейности по банкети за подобряване на видимостта и повишаване на безопасността, както и по възстановяване на пътни настилки след строително-монтажни работи. Дейности по обезопасяване на автобусни спирки са изпълнени в 2 общини. Проведени са редица дейности, кампании и инициативи за деца и ученици с насоченост към БДП. През отчетната година ОКБДП Пловдив е провела регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система за действие при пътнотранспортно произшествие. На интернет страницата на ОКБДП е налична актуална информация за дейността на комисията. Основните проблеми и срещани трудности, които се посочват от ОКБДП- Пловдив са свързани с искането за по-широки правомощия на комисията, посредством които реално да могат да се решават проблемите на БДП.

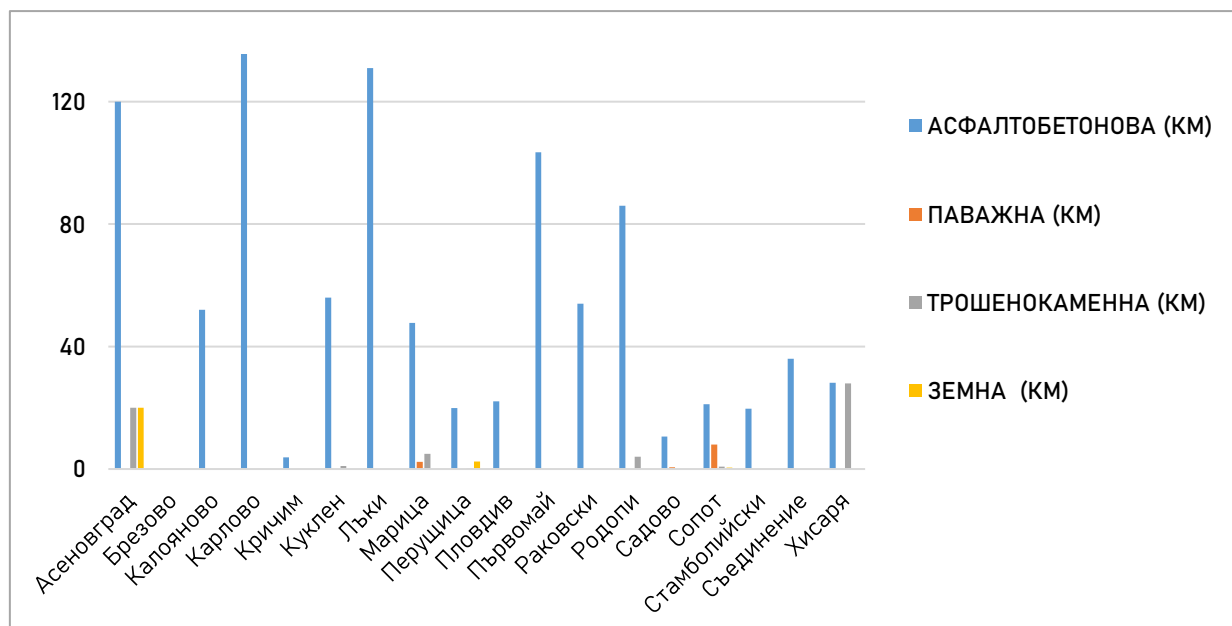
Обобщаване на нуждите на ниво област:

- подобряване на 712.6 км асфалтобетонена настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 235.2 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни пътни знаци/поставяне на липсващи – от 1% в общини Куклен, Родопи, Съединение и Хисаря до 90% в община Марица; осреднена стойност – 12.1% дял проблемни знаци;
- подмяна на 745.9 км пътна маркировка в лошо състояние; полагане на 1 591.5 км нова маркировка (където в момента изцяло липсва);
- отстраняване на 15 бр. установени несъответствия между пътни знаци и маркировка;
- ремонт/рехабилитация на 446.1 км проблемни банкети и изграждане на 116.3 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);
- ремонт/рехабилитация на 701.6 км проблемни тротоари и изграждане на 712.8 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 136.9 км ОСП в лошо състояние; монтиране на 62.5 км нови ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 72 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край);
- обезопасяване на 77 опасни кръстовища;
- обезопасяване на 240 пешеходни пътеки;
- обезопасяване на 118 спирки;
- обезопасяване на 5 подлеза и 4 надлеза;
- обезопасяване на 6 велоалеи;
- обезопасяване на 70 училища/детски градини;
- обезопасяване на 9 ж.п. гари;
- закупуване на 21 училищни автобуса;
- възлагане на ГПОД в 13 общини (Брезово, Калояново, Куклен, Лъки, Марица, Първомай, Раковски, Родопи, Садово, Сопот, Стамболийски, Съединение и Хисаря).

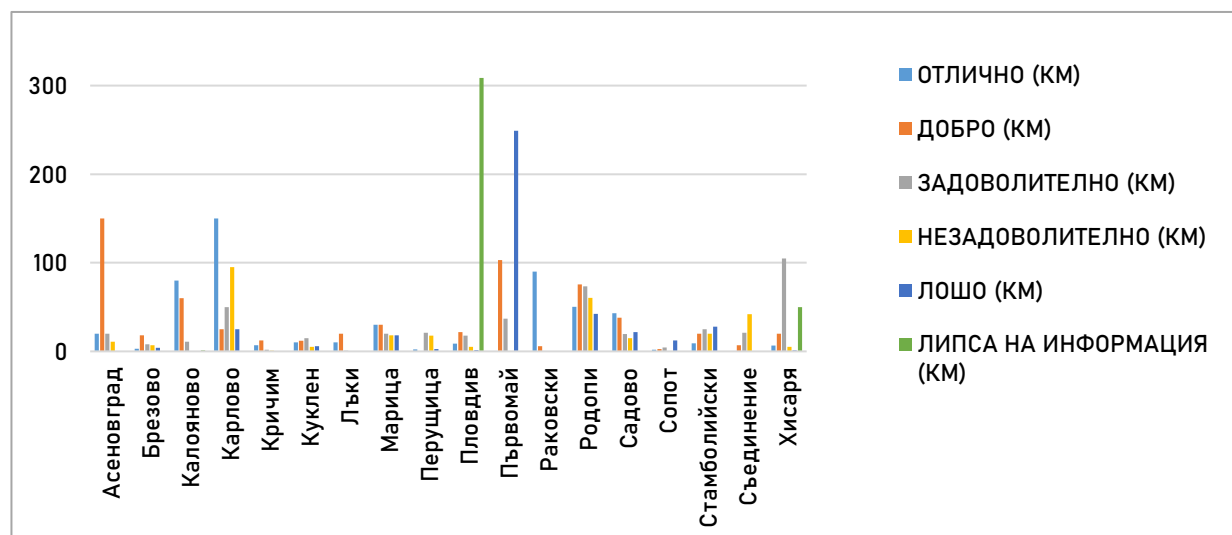
Графика 253:
Настилки по улична мрежа (км)



Графика 254:
Настилки по общински пътища (км)

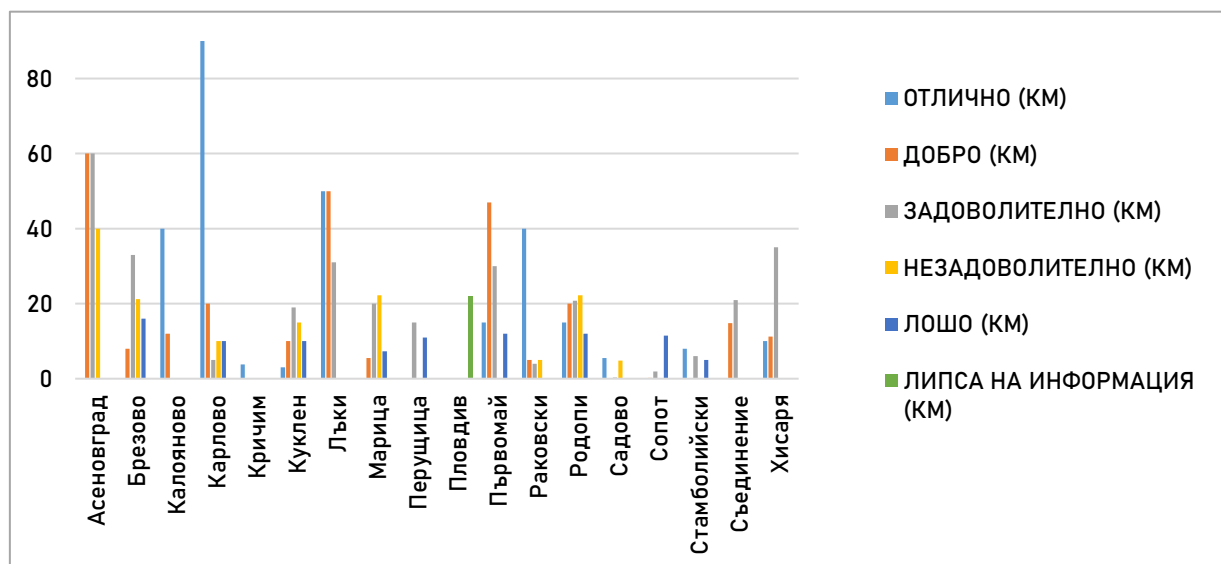


Графика 255:
Състояние на асфалтобетонени настилки по улици (км)



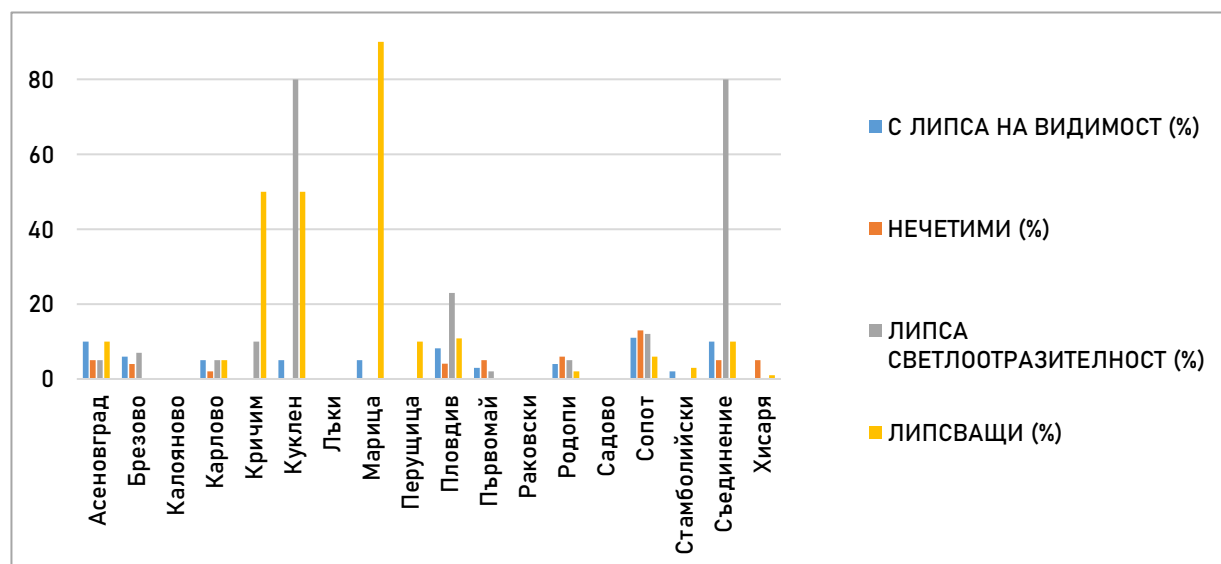
Графика 256:

Състояние на асфалтобетонени настилки по общински пътища (км)



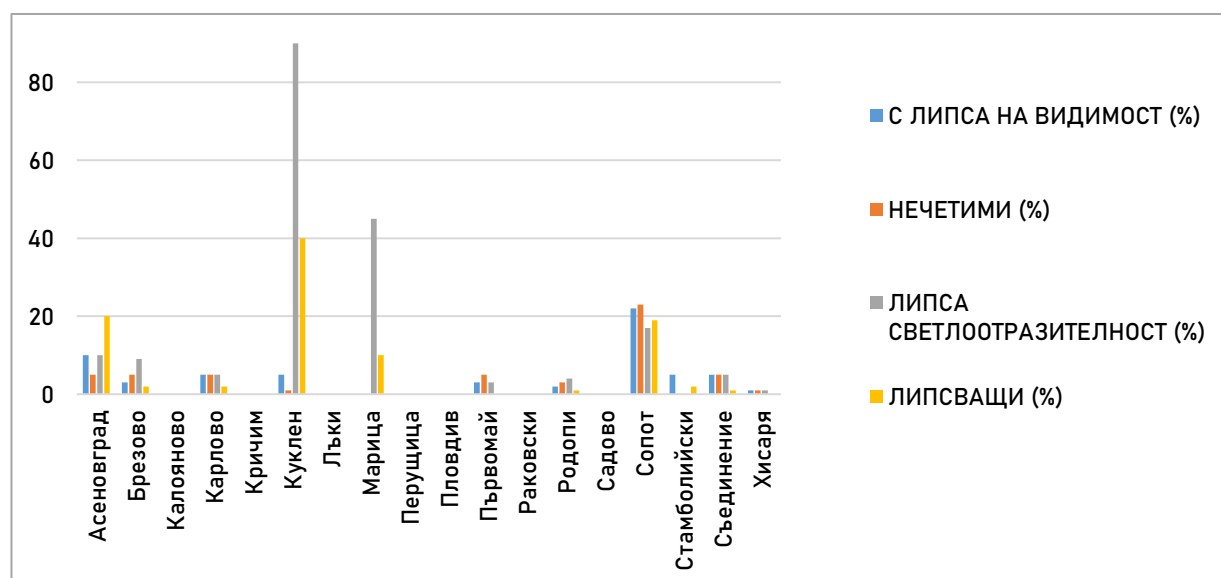
Графика 257:

Състояние на знаци по улици (%)

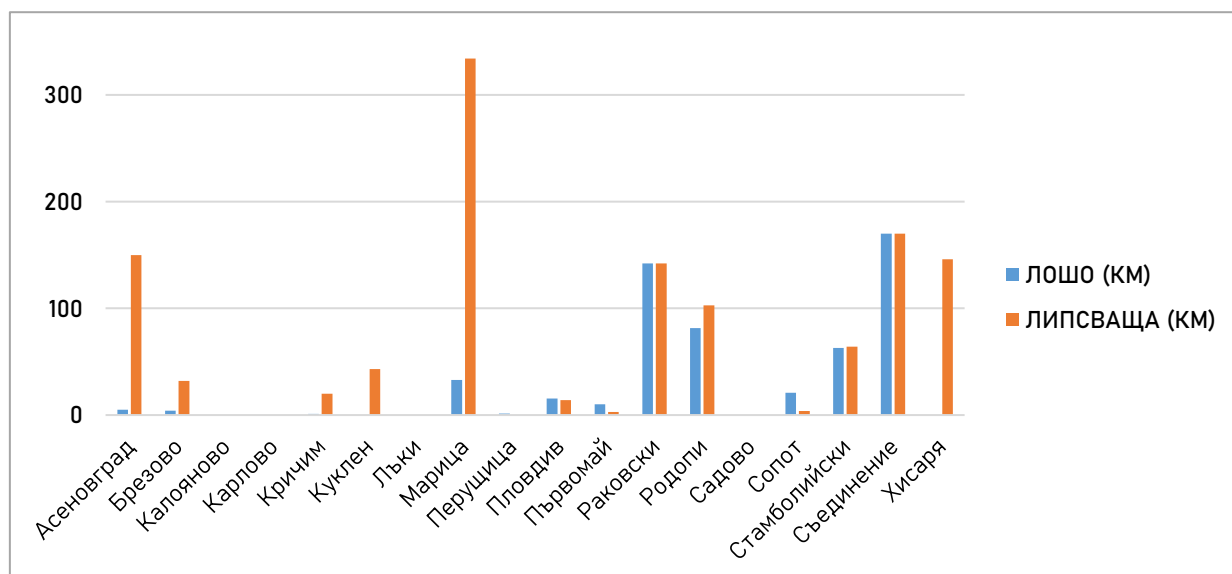


Графика 258:

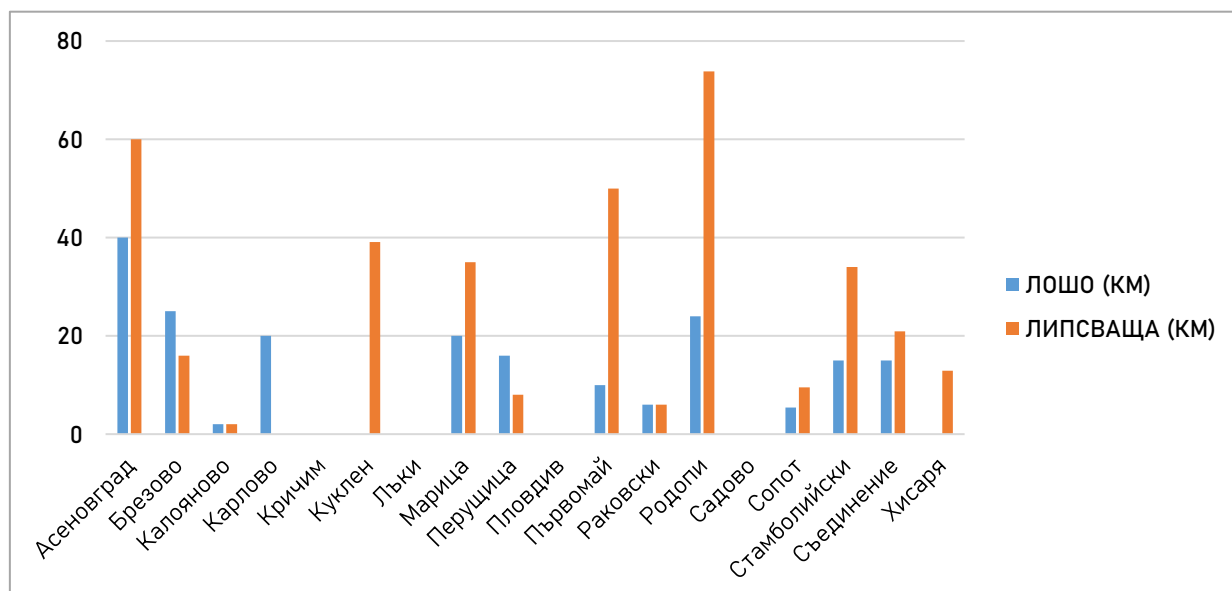
Състояние на знаци по общински пътища (%)



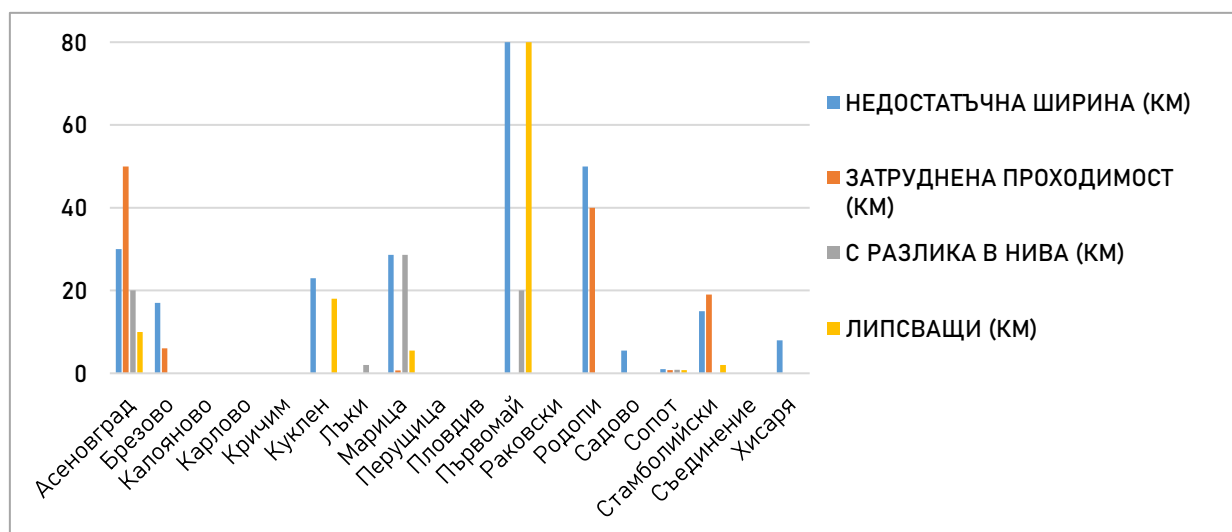
Графика 259:
Състояние на маркировка по улици (км)



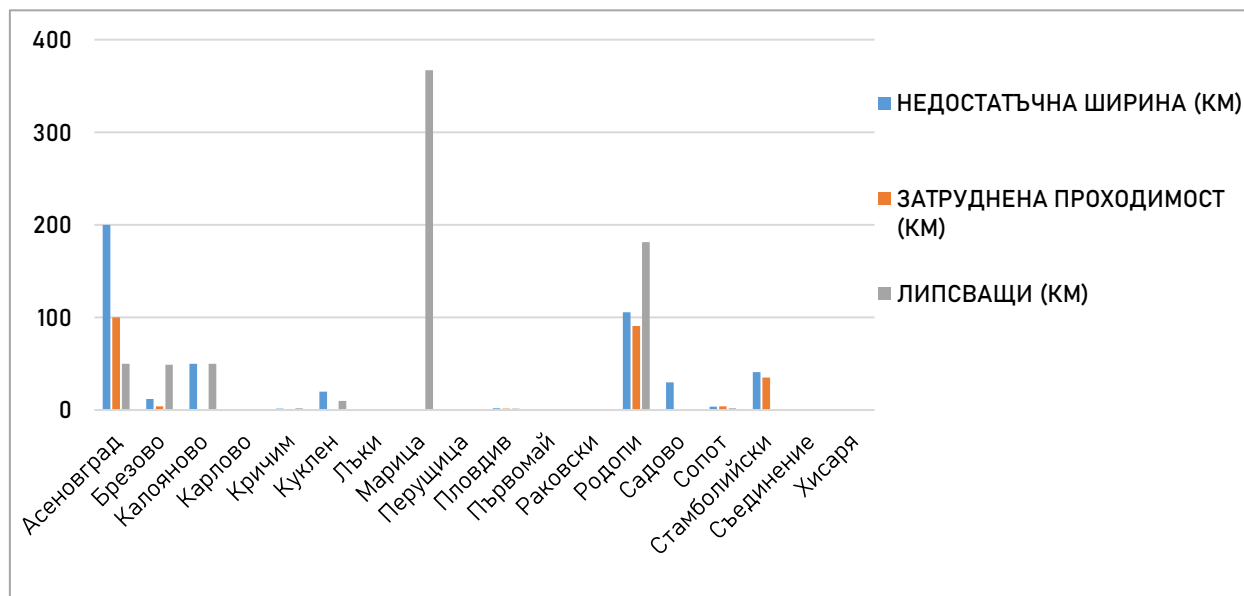
Графика 260:
Състояние на маркировка по общински пътища (км)



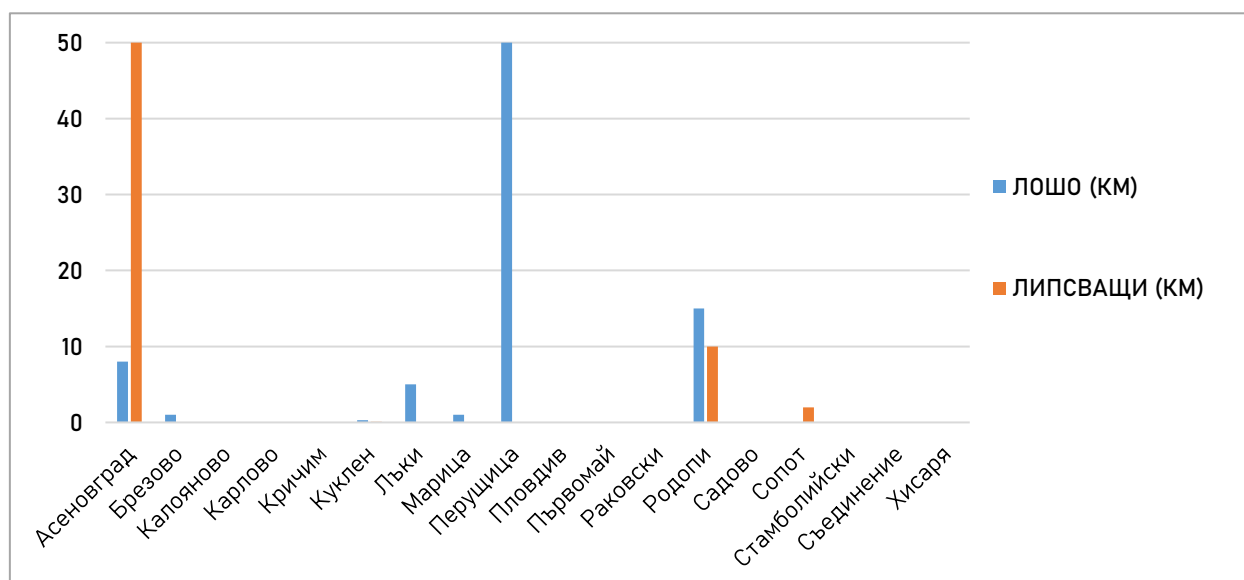
Графика 261:
Състояние на банкети (км)



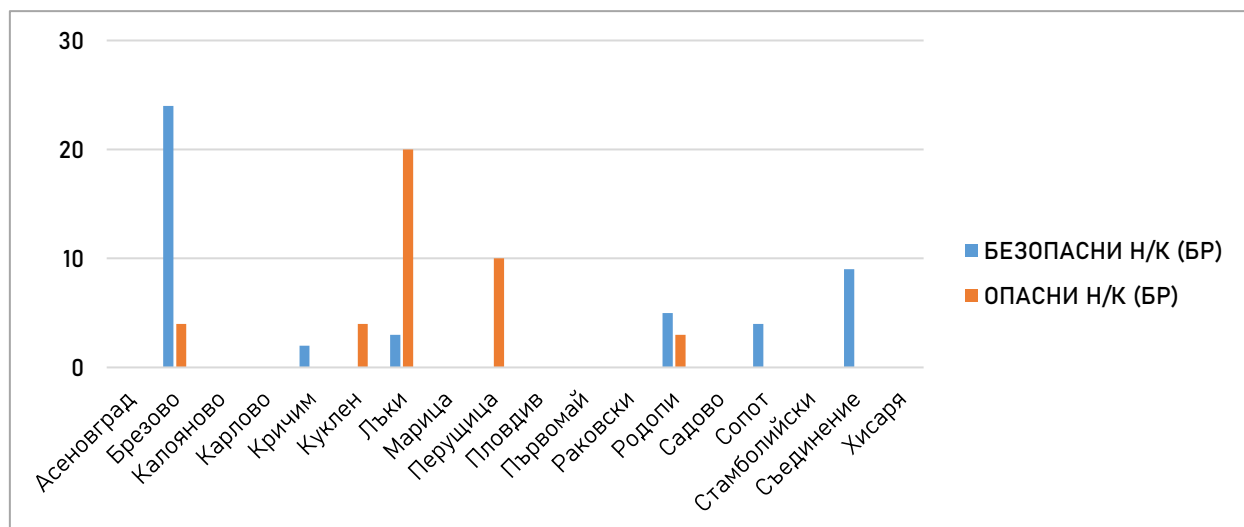
Графика 262:
Състояние на тротоари (км)



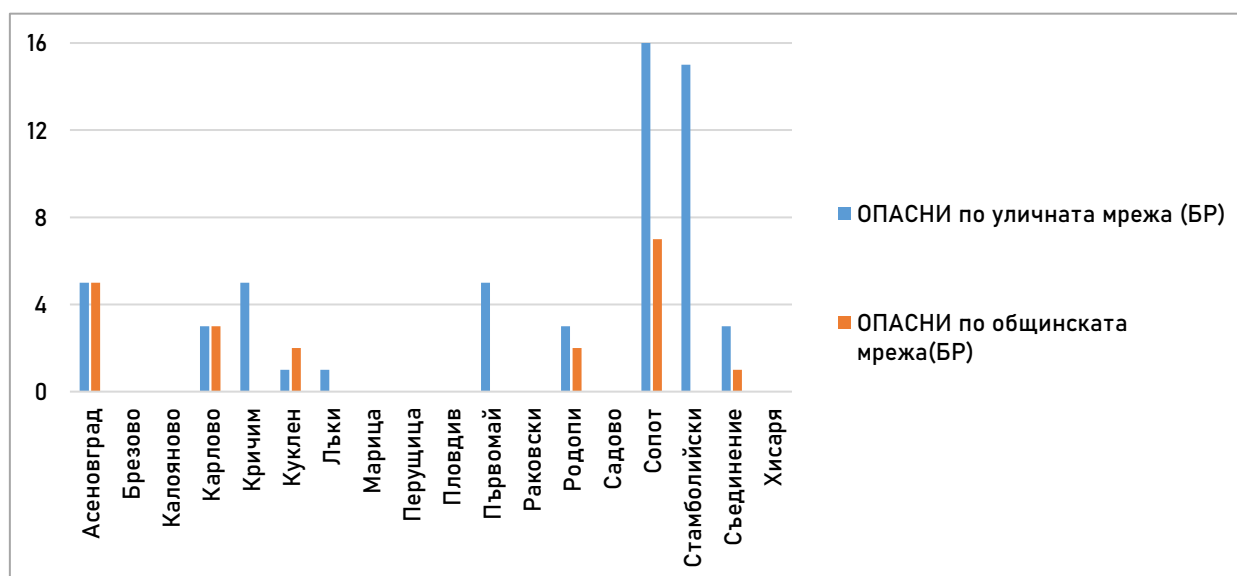
Графика 263:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)



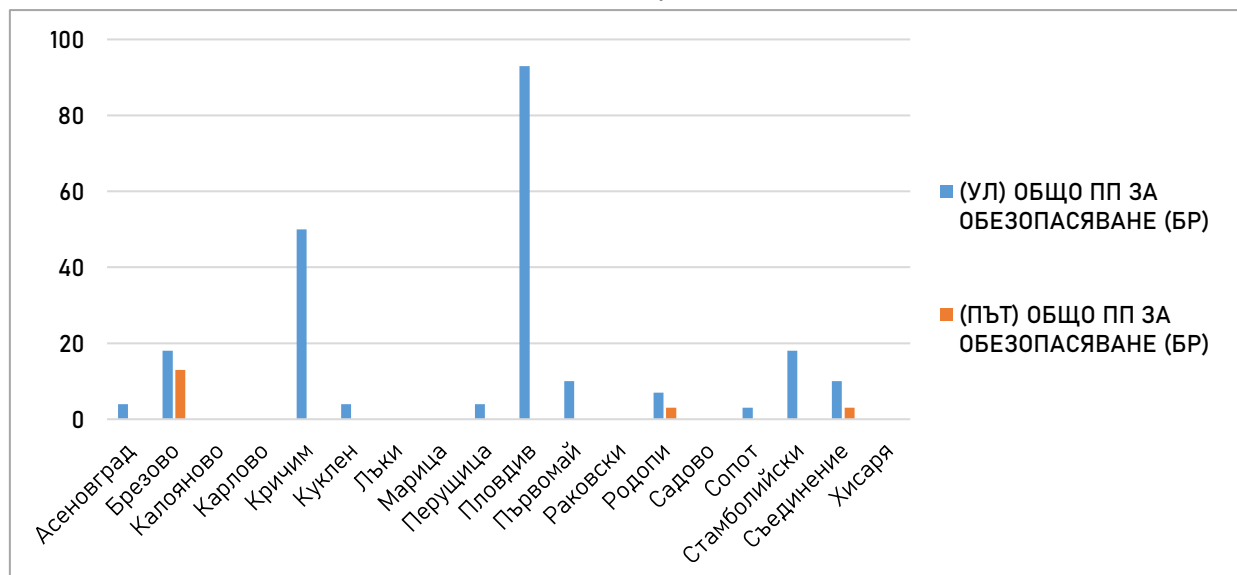
Графика 264:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общинските пътища



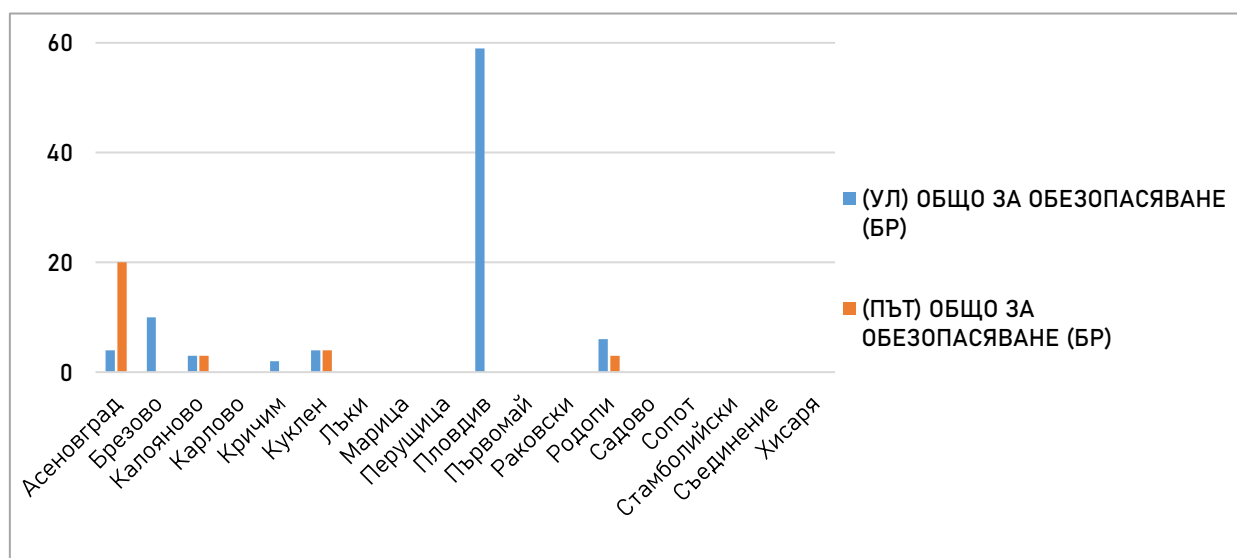
Графика 265:
Състояние на кръстовища (бр.)



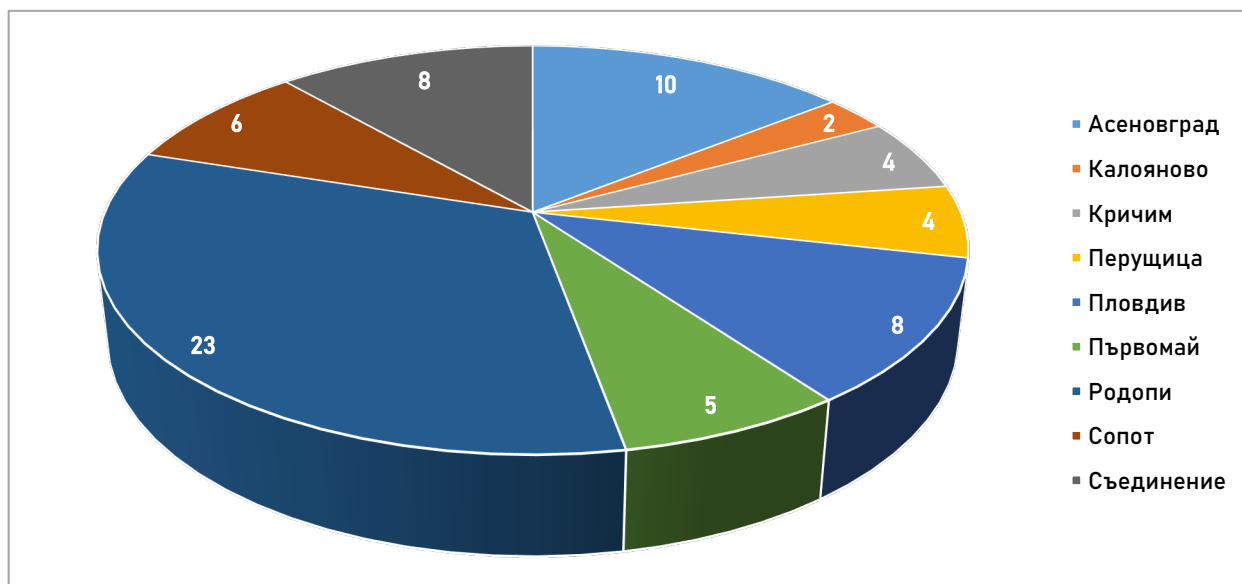
Графика 266:
Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.)



Графика 267:
Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)



Фигура 20:
Необходимост от обезопасяване на училища (бр.)

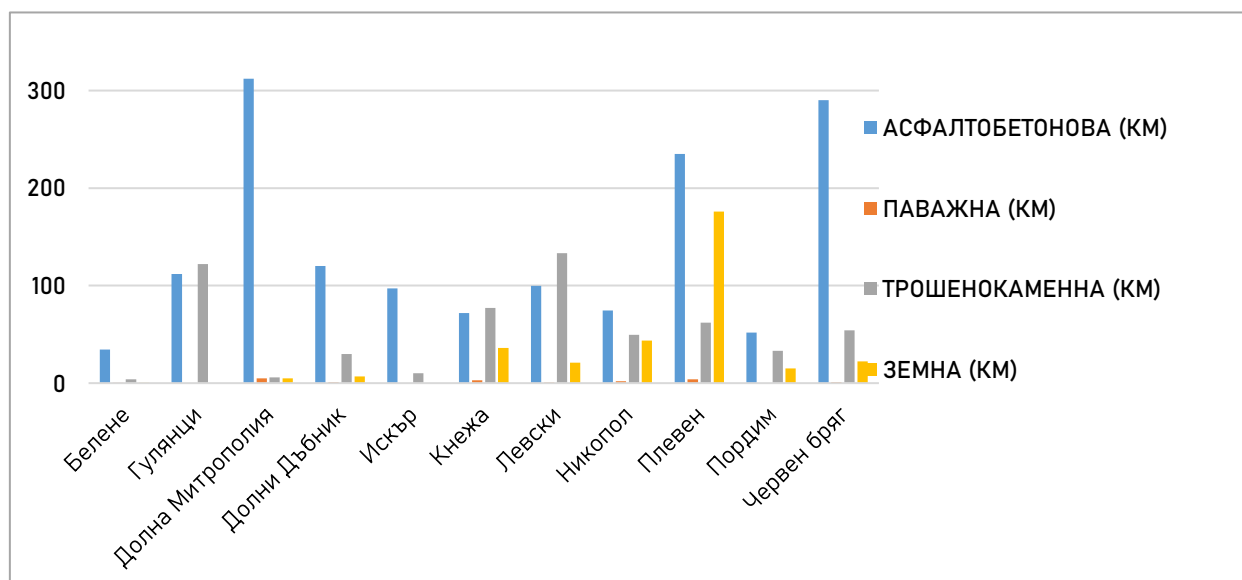


ОКБДП - Плевен не е провеждала заседания през 2022 г. и това се определя като проблем от страна на ДАБДП, тъй като по този начин членовете на ОКБДП нямат възможност да работят в добър синхрон и координация помежду си. Всички общини са представили информация за годишния доклад. ДАБДП констатира съответствие на докладваната информация спрямо нормативната и стратегическа рамка, като годишния доклад е приет от ДАБДП, като са дадени указания за надграждане на изискуемата информация. Половината от общините прилагат интегриран подход при подобряването на пътната инфраструктура. В някои общини са реализирани различни видове мерки за успокояване на движението – изграждане на изкуствени неравности, повдигнати пешеходни пътеки – в общините Плевен, Левски и Червен бряг; опресняване на съществуваща и полагане на нова пътна маркировка; обезопасяване на пешеходни пътеки, изграждане на 2 бр. нови пешеходни пътеки в община Гулянци, в т.ч. изграждане на пешеходни ограждения и др. Дейности по изграждане на нови спирки на обществен транспорт са изпълнени само в общините Плевен и Червен бряг. Изградени са 6 бр. зарядни станции за електробуси, част от обществен транспорт в община Плевен. През отчетната година в района на област Плевен не е проведено регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система. На интернет страницата на ОКБДП има частично актуална информация за дейността на комисията. Областната комисия в своя доклад не посочва конкретни проблеми и трудности в дейностите, свързани с БДП.

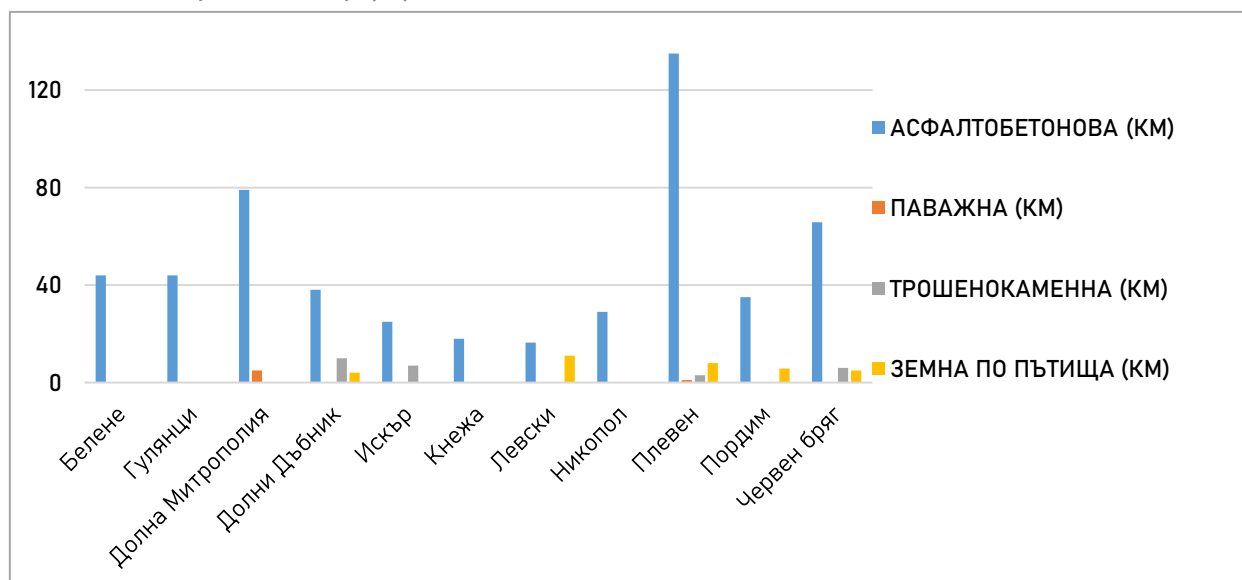
Обобщаване на нуждите на ниво област:

- подобряване на 493.6 км асфалтобетонена настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 138.7 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни пътни знаци/поставяне на липсващи – от 1.6% в община Плевен до 100% в община Пордим; осреднена стойност – 29.4% дял проблемни знаци;
- подмяна на 415.7 км пътна маркировка в лошо състояние; полагане на 1 505.8 км нова пътна маркировка (където в момента изцяло липсва);
- отстраняване на 246 бр. установени несъответствия между пътни знаци и маркировка;
- ремонт/рехабилитация на 402 км проблемни банкети и изграждане на 88.4 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);
- ремонт/рехабилитация на 468.9 км проблемни тротоари и изграждане на 878.9 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 34.8 км ОСП в лошо състояние; монтиране на 86.5 км нови ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 58 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край);
- обезопасяване на 715 опасни кръстовища;
- обезопасяване на 420 пешеходни пътеки;
- обезопасяване на 164 спирки;
- обезопасяване на 2 подлеза и 1 надлез;
- обезопасяване на 11 велоалеи;
- обезопасяване на 32 училища/детски градини;
- закупуване на 33 училищни автобуса;
- възлагане на ГПОД в 9 общини (Белене, Долни Дъбник, Искър, Кнежа, Левски, Никопол, Плевен, Пордим и Червен бряг).

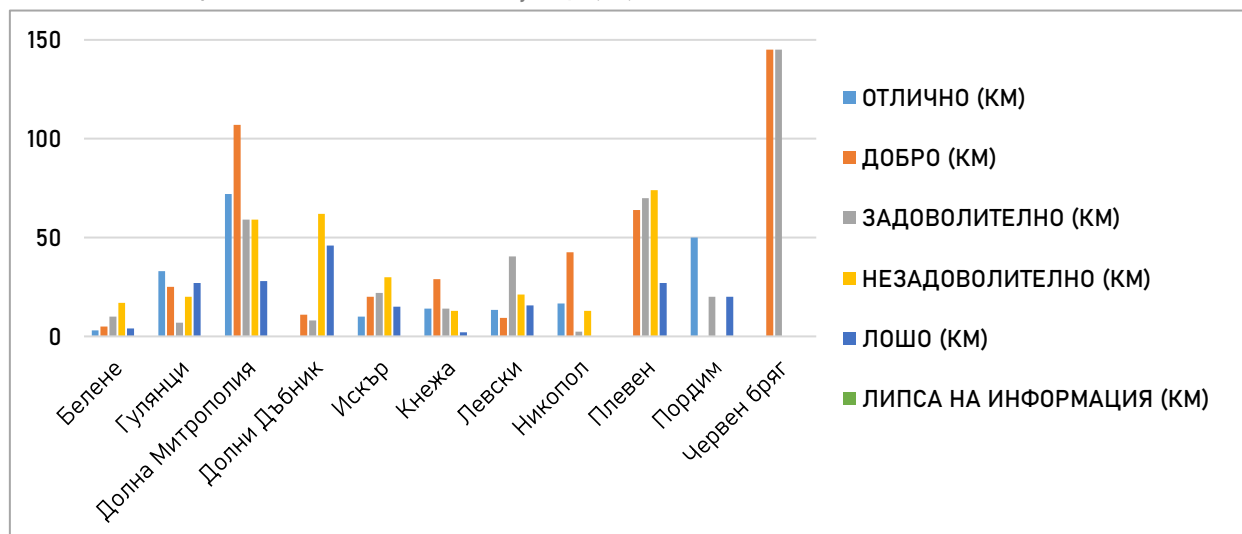
Графика 268:
Настилки по улична мрежа (км)



Графика 269:
Настилки по общински пътища (км)

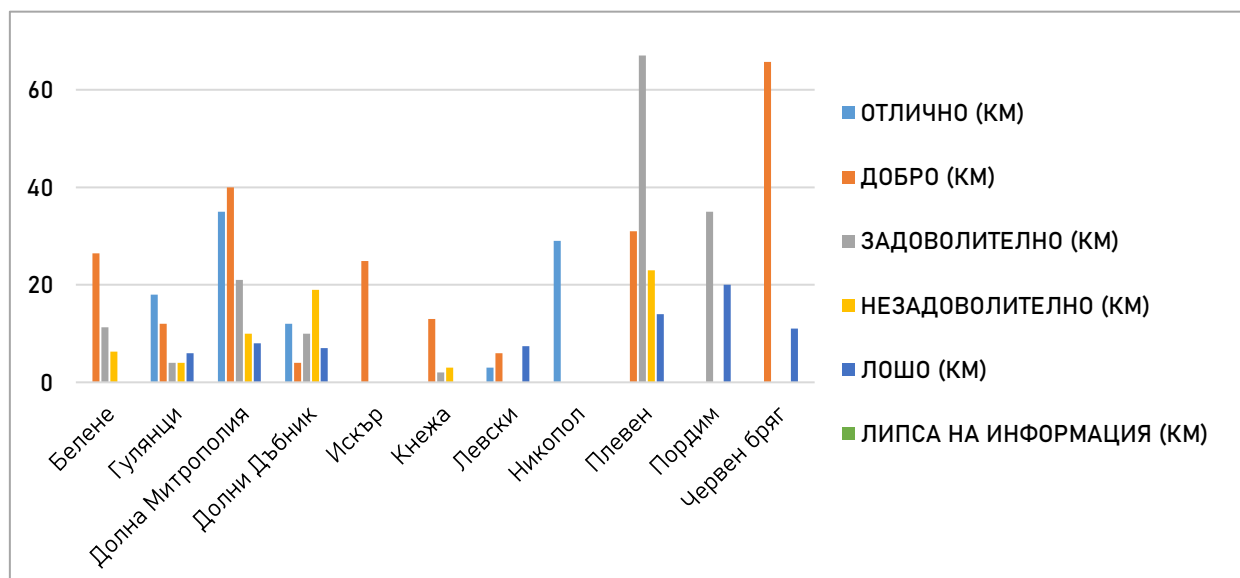


Графика 270:
Състояние на асфалтобетонени настилки по улици (км)



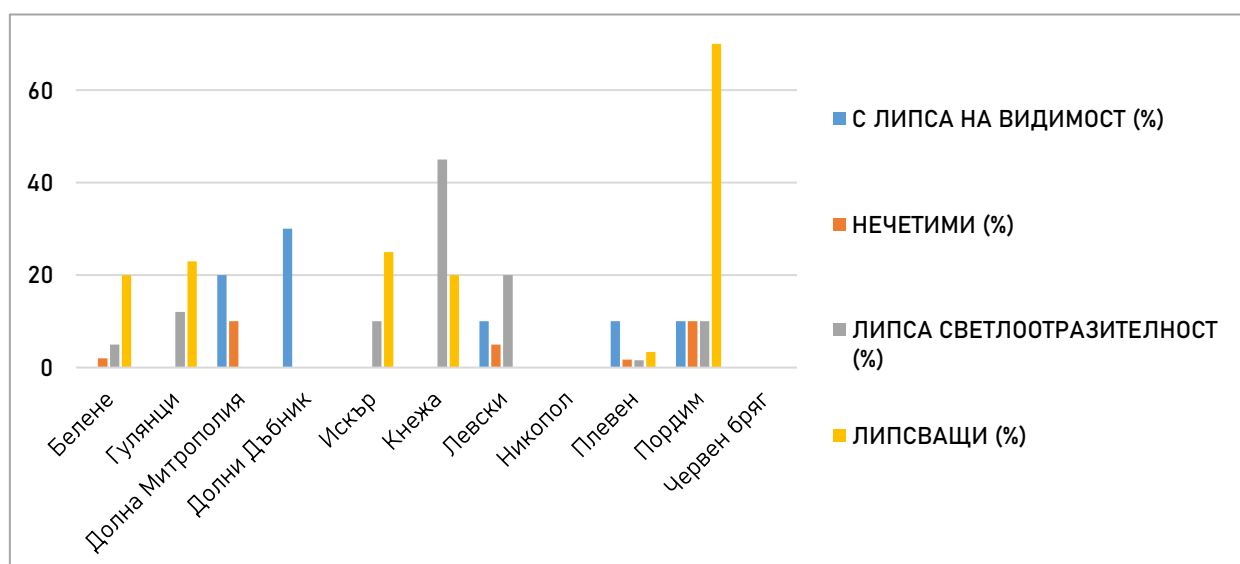
Графика 271:

Състояние на асфалтобетонени настилки по общински пътища (км)



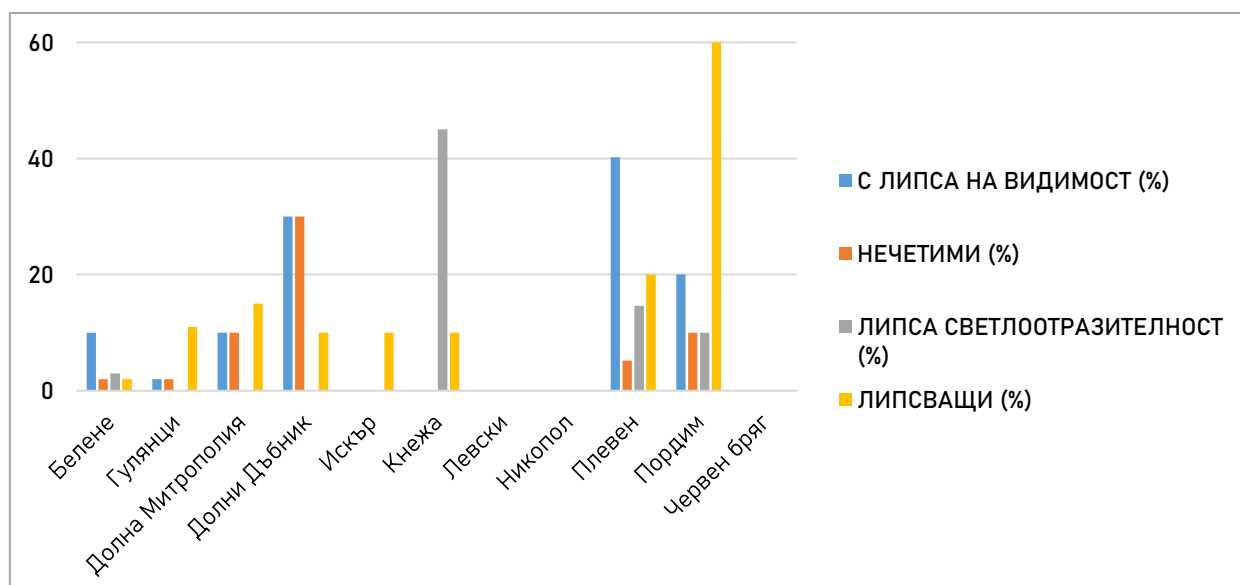
Графика 272:

Състояние на знаци по улици (%)

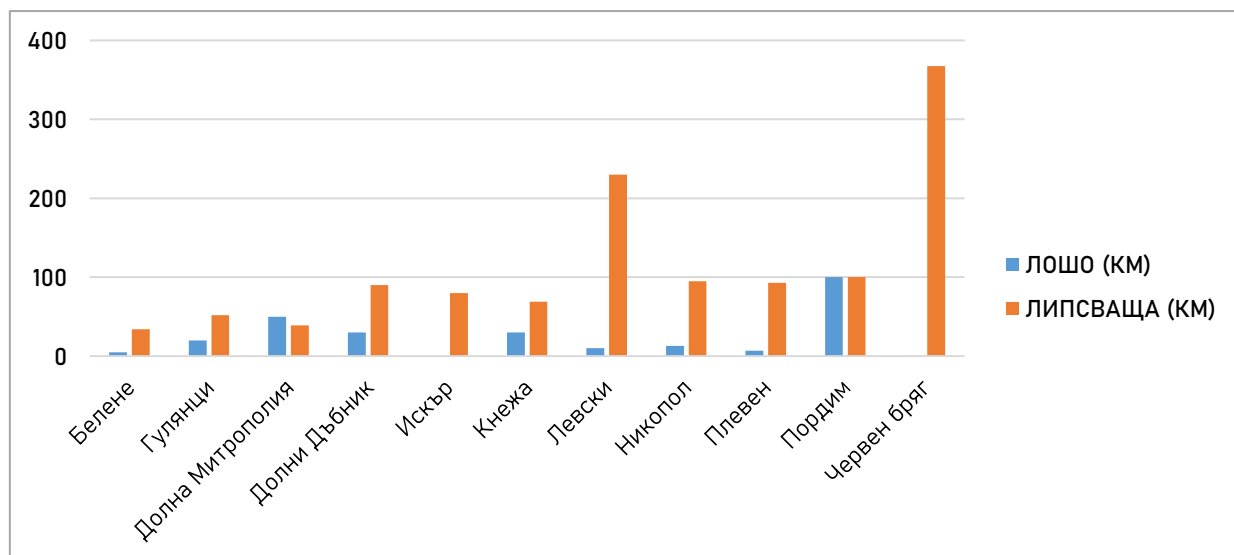


Графика 273:

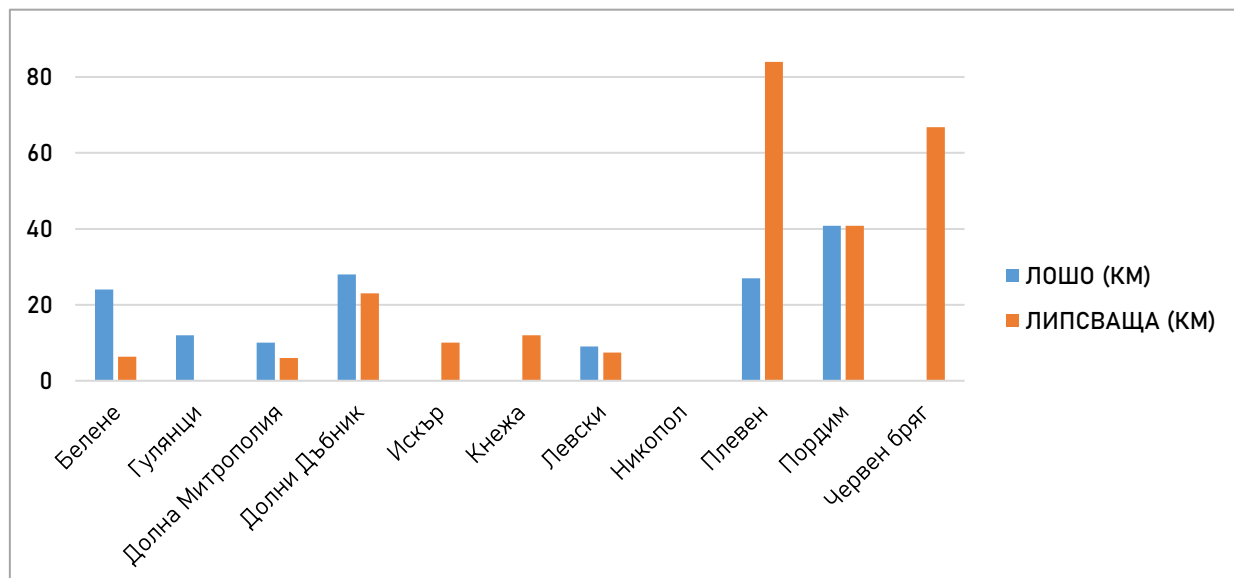
Състояние на знаци по общински пътища (%)



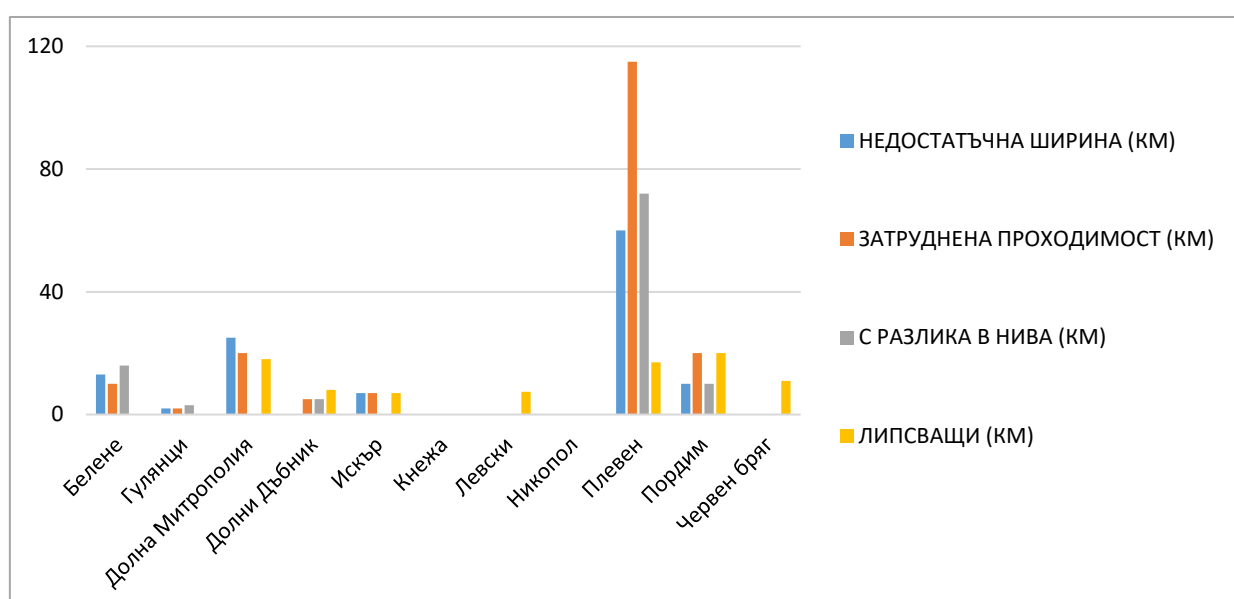
Графика 274:
Състояние на маркировка по улици (км)



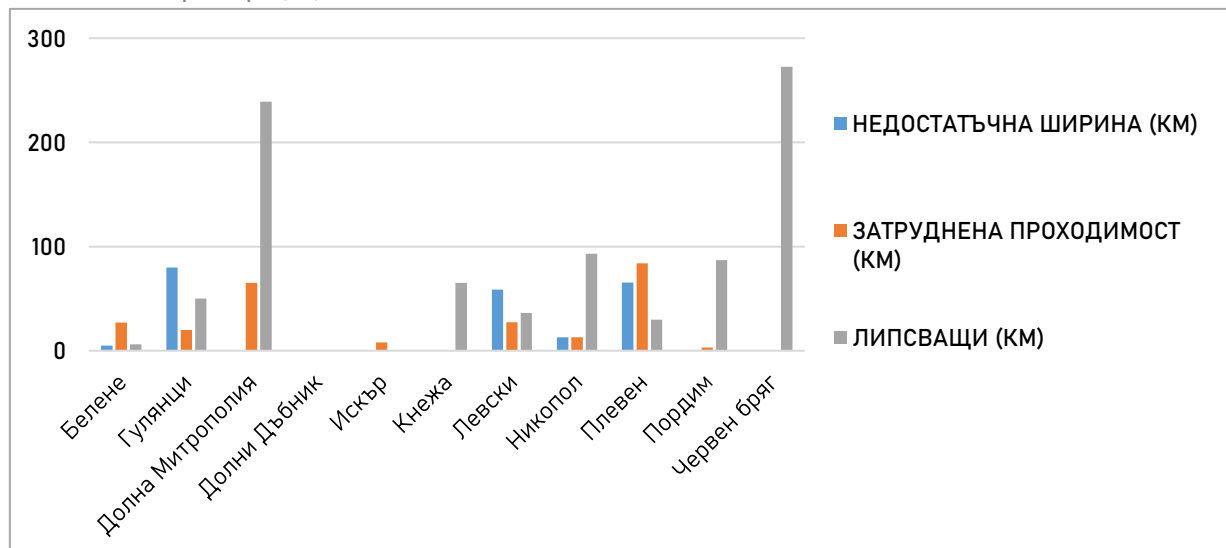
Графика 275:
Състояние на маркировка по общински пътища (км)



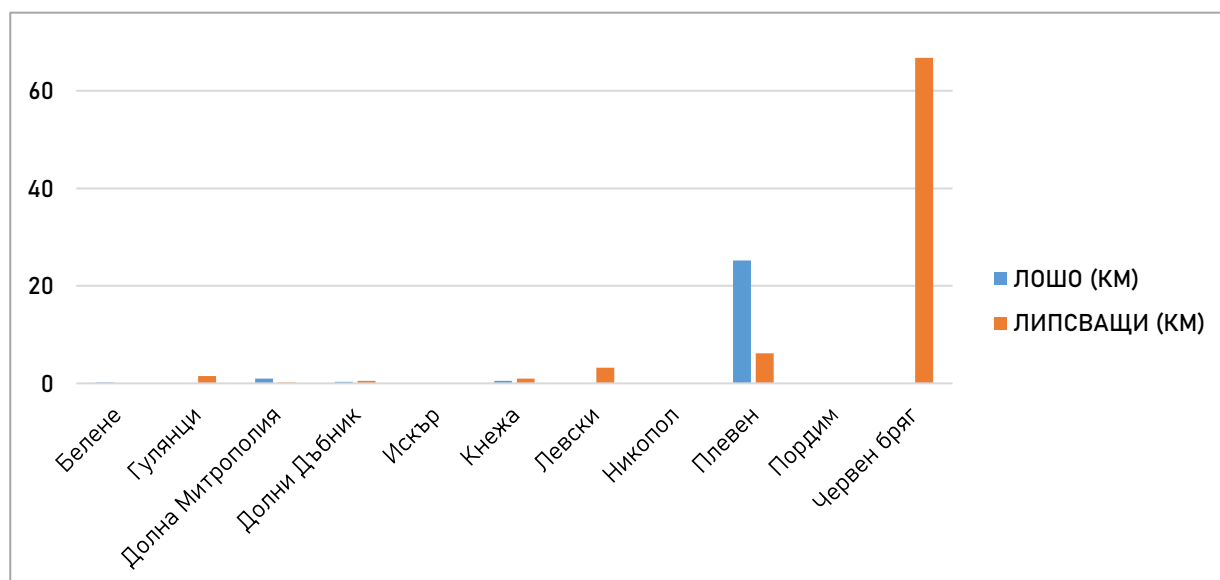
Графика 276:
Състояние на банкети (км)



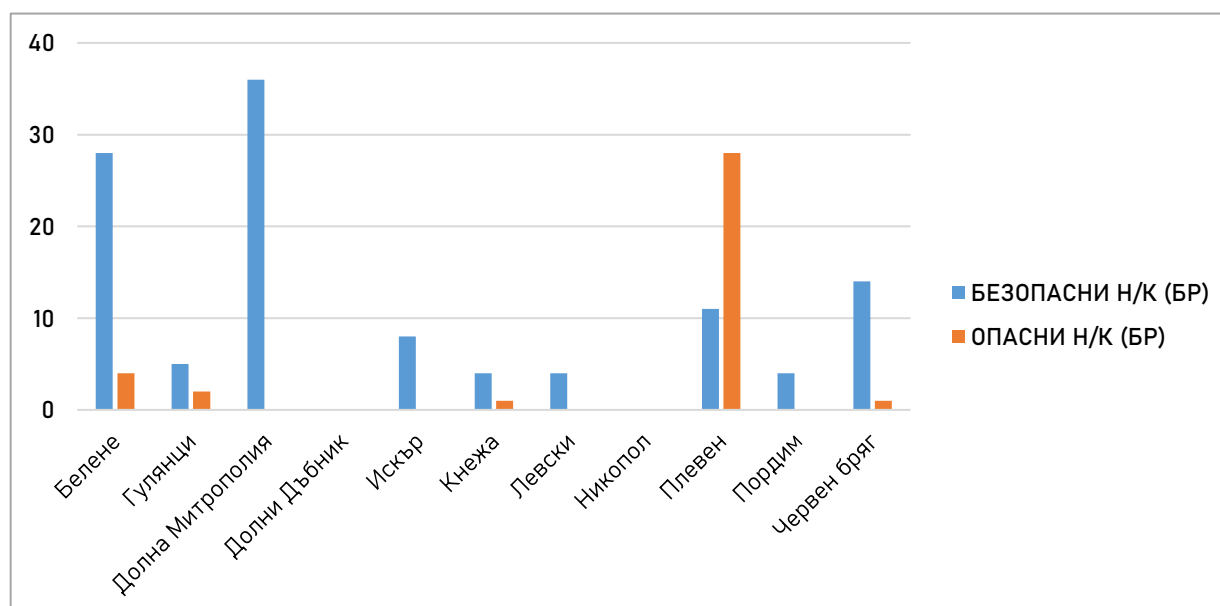
Графика 277:
Състояние на тротоари (км)



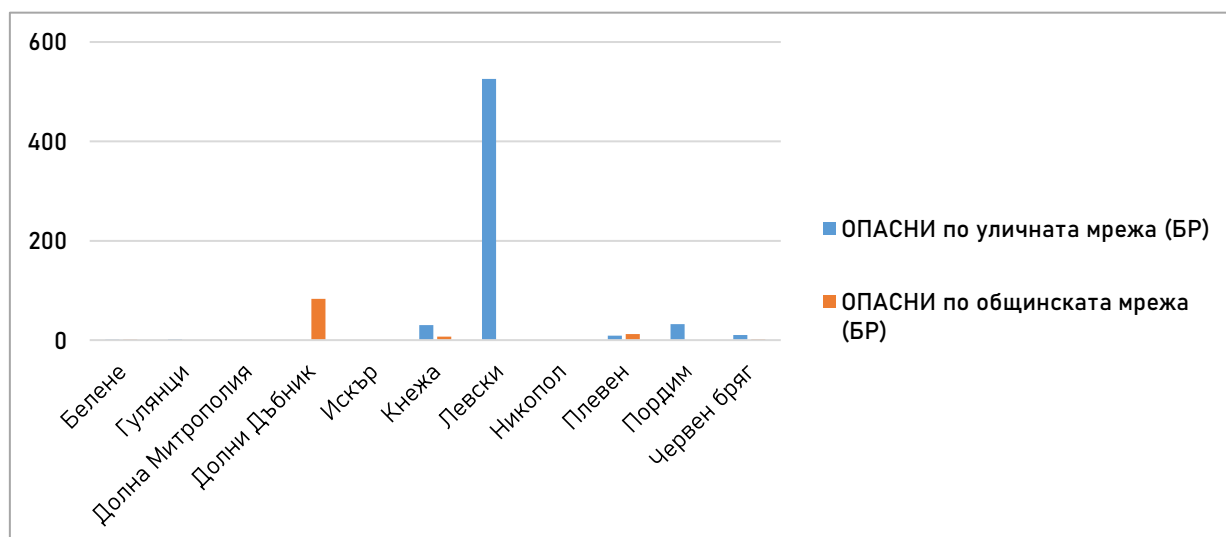
Графика 278:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)



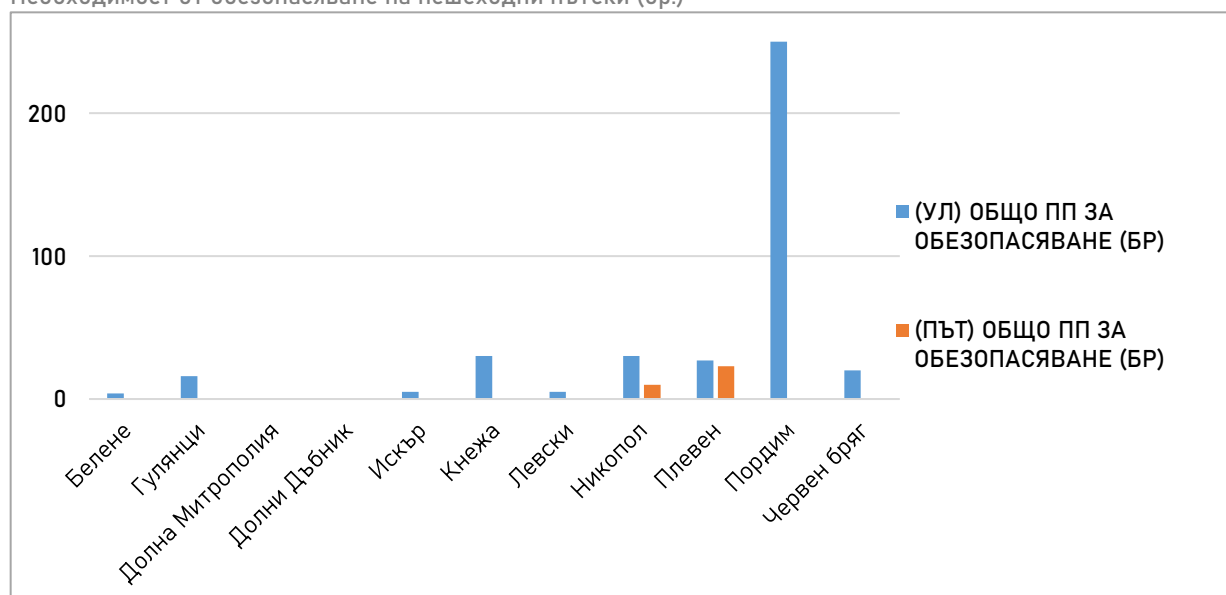
Графика 279:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общинските пътища



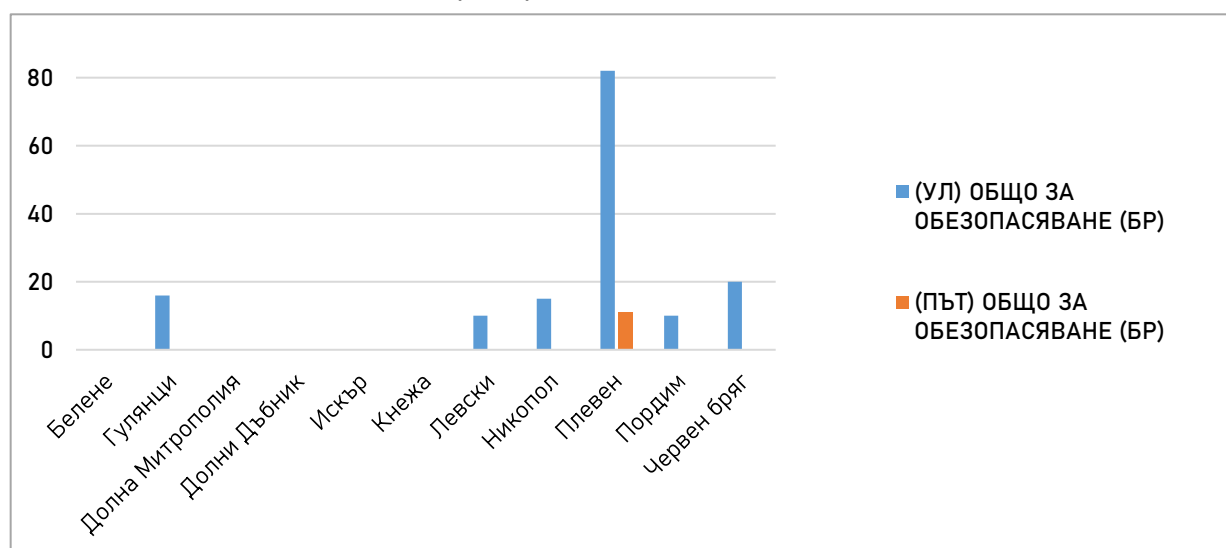
Графика 280:
Състояние на кръстовища (бр.)



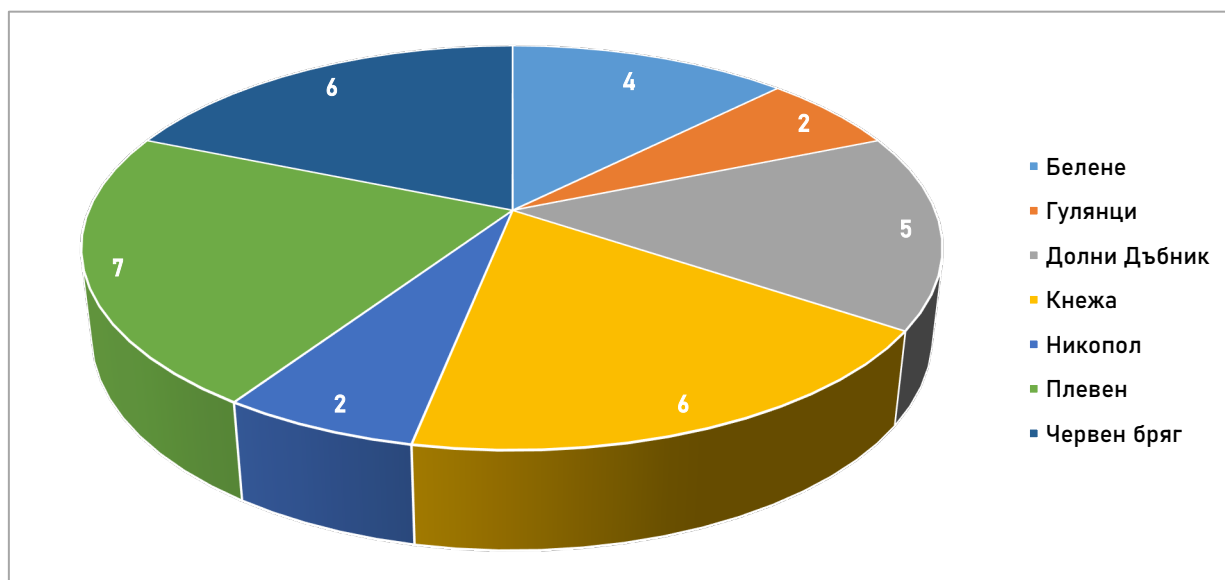
Графика 281:
Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.)



Графика 282:
Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)



Фигура 21:
Необходимост от обезопасяване на училища (бр.)

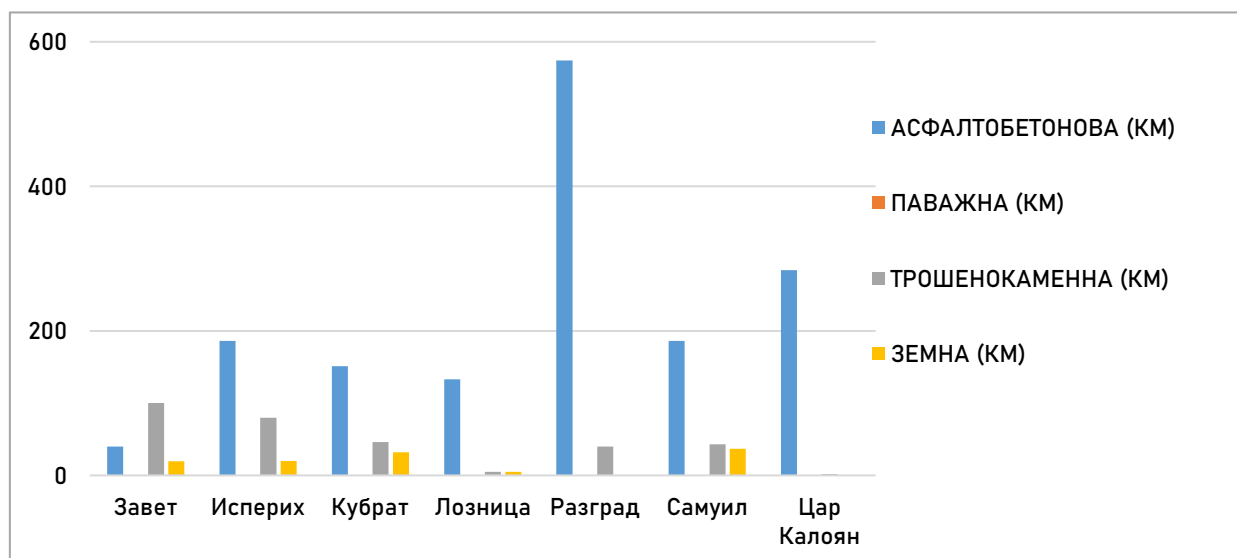


ОКБДП – Разград е провела 5 бр. заседания. Всички общини са представили информация за годишния доклад. ДАБДП констатира съответствие на докладваната информация спрямо нормативната и стратегическа рамка, като докладът е приет. За 5 общини се наблюдава, че се прилага интегриран подход при подобряването на пътната инфраструктура. В 4 общини са реализирани мерки за успокояване на движението – изграждане на изкуствени неравности. Във всички са извършвани дейности по опресняване на съществуваща и полагане на нова пътна маркировка. През отчетната година ОКБДП Разград не е провела регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система. На интернет страницата на ОКБДП е налична актуална информация за дейността на комисията. Областната комисия не е посочила в своя доклад срещани проблеми и трудности.

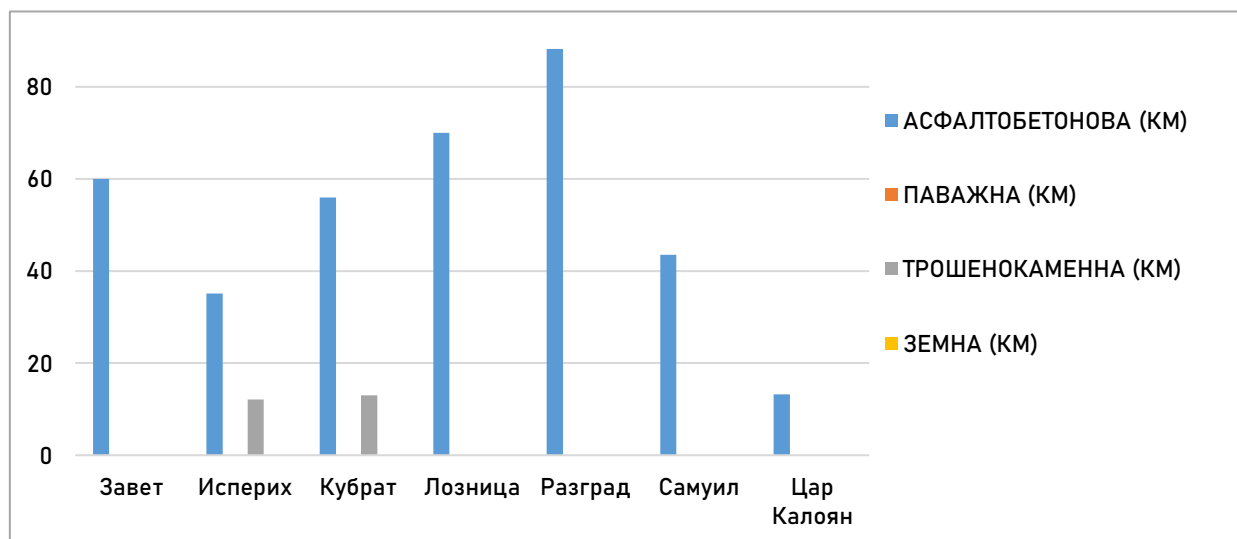
Обобщаване на нуждите на ниво област:

- подобряване на 817 км асфалтобетонена настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 135.24 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни пътни знаци/поставяне на липсващи – от 15% в община Самуил до 75% в община Завет; осреднена стойност – 4.6% дял проблемни знаци;
- подмяна на 204.3 км пътна маркировка в лошо състояние; полагане на 669 км нова пътна маркировка (където в момента изцяло липсва);
- отстраняване на 40 бр. установени несъответствия между пътни знаци и маркировка;
- ремонт/рехабилитация на 148 км проблемни банкети и изграждане на 94 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);
- ремонт/рехабилитация на 212 км проблемни тротоари и изграждане на 390 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 129.5 км ОСП в лошо състояние; монтиране на 115 км нови ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 36 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край);
- обезопасяване на 423 опасни кръстовища;
- обезопасяване на 53 пешеходни пътеки;
- обезопасяване на 17 спирки;
- обезопасяване на 7 училища/детски градини;
- обезопасяване на 4 ж.п. гари;
- закупуване на 13 училищни автобуса;
- възлагане на ГПОД в 6 общини (Завет, Исперих, Кубрат, Лозница, Самуил и Цар Калоян).

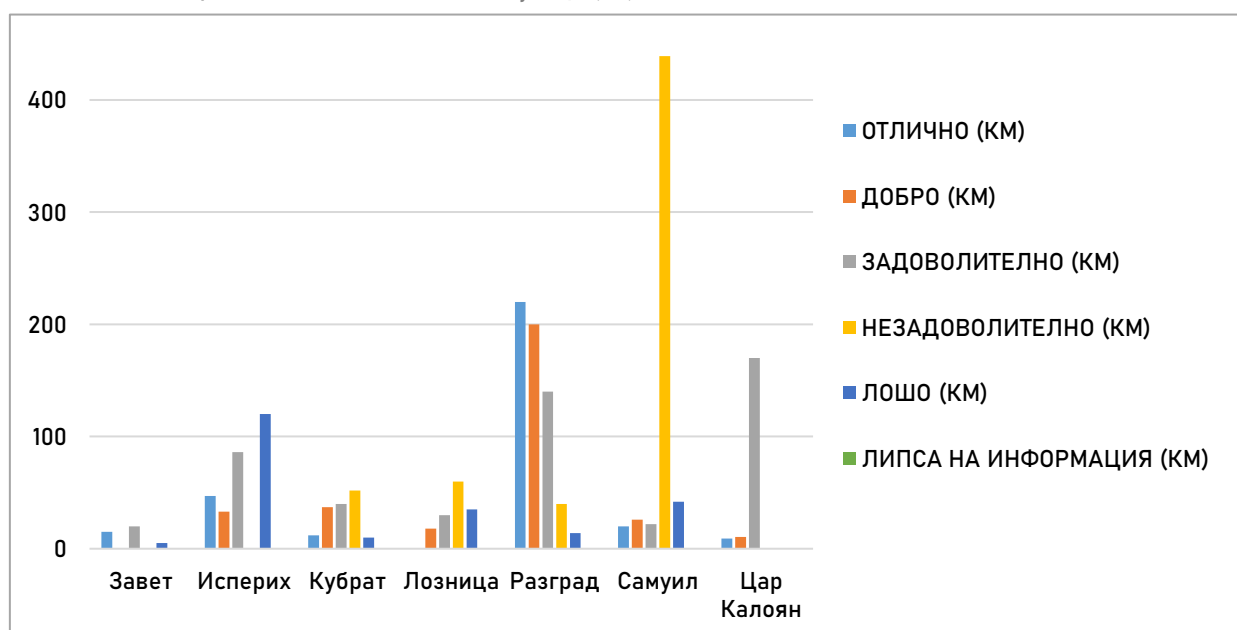
Графика 283:
Настилки по улична мрежа (км)



Графика 284:
Настилки по общински пътища (км)

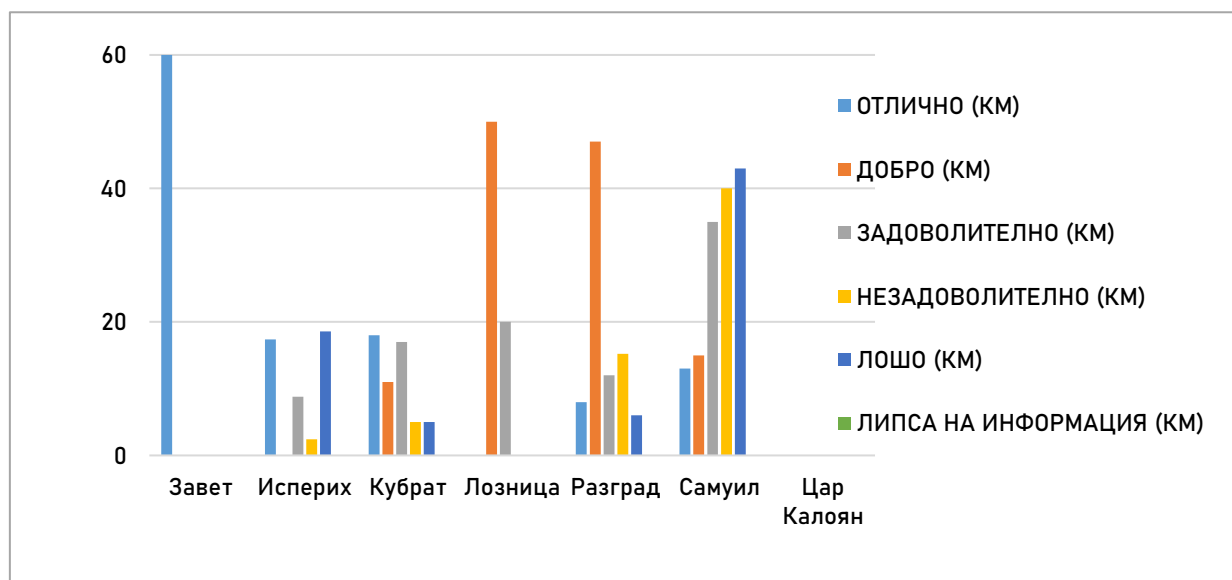


Графика 285:
Състояние на асфалтобетонени настилки по улици (км)



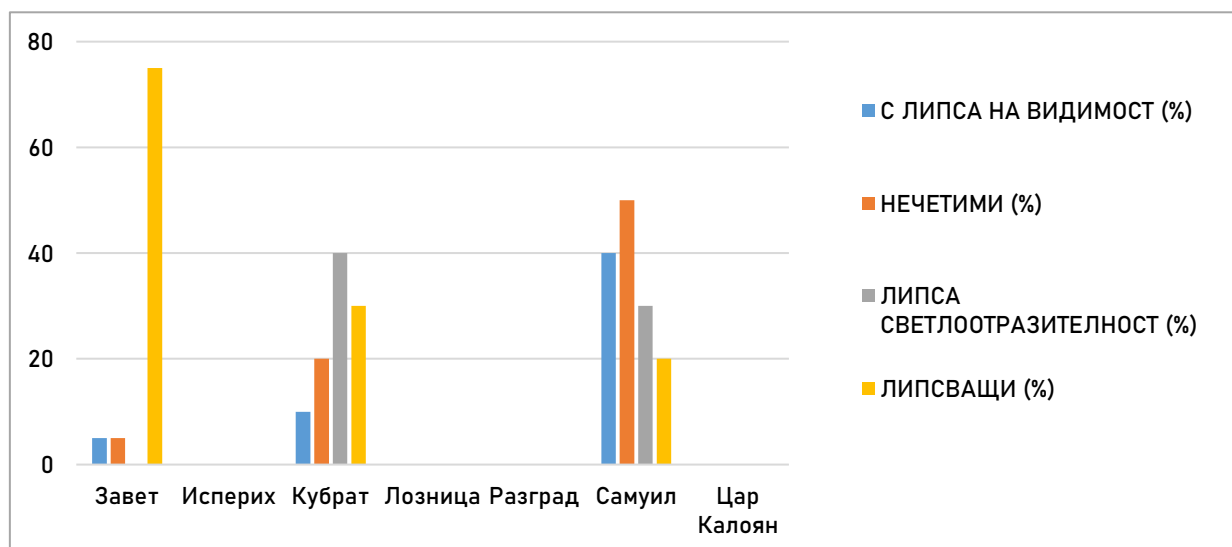
Графика 286:

Състояние на асфалтобетонени настилки по общински пътища (км)



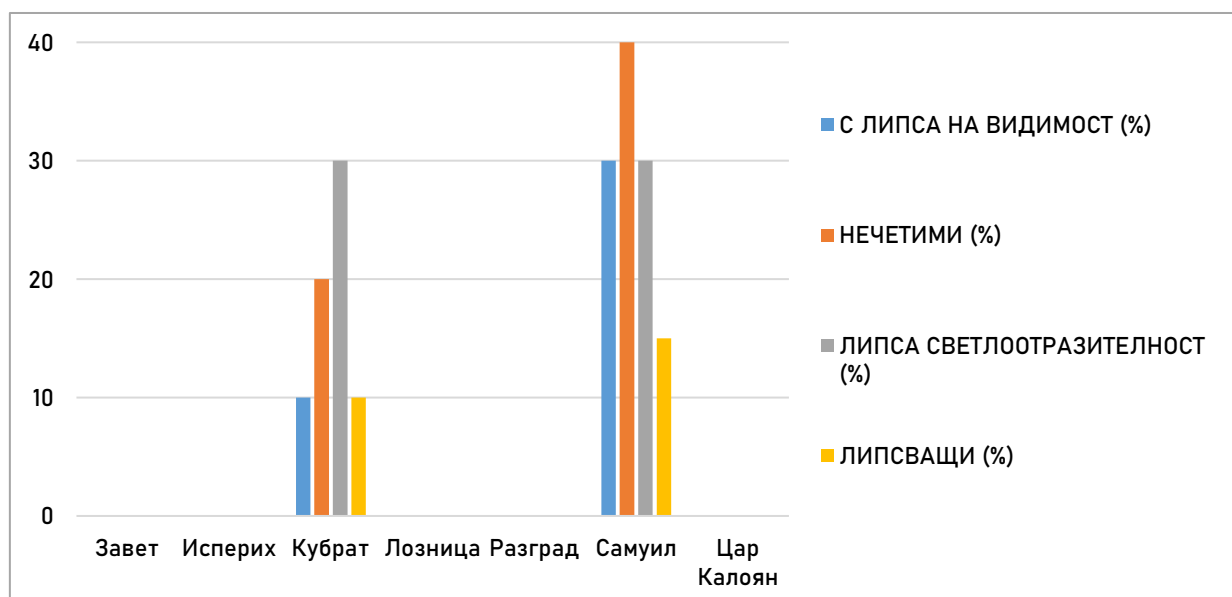
Графика 287:

Състояние на знаци по улици (%)

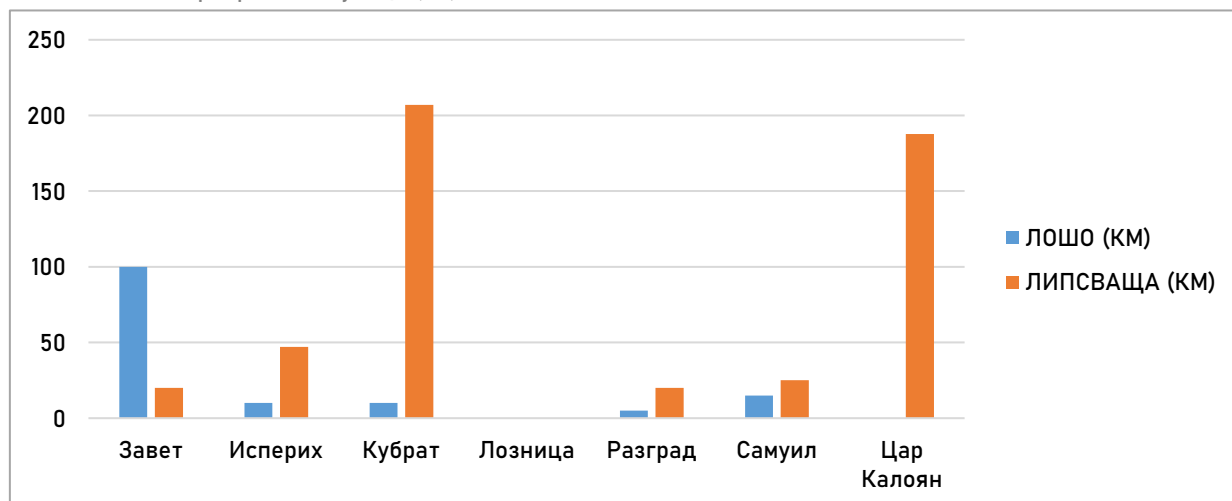


Графика 288:

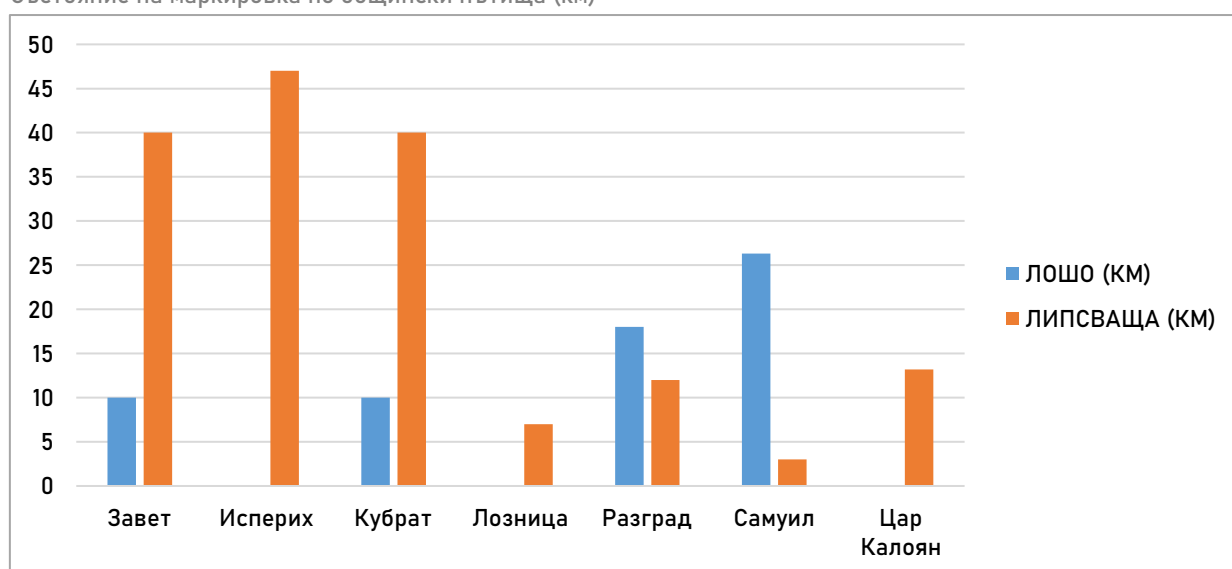
Състояние на знаци по общински пътища (%)



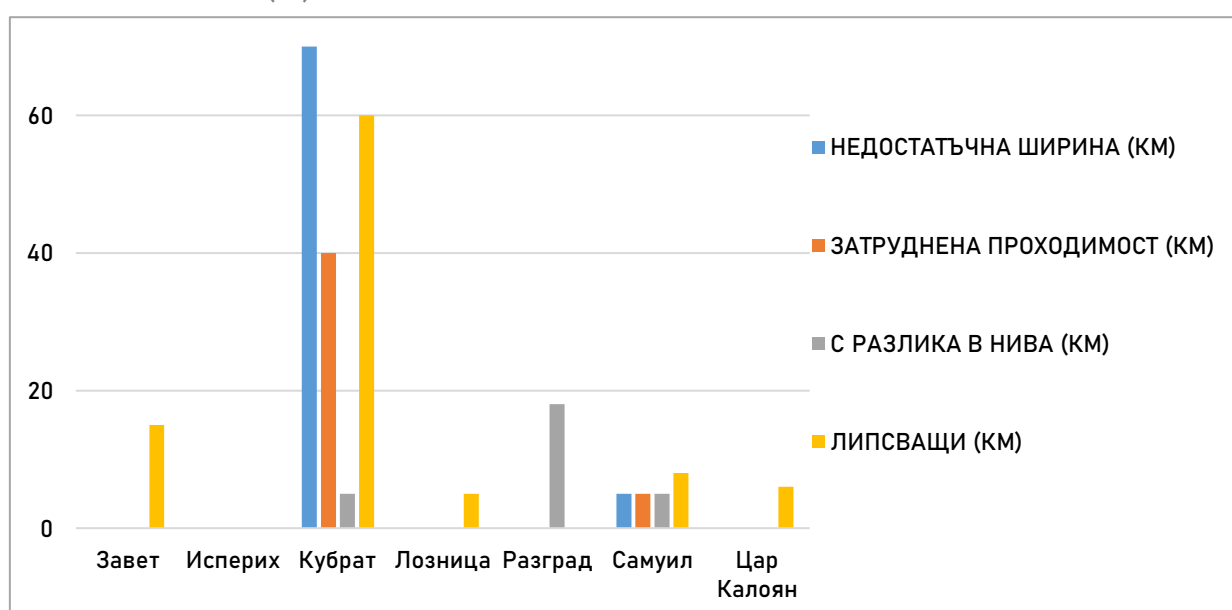
Графика 289:
Състояние на маркировка по улици (км)



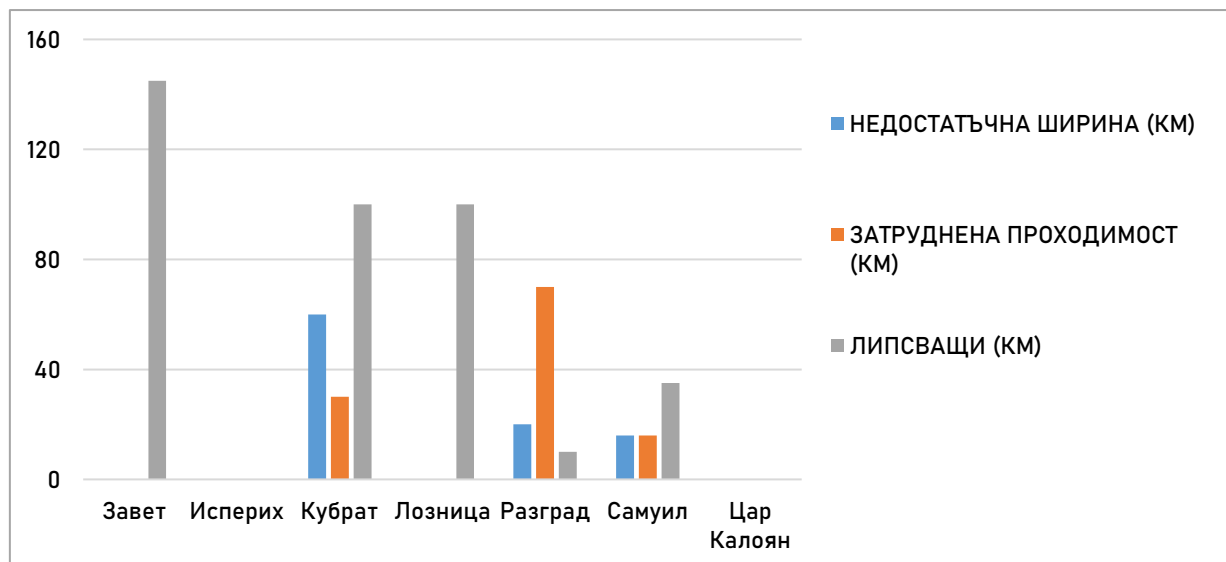
Графика 290:
Състояние на маркировка по общински пътища (км)



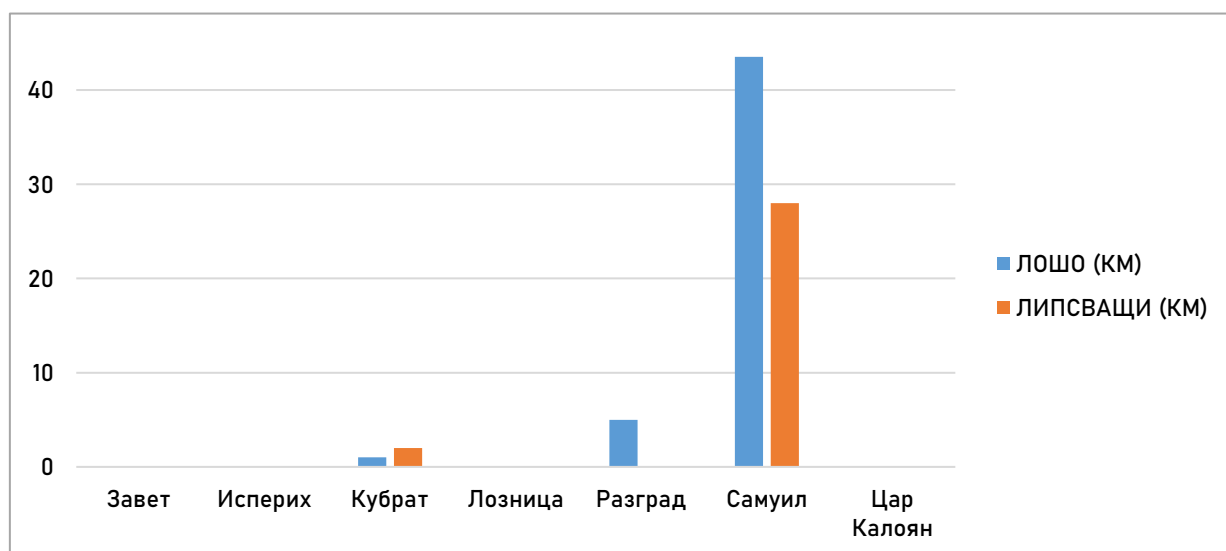
Графика 291:
Състояние на банкети (км)



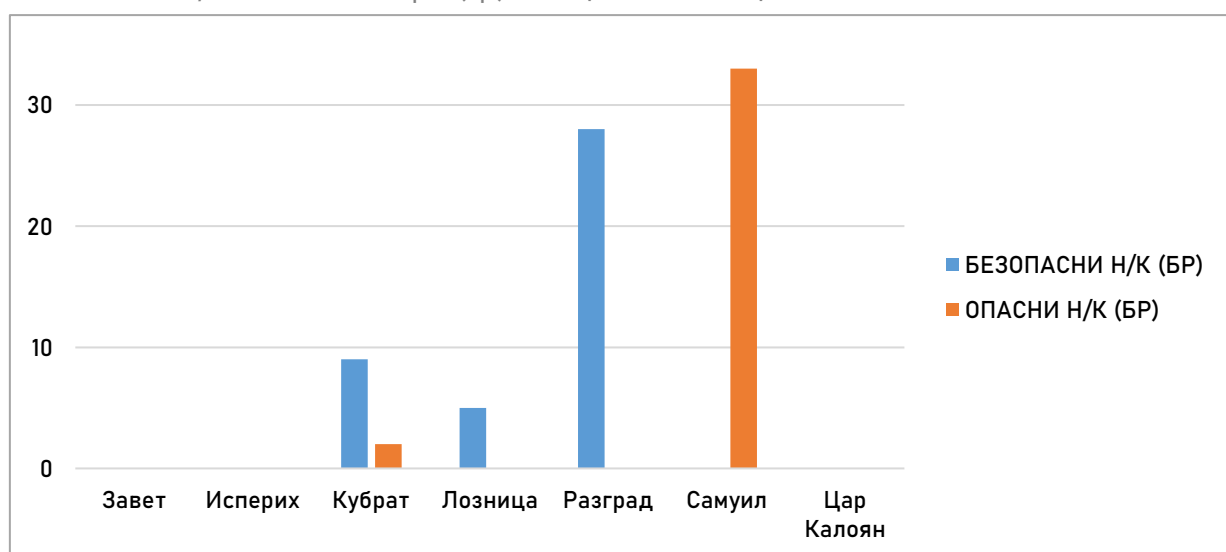
Графика 292:
Състояние на тротоари (км)



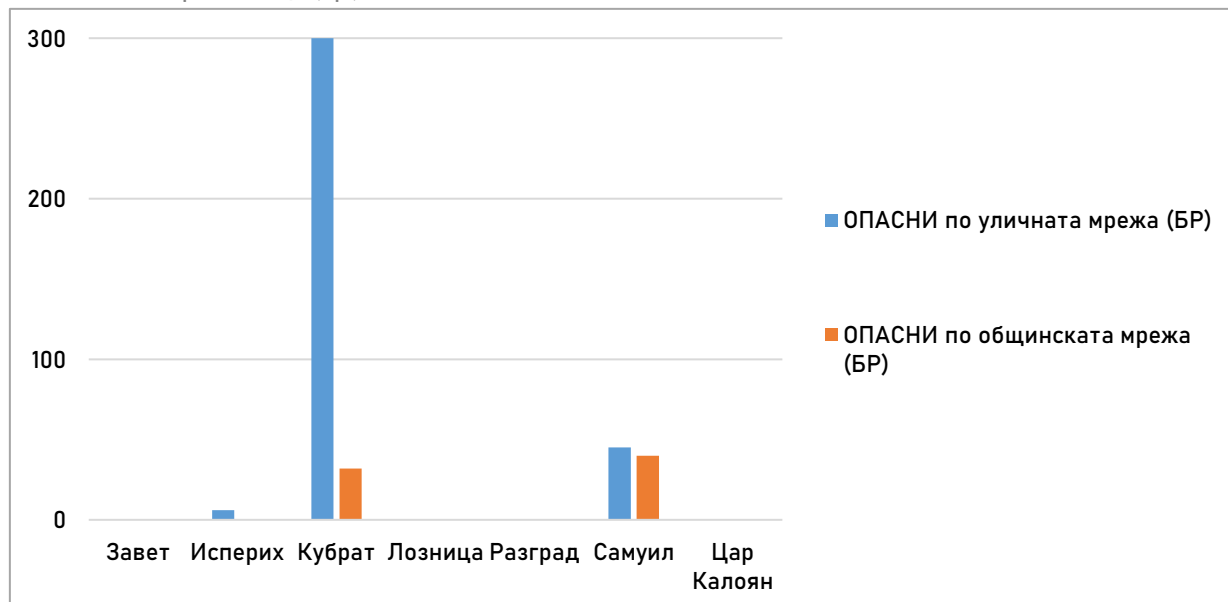
Графика 293:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)



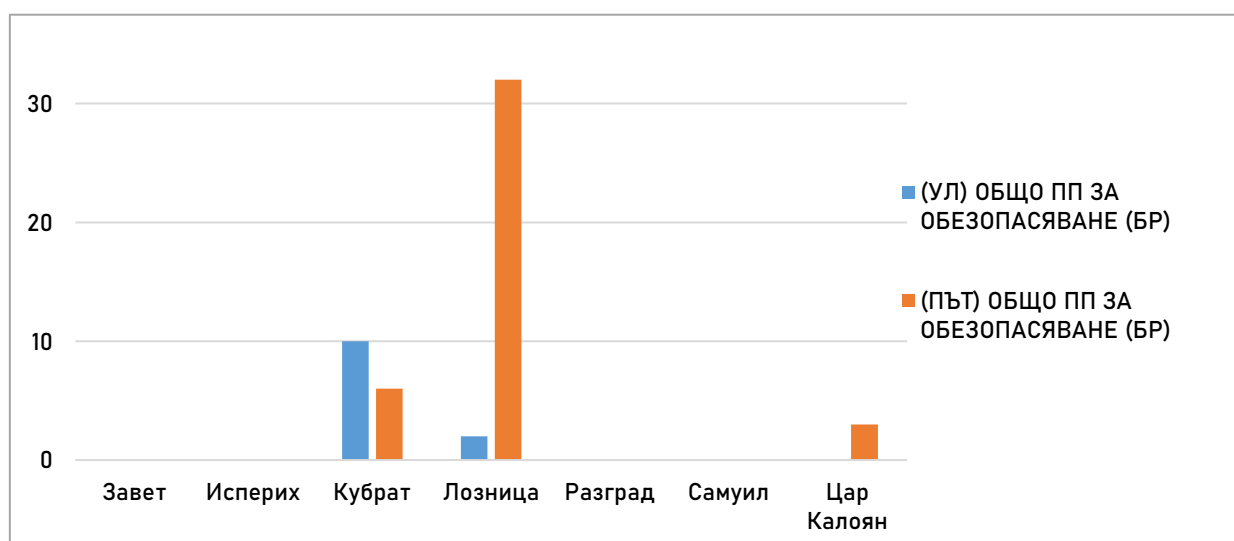
Графика 294:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общинските пътища



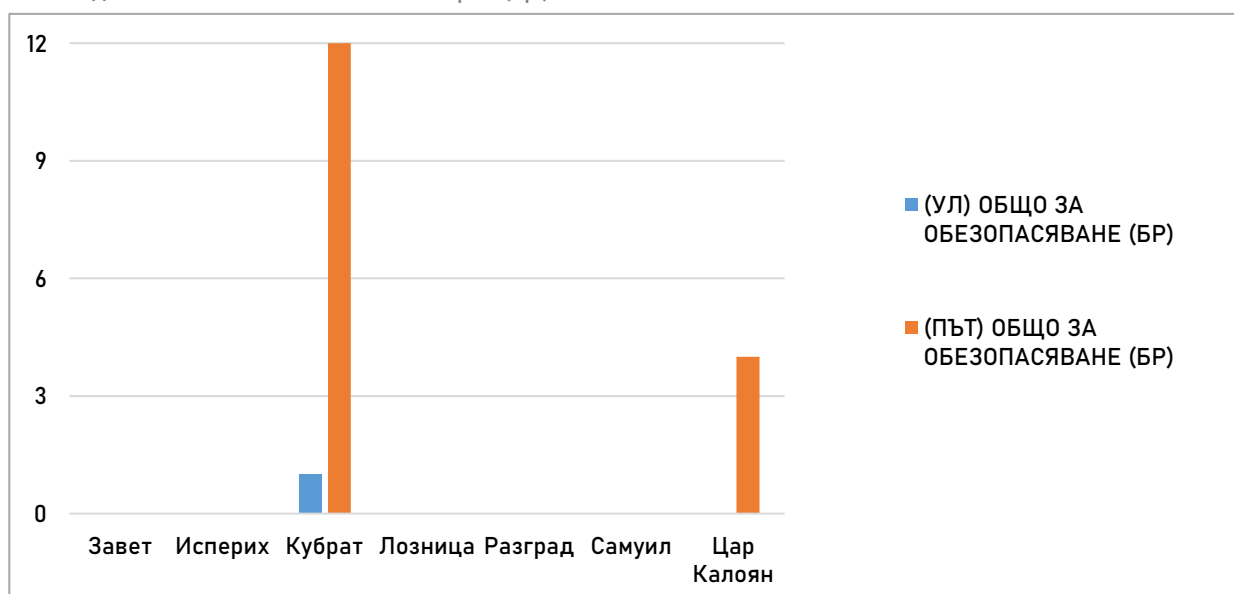
Графика 295:
Състояние на кръстовища (бр.)



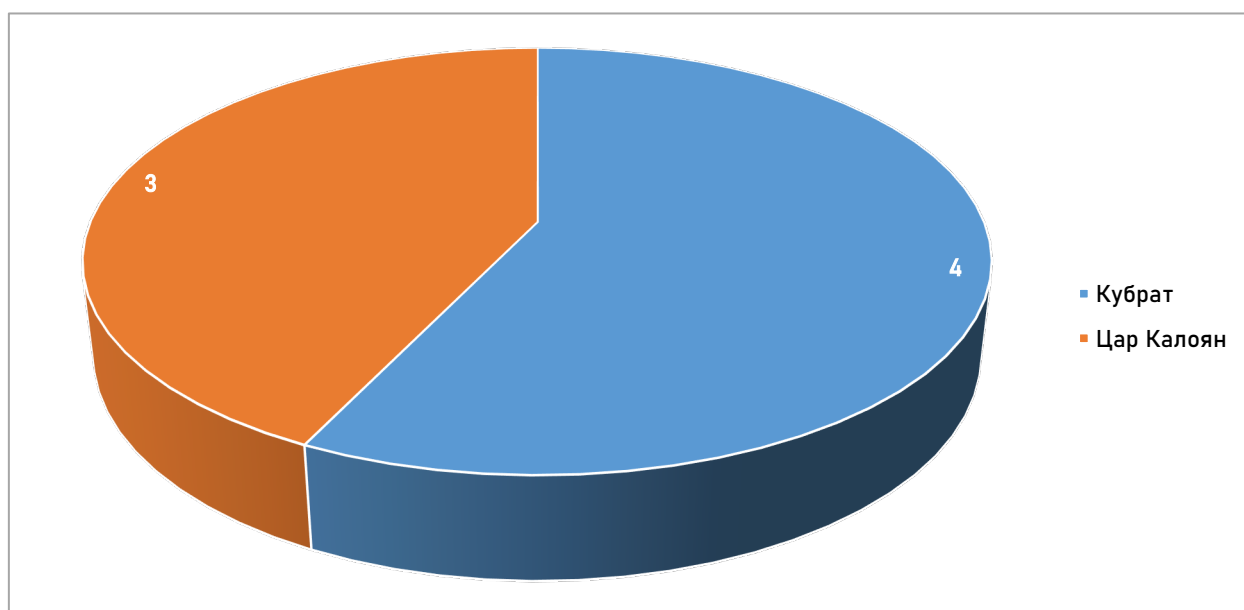
Графика 296:
Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.)



Графика 297:
Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)



Фигура 22:
Необходимост от обезопасяване на училища (бр.)

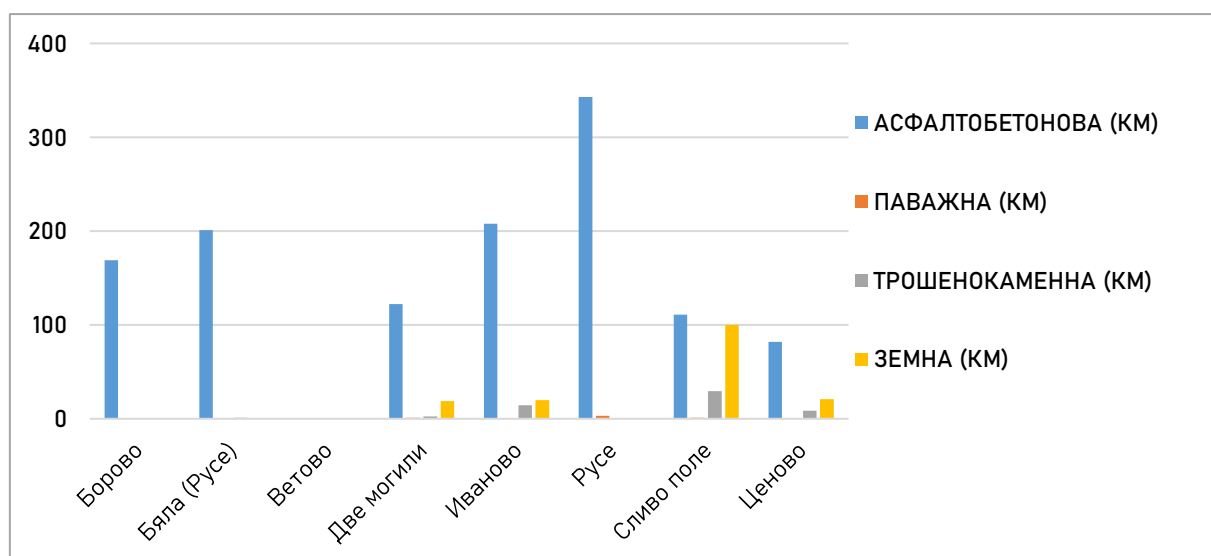


ОКБДП - Русе е провела 5 бр. заседания. Всички общини са представили информация за годишния доклад. ДАБДП констатира съответствие на докладваната информация спрямо нормативната и стратегическа рамка, като докладът е приет. За 7 общини се наблюдава, че се прилага интегриран подход при подобряването на пътната инфраструктура. В 3 общини са реализирани мерки за успокояване на движението – изграждане на изкуствени неравности. Във всички са извършени дейности по опресняване на съществуваща и полагане на нова пътна маркировка; обезопасяване на пешеходни пътеки, в т.ч. допълнително осветяване, изграждане на предпазни пешеходни ограждения и др. Голяма част от общините в текущото поддържане на ОПУМ са изпълнили дейности по банкети за подобряване на видимостта и повишаване на безопасността, както и по възстановяване на пътни настилки след строително-монтажни работи. Дейности по обезопасяване на автобусни спирки са изпълнени в 2 общини. Изградени са 11 нови площадки по БДП за деца в училища и детски градини. Подпомогнати са три деца, пострадали при ПТП с финансова помощ от „Национален дарителски фонд, за подпомагане на деца, пострадали от ПТП“. През отчетната година ОКБДП Русе не е провела регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система. На интернет страницата на ОКБДП е налична актуална информация за дейността на комисията. Областната комисия е посочила в своя доклад следните проблеми и трудности: затруднения, свързани с престоя на товарни автомобили в активната пътна лента за движение в района на подходите към ГКПП и често образуващи се опашки от изчакващи преминаване през ГКПП товарни автомобили, които затрудняват движението на автомобилния трафик в гр. Русе.

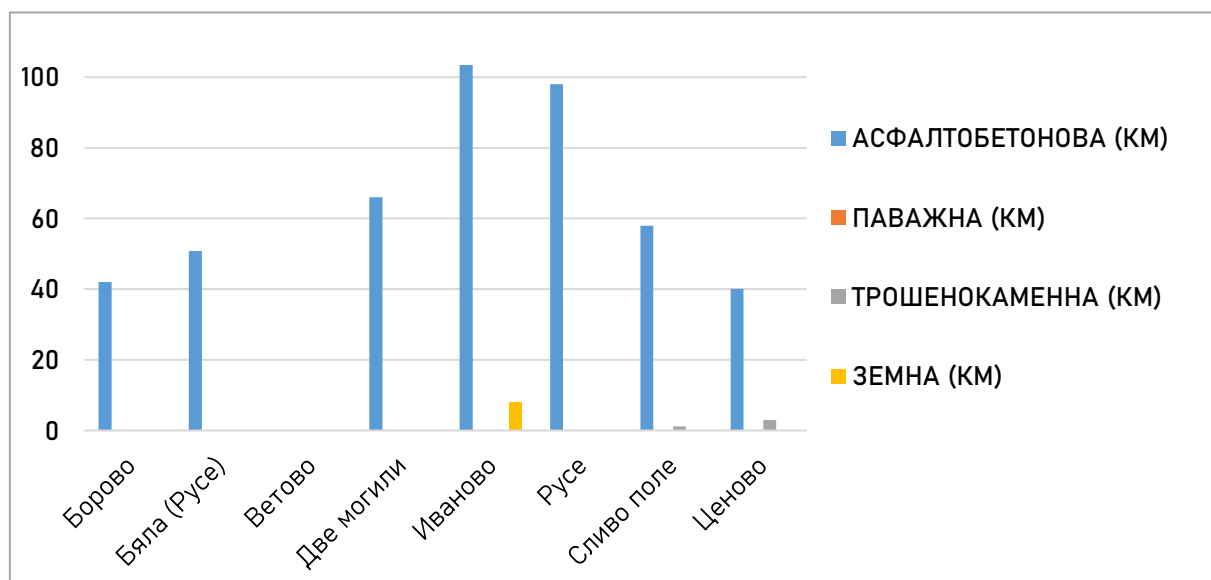
Обобщаване на нуждите на ниво област:

- подобряване на 520 км асфалтобетонена настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 102 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни знаци/поставяне на липсващи – от 1% в община Две могили до 70% в община Ветово; осреднена стойност – 14.1% дял проблемни знаци;
- подмяна на 651.2 км маркировка в лошо състояние; ново полагане на 1 250.1 км маркировка (където в момента изцяло липсва);
- отстраняване на 61 бр. установени несъответствия между пътни знаци и маркировка;
- ремонт/рехабилитация на 183 км проблемни банкети и изграждане на 62.7 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);
- ремонт/рехабилитация на 410.2 км проблемни тротоари и изграждане на 590.1 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 65.9 км ОСП в лошо състояние; ново монтиране на 213.9 км ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 38 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край);
- обезопасяване на 228 опасни кръстовища;
- обезопасяване на 474 пешеходни пътеки;
- обезопасяване на 399 спирки;
- обезопасяване на 14 подлеза;
- обезопасяване на 22 велоалеи;
- обезопасяване на 54 училища/детски градини;
- обезопасяване на 1 ж.п. гара;
- закупуване на 11 училищни автобуса;
- възлагане на ГПОД в 5 общини (Борово, Ветово, Две могили, Иваново и Сливо поле).

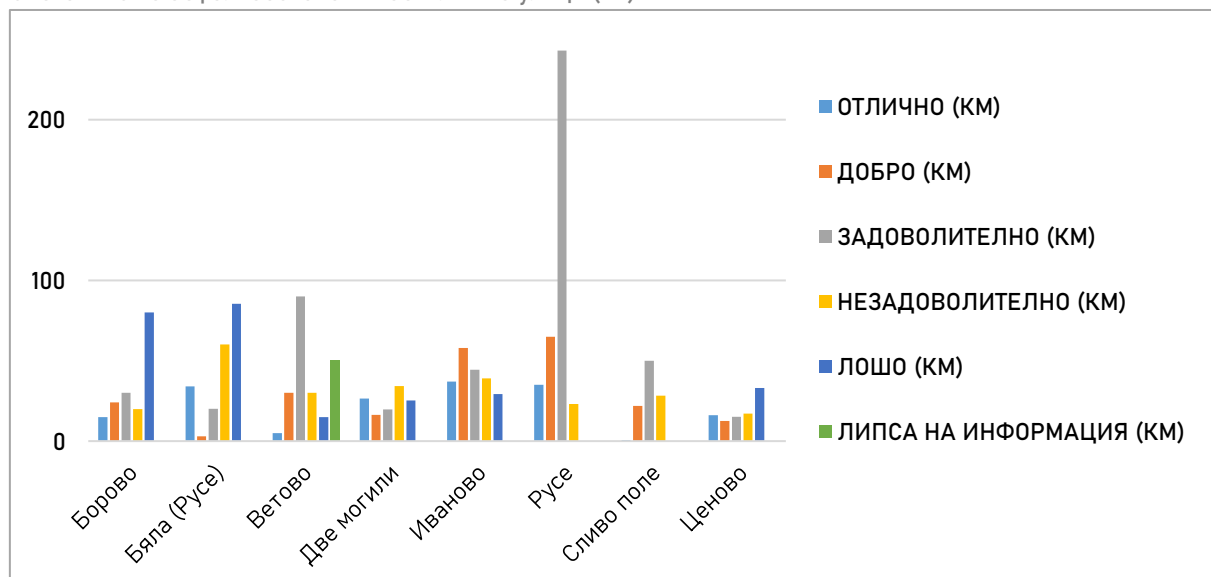
Графика 298:
Настилки по улична мрежа (км)



Графика 299:
Настилки по общински пътища (км)

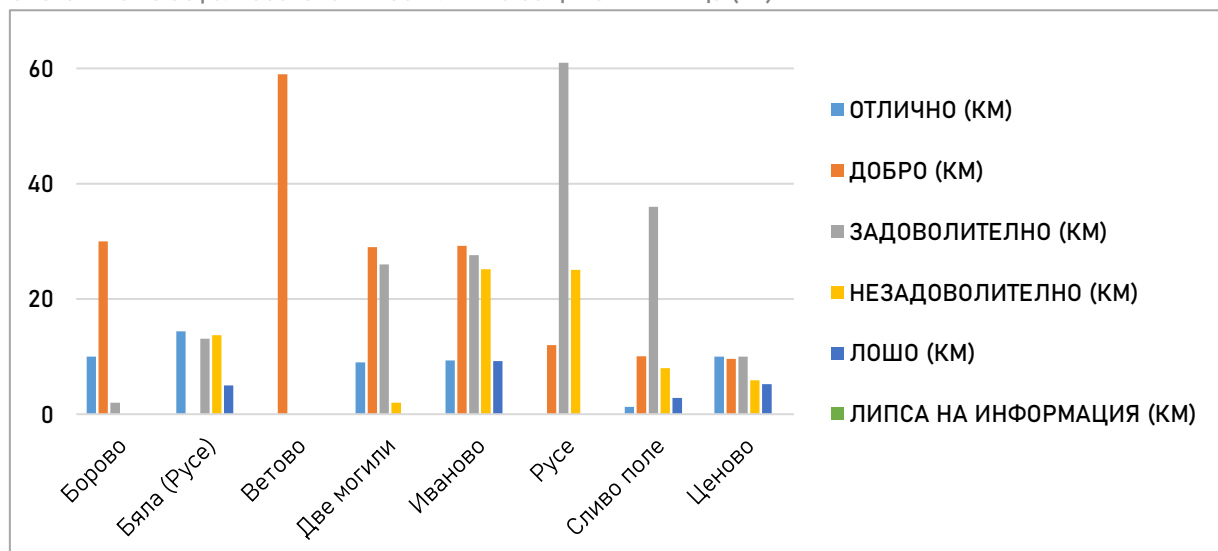


Графика 300:
Състояние на асфалтобетонни настилки по улици (км)



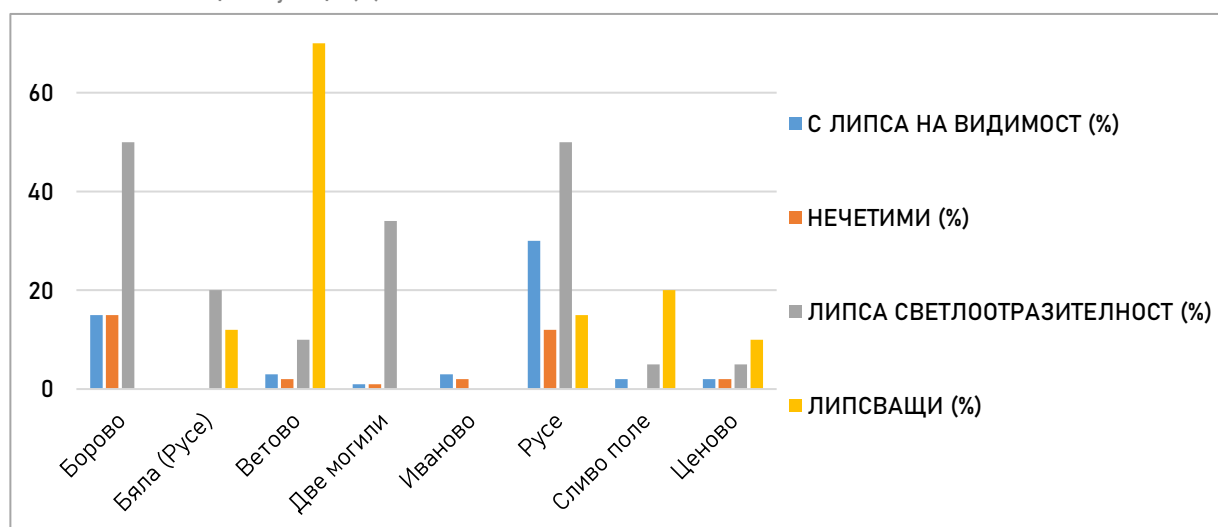
Графика 301:

Състояние на асфалтобетонени настилки по общински пътища (км)



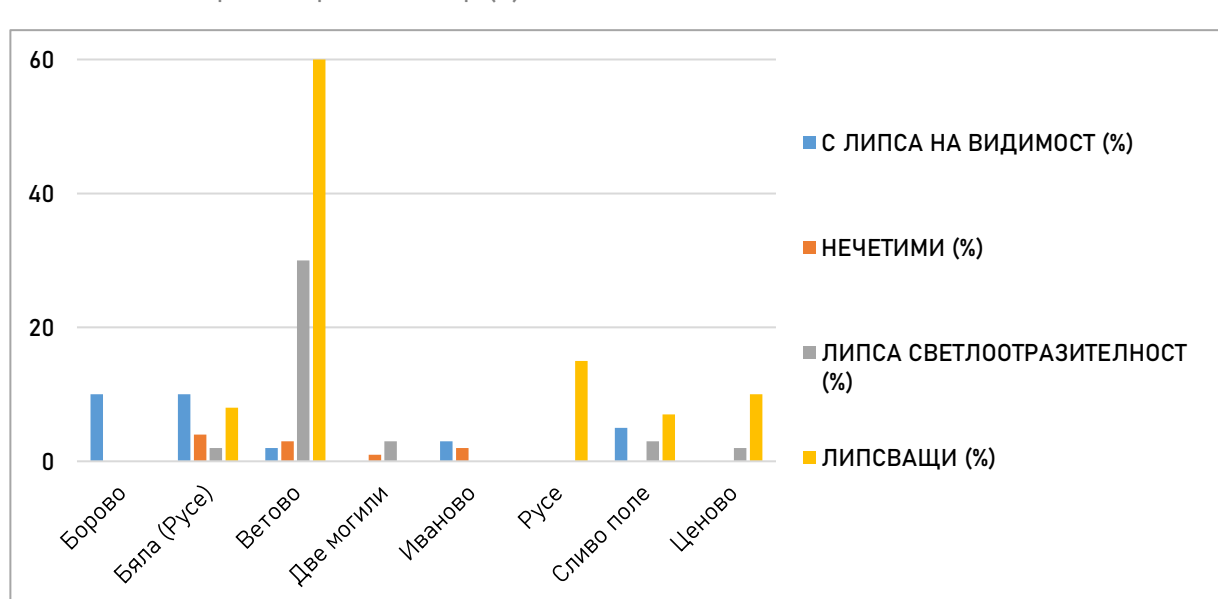
Графика 302:

Състояние на знаци по улици (%)

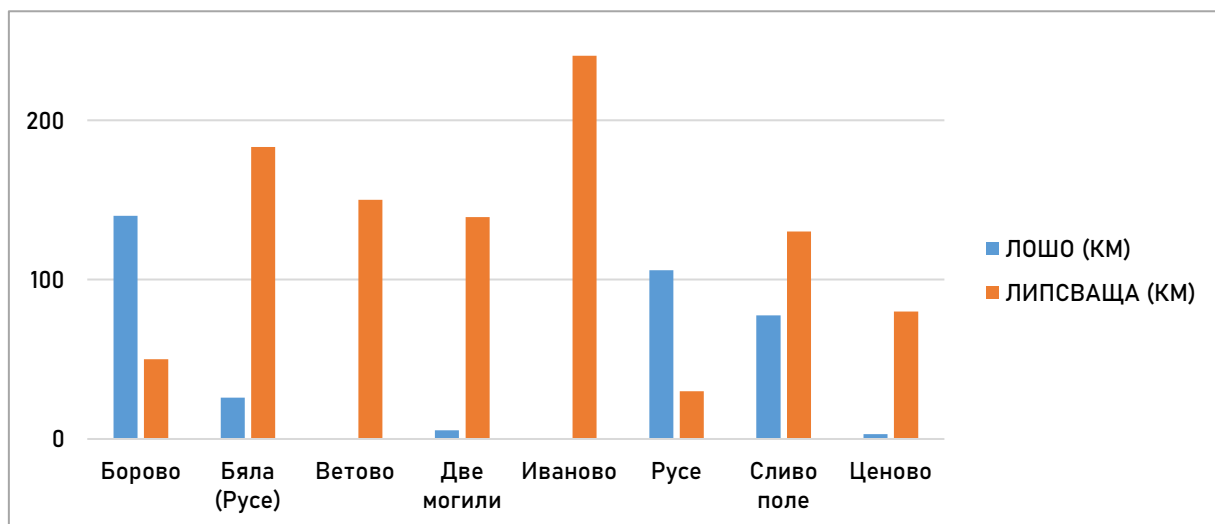


Графика 303:

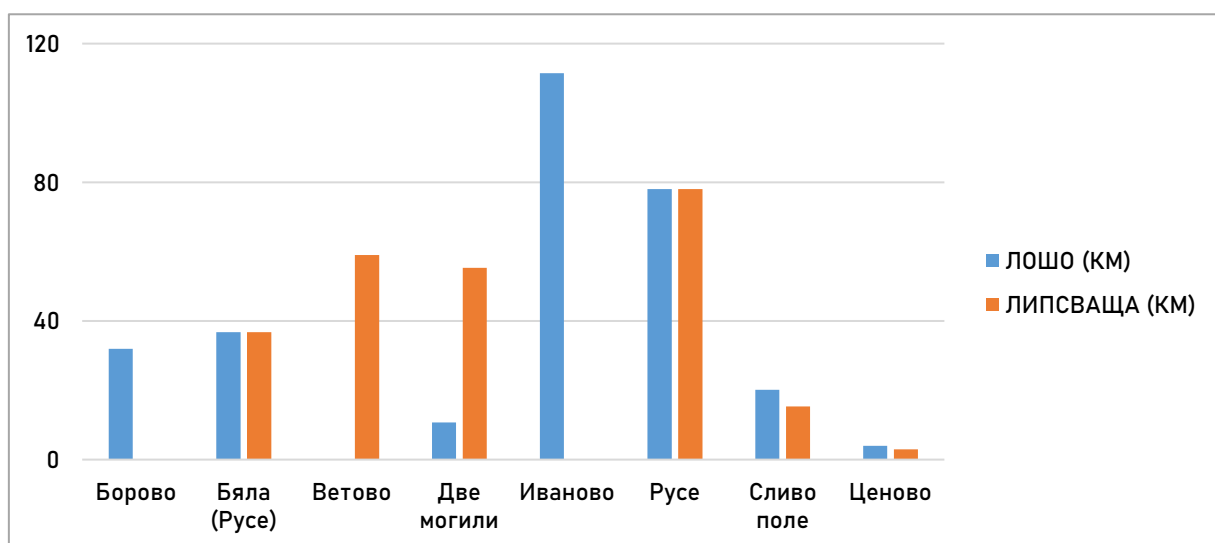
Състояние на знаци по общински пътища (%)



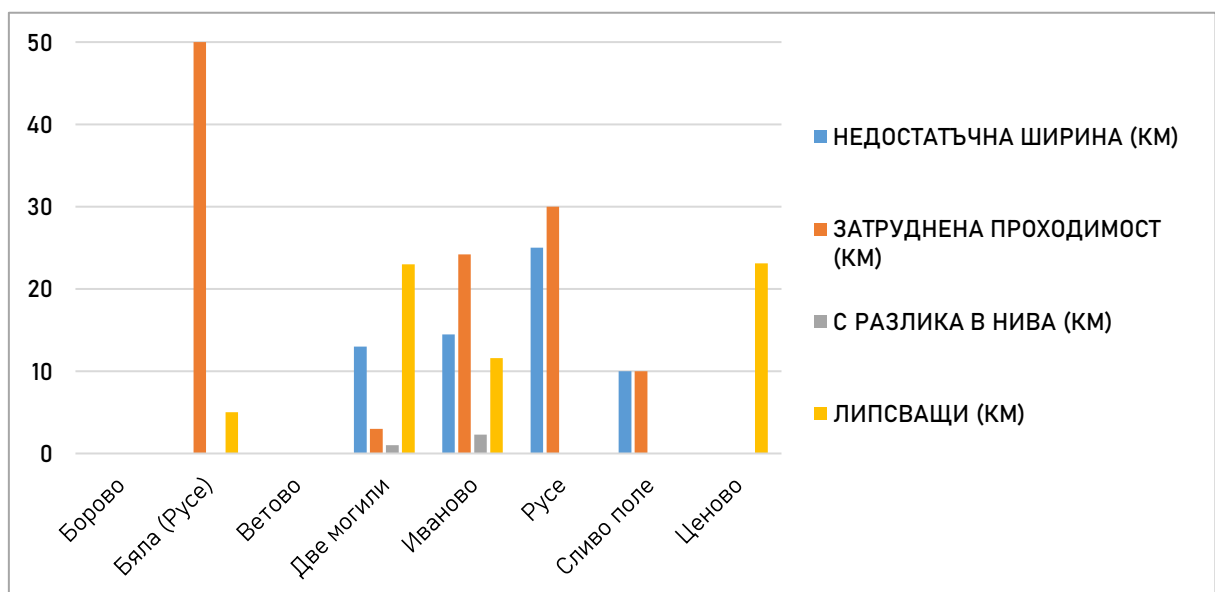
Графика 304:
Състояние на маркировка по улици (км)



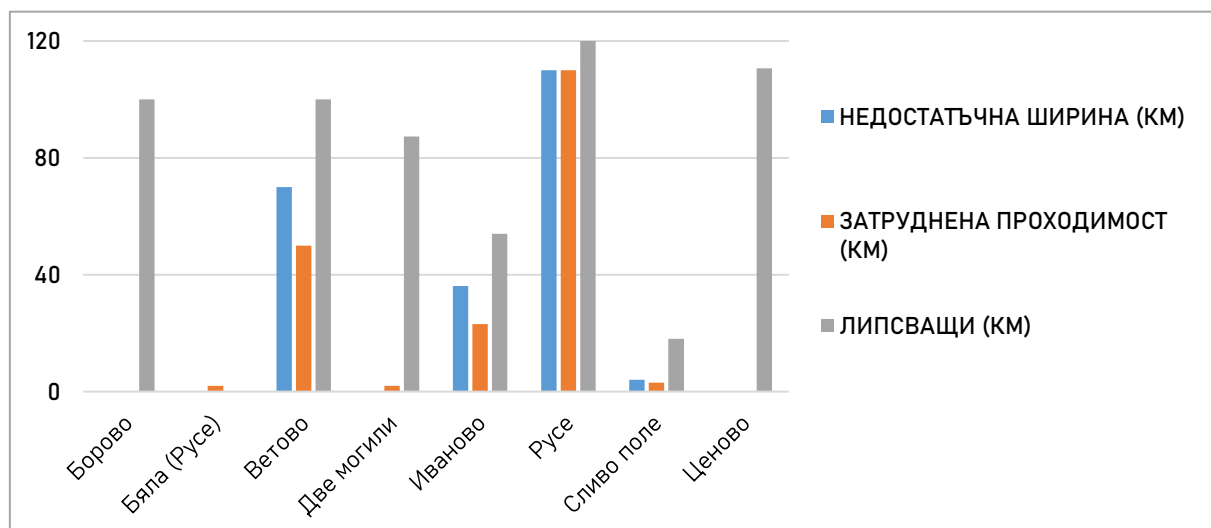
Графика 305:
Състояние на маркировка по общински пътища (км)



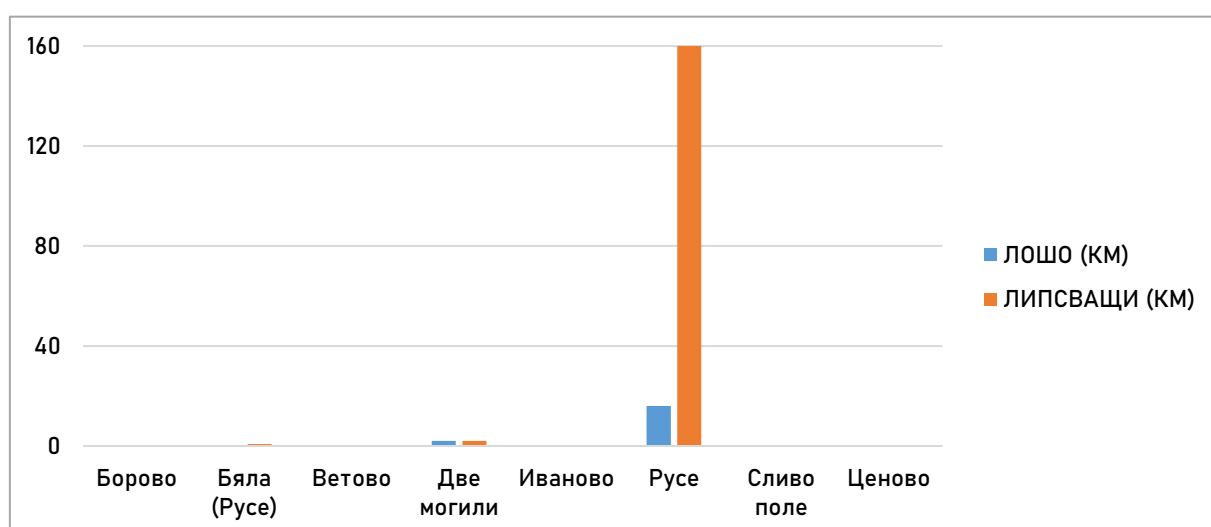
Графика 306:
Състояние на банкети (км)



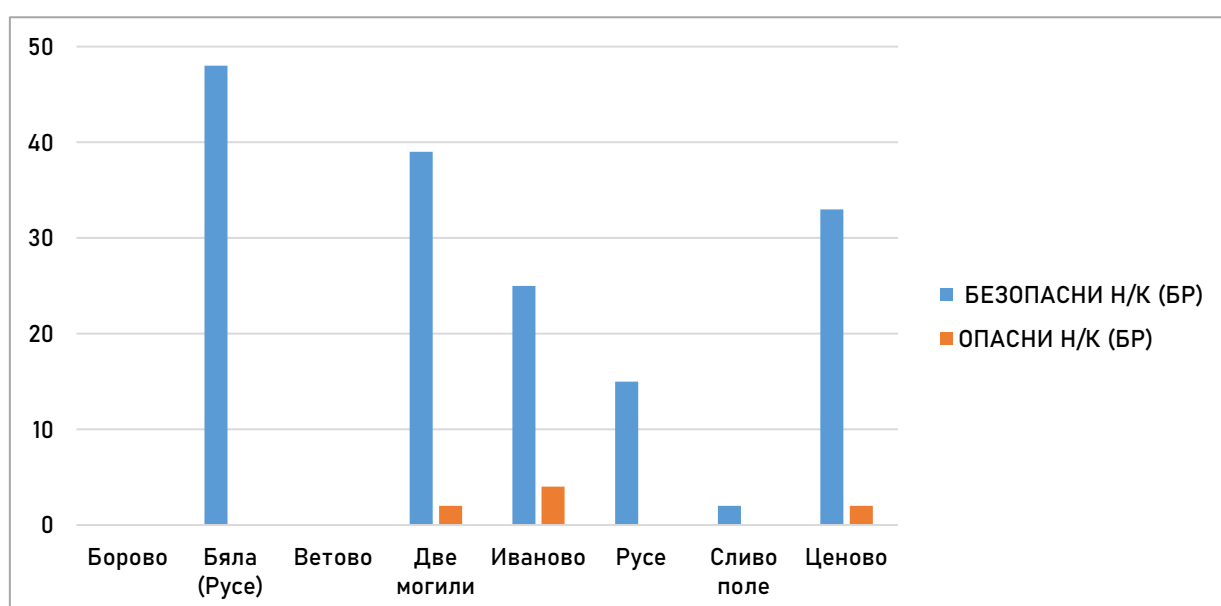
Графика 307:
Състояние на тротоари (км)



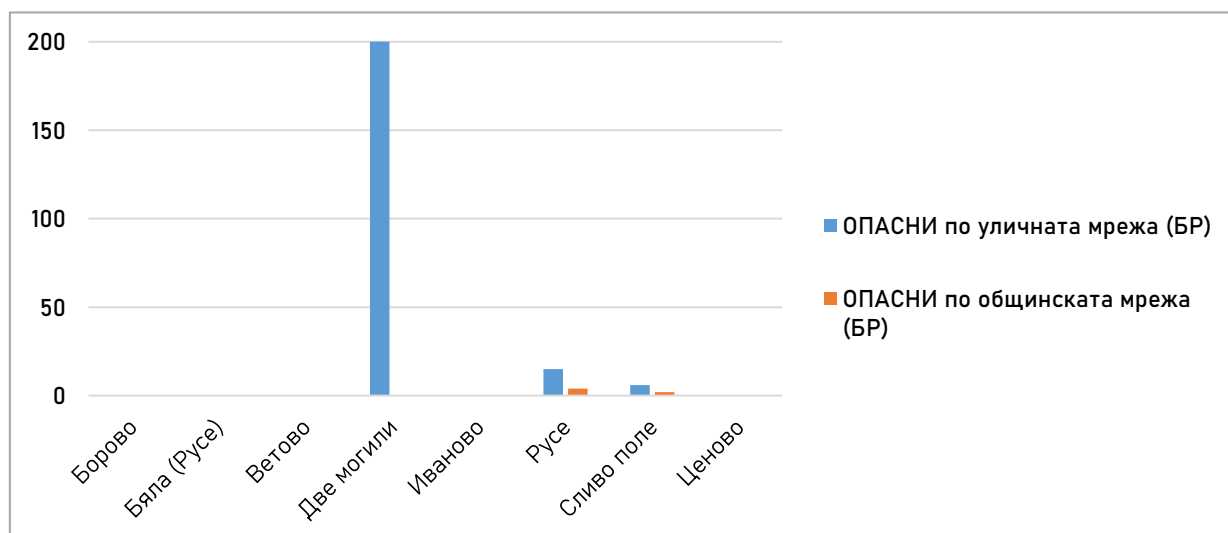
Графика 308:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)



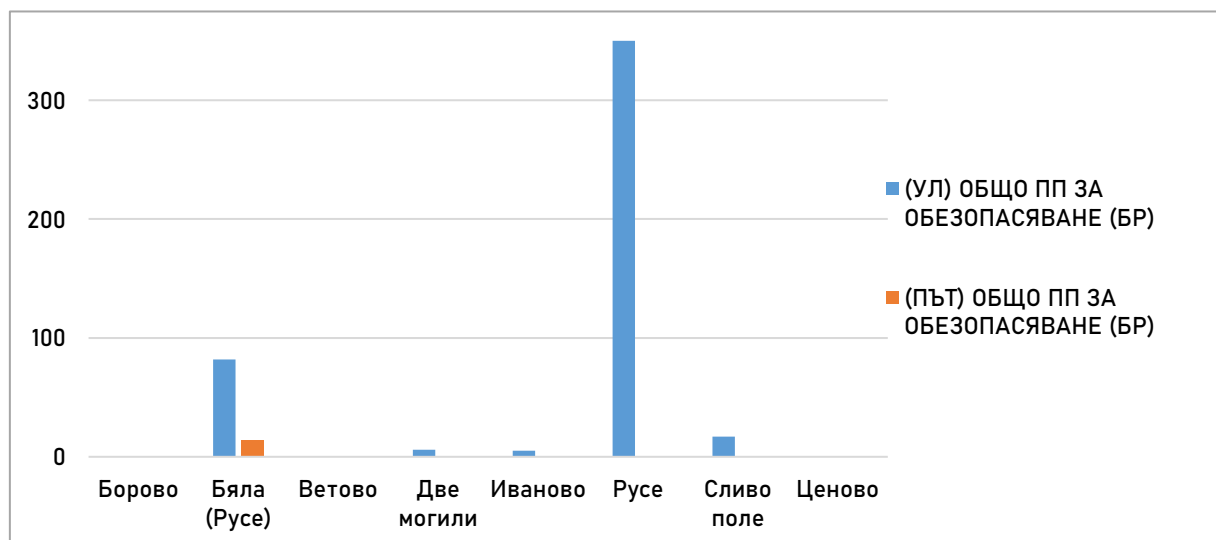
Графика 309:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общинските пътища



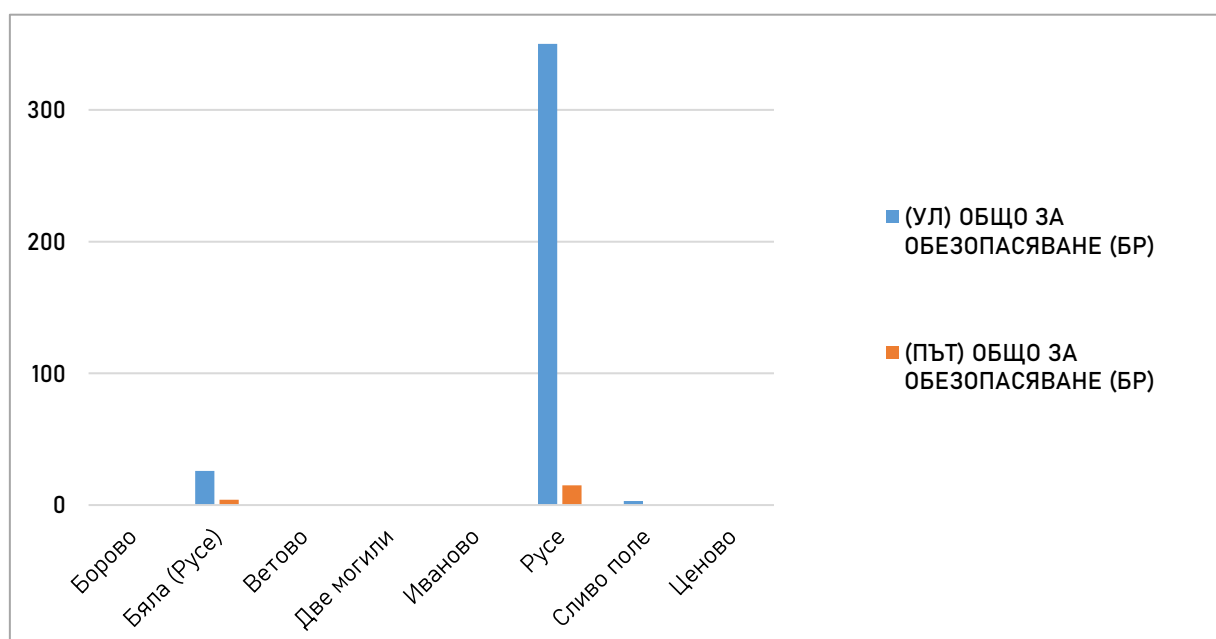
Графика 310:
Състояние на кръстовища (бр.)



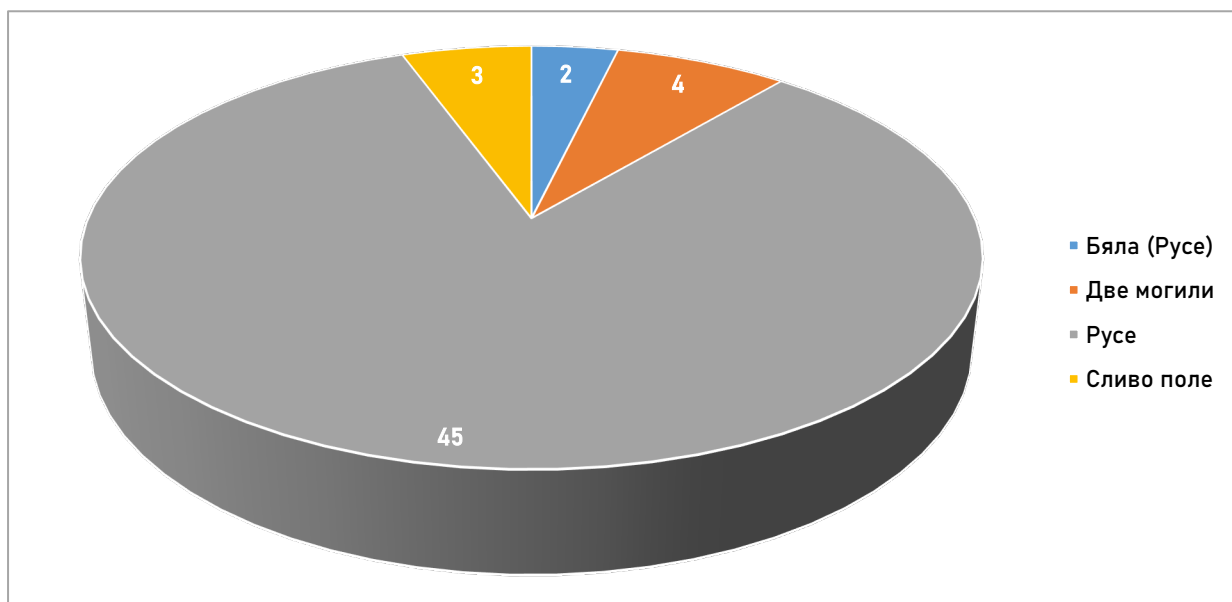
Графика 311:
Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.)



Графика 312:
Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)



Фигура 23:
Необходимост от обезопасяване на училища (бр.)

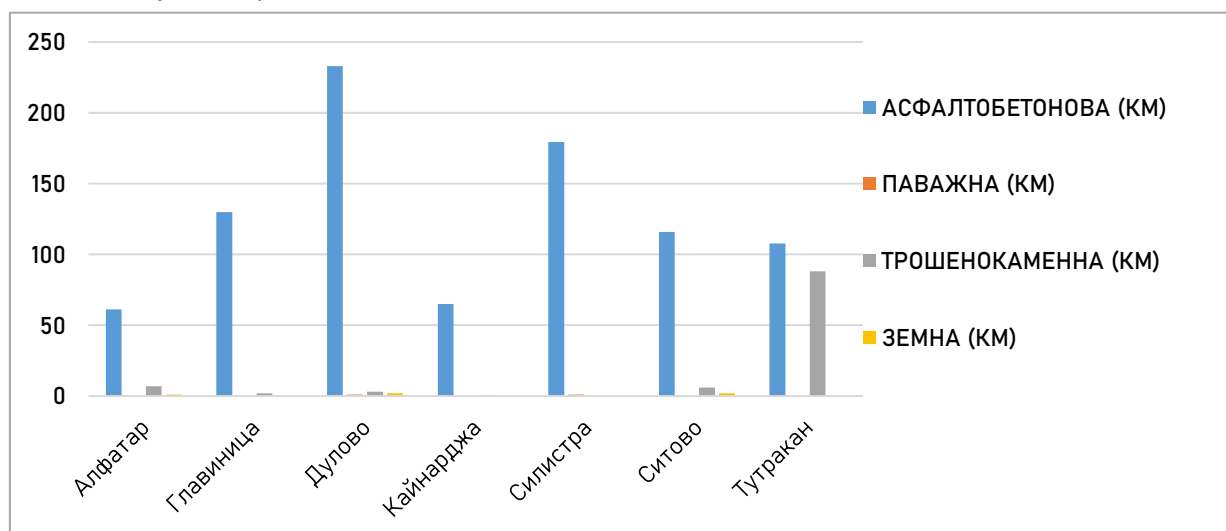


ОКБДП - Силистра е провела 3 бр. заседания. Всички общини са представили информация за годишния доклад. ДАБДП констатира съответствие на докладваната информация спрямо нормативната и стратегическа рамка, като докладът е приет с дадени указания за надграждане на изискуемата информация. За 4 общини се наблюдава, че се прилага интегриран подход при подобряването на пътната инфраструктура, а три от общините подхождат по-фрагментарно. Само в Община Кайнарджа са реализирани мерки за успокояване на движението чрез изграждане на 15 бр. изкуствени неравности. Във всички общини са извършвани дейности по опресняване на съществуваща и полагане на нова пътна маркировка. Голяма част от общините в текущото поддържане на ОПУМ са извършили дейности по банкети за подобряване на видимостта и повишаване на безопасността, както и по възстановяване на пътни настилки след строително-монтажни работи. Дейности по обезопасяване и изграждане на нови автобусни спирки са изпълнени в община Силистра. През отчетната година ОКБДП Силистра не е провела регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система. На интернет страницата на ОКБДП е налична актуална информация за дейността на комисията. Областната комисия е посочила в своя доклад следните проблеми и трудности: липсата на финансиране в общинските бюджети затруднява прилагането на мерките по БДП и възпрепятства цялостното им изпълнение; в малките общини на територията на област Силистра е трудно да се обезпечи администрацията с подходящо квалифицирано лице и финансови средства за изпълнение на дейностите по БДП. На заседание на ОКБДП е посочено, че е необходимо да се увеличи извършването на контрол над товарните автомобили от страна на ИААА, тъй като се наблюдава засилване на транзитния тежкотоварен трафик в област Силистра.

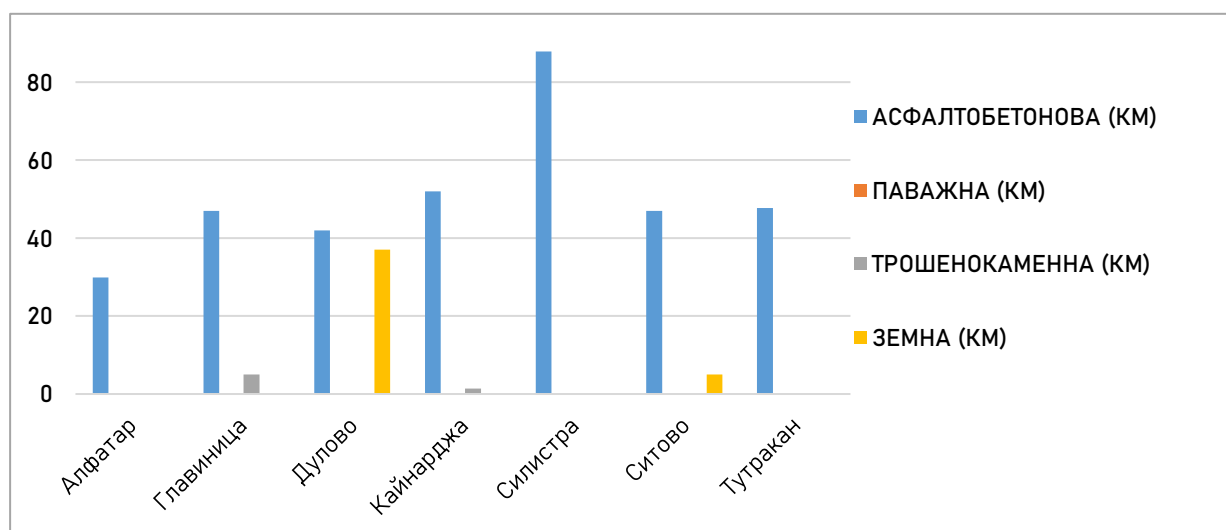
Обобщаване на нуждите на ниво област:

- подобряване на 209.8 км асфалтобетонена настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 67.1 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни пътни знаци/поставяне на липсващи – от 1% в община Силистра до 30% в община Кайнарджа; осреднена стойност – 14.8% дял проблемни знаци;
- подмяна на 135 км пътна маркировка в лошо състояние; полагане на 783.5 км нова пътна маркировка (където в момента изцяло липсва);
- ремонт/рехабилитация на 131.3 км проблемни банкети и изграждане на 10.5 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);
- ремонт/рехабилитация на 200.5 км проблемни тротоари и изграждане на 84.4 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 3.8 км ОСП в лошо състояние; монтиране на 0.5 км нови ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 6 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край);
- обезопасяване на 85 опасни кръстовища;
- обезопасяване на 13 пешеходни пътеки;
- обезопасяване на 20 спирки;
- обезопасяване на 23 училища/детски градини;
- обезопасяване на 1 автогара;
- закупуване на 19 училищни автобуса;
- възлагане на ГПОД в 3 общини (Дулово, Ситово и Тутракан).

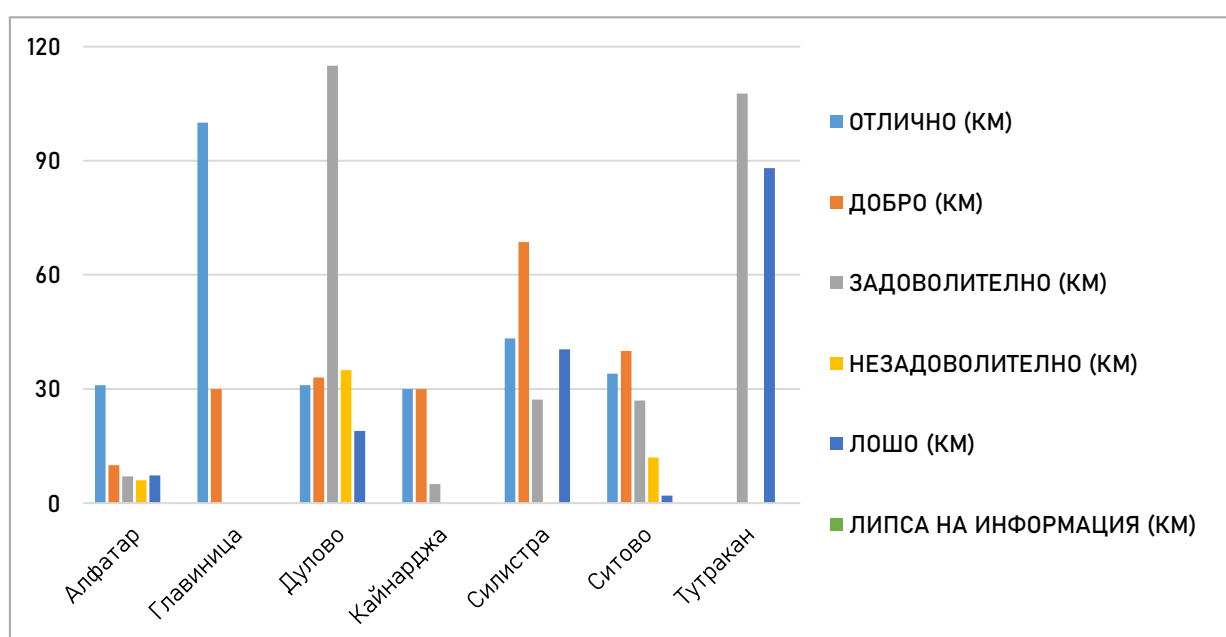
Графика 313:
Настилки по улична мрежа (км)



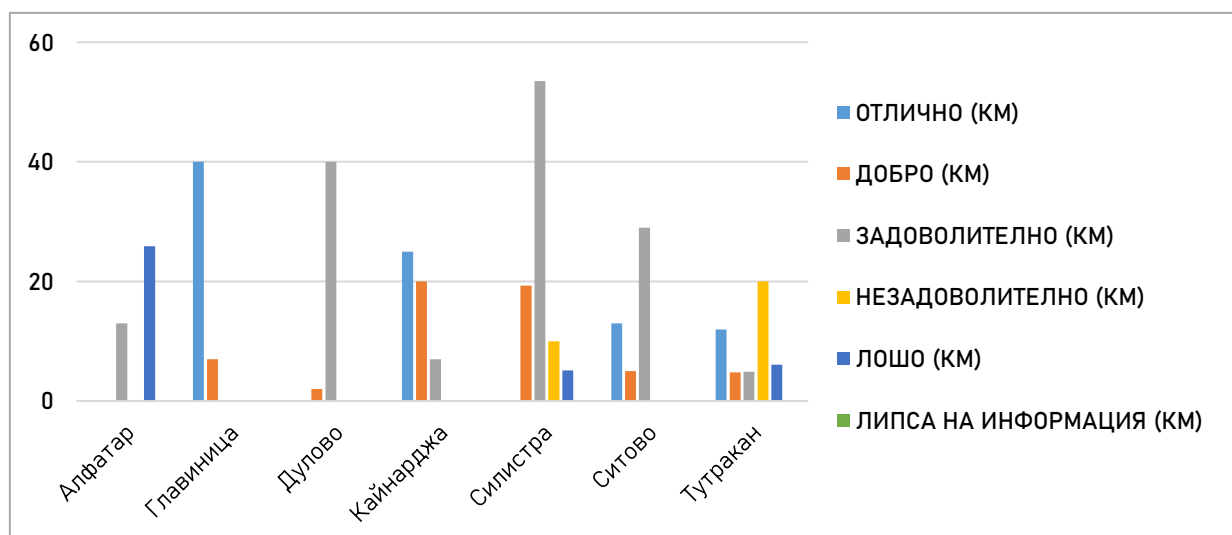
Графика 314:
Настилки по общински пътища (км)



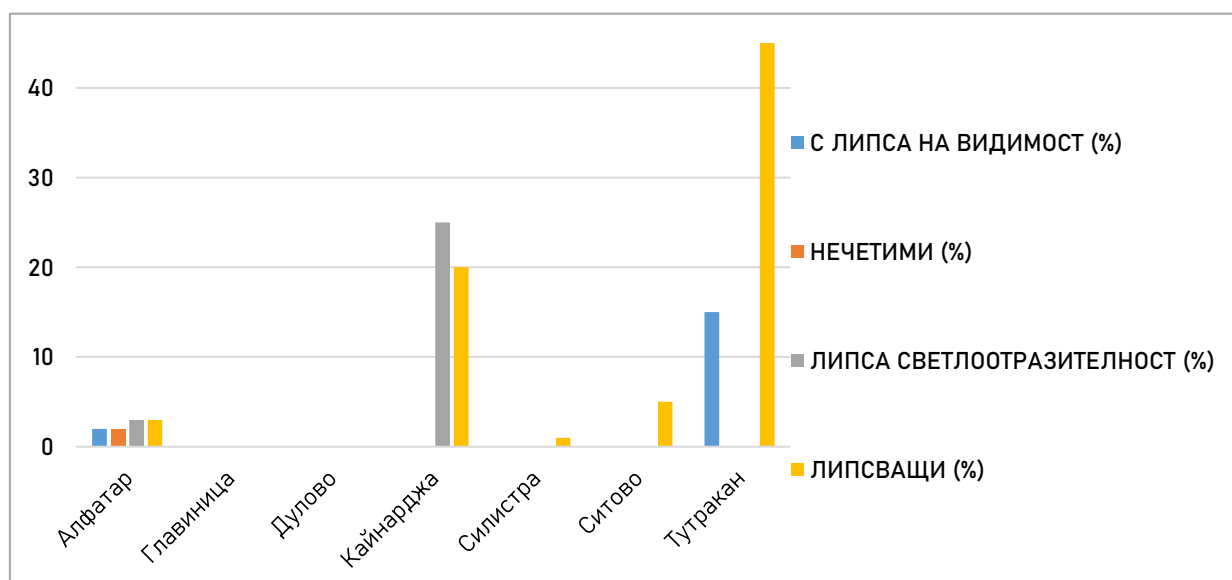
Графика 315:
Състояние на асфалтобетонени настилки по улици (км)



Графика 316:
Състояние на асфалтобетонни настилки по общински пътища (км)

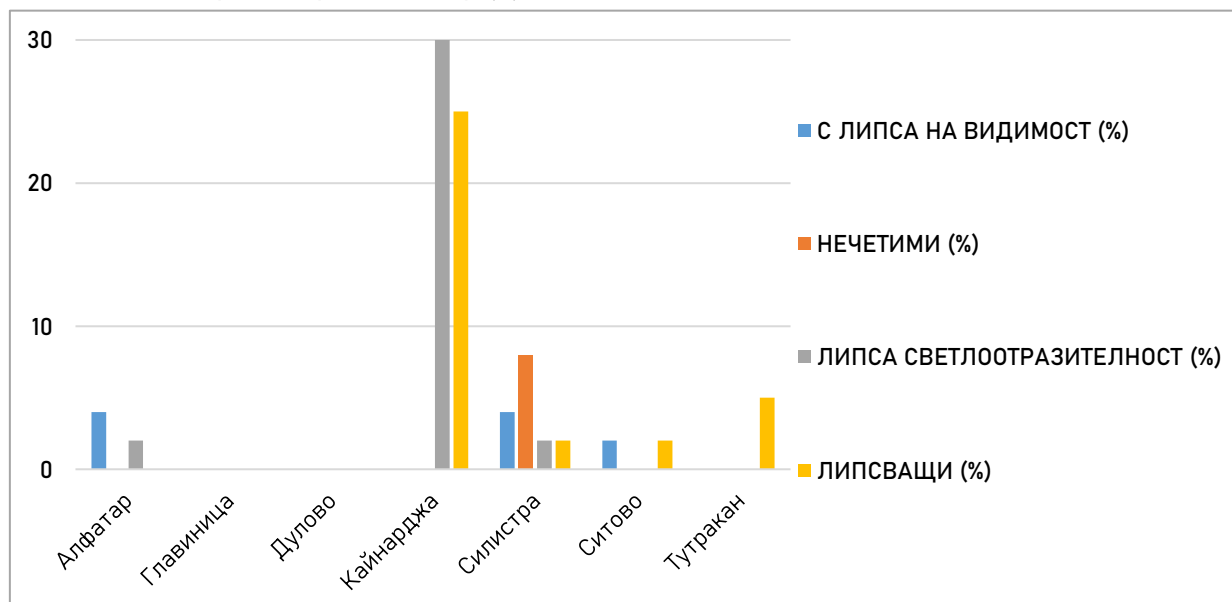


Графика 317:
Състояние на знаци по улици (%)

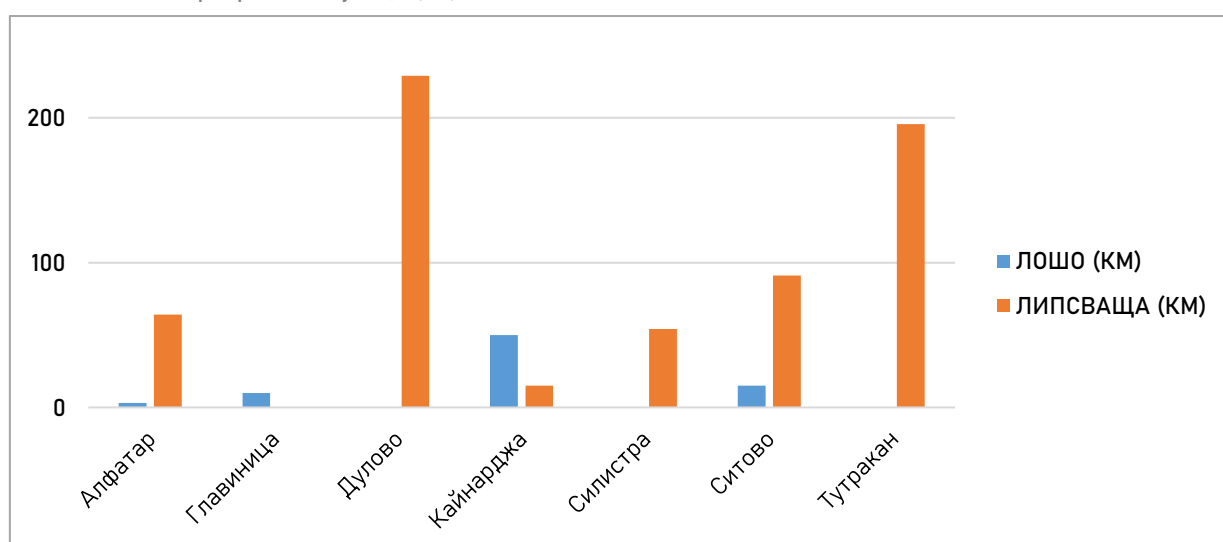


Графика 318:

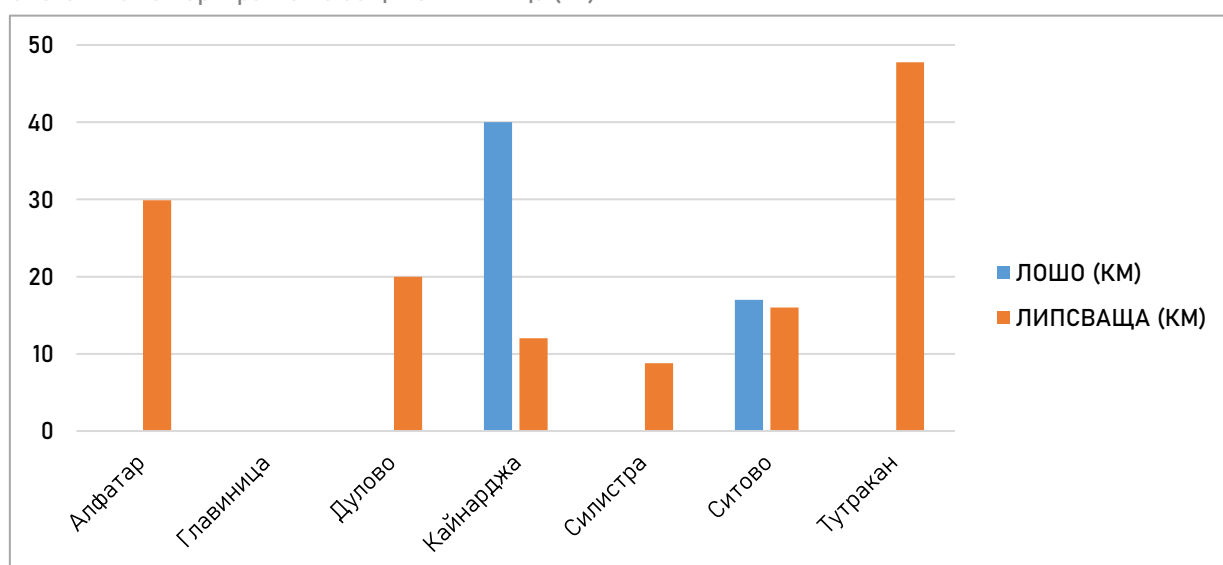
Състояние на знаци по общински пътища (%)



Графика 319:
Състояние на маркировка по улици (км)

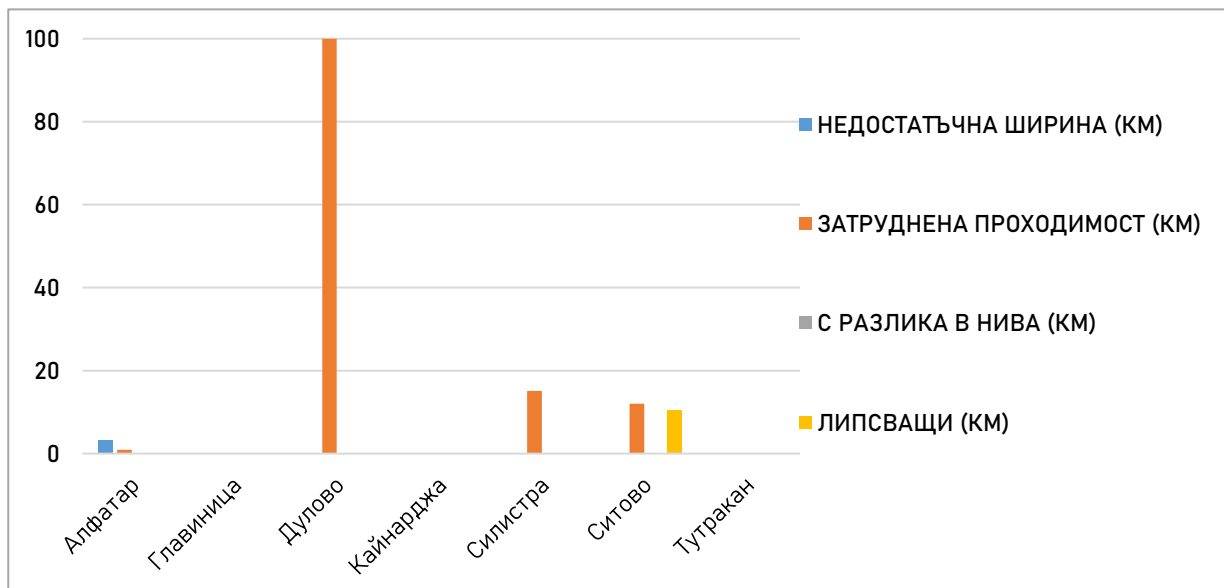


Графика 320:
Състояние на маркировка по общински пътища (км)

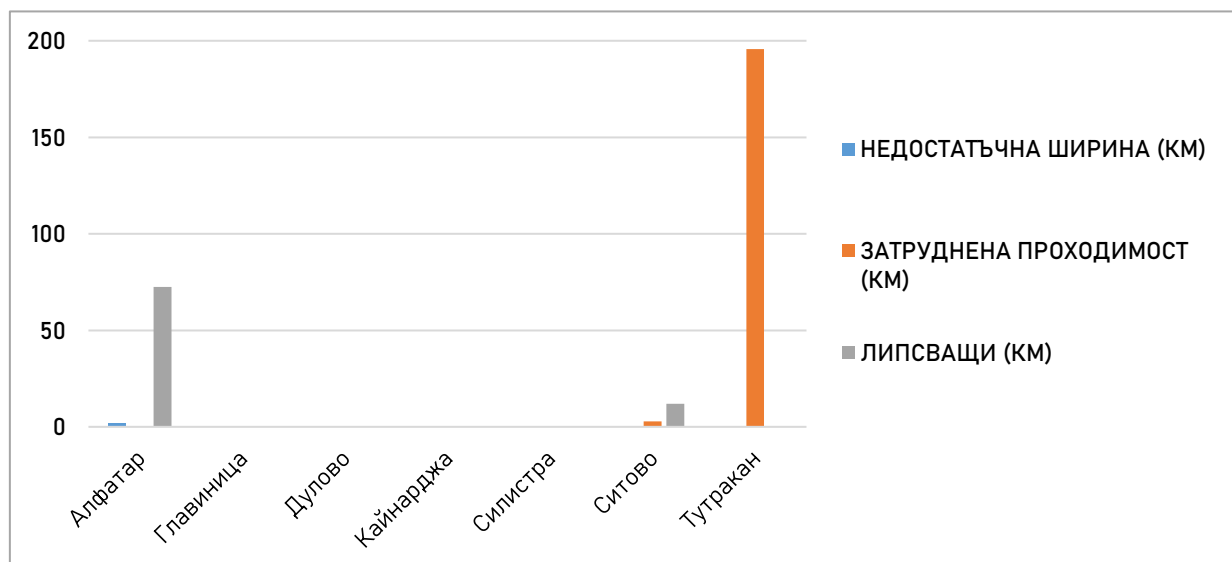


Графика 321:

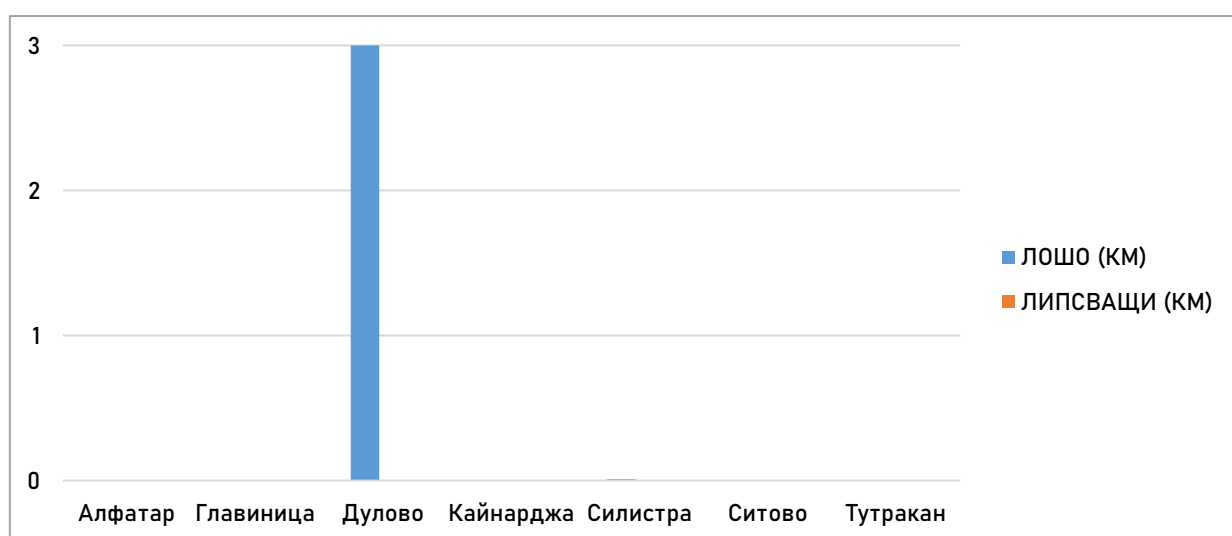
Състояние на банкети (км)



Графика 322:
Състояние на тротоари (км)

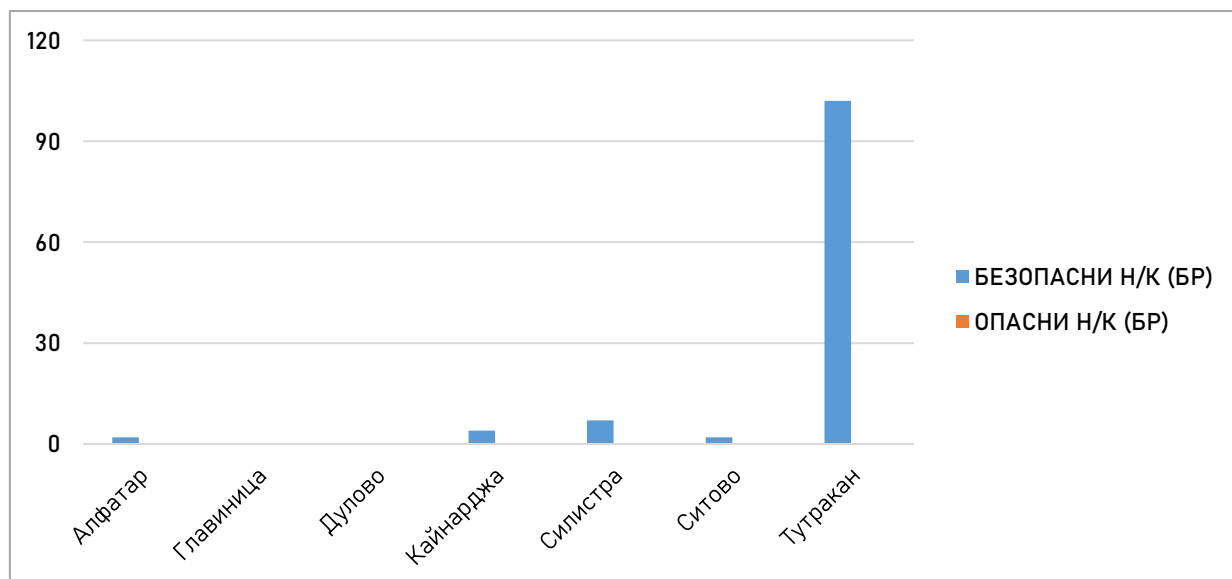


Графика 323:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)

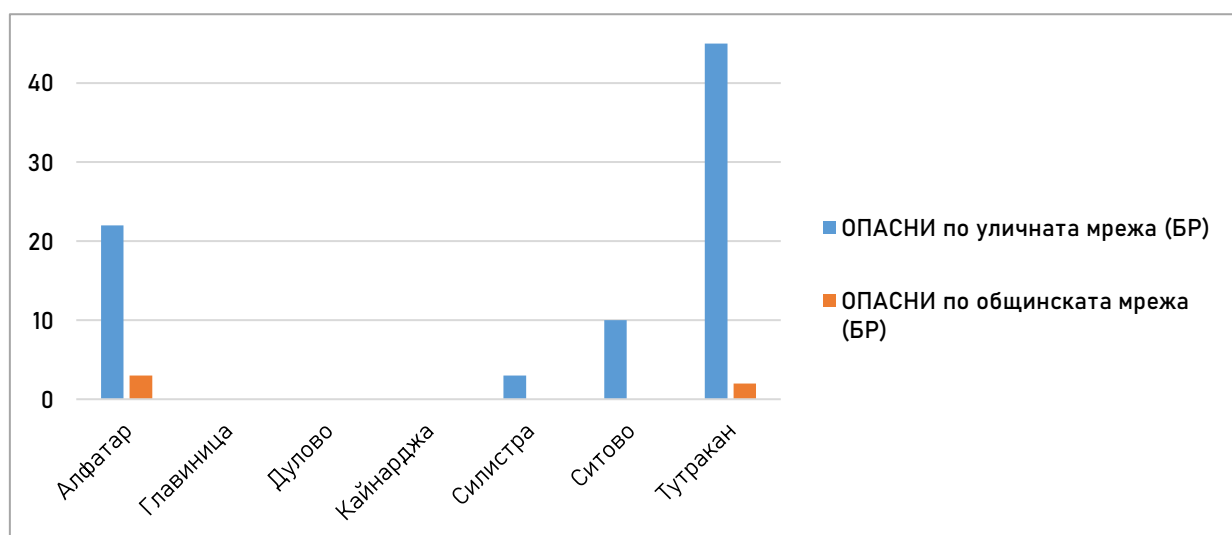


Графика 324:

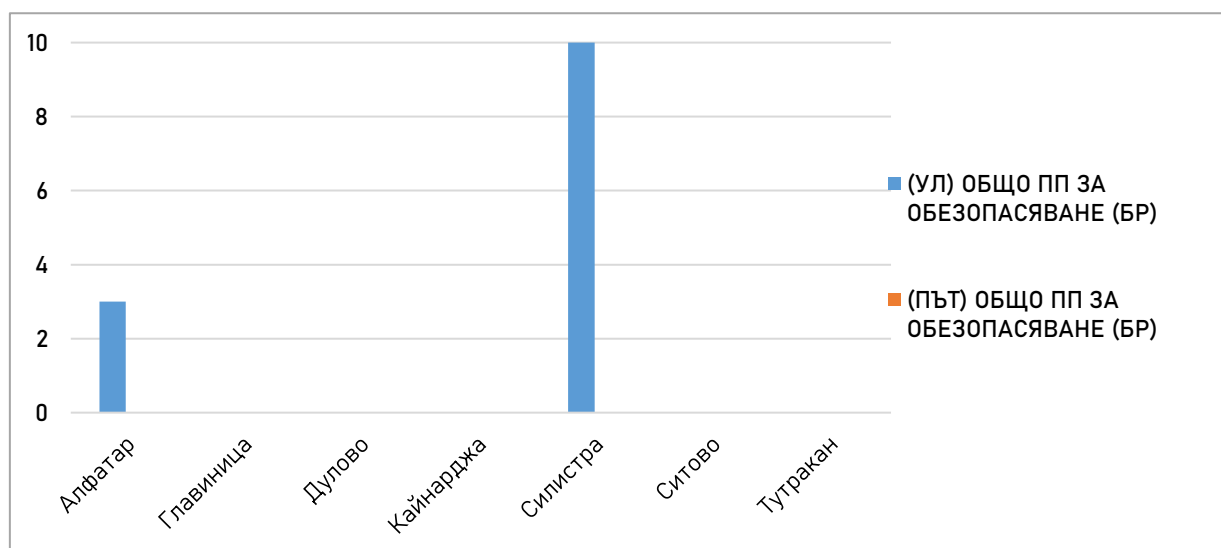
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общинските пътища



Графика 325:
Състояние на кръстовища (бр.)

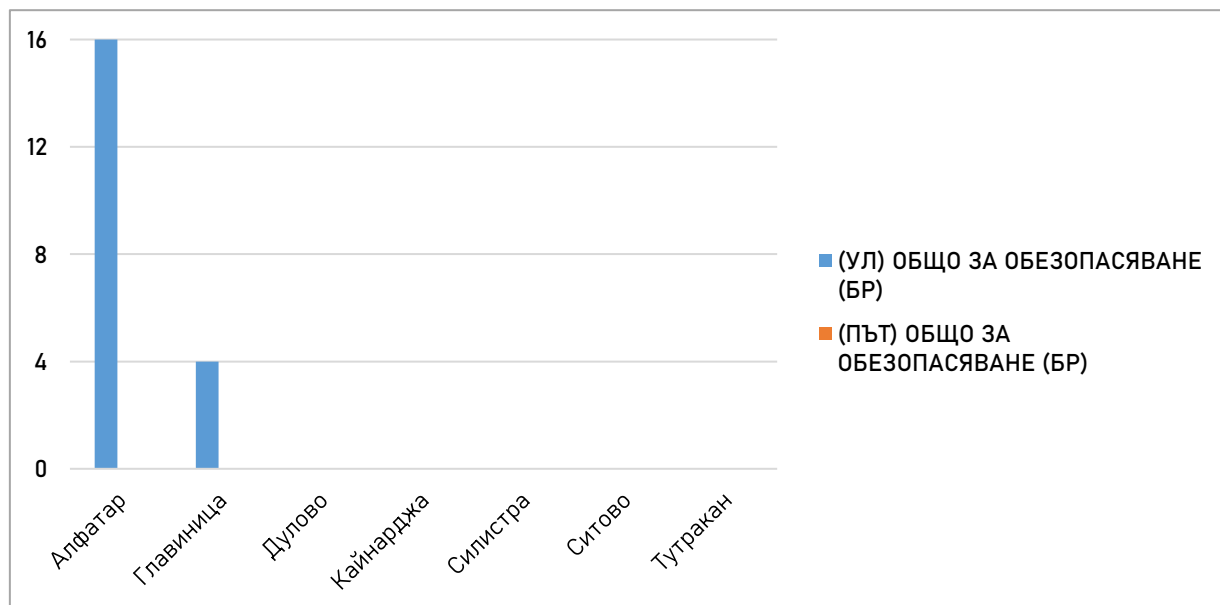


Графика 326:
Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.)

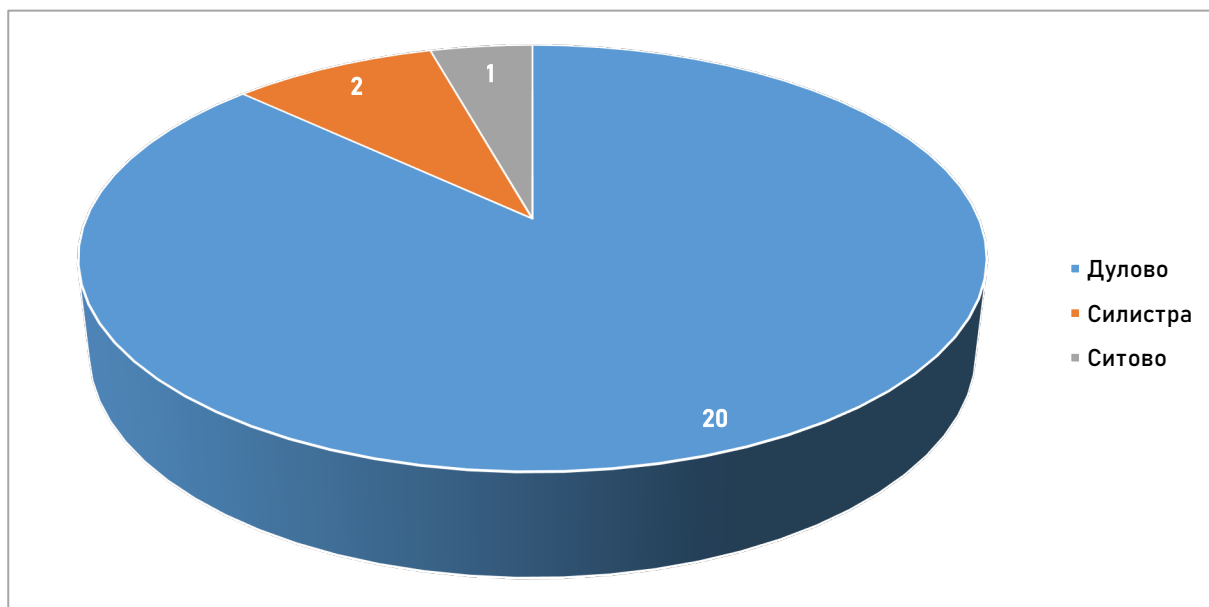


Графика 327:

Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)



Фигура 24:
Необходимост от обезопасяване на училища (бр.)



ОКБДП – Сливен е провела 4 бр. заседания. Всички общини са представили информация за годишния доклад. ДАБДП констатира съответствие на докладваната информация спрямо нормативната и стратегическа рамка, като докладът е приет. Във всички общини се наблюдава, че се прилага интегриран подход при подобряването на пътната инфраструктура. В община Сливен са реализирани мерки за успокояване на движението – изграждане на едно кръгово кръстовище; във всички общини са реализирани дейности по опресняване на съществуваща и полагане на нова пътна маркировка; обезопасяване на пешеходни пътеки, в т.ч. допълнително осветяване – най-вече в община Сливен. Част от общините в текущото поддържане на ОПУМ са извършили дейности по банкети за подобряване на видимостта и повишаване на безопасността, както и по възстановяване на пътни настилки след строително-монтажни работи. Дейности по обезопасяване и изграждане на нови автобусни спирки са изпълнени в община Котел. Общинските администрации работят в добър синхрон с ОПУ и се взаимодействат в рамките на споразумителни протоколи между ОПУ и съответната общинска администрация за интегрирано извършване на дейностите по пътната инфраструктура, когато републикански път преминава в границите на урбанизираните територии. Извършени са дейности по монтиране на оградна мрежа, предотвратяваща внезапно навлизане на животни на пътното платно за движение на местата, където е установена необходимост от поставянето на такава. Съвместно с ОДМВР се извършват дейности по почистване на пътните настилки при замърсяване, при установени нерегламентирана продажба на плодове и зеленчуци, а също така и дейности по обезопасяване на УКПП. През отчетната година ОКБДП Сливен е провела регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система за действие при пътнотранспортно произшествие. На интернет страницата на ОКБДП е налична актуална информация за дейността на комисията. Областната комисия не е посочила в своя доклад срещани проблеми и трудности.

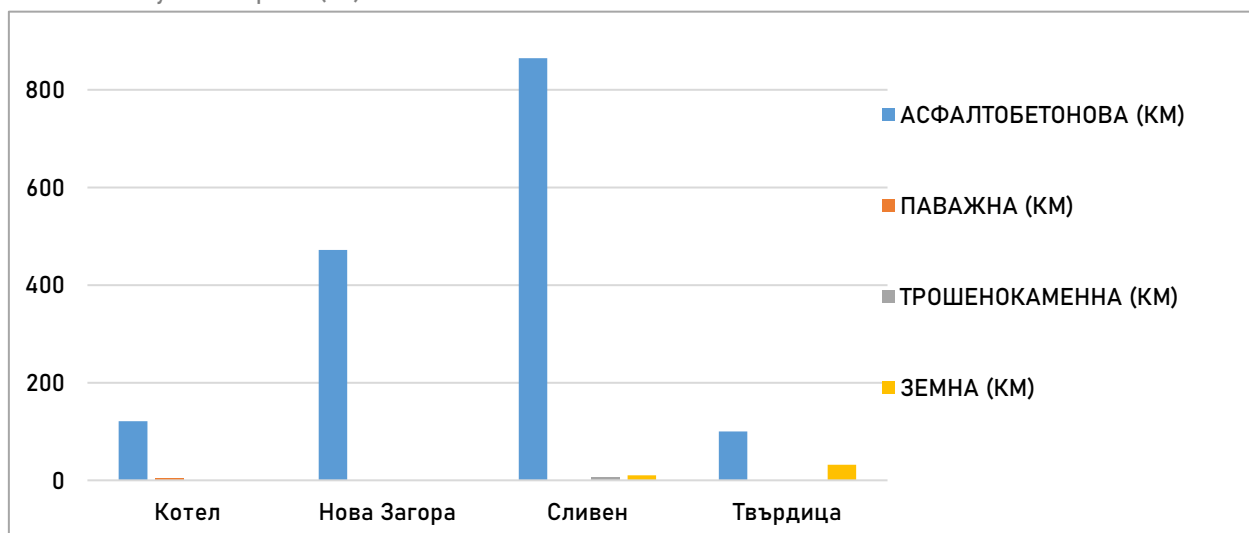
Обобщаване на нуждите на ниво област:

- подобряване на 312.5 км асфалтобетонена настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 77 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни пътни знаци/поставяне на липсващи – от 2% в общини Нова Загора, Сливен и Твърдица до 35% в община Котел; осреднена стойност – 15.6% дял проблемни знаци;

- подмяна на 603.2 км пътна маркировка в лошо състояние; полагане на 788.2 км нова пътна маркировка (където в момента изцяло липсва);
- отстраняване на 30 бр. установени несъответствия между пътни знаци и маркировка;
- ремонт/рехабилитация на 234 км проблемни банкети и изграждане на 105 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);
- ремонт/рехабилитация на 74 км проблемни тротоари и изграждане на 258 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 8.6 км ОСП в лошо състояние; монтиране на 19 км нови ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 4 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край);
- обезопасяване на 35 опасни кръстовища;
- обезопасяване на 423 пешеходни пътеки;
- обезопасяване на 32 спирки;
- обезопасяване на 14 училища/детски градини;
- обезопасяване на 1 ж.п. гара;
- закупуване на 7 училищни автобуса;
- възлагане на ГПОД в 1 община (Котел).

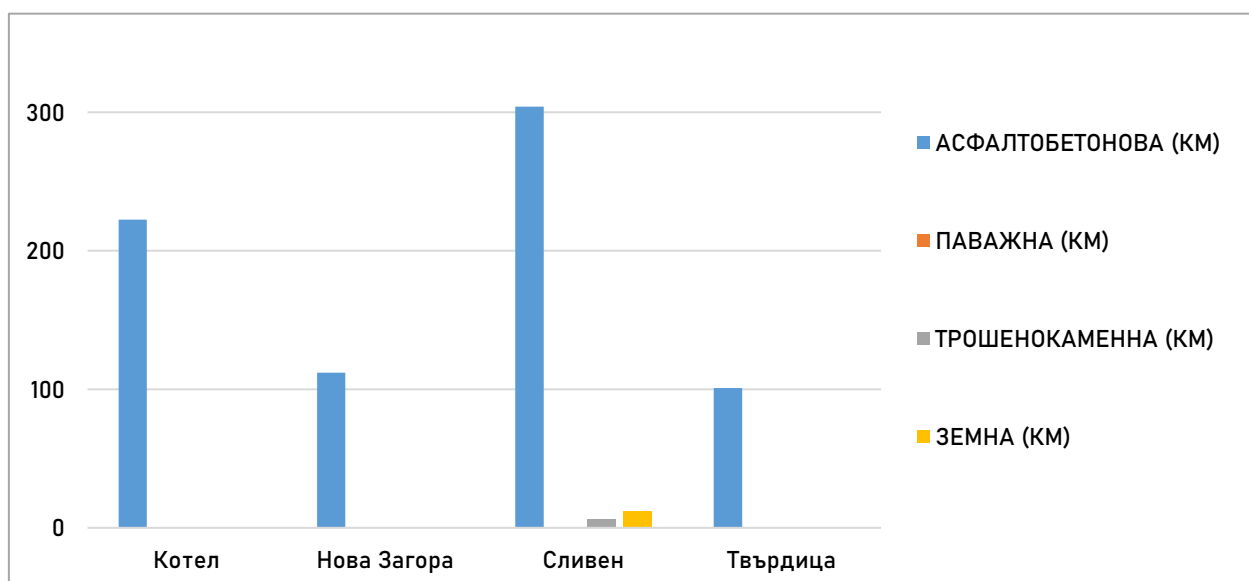
Графика 328:

Настилки по улична мрежа (км)

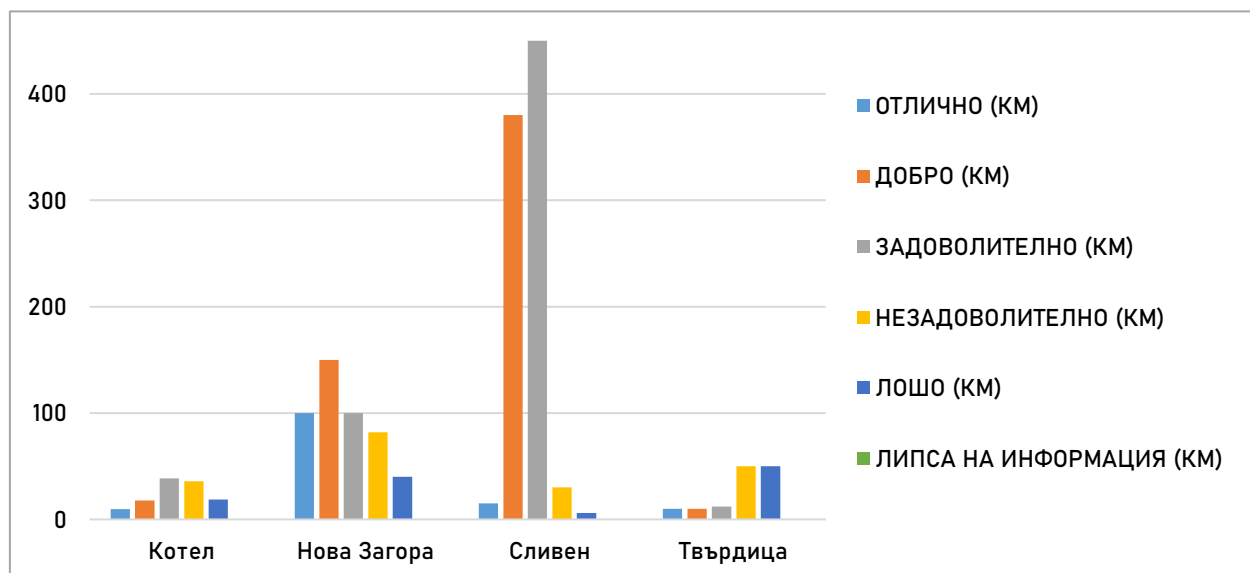


Графика 329:

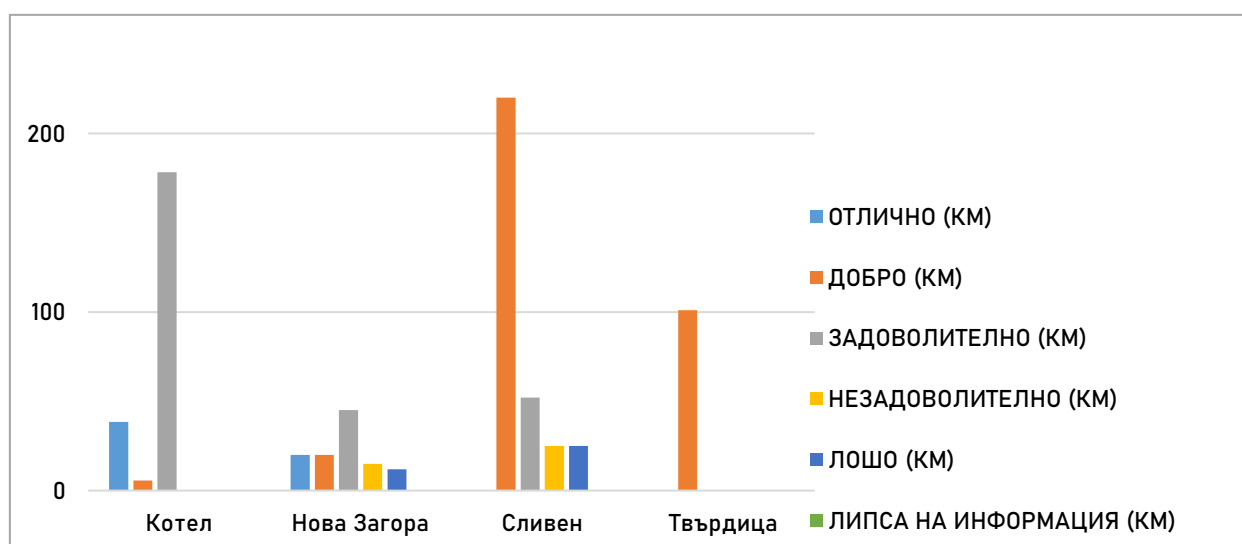
Настилки по общински пътища (км)



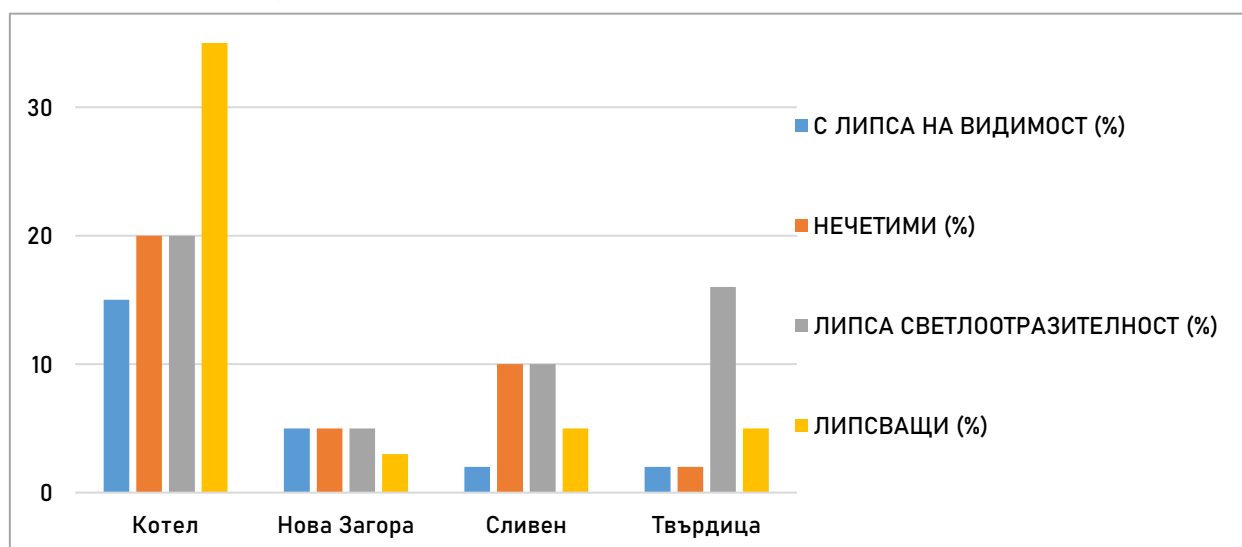
Графика 330:
Състояние на асфалтобетонни настилки по улици (км)



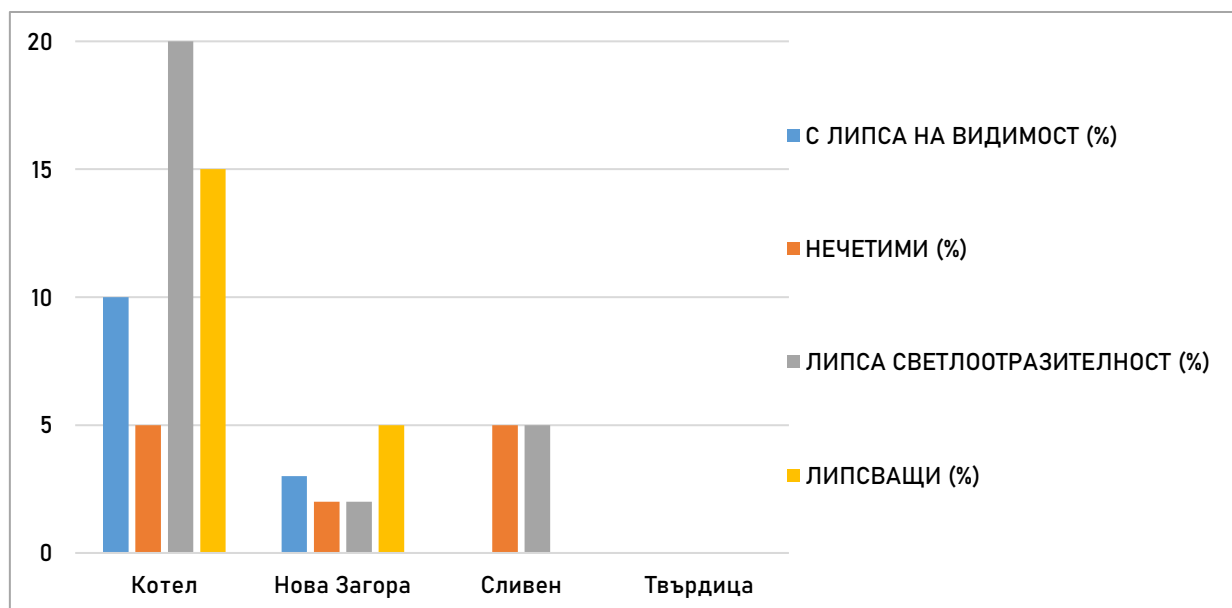
Графика 331:
Състояние на асфалтобетонни настилки по общински пътища (км)



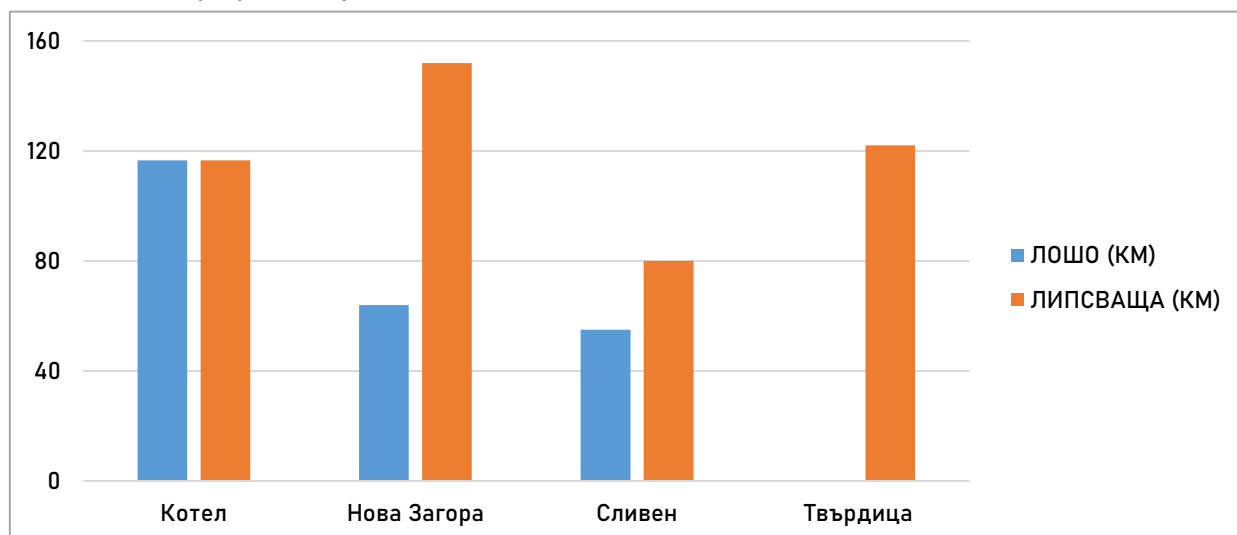
Графика 332:
Състояние на знаци по улици (%)



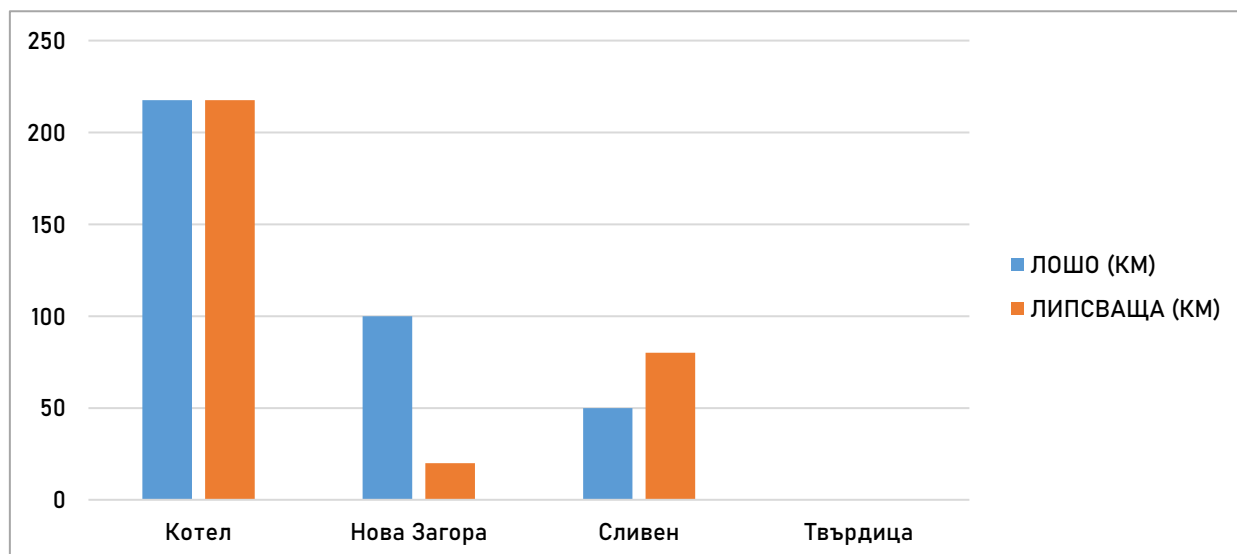
Графика 333:
Състояние на знаци по общински пътища (%)



Графика 334:
Състояние на маркировка по улици (км)

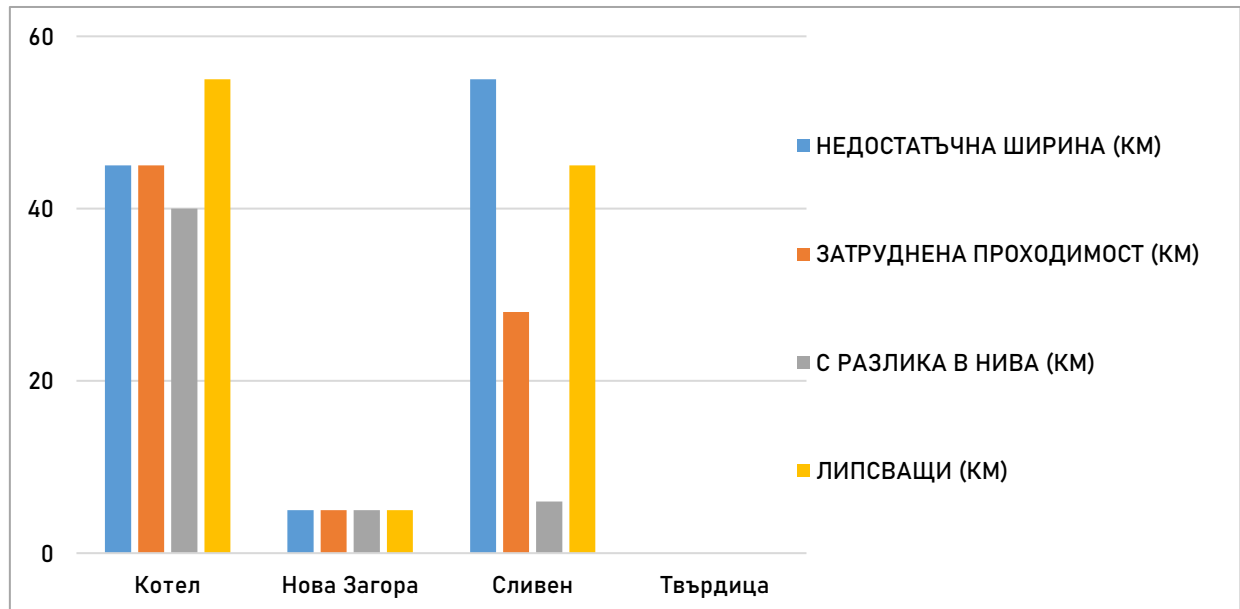


Графика 335:
Състояние на маркировка по общински пътища (км)

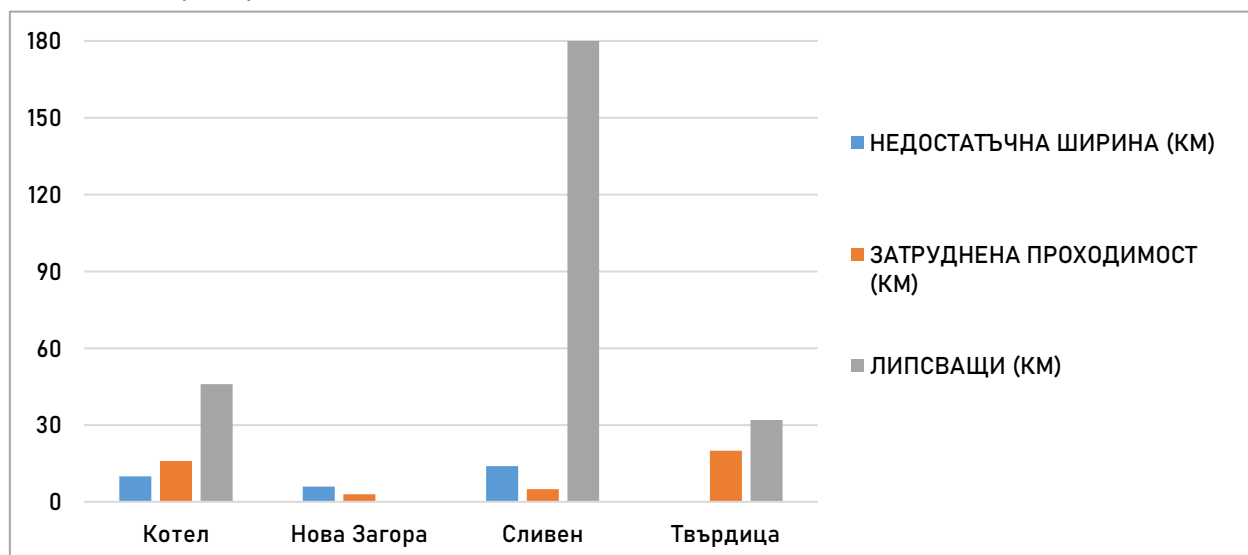


Графика 336:

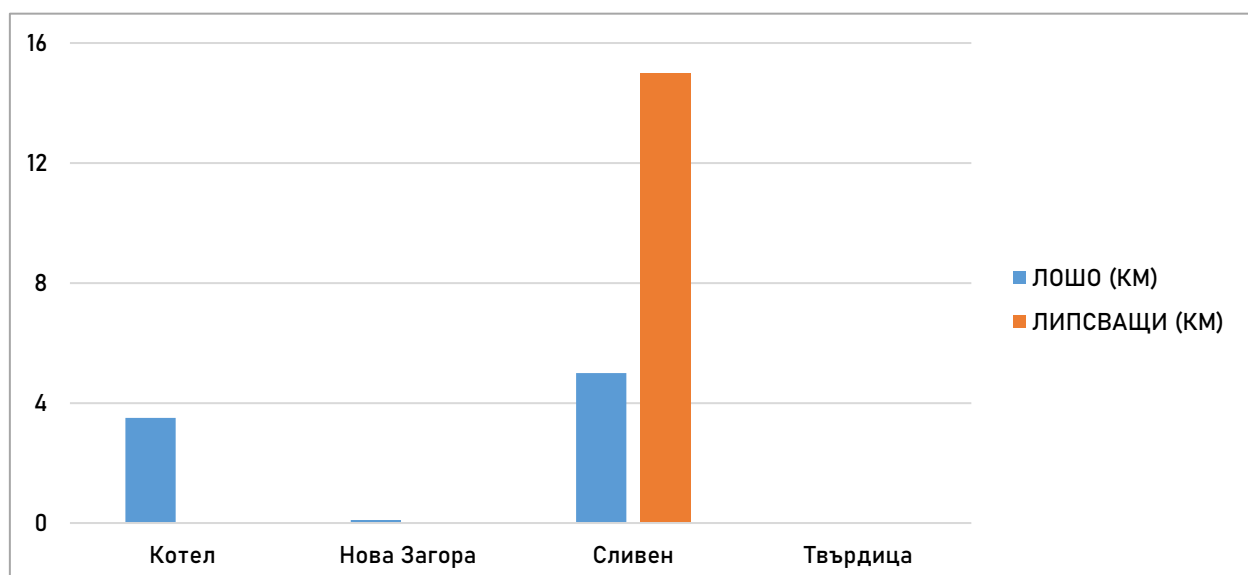
Състояние на банкети (км)



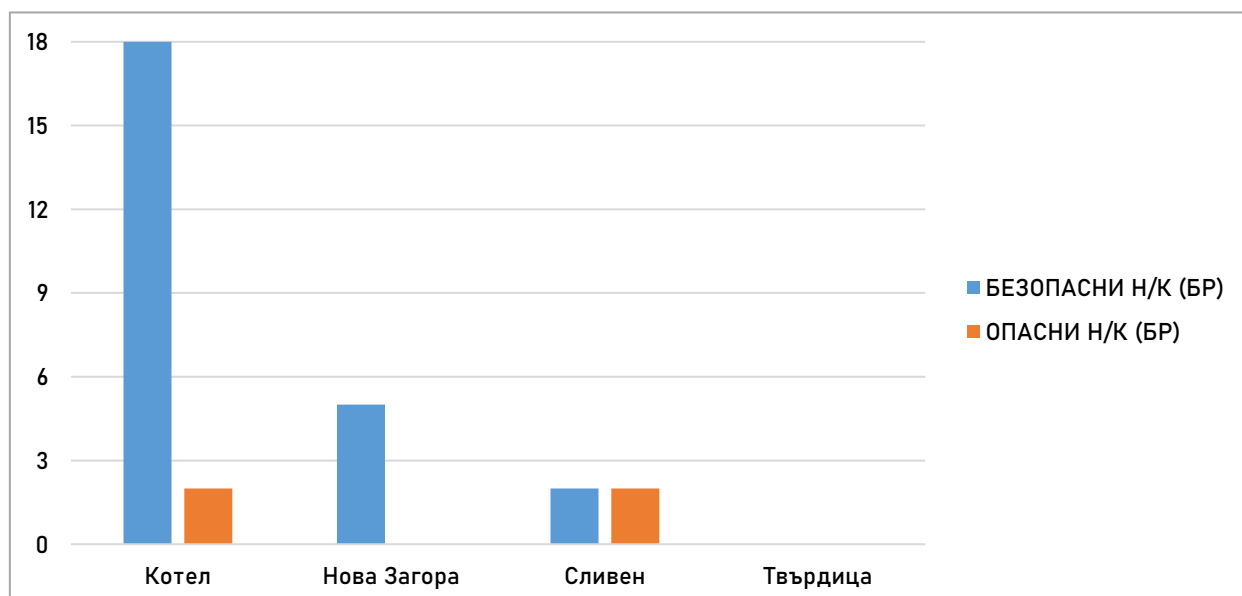
Графика 337:
Състояние на тротоари (км)



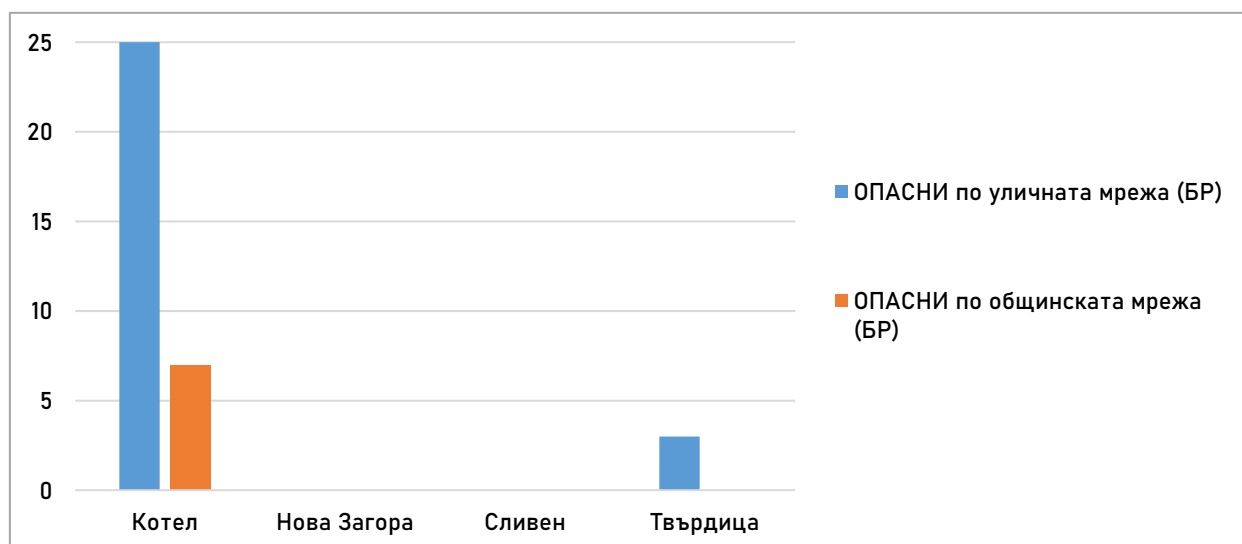
Графика 338:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)



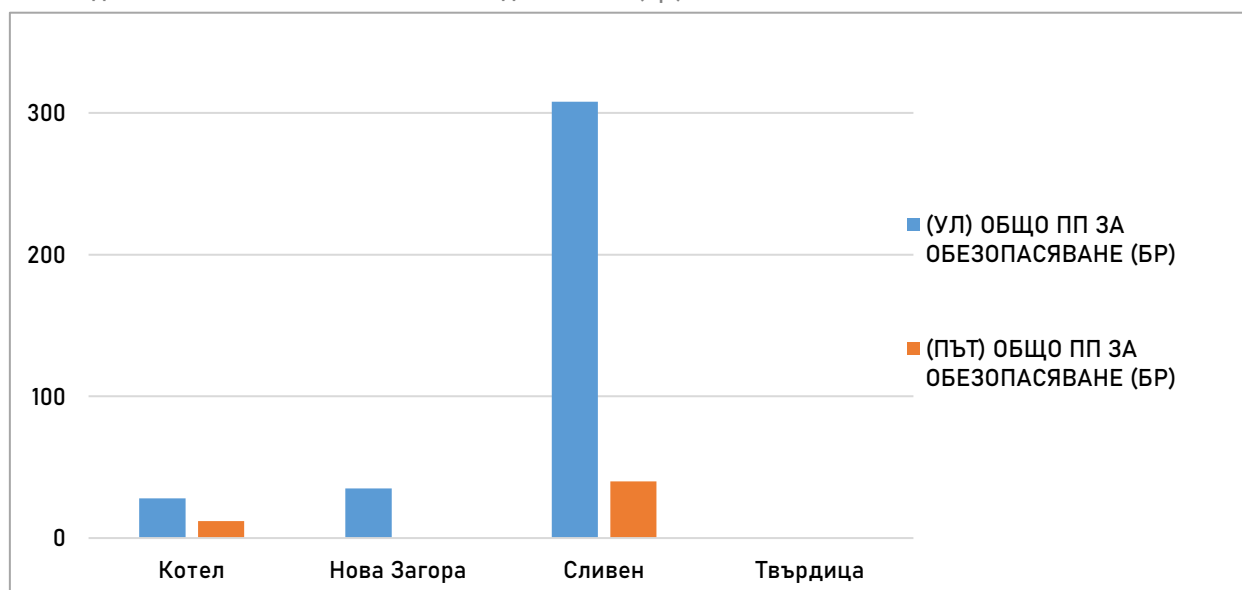
Графика 339:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общинските пътища



Графика 340:
Състояние на кръстовища (бр.)

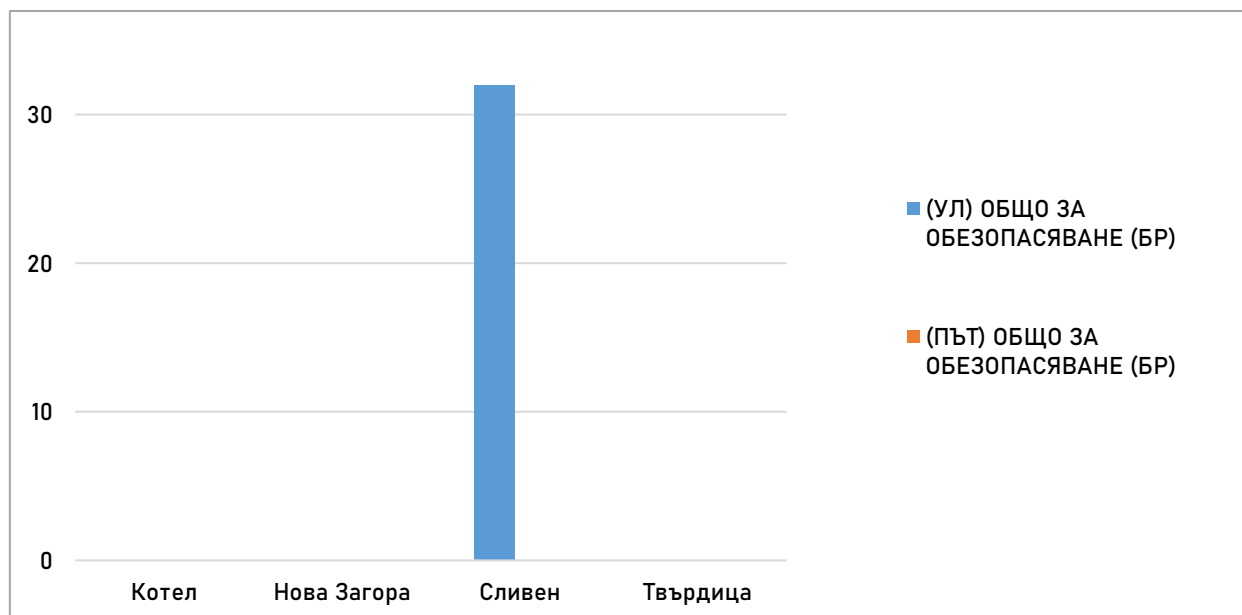


Графика 341:
Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.)



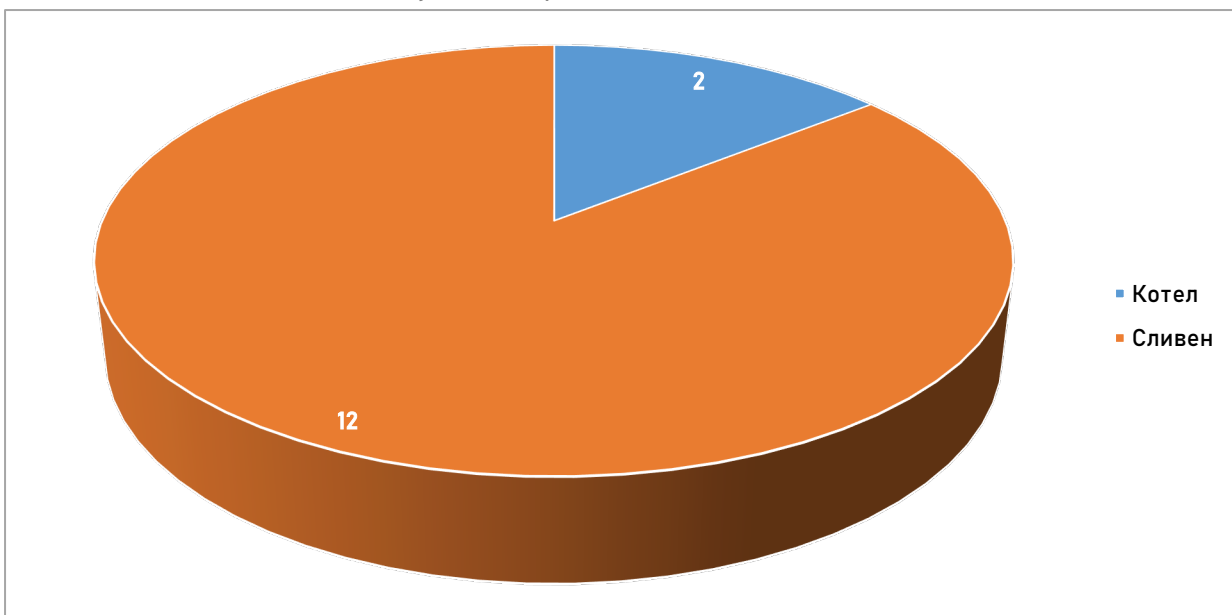
„Графика 342:

Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)



Фигура 25:

Необходимост от обезопасяване на училища (бр.)

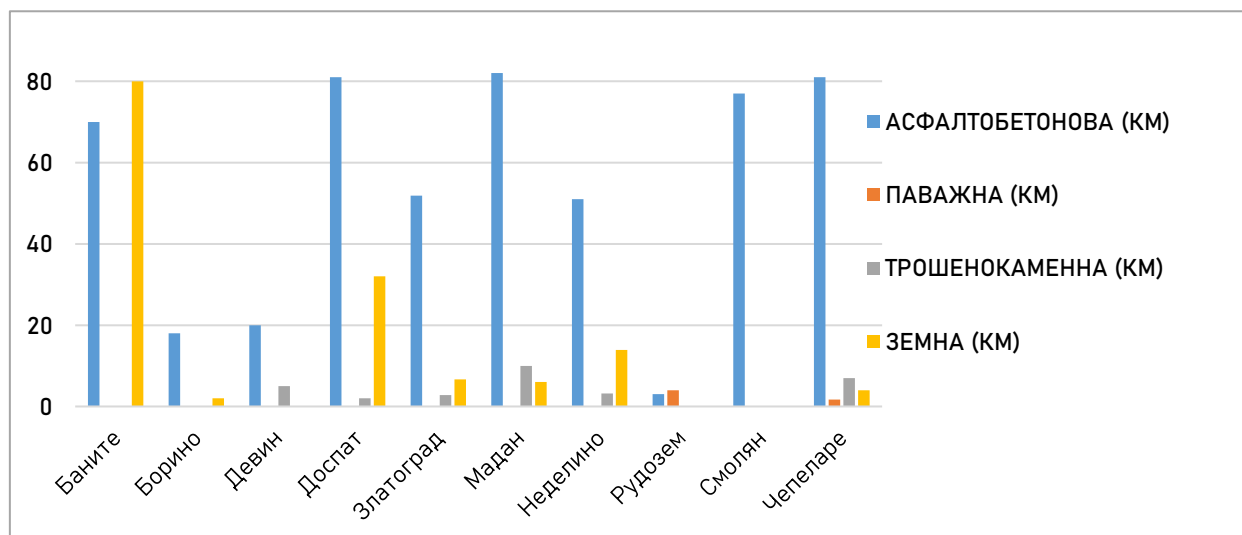


ОКБДП – Смолян е провела 2 бр. заседания през 2022 г. Всички общини са представили информация за годишния доклад. ДАБДП констатира съответствие на докладваната информация спрямо нормативната и стратегическа рамка, като докладът е приет с дадени указания за надграждане на изискуемата информация. За всички общински администрации се наблюдава, че се прилага интегриран подход при подобряването на пътната инфраструктура. В 4 от общините са реализирани различни видове мерки за успокояване на движението – изграждане на изкуствени неравности, повдигнати пешеходни пътеки, едно кръгово кръстовище в община Смолян. Във всички общини са извършени дейности по опресняване на съществуваща и полагане на нова пътна маркировка; обезопасяване на пешеходни пътеки, в т.ч. допълнително осветяване и др. Голяма част от общините в текущото поддържане на ОПУМ са извършили дейности по банкети за подобряване на видимостта и повишаване на безопасността, както и по възстановяване на пътни настилки след строително-монтажни работи. Дейности по изграждане на нови автобусни спирки са изпълнени в община Смолян. Провеждани са редица дейности, кампании и инициативи за деца и ученици с насоченост към БДП. Като добра практика може да се посочи предоставената възможност на децата и учениците да тренират правилата и отговорното участие в пътното движение чрез компютърната игра Разходка по улица „Безопасна“, достъпна на официалната интернет страница на РЗИ – Смолян. На територията на Областна администрация – Смолян са изградени 9 бр. площадки по БДП в училища и детски градини. През отчетната година ОКБДП Смолян е провела регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система за действие при пътнотранспортно произшествие. На интернет страницата на ОКБДП е налична актуална информация за дейността на комисията. Областната комисия не е посочила в своя доклад срещани проблеми и трудности.

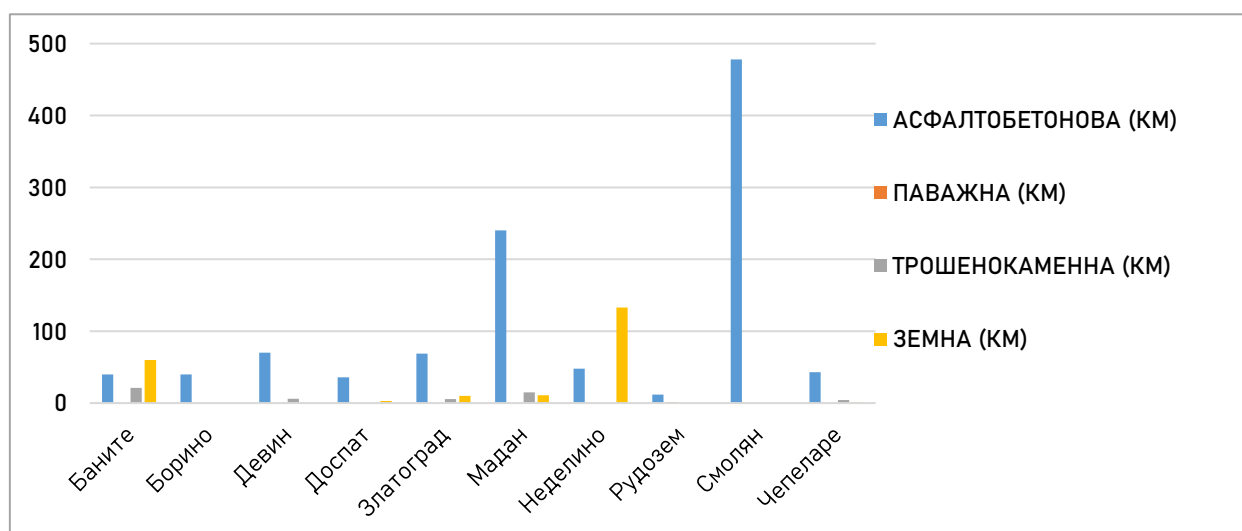
Обобщаване на нуждите на ниво област:

- подобряване на 190.2 км асфалтобетонена настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 460.4 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни пътни знаци/поставяне на липсващи – от 1% в общини Борино и Чепеларе до 80% в община Смолян; осреднена стойност – 22.8% дял проблемни знаци;
- подмяна на 745.8 км пътна маркировка в лошо състояние; полагане на 821.3 км нова пътна маркировка (където в момента изцяло липсва);
- отстраняване на 72 бр. установени несъответствия между пътни знаци и маркировка;
- ремонт/рехабилитация на 229.7 км проблемни банкети и изграждане на 327.2 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);
- ремонт/рехабилитация на 574.3 км проблемни тротоари и изграждане на 604.7 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 126.6 км ОСП в лошо състояние; монтиране на 278.6 км нови ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 529 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край);
- обезопасяване на 167 опасни кръстовища;
- обезопасяване на 119 пешеходни пътеки;
- обезопасяване на 85 спирки;
- обезопасяване на 1 подлез и 2 надлеза;
- обезопасяване на 16 велоалея;
- обезопасяване на 45 училища/детски градини;
- обезопасяване на 3 автогари;
- закупуване на 15 училищни автобуса;
- възлагане на ГПОД в 4 общини (Борино, Девин, Смолян и Неделино).

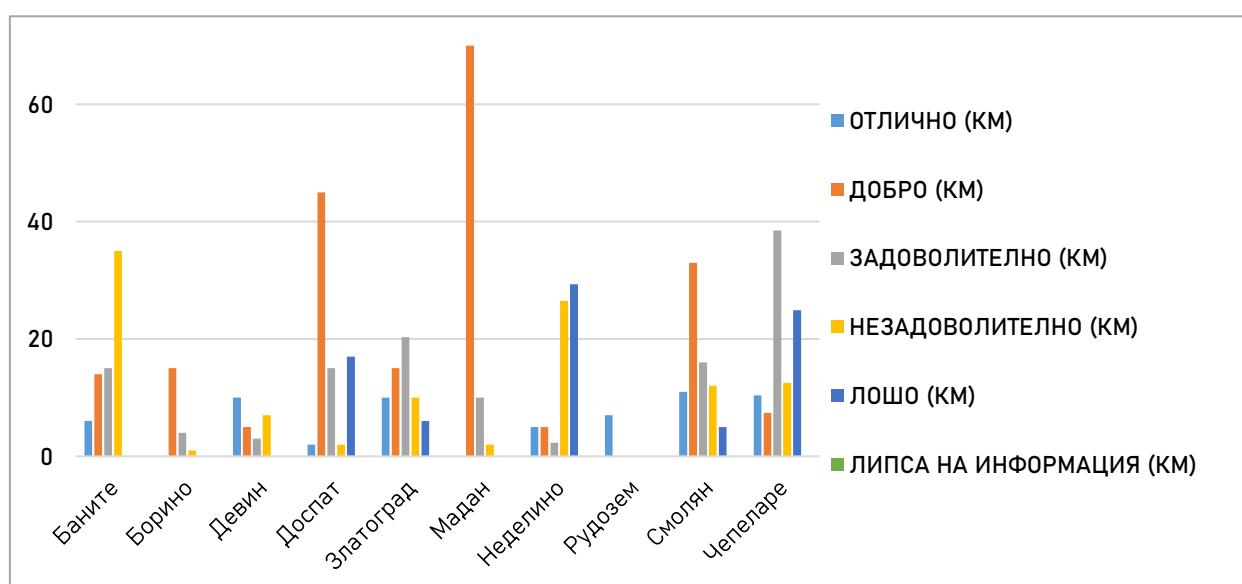
Графика 343:
Настилки по улична мрежа (км)



Графика 344:
Настилки по общински пътища (км)

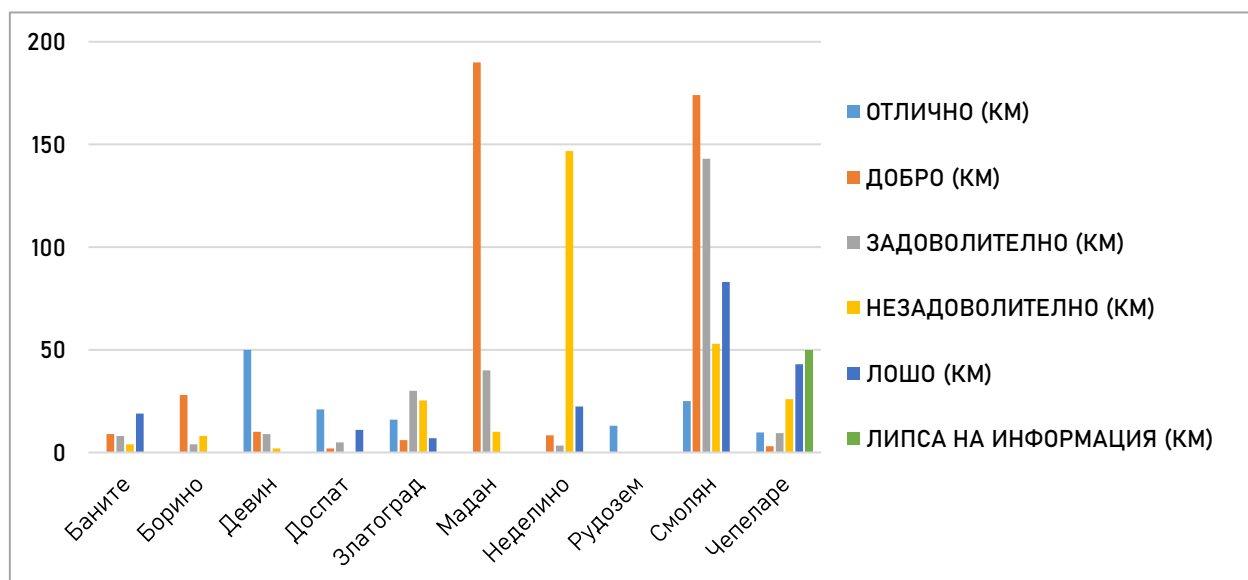


Графика 345:
Състояние на асфалтобетонни настилки по улици (км)



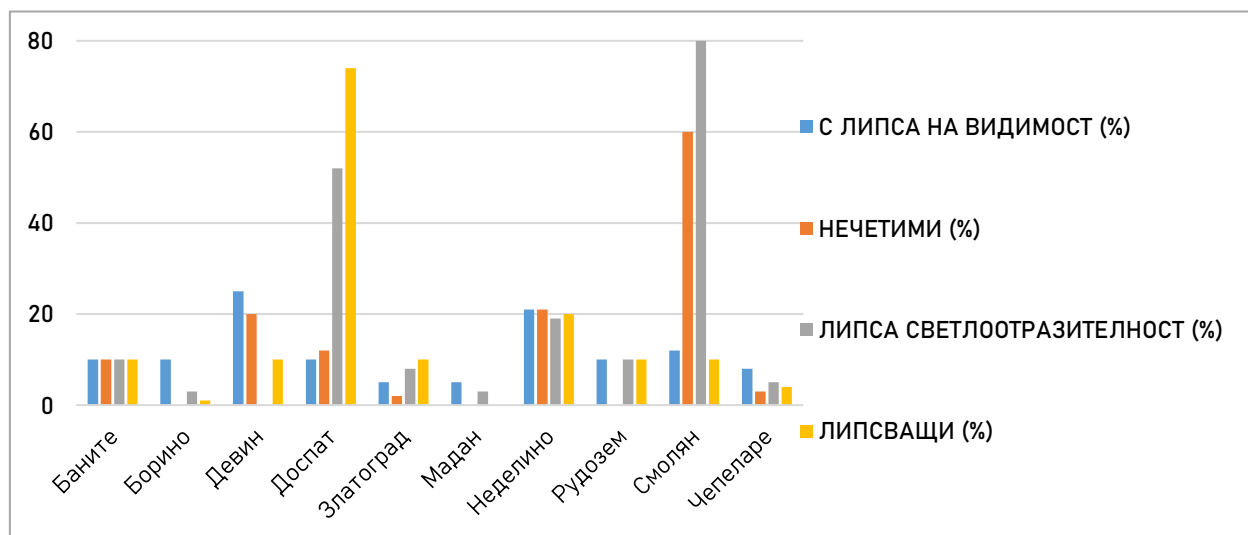
Графика 346:

Състояние на асфалтобетонни настилки по общински пътища (км)



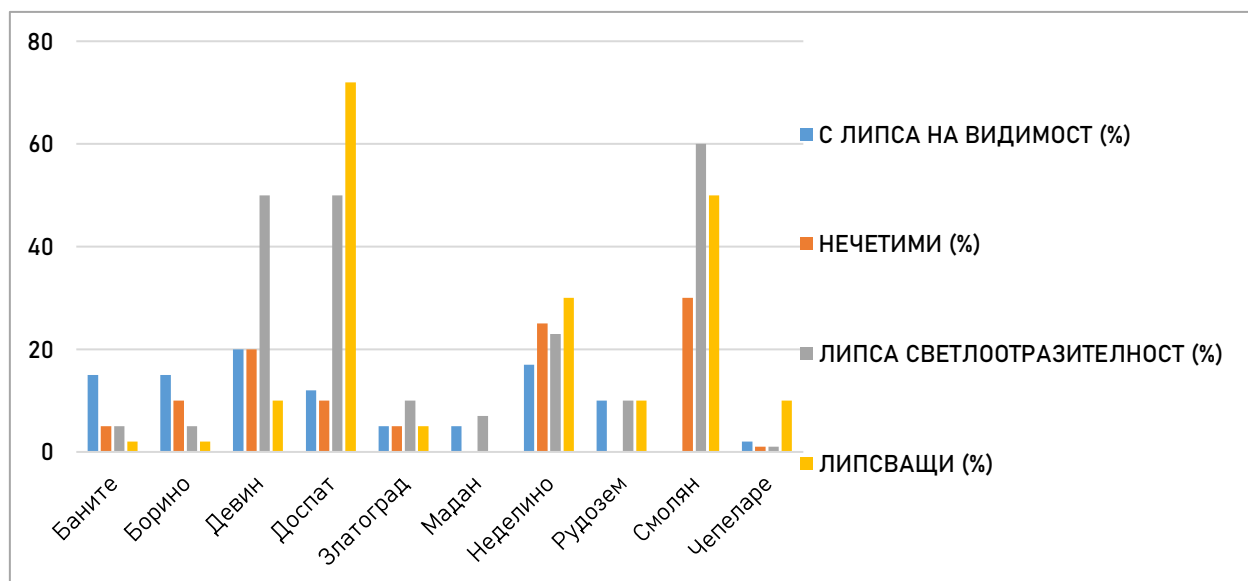
Графика 347

Състояние на знаци по улици (%)

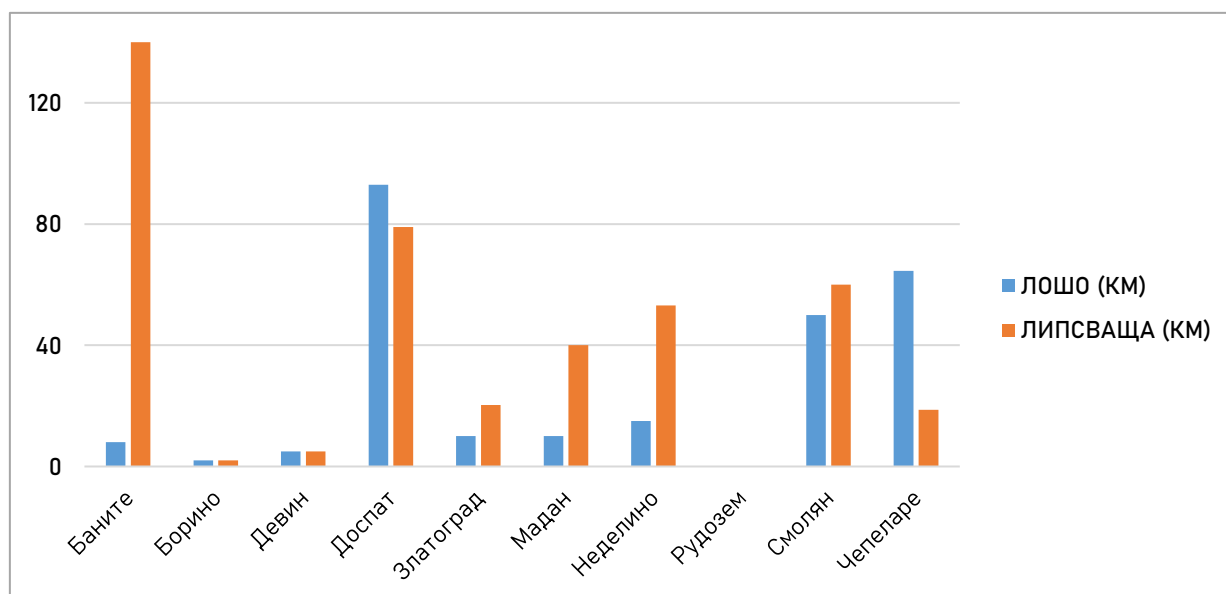


Графика 348:

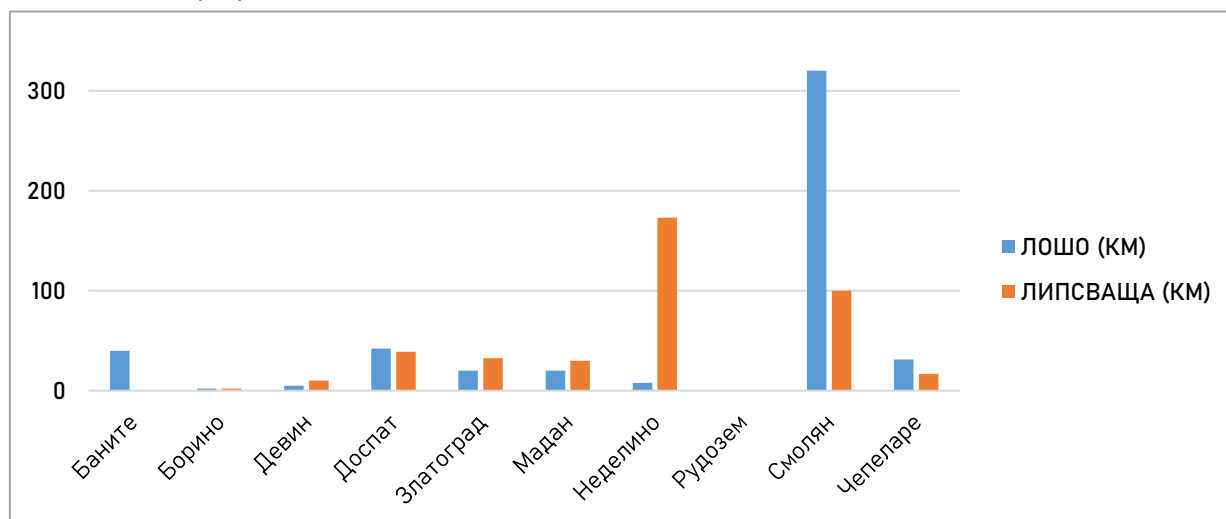
Състояние на знаци по общински пътища (%)



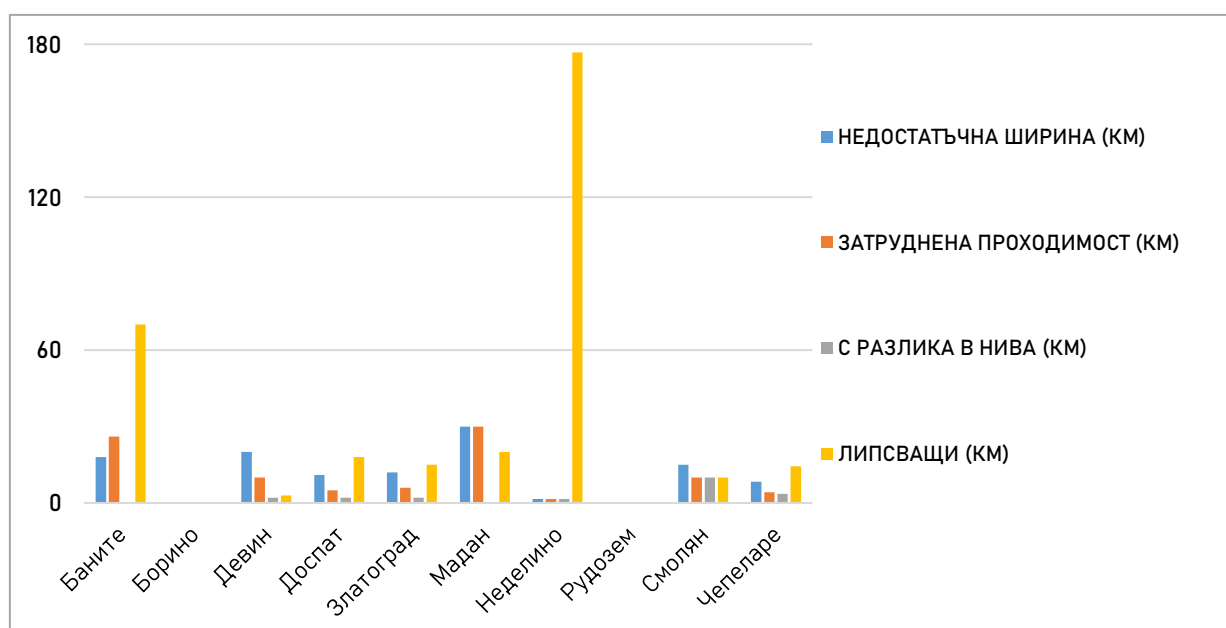
Графика 349:
Състояние на маркировка по улици (км)



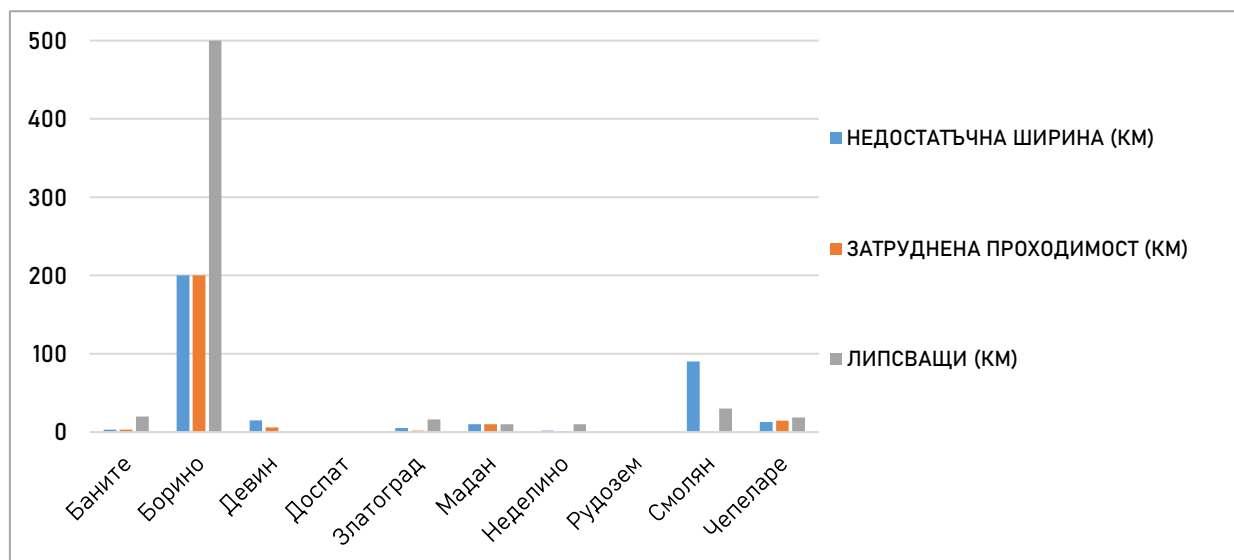
Графика 350:
Състояние на маркировка по общински пътища (км)



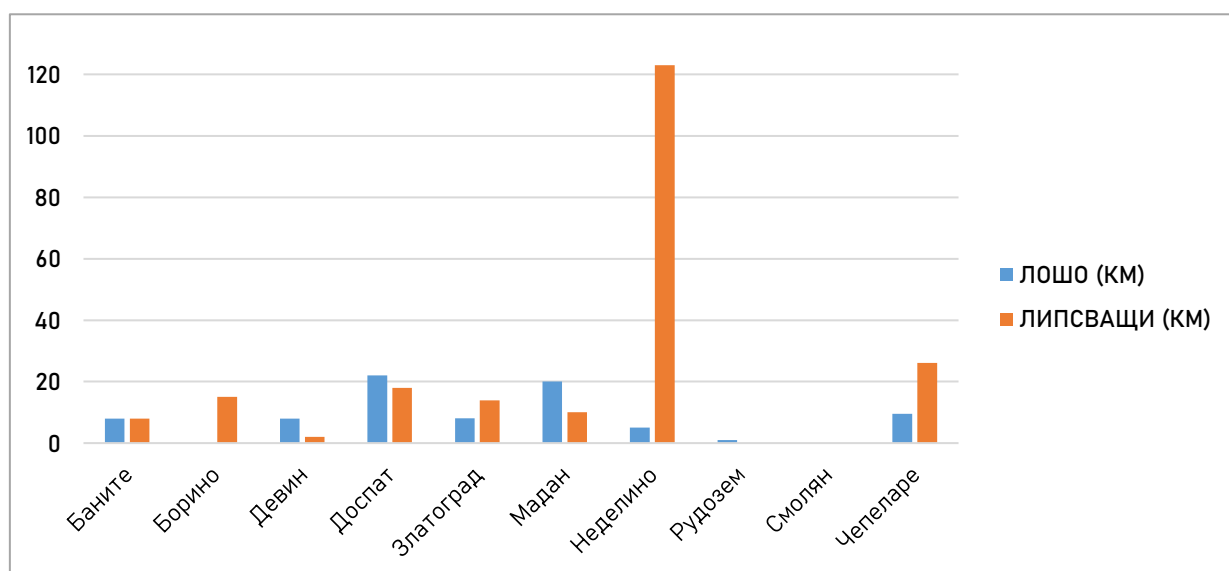
Графика 531:
Състояние на банкети (км)



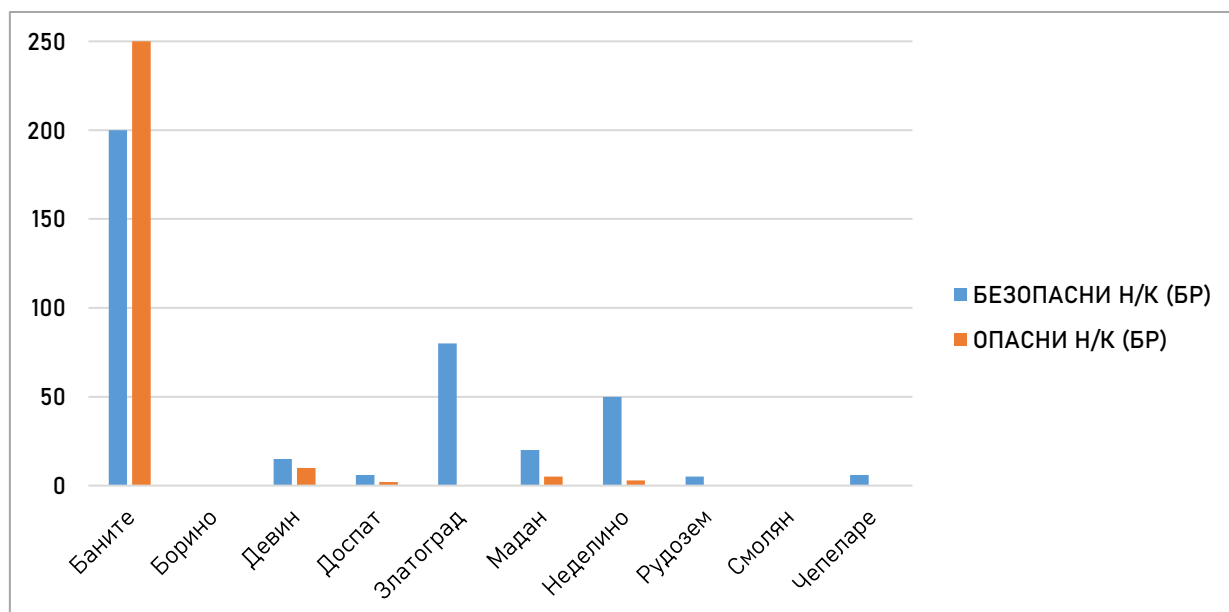
Графика 352
Състояние на тротоари (км)



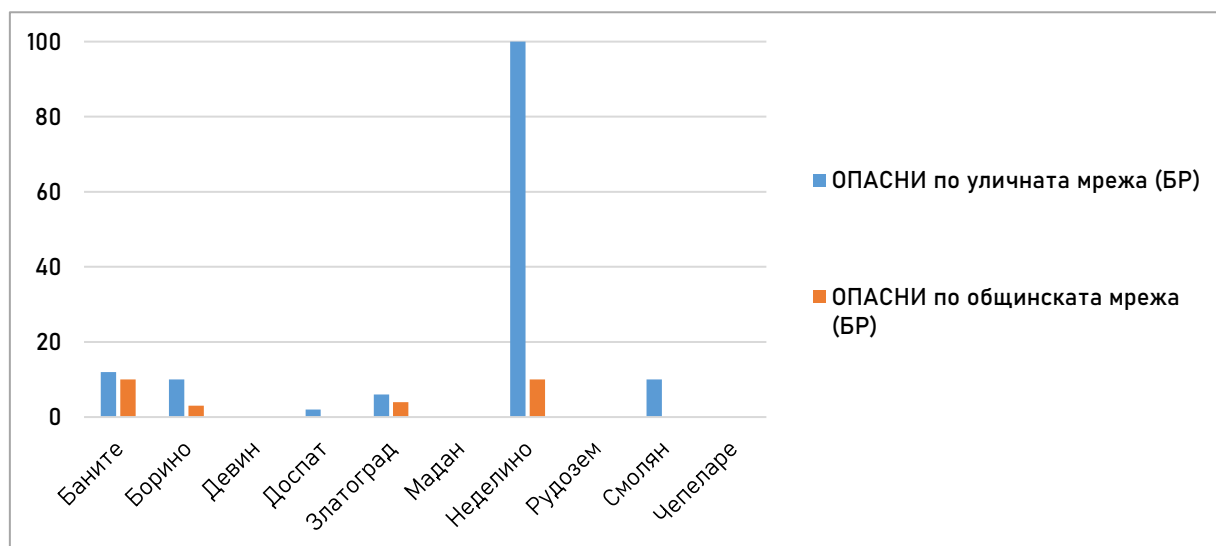
Графика 353:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)



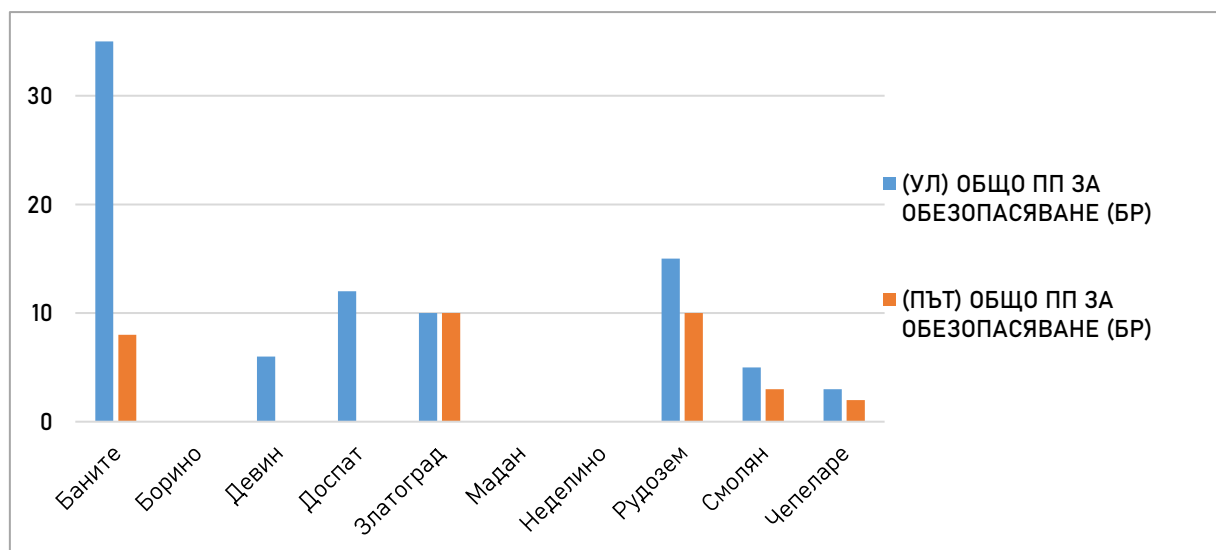
Графика 354:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общинските пътища



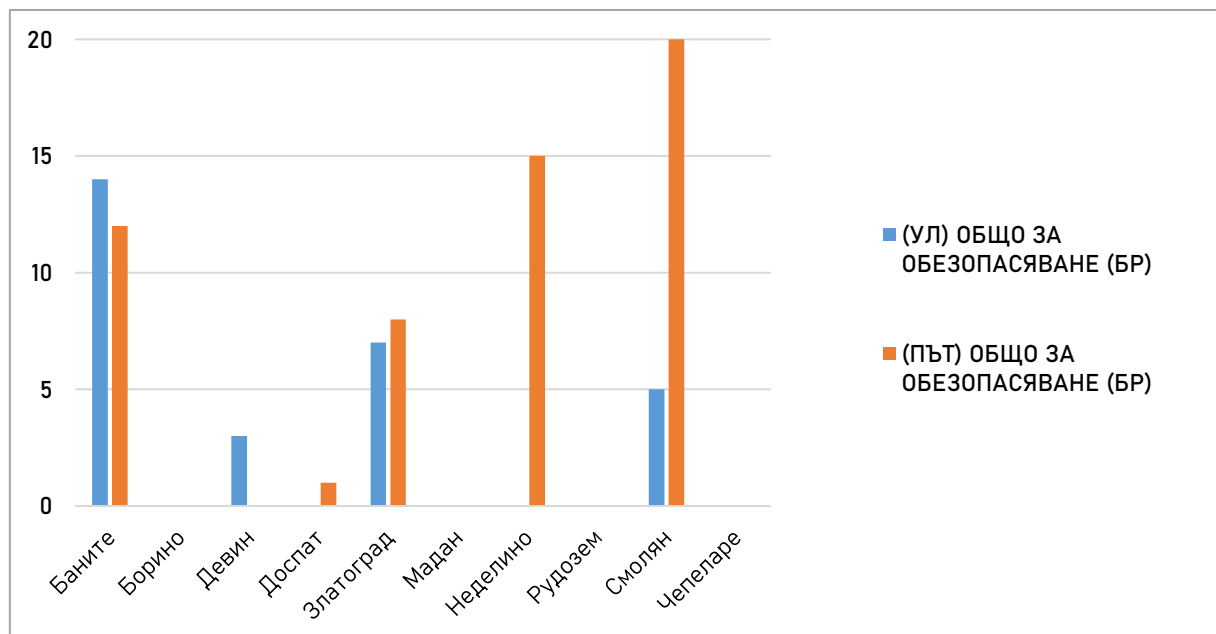
Графика 355:
Състояние на кръстовища (бр.)



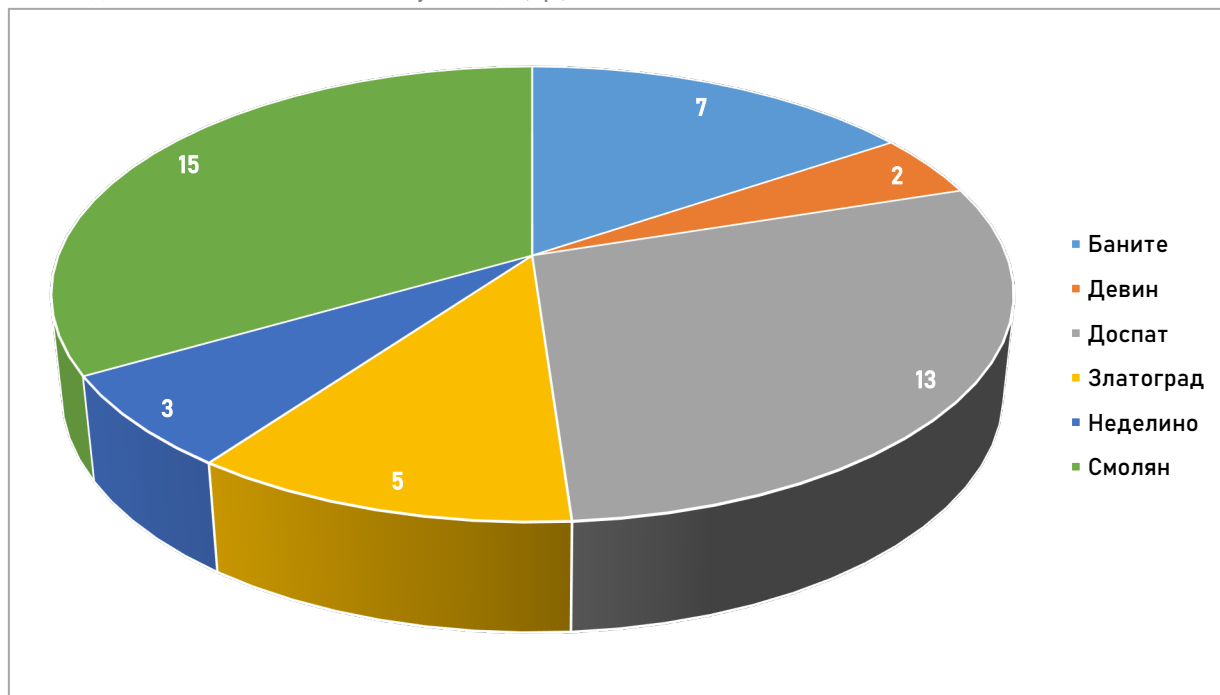
Графика 356:
Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.)



Графика 357:
Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)



Фигура 26:
Необходимост от обезопасяване на училища (бр.)

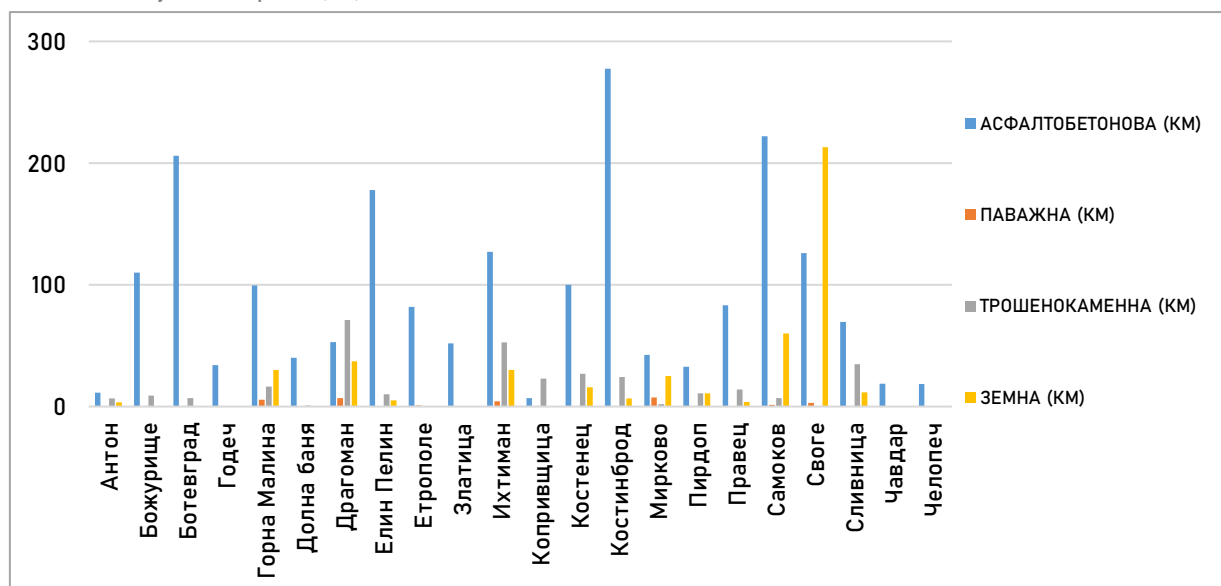


ОКБДП – Софийска област не е провеждала заседания, както през 2022 г., така и през предходната на отчетната 2021 г. Това се определя като системен проблем от ДАБДП, тъй като членовете на ОКБДП нямат възможност да работят в добър синхрон и координация помежду си. В изготвения годишен доклад няма информация за извършените дейности от общините Божурище и Сливница, като същите не са представили информация за доклада и в предходната година. Това се явява несъответствие спрямо нормативната и стратегическа рамка и представлява сериозен пропуск в докладваната информация, съответно докладът не е приет с дадени указания за ревизия. В почти всички докладвали общини се прилага интегриран подход при подобряването на пътната инфраструктура. В някои са реализирани различни видове мерки за успокояване на движението – изграждане на изкуствени неравности, повдигнати пешеходни пътеки; в община Правец е изградено кръгово кръстовище; опресняване на съществуваща и полагане на нова пътна маркировка; обезопасяване на пешеходни пътеки – в община Костинброд са поставяни и светодиодни пътни знаци. През отчетната година ОКБДП – Софийска област не е провела регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система. На интернет страницата на ОКБДП няма актуална информация за дейността на комисията и не са публикувани всички изискуеми документи, което също е слабост. ОКБДП – Софийска област в годишния доклад за 2022 г. не посочва конкретни проблеми и срещани трудности в дейностите свързани с БДП, но като проблем може да се посочи не провеждането на редовни заседания на ОКБДП, както и не предоставянето на изискуема информация от някои общински администрации. Това възпрепятства събирането, обработването и анализа на информация за състоянието на БДП. Община Драгоман е сигнализирила посредством изпратени писма до АПИ с копие до ДАБДП относно пренасочването на целия автомобилен трафик от и към ГКПП-Калотина през територията на община Драгоман, поради строежа на АМ-Европа, което допринася за разрушаването на пътната инфраструктура.

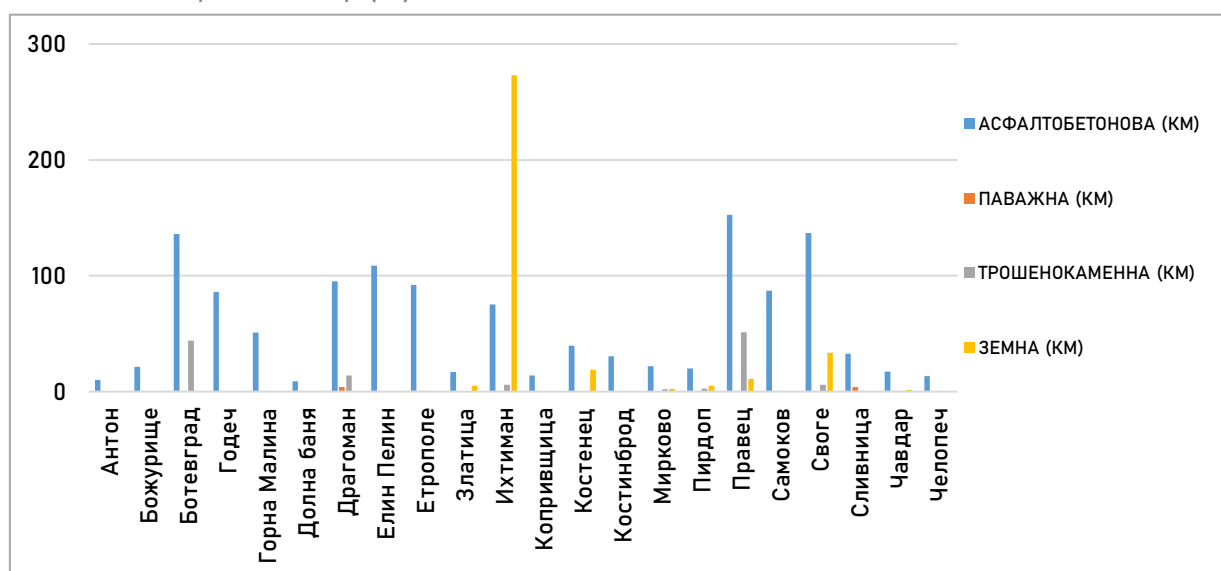
Обобщаване на нуждите на ниво област:

- подобряване на 772.8 км асфалтобетонена настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 358.8 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни пътни знаци/поставяне на липсващи – от 1% в община Драгоман до 100% в община Копrivщица; осреднена стойност – 24.5% дял проблемни знаци;
- подмяна на 804.6 км пътна маркировка в лошо състояние; полагане на 2 618.6 км нова маркировка (където в момента изцяло липсва);
- отстраняване на 157 бр. установени несъответствия между пътни знаци и маркировка;
- ремонт/рехабилитация на 1 019.1 км проблемни банкети и изграждане на 373.1 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);
- ремонт/рехабилитация на 909.8 км проблемни тротоари и изграждане на 1 005.1 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 154.4 км ОСП в лошо състояние; монтиране на 372.4 км нови ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 469 бр. елементи по ОСП;
- обезопасяване на 753 опасни кръстовища и 325 пешеходни пътеки;
- обезопасяване на 94 спирки;
- обезопасяване на 2 надлеза;
- обезопасяване на 2 велоалеи;
- обезопасяване на 51 училища/детски градини;
- обезопасяване на 1 ж.п. гара;
- закупуване на 16 училищни автобуса;
- възлагане на ГПОД в 12 общини (Антон, Божурище, Годеч, Горна малина, Долна баня, Елин Пелин, Златица, Копrivщица, Костенец, Костинброд, Пирдоп и Сливница).

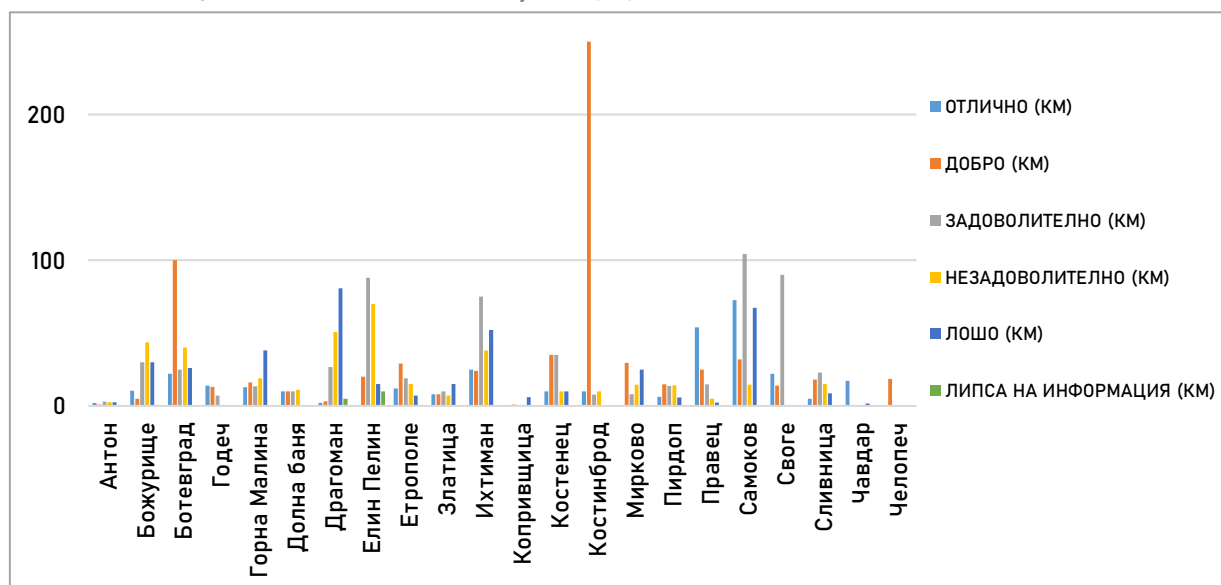
Графика 358:
Настилки по улична мрежа (км)



Графика 359:
Настилки по общински пътища (км)

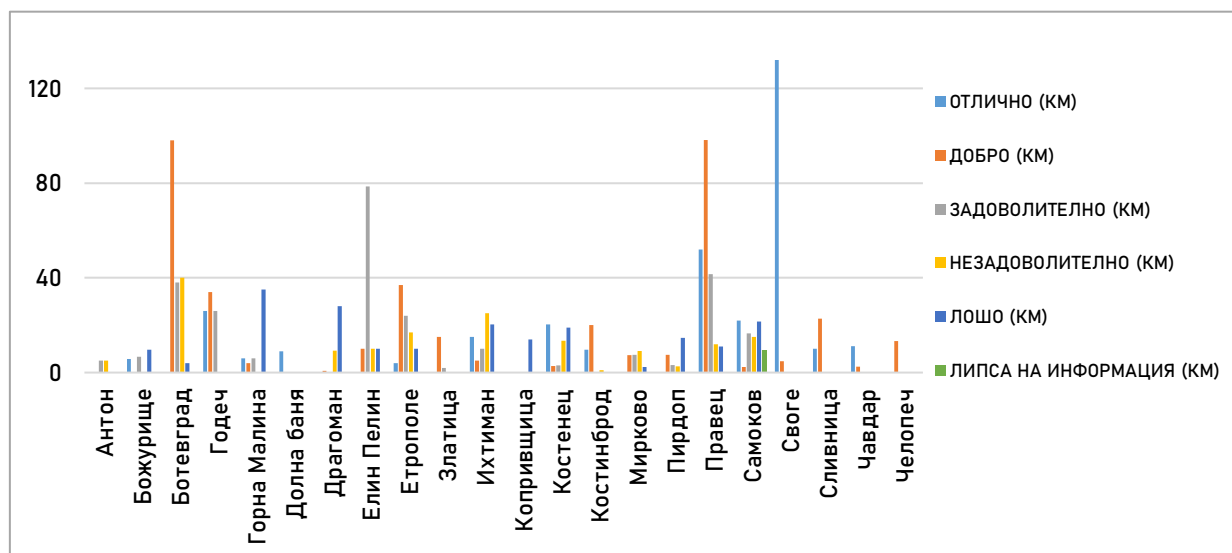


Графика 360:
Състояние на асфалтобетонени настилки по улици (км)



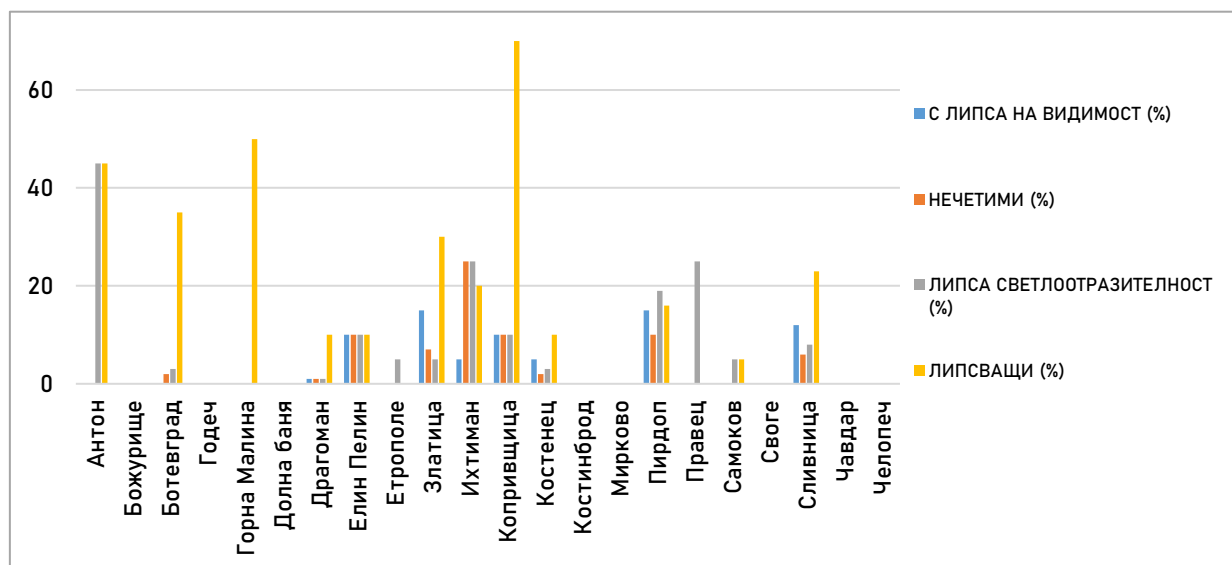
Графика 361:

Състояние на асфалтобетонени настилки по общински пътища (км)



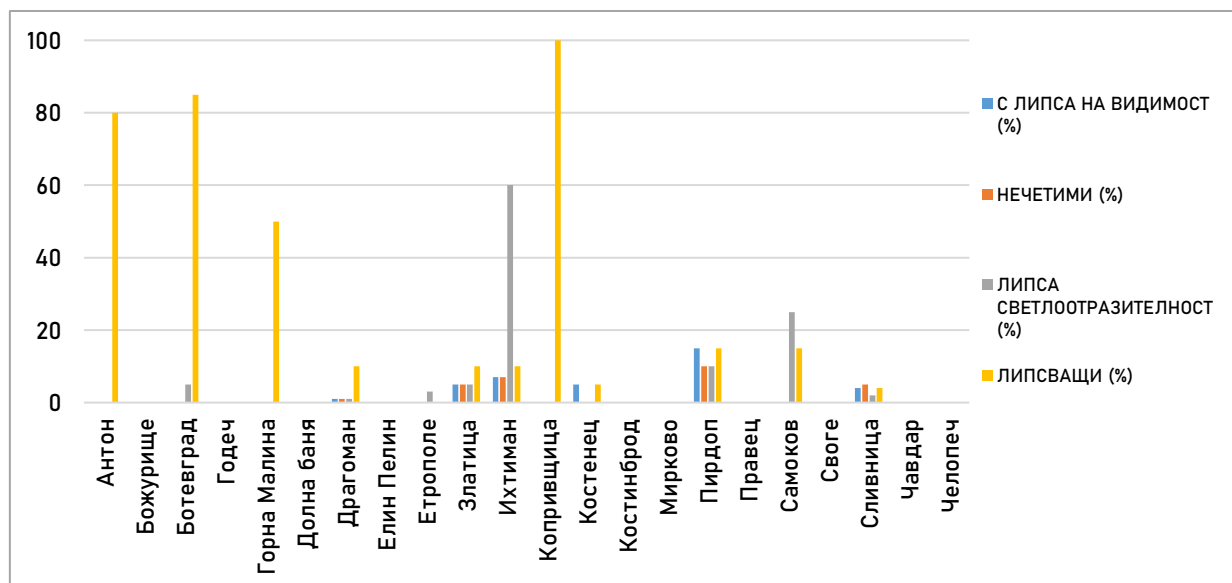
Графика 362:

Състояние на знаци по улици (%)



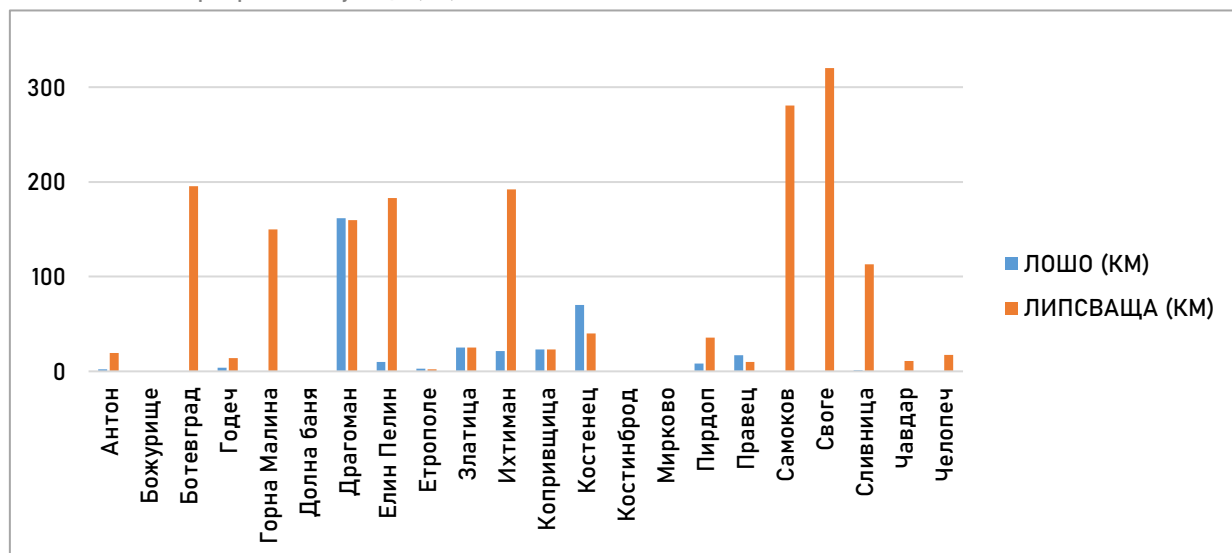
Графика 363:

Състояние на знаци по общински пътища (%)



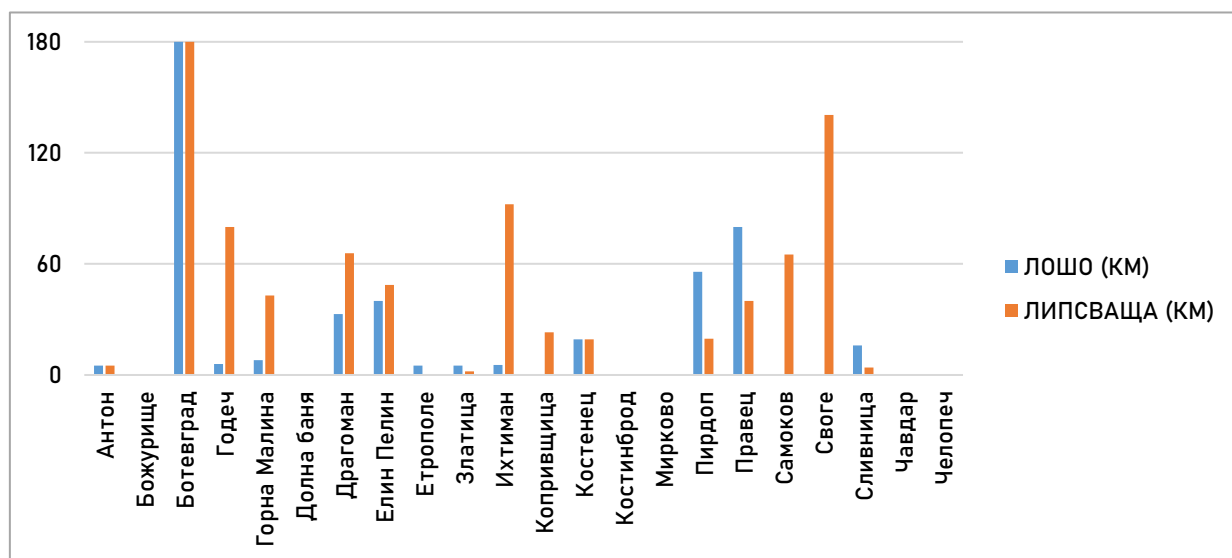
Графика 364:

Състояние на маркировка по улици (км)



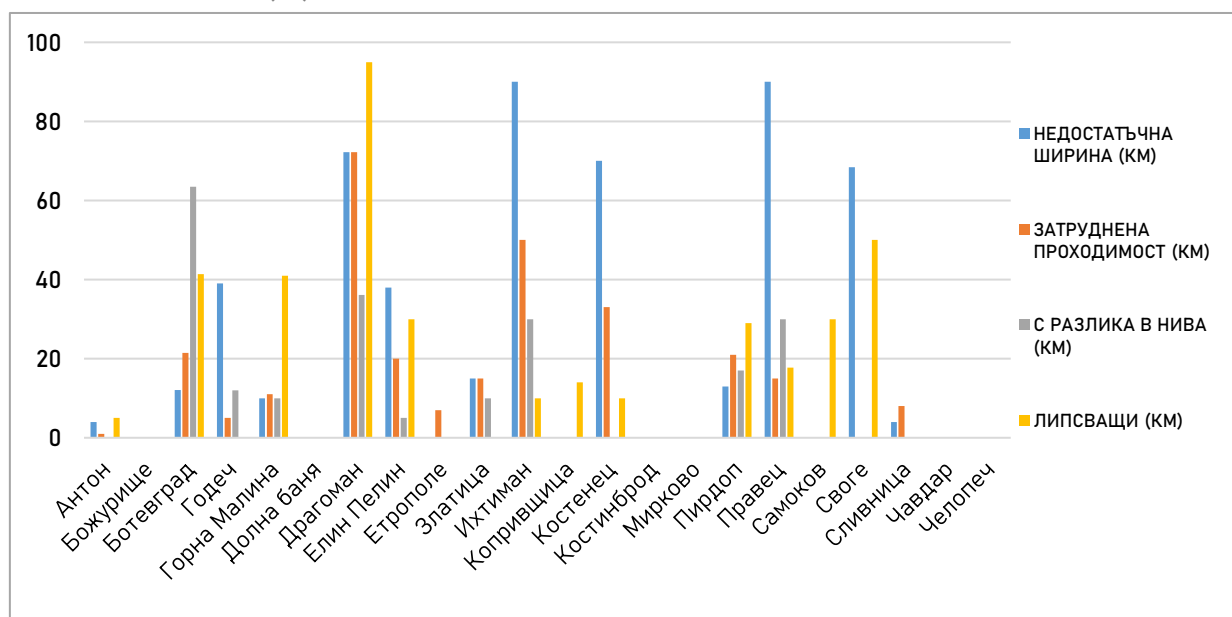
Графика 365:

Състояние на маркировка по общински пътища (км)

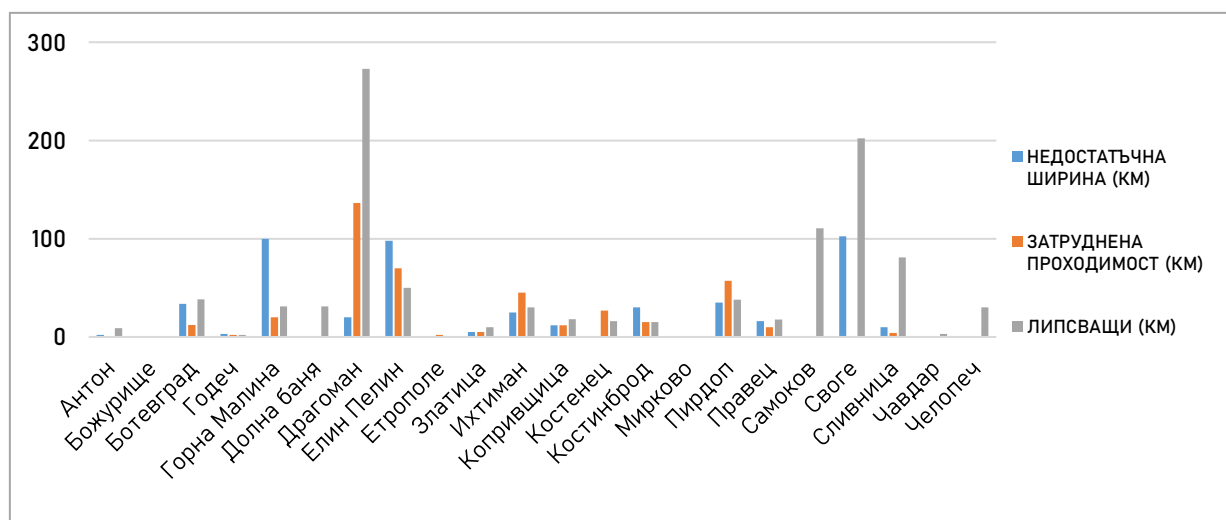


Графика 366:

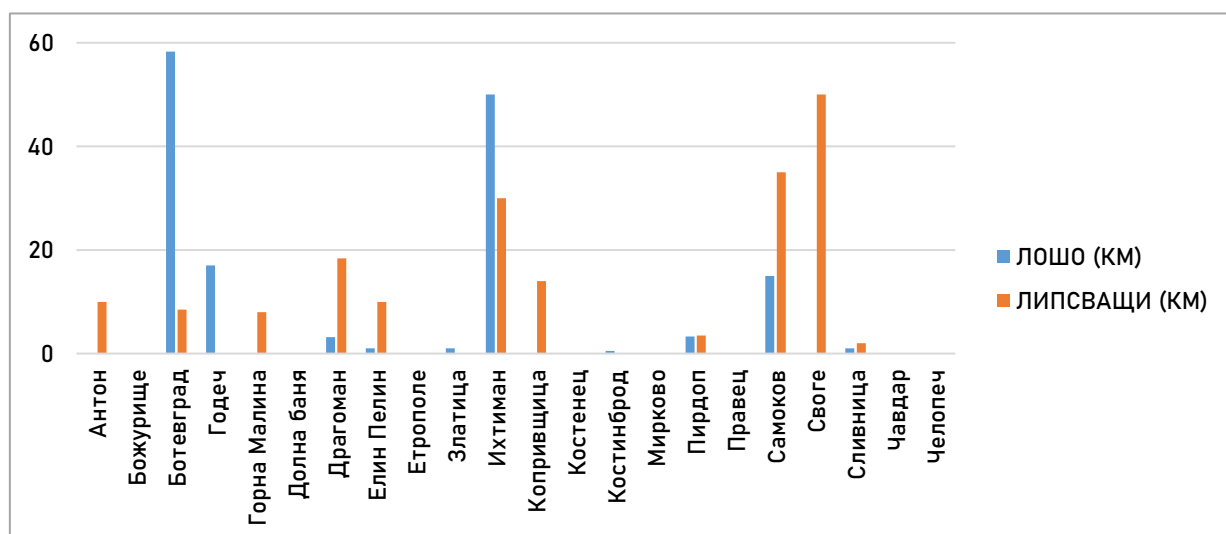
Състояние на банкети (км)



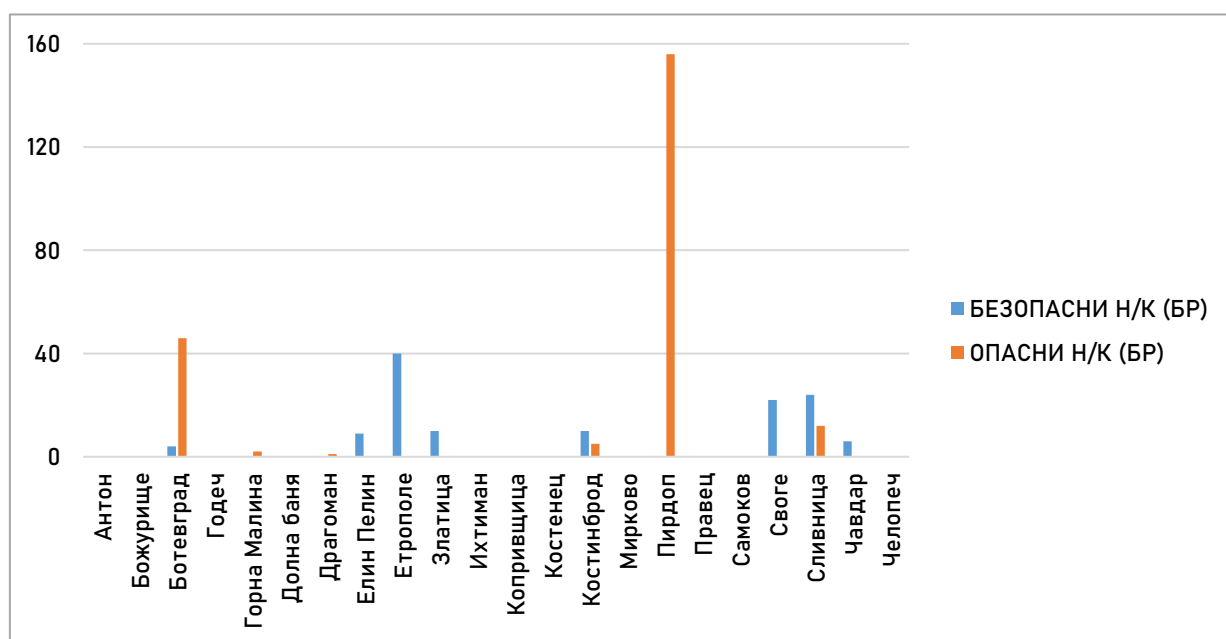
Графика 367:
Състояние на тротоари (км)



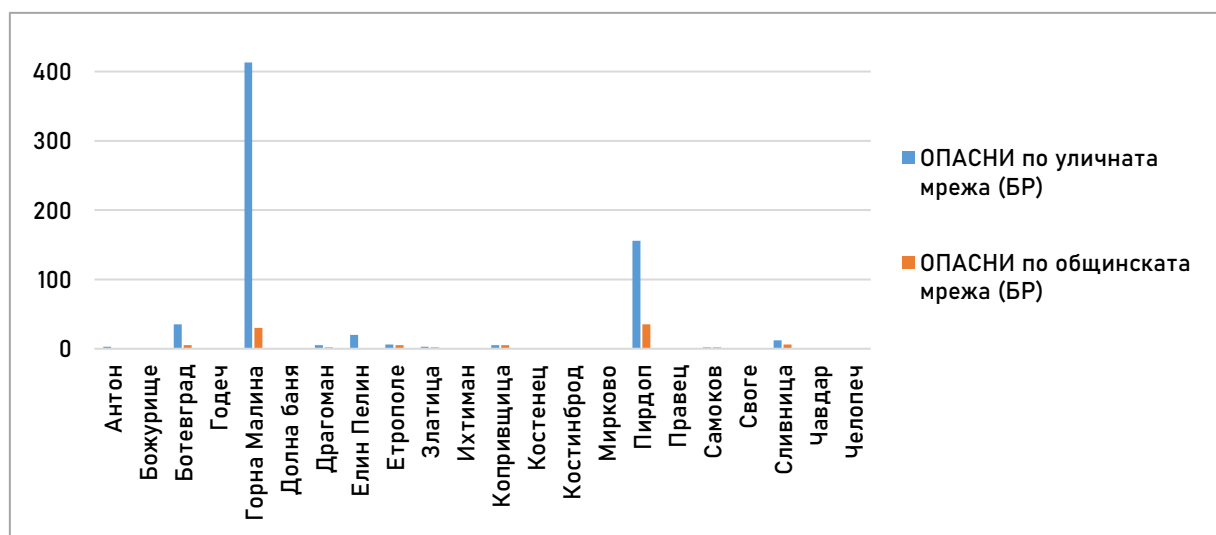
Графика 368:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)



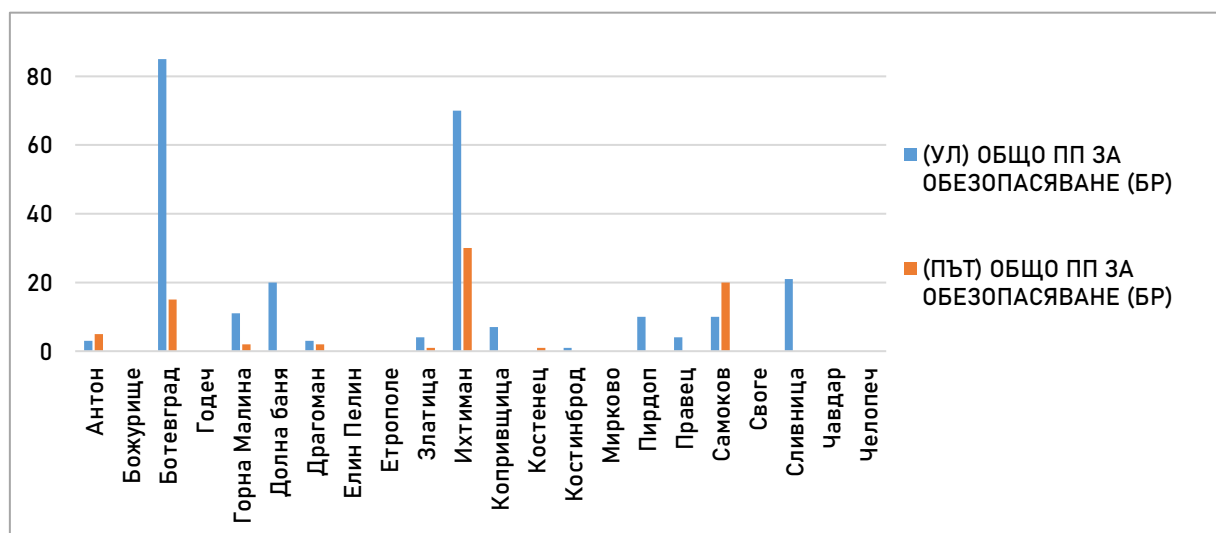
Графика 369:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общинските пътища



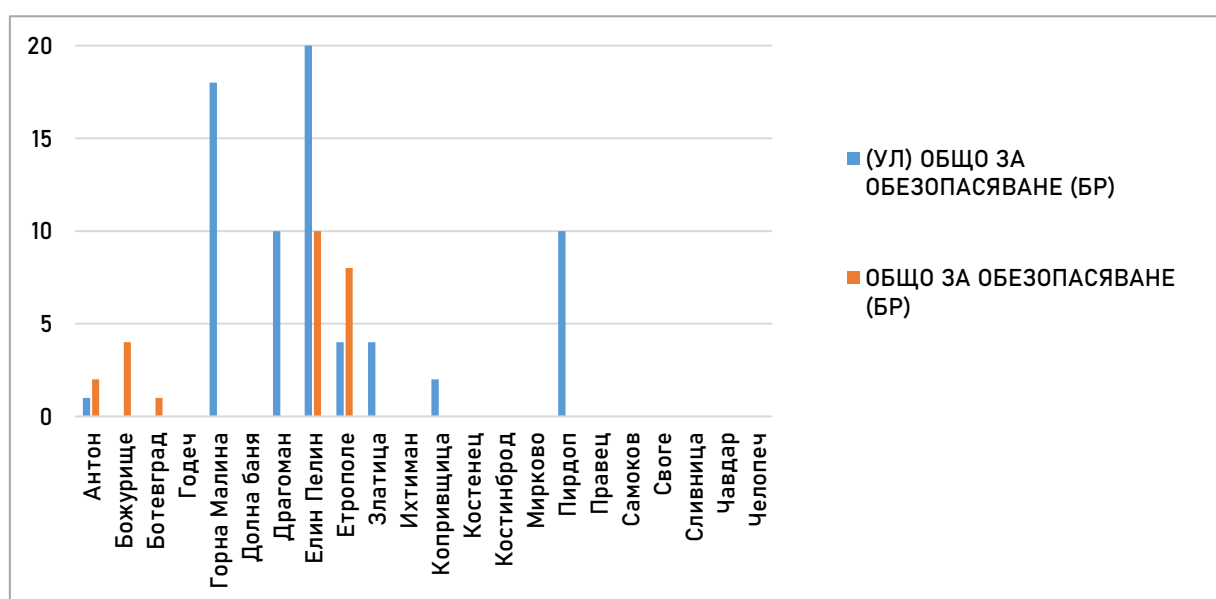
Графика 370:
Състояние на кръстовища (бр.)



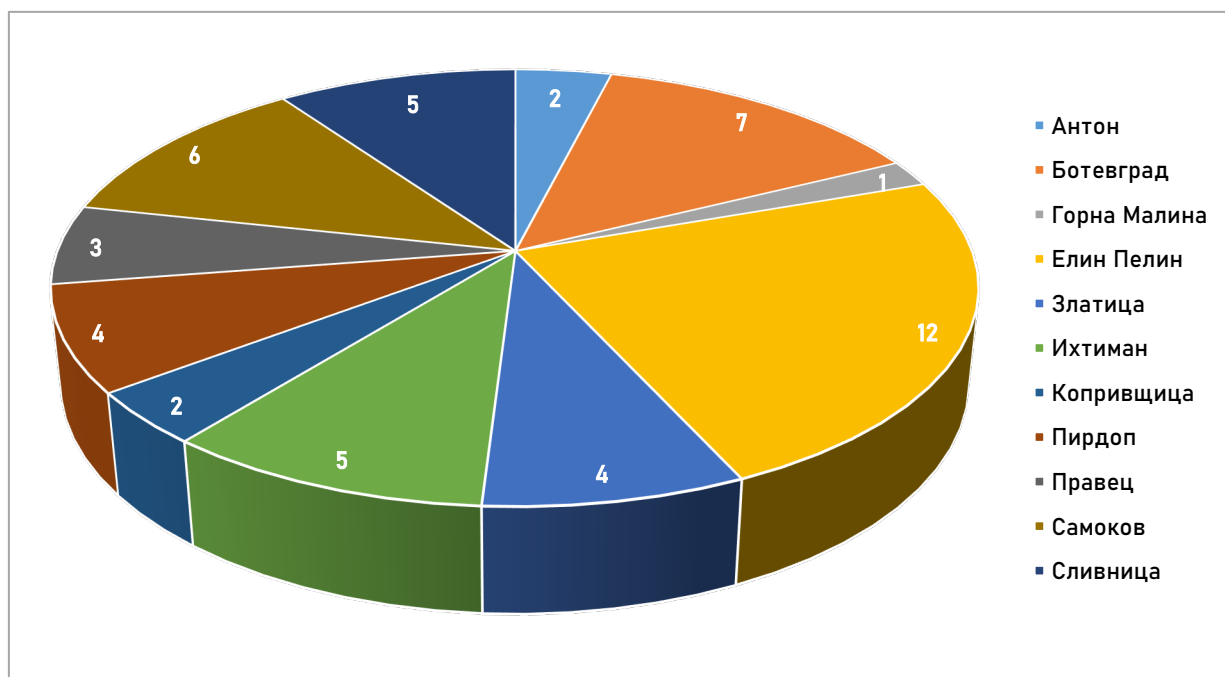
Графика 371:
Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.)



Графика 372:
Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)



Фигура 27:
Необходимост от обезопасяване на училища (бр.)



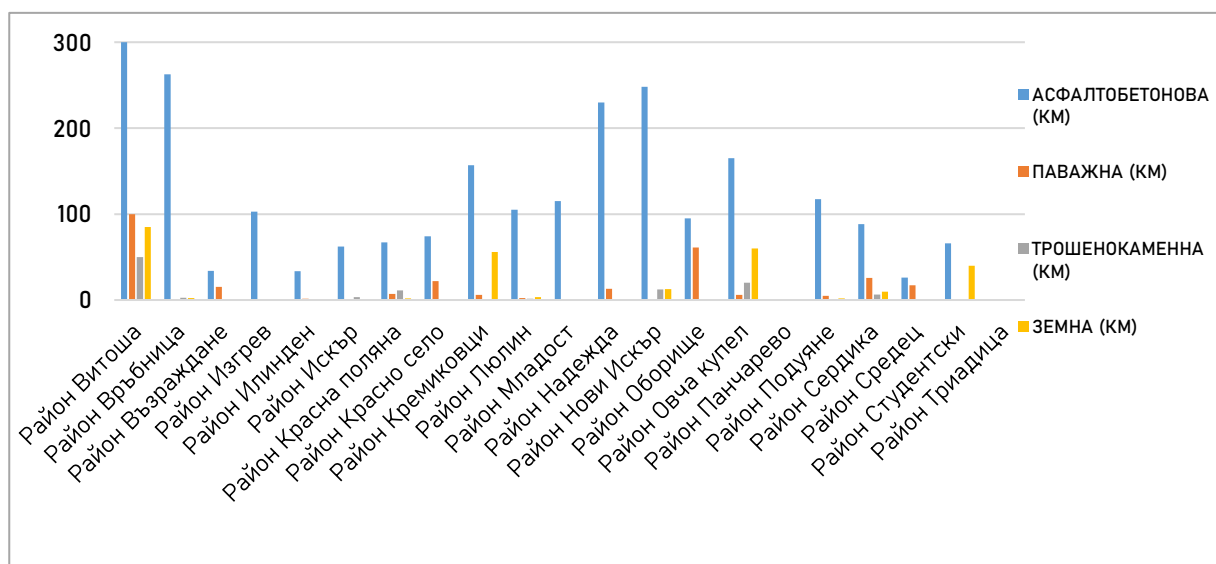
ОКБДП – София град е провела 1 заседание. Това се определя като проблем от страна на ДАБДП, тъй като членовете на ОКБДП не работят в достатъчна степен в синхрон и координация помежду си. Столична община прилага интегриран подход при подобряването на пътната инфраструктура. Реализирани са различни видове мерки за успокояване на движението – изграждане на изкуствени неравности, повдигнати пешеходни пътеки; опресняване на съществуваща и полагане на нова пътна маркировка; обезопасяване на пешеходни пътеки, в т.ч. допълнителното осветяване на 265 бр.; поставени са предпазни антипаркинг колчета в района на кръстовища и пешеходни пътеки, предпазни пешеходни ограждения и др. Монтирани са над 400 бр. физически ограничители, чрез които се предотвратява паркирането на автомобили на по-малко от 5 метра от пешеходни пътеки/кръстовища. Извършени са дейности по изграждане и обезопасяване на спирки на обществен транспорт, като на над 80% от всички спирки са монтирани антипаркинг елементи със светлоотразително фолио. Столична община извършва непрекъснато наблюдение и контрол върху работата на светофарните уредби, като при нужда и в случаи на инцидент дежурни оператори подпомагат движението на транспортните потоци и съдействат на спешните служби. През 2022 г. са реализирани множество дейности, свързани с подобряване на услугата „Градски транспорт“ в столицата. През отчетната година ОКБДП – София е провела регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система за действие при пътнотранспортно произшествие. На интернет страницата на ОКБДП е налична информация за дейността на комисията. Областната комисия е посочила в своя доклад следните проблеми и трудности: липса на капацитет и кадри, които да отговарят за провеждане на областната политика по БДП. Служителите, които са ангажирани с изпълнение на политиката, са в числения състав на отдел „Административен контрол, координация и регионално развитие“ в рамките на дирекция „Административен контрол, регионално развитие и държавна собственост“, който има още много други функции. С цел успешното обезпечаване на дейността по БДП на областно ниво е посочено като необходимост увеличаване на числеността и подходящо заплащане с цел ограничаване текучеството на служители. Предлага се провеждане на обучения от ДАБДП, като за по-голяма ефективност те да бъдат присъствени. Въпреки подобряването в комуникацията и координацията относно получаване на необходимите данни за изготвяне на План-програмата и Годишния доклад по БДП, все още са налице дефицити по отношение на подаваната информация. За три района на Столична община – Банкя, Слатина и Лозенец, не са представени онлайн въпросници за състоянието на пътнотранспортната инфраструктура. Районните администрации срещат затруднения в подаването на данни за част от елементите. Не е представена информация и от Центъра за градска мобилност. Това прави данните за област София град непълни.

Обобщаване на нуждите на ниво област:

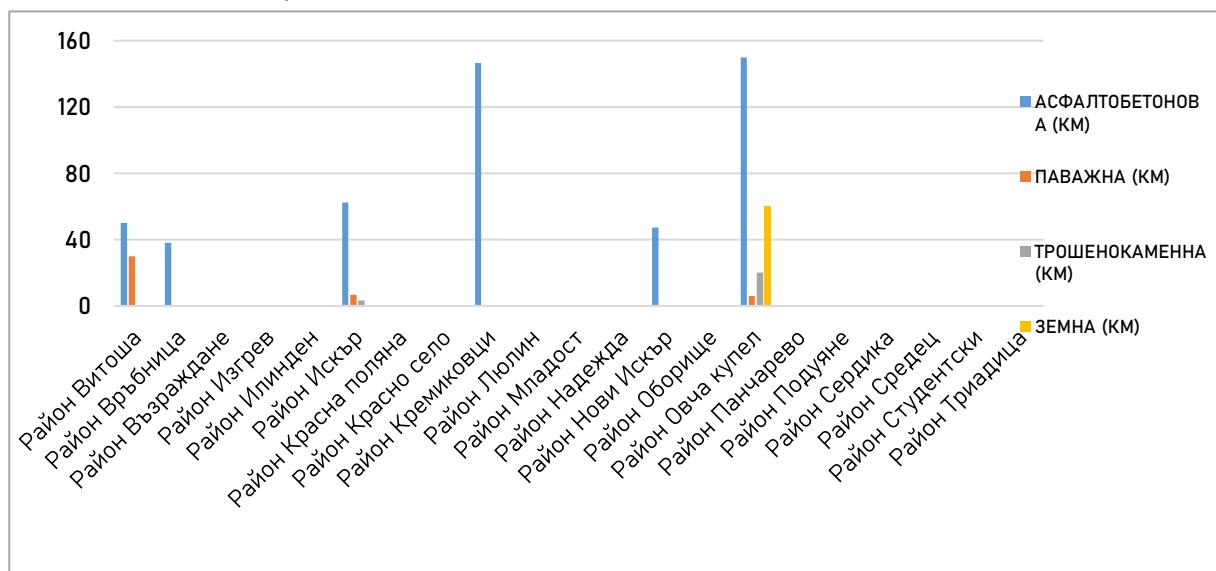
- подобряване на 10 050.6 км асфалтобетонена настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 317.3 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни пътни знаци/поставяне на липсващи – между 1% в район Средец до 65% в район Овча Купел; осреднена стойност – 17.3% дял проблемни знаци;
- подмяна на 3 440.5 км пътна маркировка в лошо състояние; полагане на 1 453.7 км нова пътна маркировка (където в момента изцяло липсва);
- отстраняване на 99 бр. установени несъответствия между пътни знаци и маркировка;
- ремонт/рехабилитация на 362.3 км проблемни банкети и изграждане на 195 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);

- ремонт/рехабилитация на 1 238.6 км проблемни тротоари и изграждане на 1 277.2 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 103.7 км ОСП в лошо състояние; монтиране на 87.9 км нови ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 120 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край);
- обезопасяване на 642 опасни кръстовища;
- обезопасяване на 453 пешеходни пътеки;
- обезопасяване на 469 спирки;
- обезопасяване на 20 подлеза и 6 надлеза;
- обезопасяване на 12 велоалеи;
- обезопасяване на 140 училища/детски градини;
- обезопасяване на 3 автогари и 9 ж.п. гари;
- закупуване на 20 училищни автобуса.

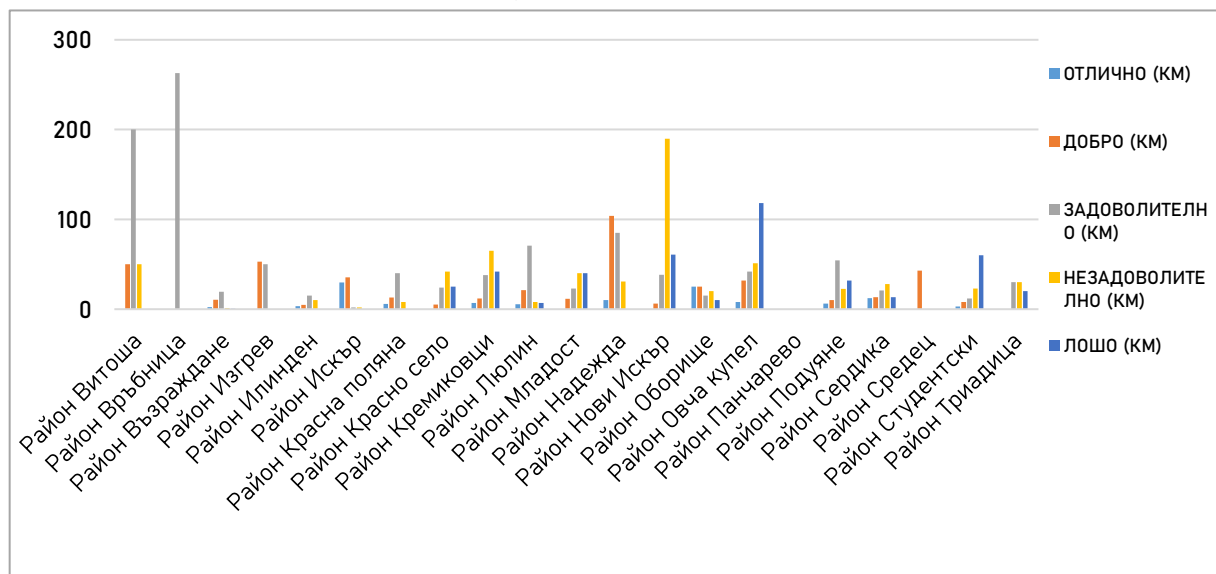
Графика 373:
Настилки по улична мрежа (км)



Графика 374:
Настилки по общинска мрежа (км)

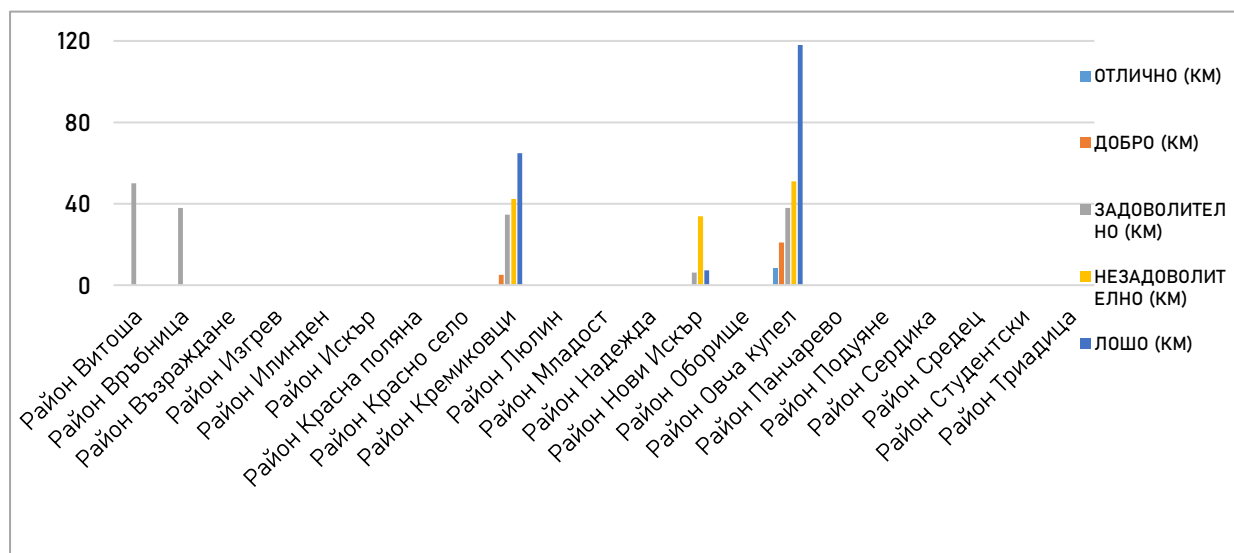


Графика 375:
Състояние на асфалтобетонени настилки по улици (км)



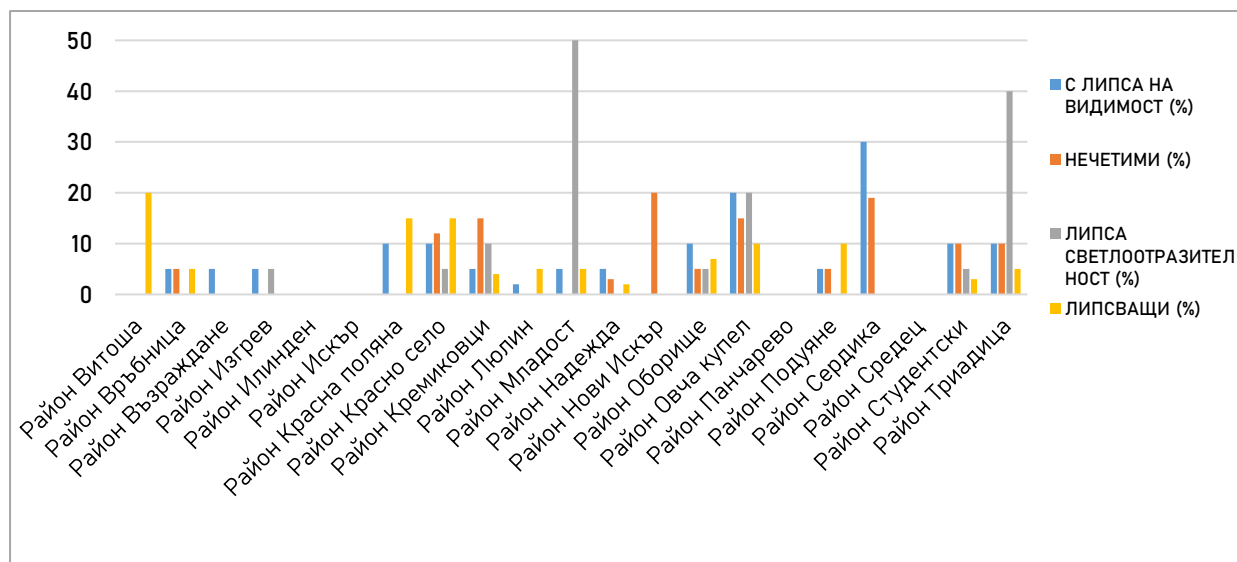
Графика 376:

Състояние на асфалтобетонни настилки по общински пътища (км)



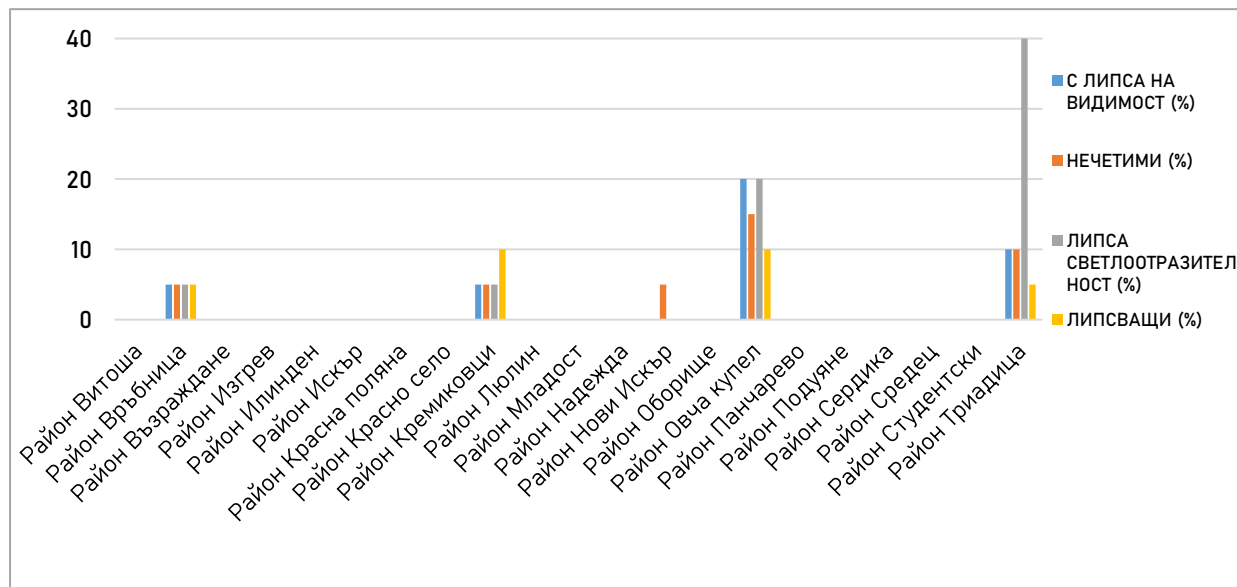
Графика 377:

Състояние на знаци по улици (%)

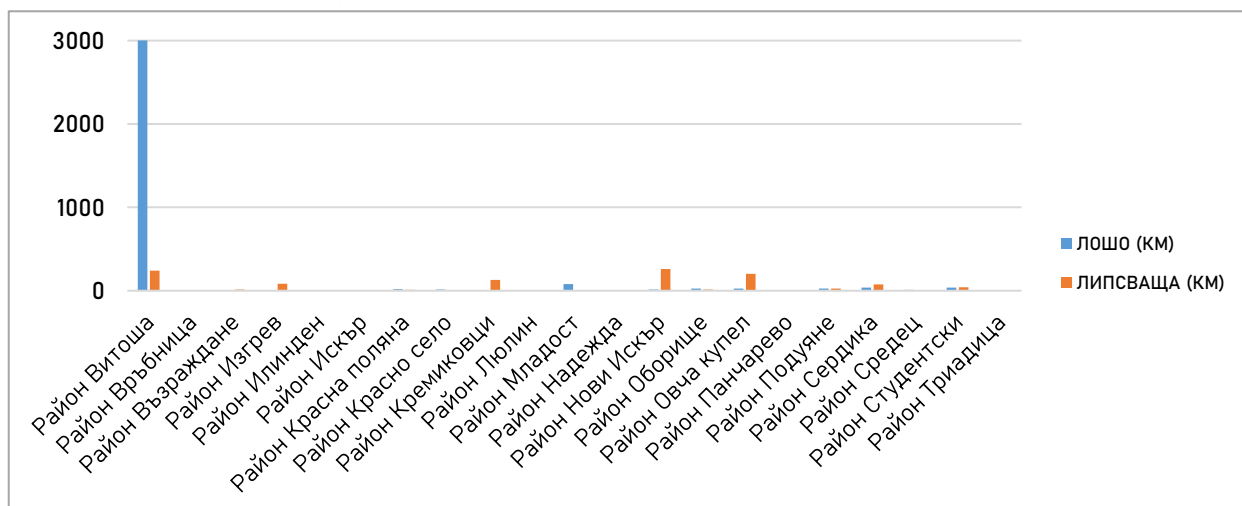


Графика 378:

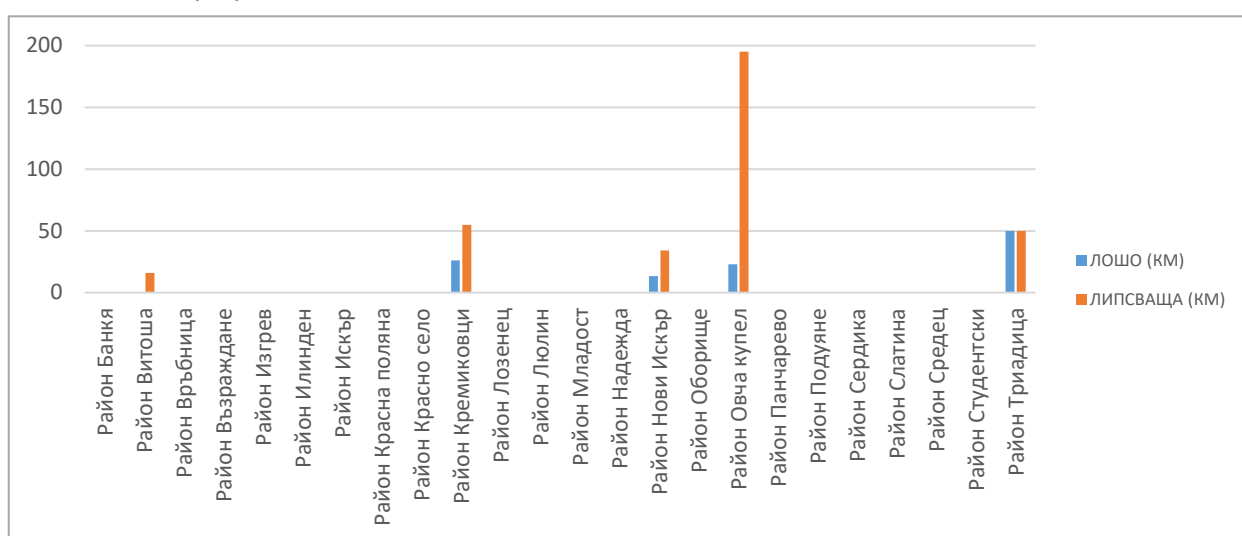
Състояние на знаци по общински пътища (%)



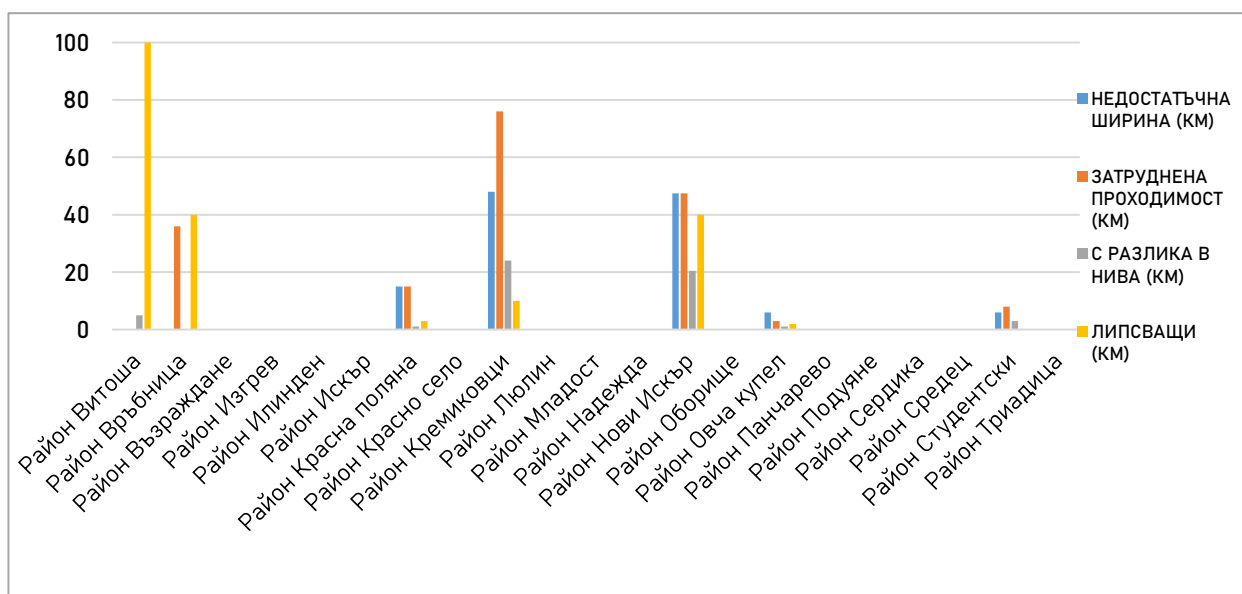
Графика 379:
Състояние на маркировка по улици (км)



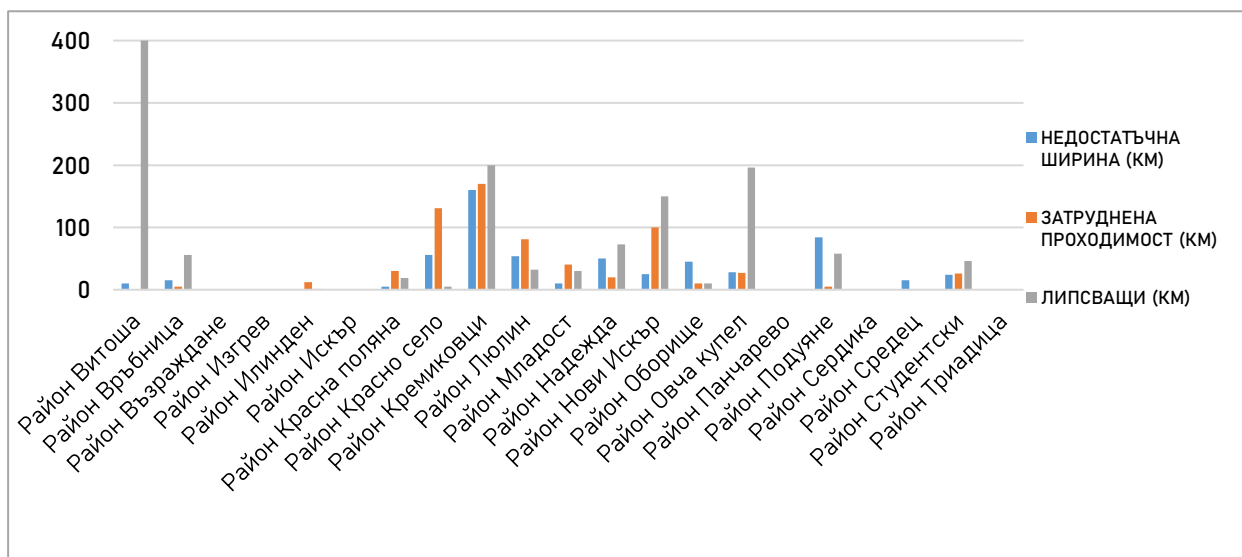
Графика 380:
Състояние на маркировка по общински пътища (км)



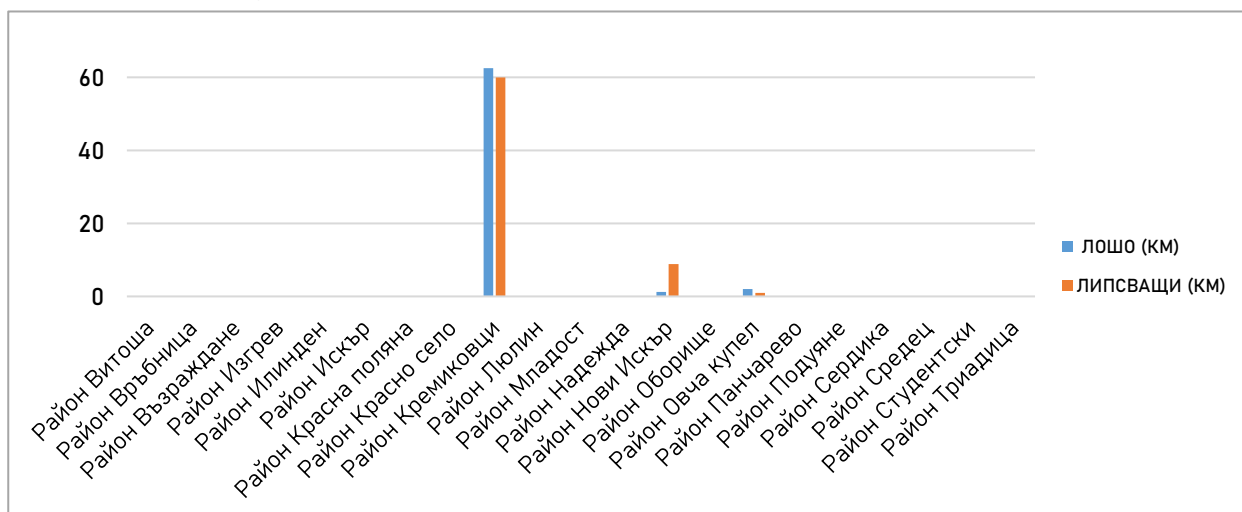
Графика 381:
Състояние на банкети (км)



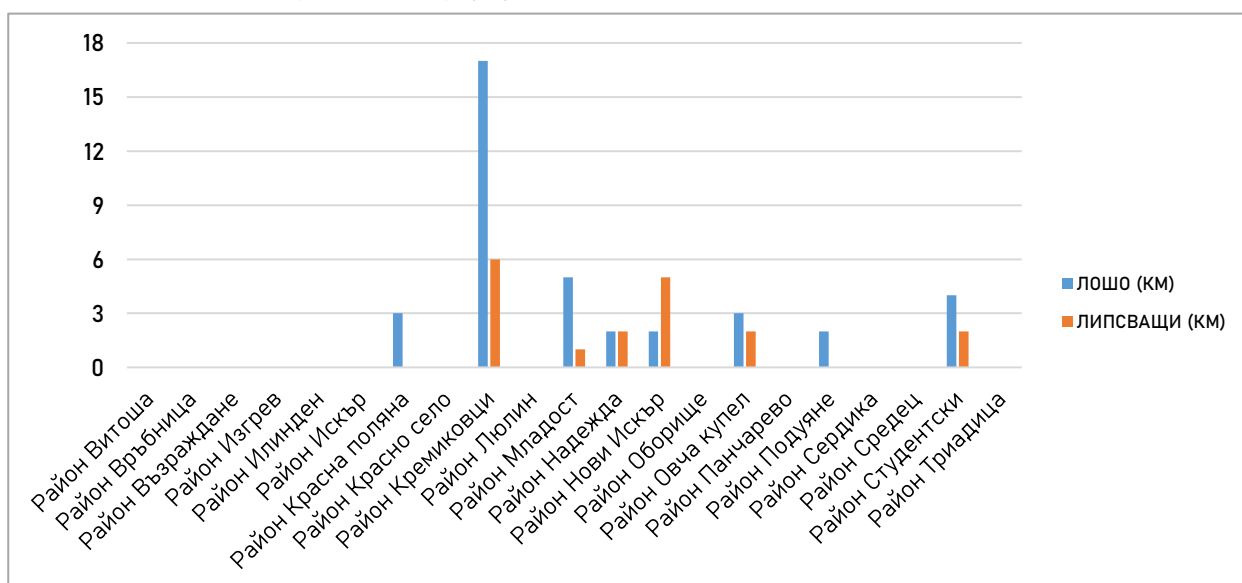
Графика 382:
Състояние на тротоари (км)



Графика 383:
Състояние на ОСП по улици (км)

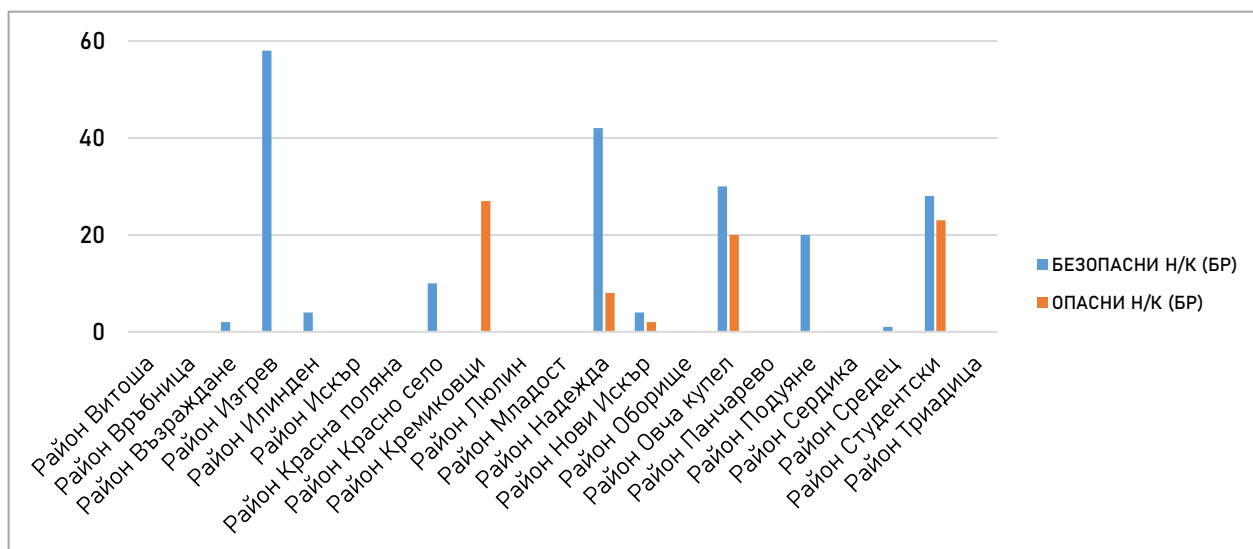


Графика 384:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)



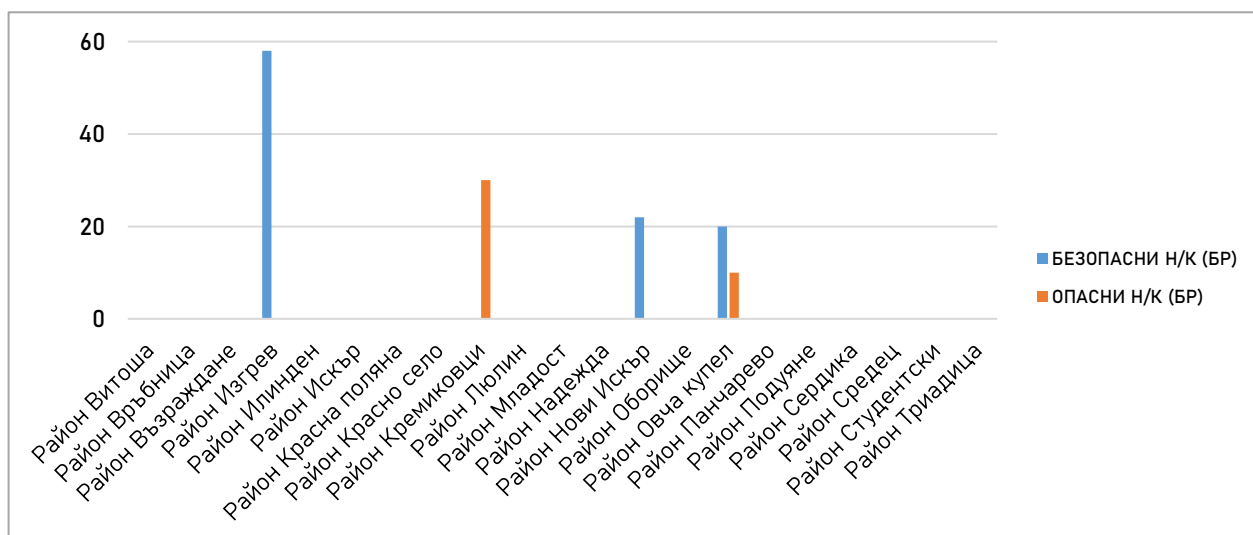
Графика 385:

ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по улици



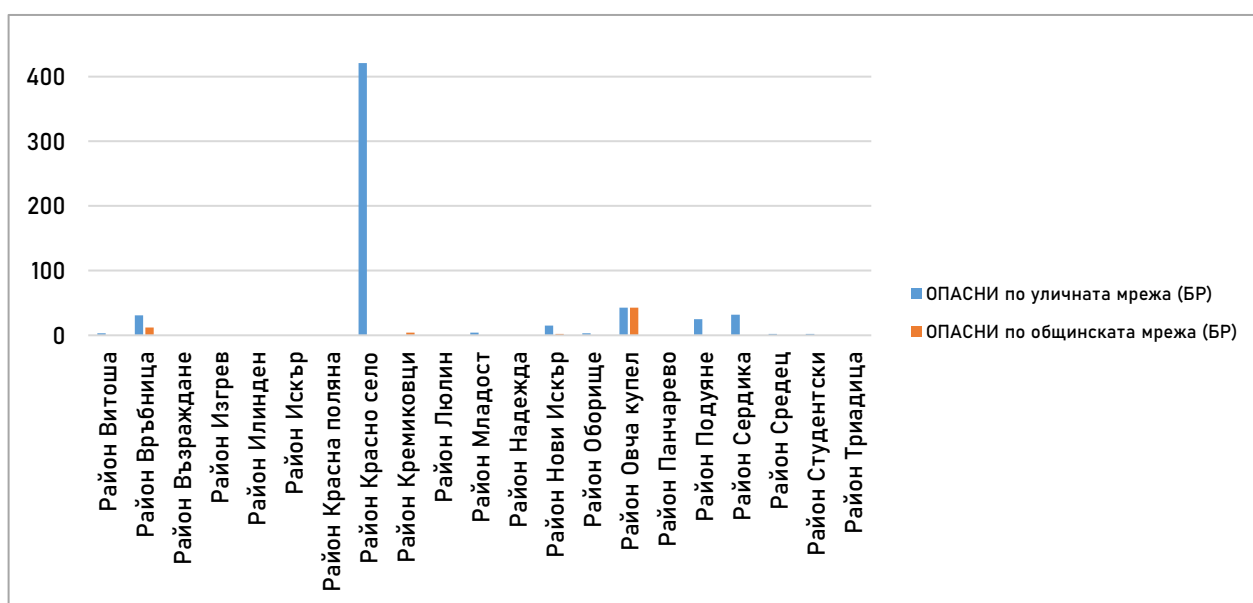
Графика 386:

ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общински пътища

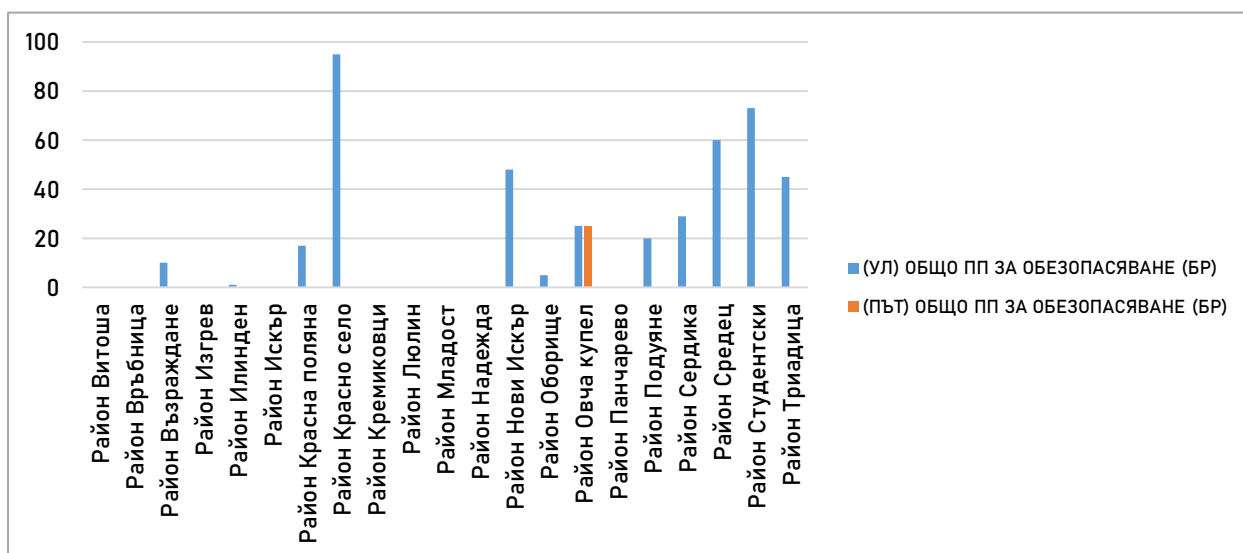


Графика 387:

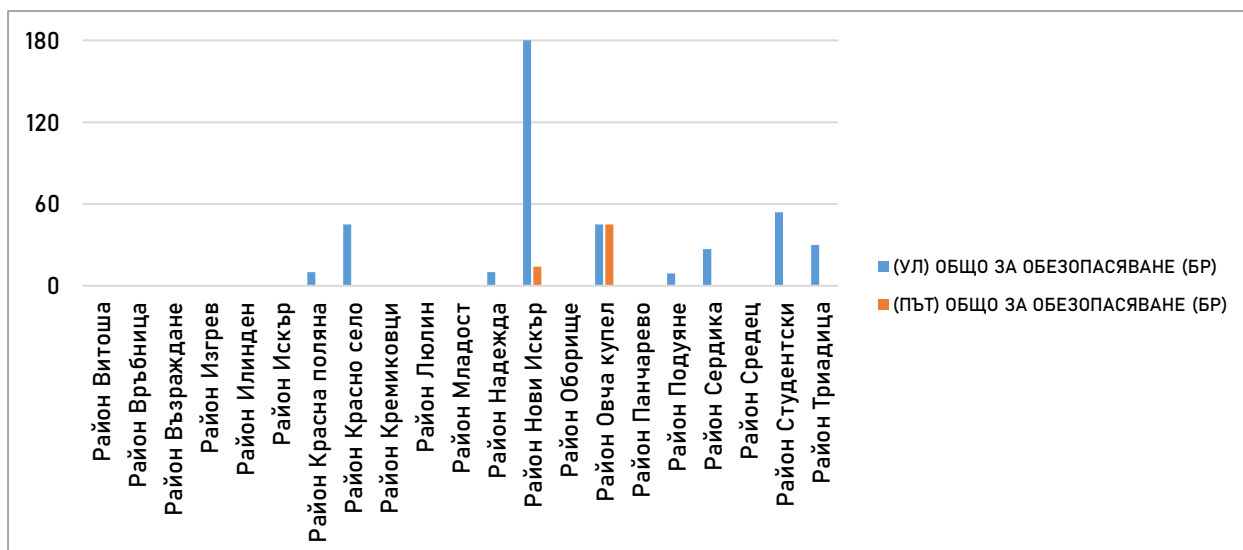
Състояние на кръстовища (бр.)



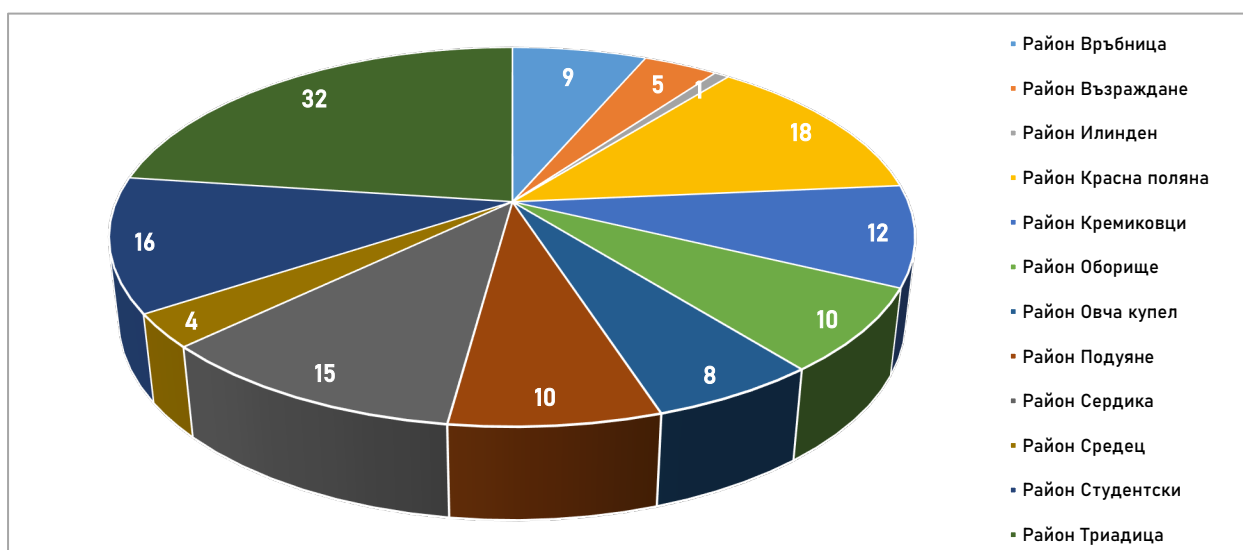
Графика 388:
Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.)



Графика 389:
Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)



Фигура 28:
Необходимост от обезопасяване на училища/детски градини (бр.)

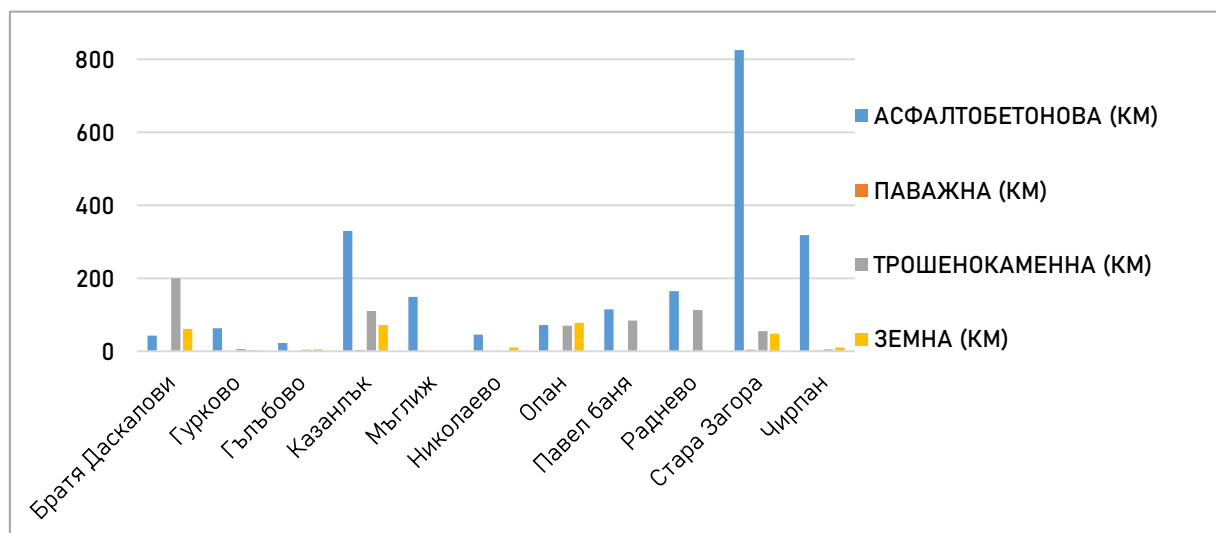


ОКБДП – Стара Загора е провела 8 бр. заседания. Всички общини са представили информация за годишния доклад. Констатирано е съответствие спрямо нормативната и стратегическа рамка, съответно докладът е приет с дадени указания за допълване на представената информация в отделни аспекти. Общините прилагат интегриран подход при подобряването на пътната инфраструктура. Във всички са реализирани различни видове мерки за успокояване на движението – изграждане на изкуствени неравности; повдигнати пешеходни пътеки; изградено е едно кръгово кръстовище в община Стара Загора. Навсякъде са извършвани дейности по опресняване на съществуваща и полагане на нова пътна маркировка; обезопасяване на пешеходни пътеки чрез изграждане на пешеходни ограждения и др. Изградена е една нова пешеходна пътека в община Раднево. Проведени са редица съвместни дейности, кампании и инициативи за деца и ученици с насоченост към БДП. През отчетната година ОКБДП – Стара Загора е провела регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система за действие при пътнотранспортно произшествие. На интернет страницата на ОКБДП има актуална информация за дейността на комисията. Областната комисия в своя доклад не посочва конкретни проблеми и трудности в дейностите, свързани с БДП.

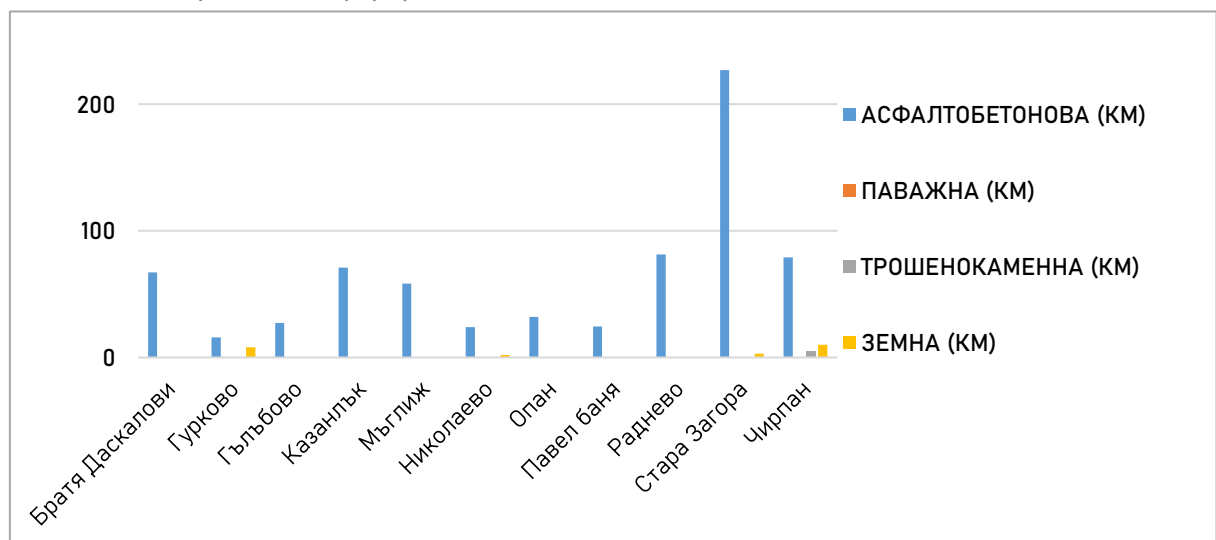
Обобщаване на нуждите на ниво област:

- подобряване на 728.1 км асфалтобетонена настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 213.2 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни пътни знаци/поставяне на липсващи – от 1% в общини Мъглиж, Опан и Чирпан до 58% в община Гълъбово; осреднена стойност – 17.5% дял проблемни знаци;
- подмяна на 1 196.4 км пътна маркировка в лошо състояние; полагане на 1 151.2 км нова пътна маркировка (където в момента изцяло липсва);
- отстраняване на 95 бр. установени несъответствия между пътни знаци и маркировка;
- ремонт/рехабилитация на 1 065 км проблемни банкети и изграждане на 142 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);
- ремонт/рехабилитация на 773.9 км проблемни тротоари и изграждане на 681.9 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 144.9 км ОСП в лошо състояние; монтиране на 90 км нови ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 108 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край);
- обезопасяване на 88 опасни кръстовища;
- обезопасяване на 61 пешеходни пътеки;
- обезопасяване на 25 спирки;
- обезопасяване на 2 надлеза;
- обезопасяване на 23 училища/детски градини;
- закупуване на 14 училищни автобуса;
- възлагане на ГПОД в 9 общини (Братя Даскалови, Гурково, Гълъбово, Мъглиж, Николаево, Опан, Павел баня, Раднево и Чирпан).

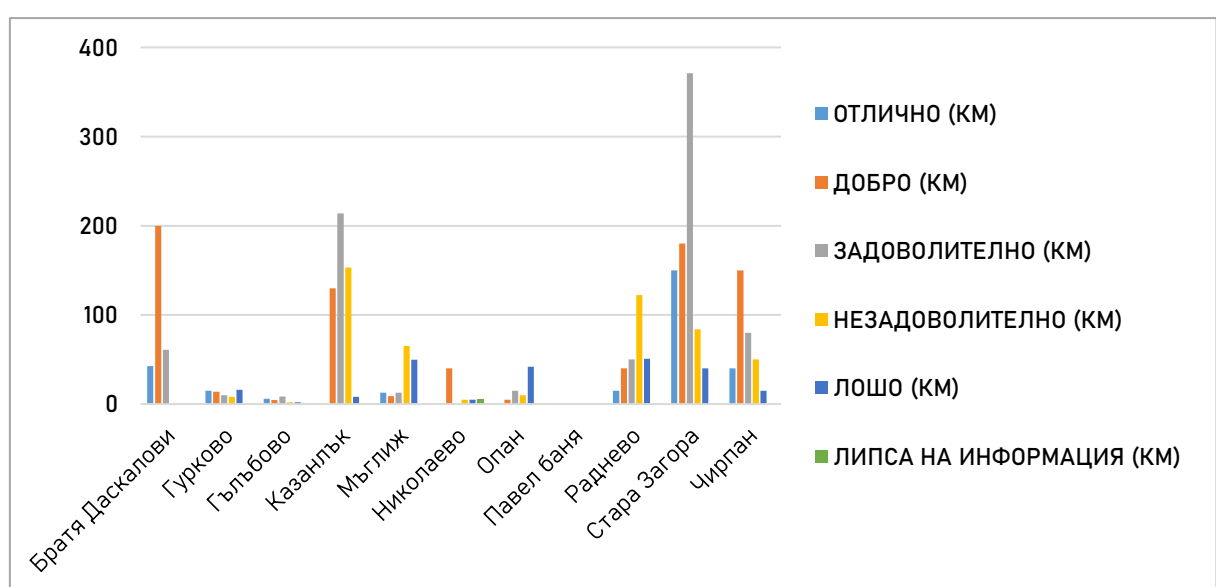
Графика 390:
Настилки по улична мрежа (км)



Графика 391:
Настилки по общински пътища (км)

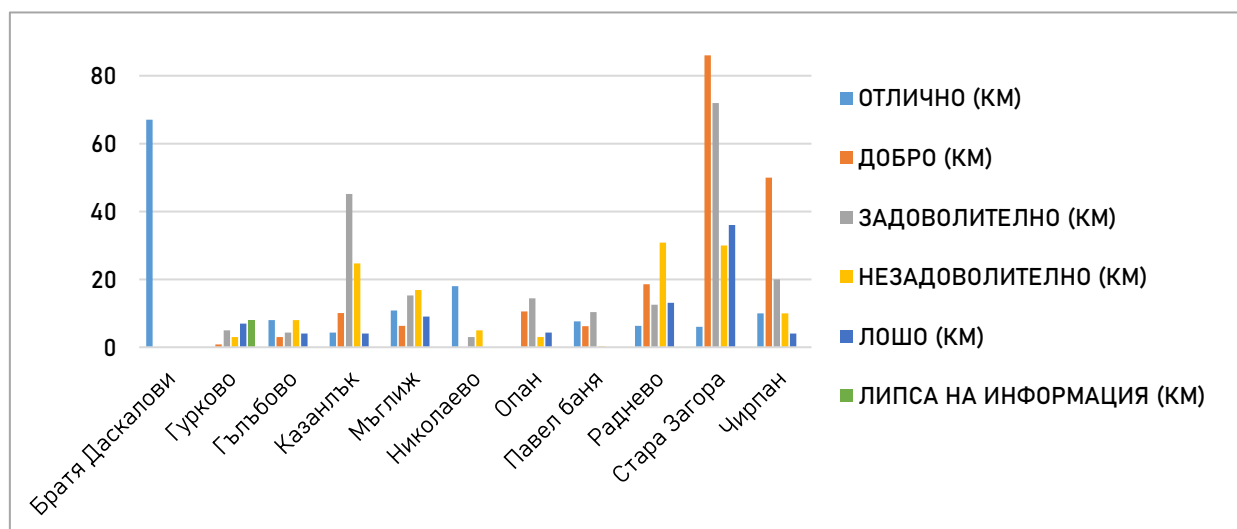


Графика 392:
Състояние на асфалтобетонни настилки по улици (км)



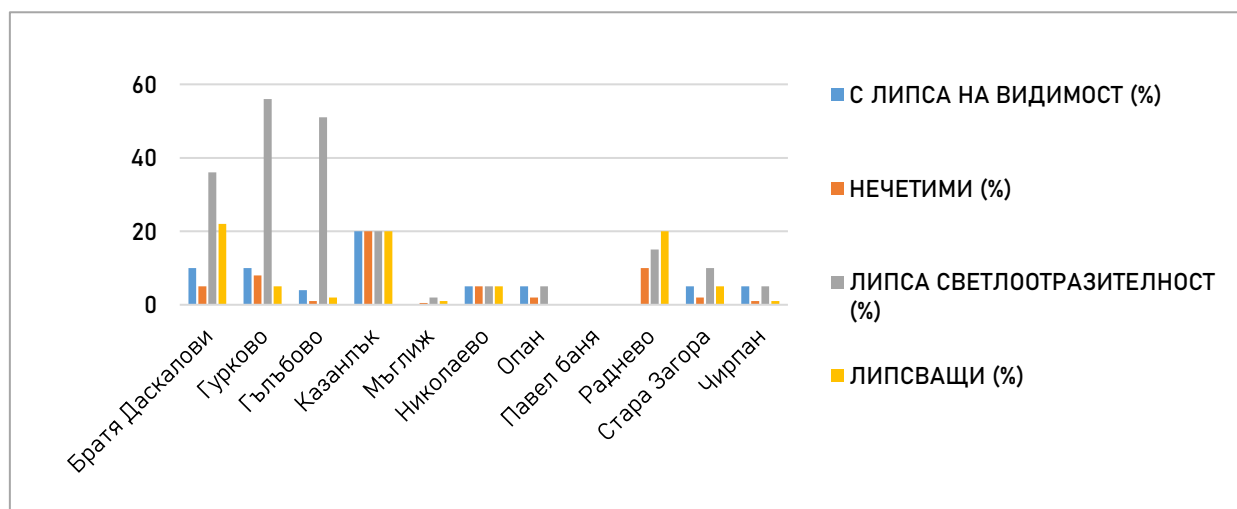
Графика 393:

Състояние на асфалтобетонени настилки по общински пътища (км)



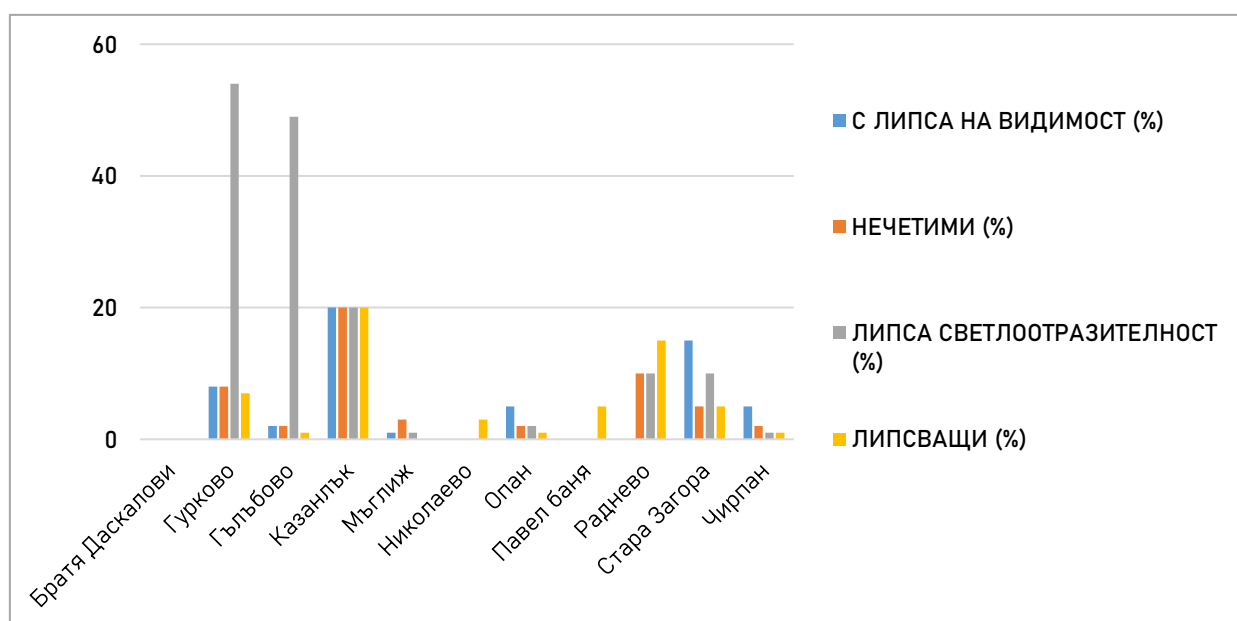
Графика 394:

Състояние на знаци по улици (%)

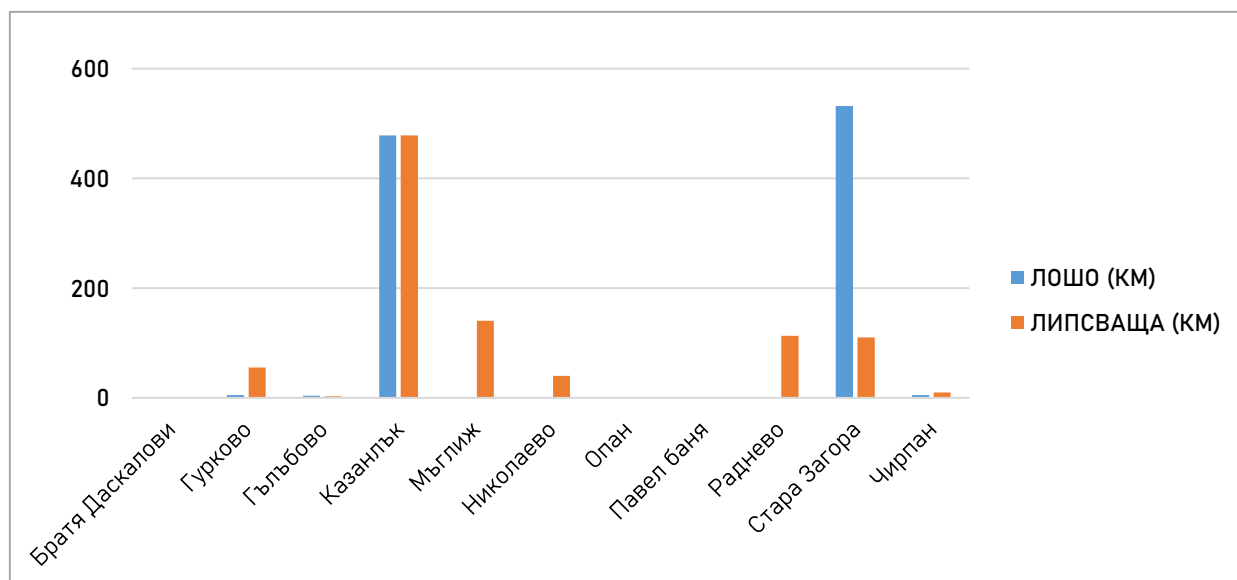


Графика 395:

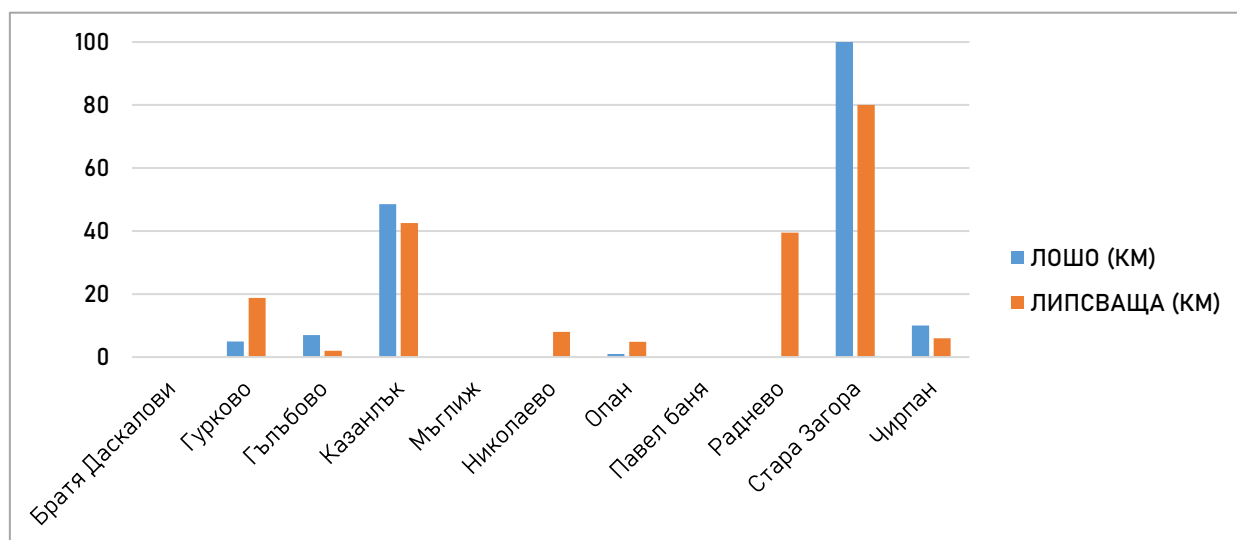
Състояние на знаци по общински пътища (%)



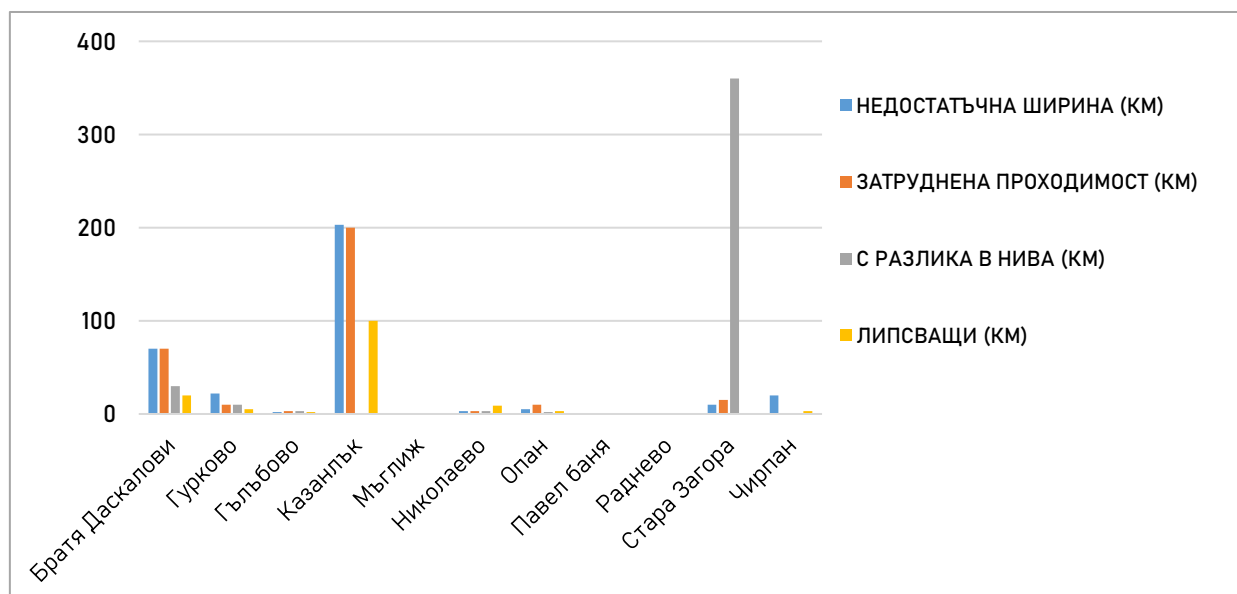
Графика 396:
Състояние на маркировка по улици (км)



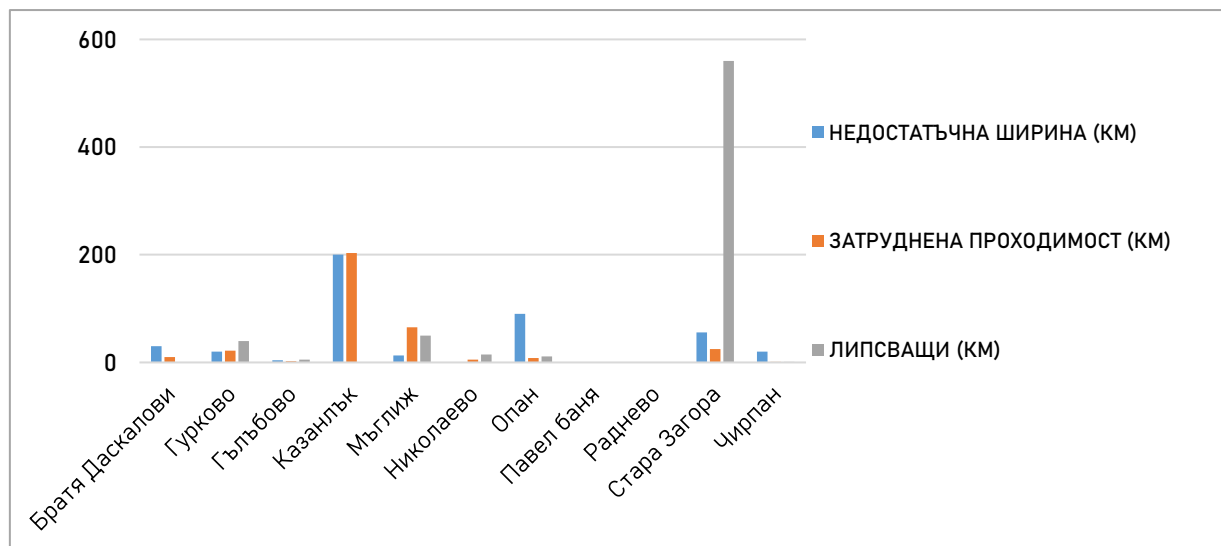
Графика 397:
Състояние на маркировка по общински пътища (км)



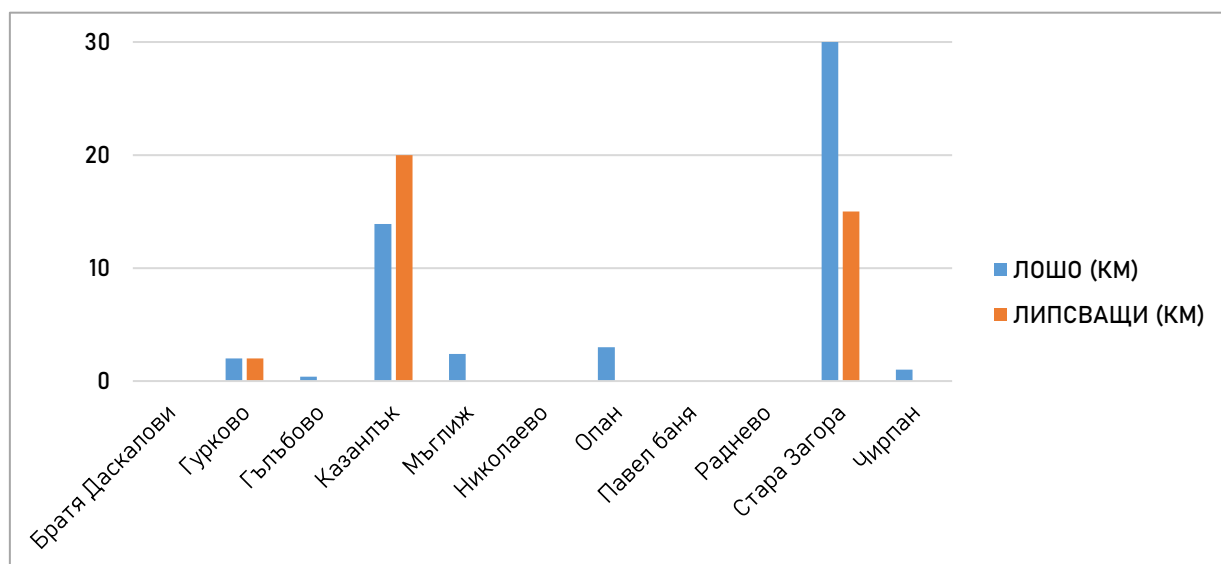
Графика 398:
Състояние на банкети (км)



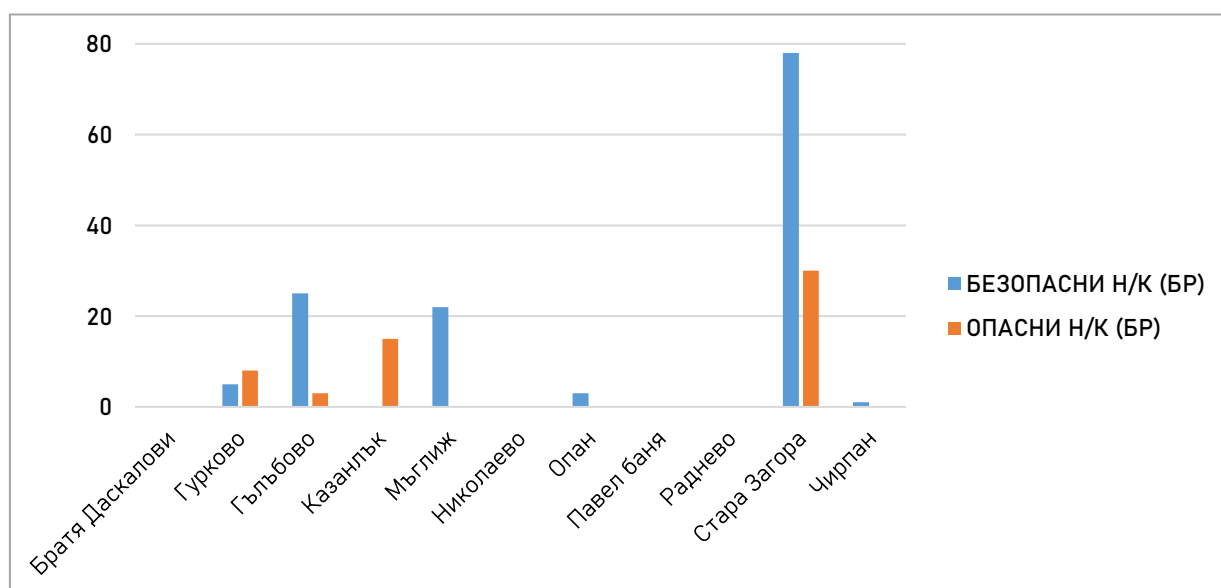
Графика 399:
Състояние на тротоари (км)



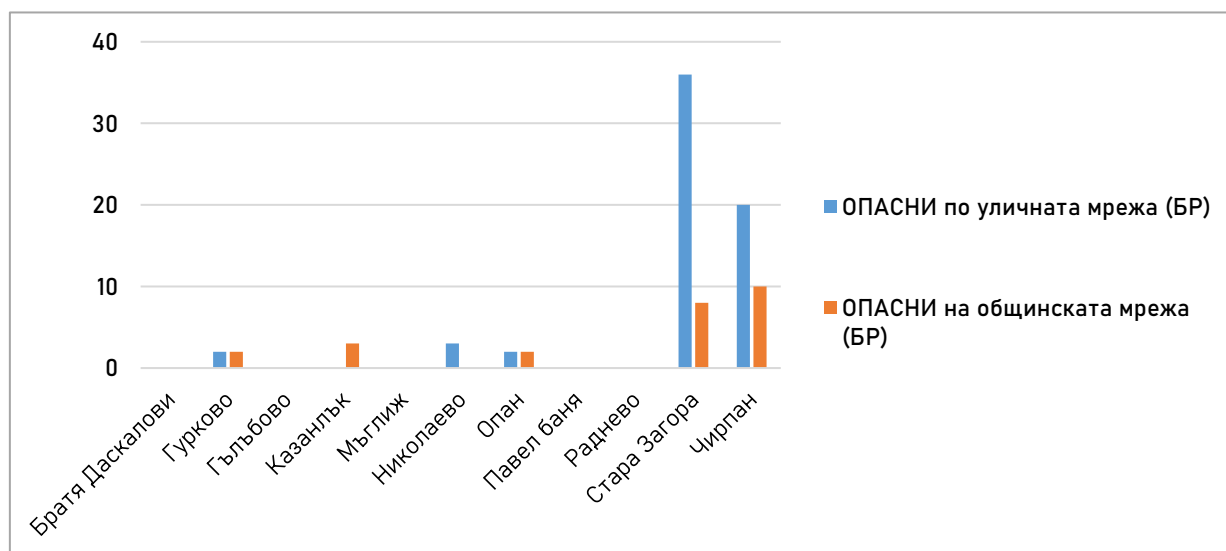
Графика 400:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)



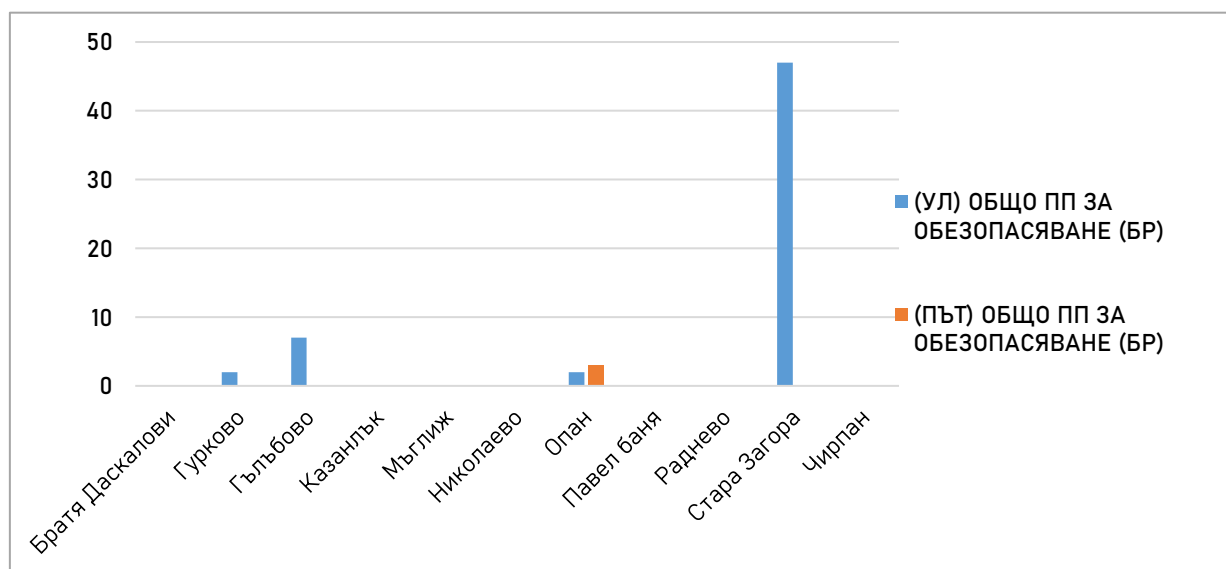
Графика 401:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общинските пътища



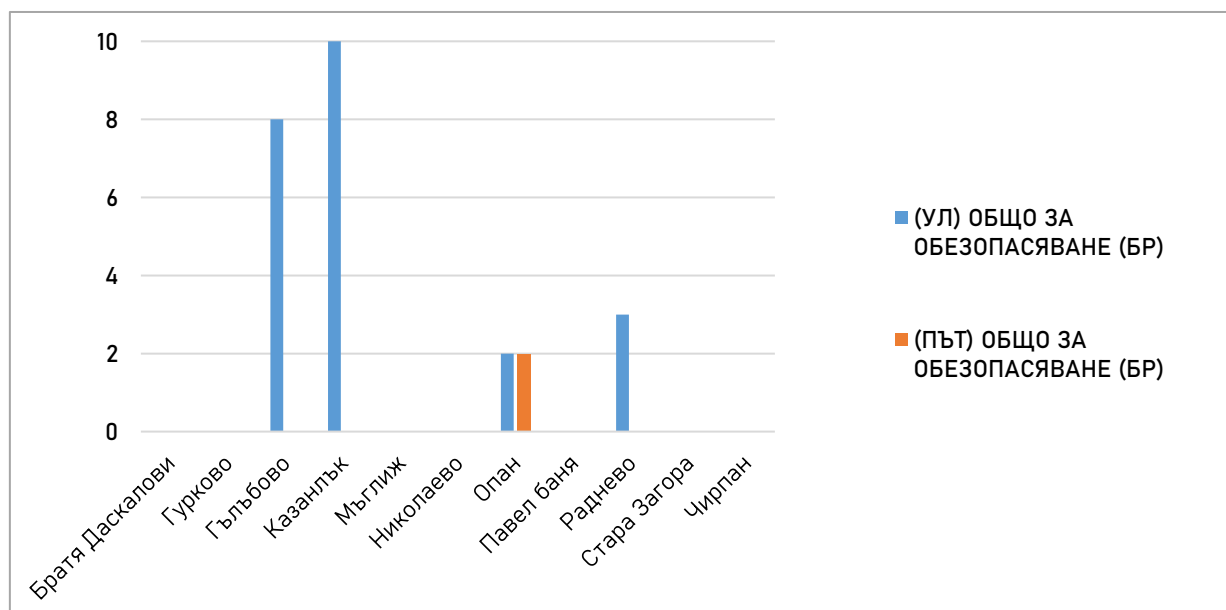
Графика 402:
Състояние на кръстовища (бр.)



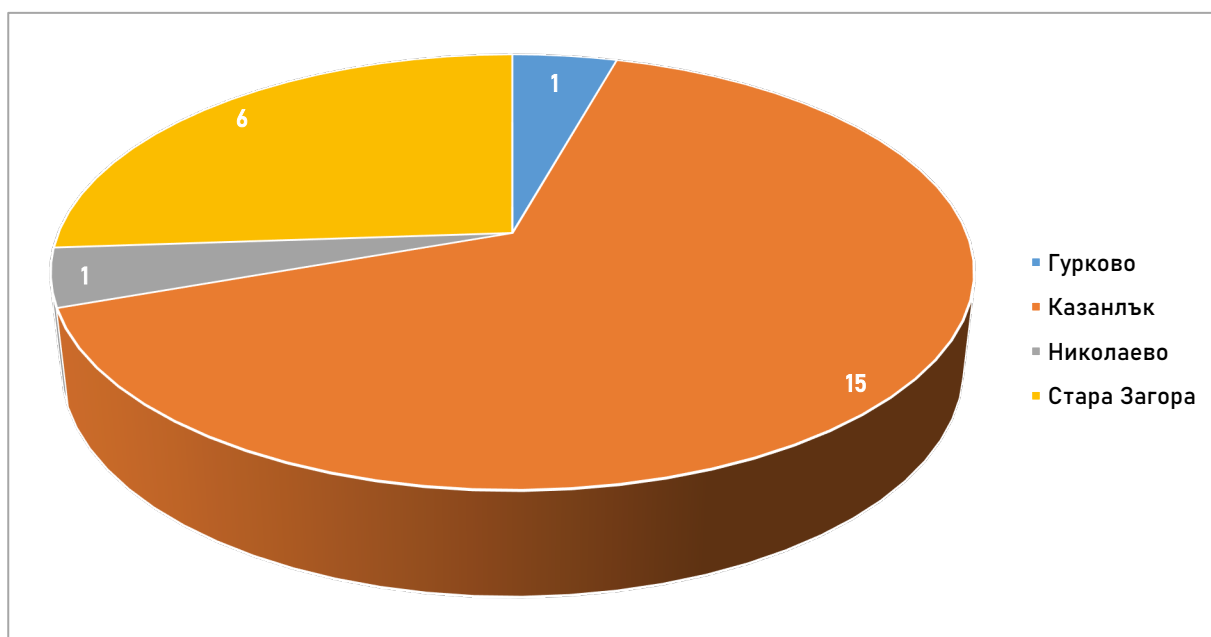
Графика 403:
Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.)



Графика 404:
Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)



Фигура 29:
Необходимост от обезопасяване на училища (бр.)

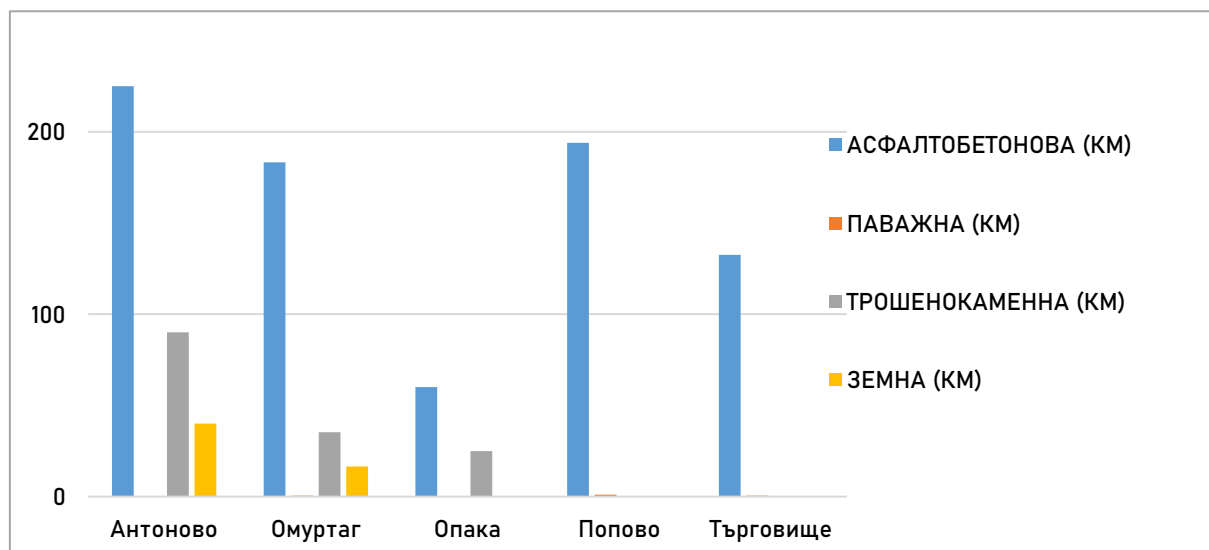


ОКБДП - Търговище е провела 6 бр. заседания. Всички общини са представили информация за годишния доклад. Констатирано е съответствие спрямо нормативната и стратегическа рамка, съответно докладът е приет от ДАБДП и е публикуван на интернет страницата на областната администрация. Общините прилагат интегриран подход при подобряването на пътната инфраструктура. Във всички общини са реализирани различни видове мерки за успокояване на движението – изграждане на изкуствени неравности, повдигнати пешеходни пътеки; опресняване на съществуваща и полагане на нова пътна маркировка; обезопасяване на пешеходни пътеки и др. Изградена е една нова пешеходна пътека в община Търговище. Дейности по обезопасяване на автобусни спирки са изпълнени в община Антоново. През отчетната година ОКБДП - Търговище е провела регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система за действие при пътнотранспортно произшествие. На интернет страницата на ОКБДП има актуална информация за дейността на комисията. Областната комисия е посочила в своя доклад следните проблеми и трудности: предложение поетапно експерти от ДАБДП да извършат практически обучения на общинските служители на териториите на всички административни области за коректното оценяване на общинската пътна и улична мрежа при извършване на обходи и огледи с цел определяне на приоритетните дейности за повишаване на БДП.

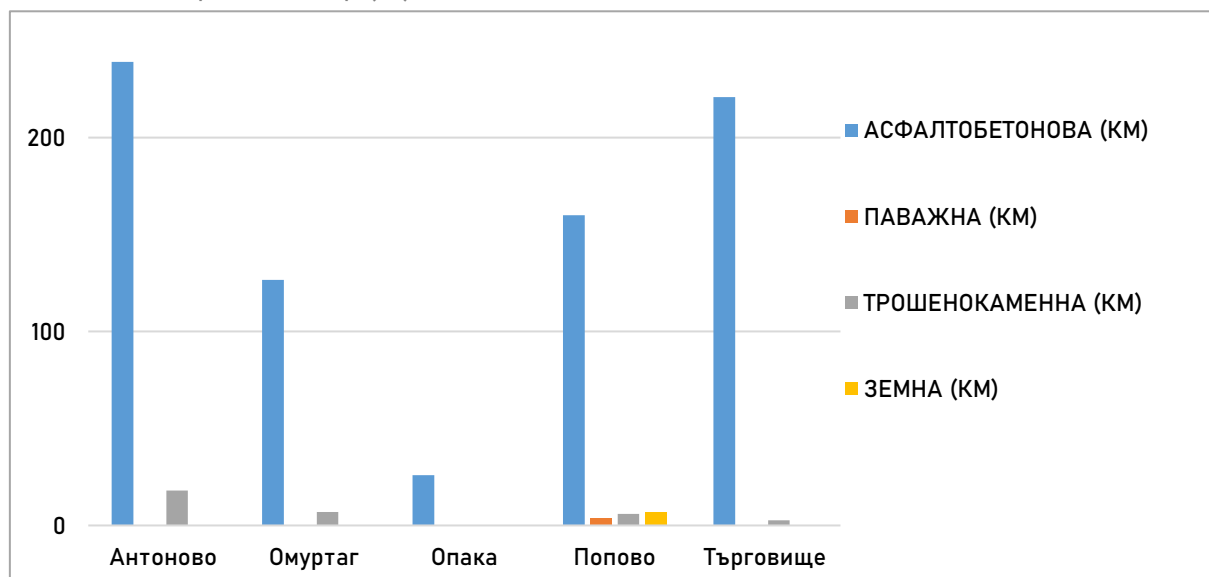
Обобщаване на нуждите на ниво област:

- подобряване на 393.3 км асфалтобетонена настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 175.9 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни пътни знаци/поставяне на липсващи – от 1% в община Антоново до 71.6% в община Търговище; осреднена стойност – 23.9% дял проблемни знаци;
- подмяна на 552.6 км пътна маркировка в лошо състояние; полагане на 1 052.7 км нова пътна маркировка (където в момента изцяло липсва);
- ремонт/рехабилитация на 784 км проблемни банкети и изграждане на 98 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);
- ремонт/рехабилитация на 18 км проблемни тротоари и изграждане на 681 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 21 км ОСП в лошо състояние; монтиране на 234 км нови ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 60 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край);
- обезопасяване на 370 опасни кръстовища;
- обезопасяване на 33 спирки;
- обезопасяване на 4 училища/детски градини;
- обезопасяване на 1 ж.п. гара;
- закупуване на 14 училищни автобуса;
- възлагане на ГПОД в 2 общини (Антоново и Търговище).

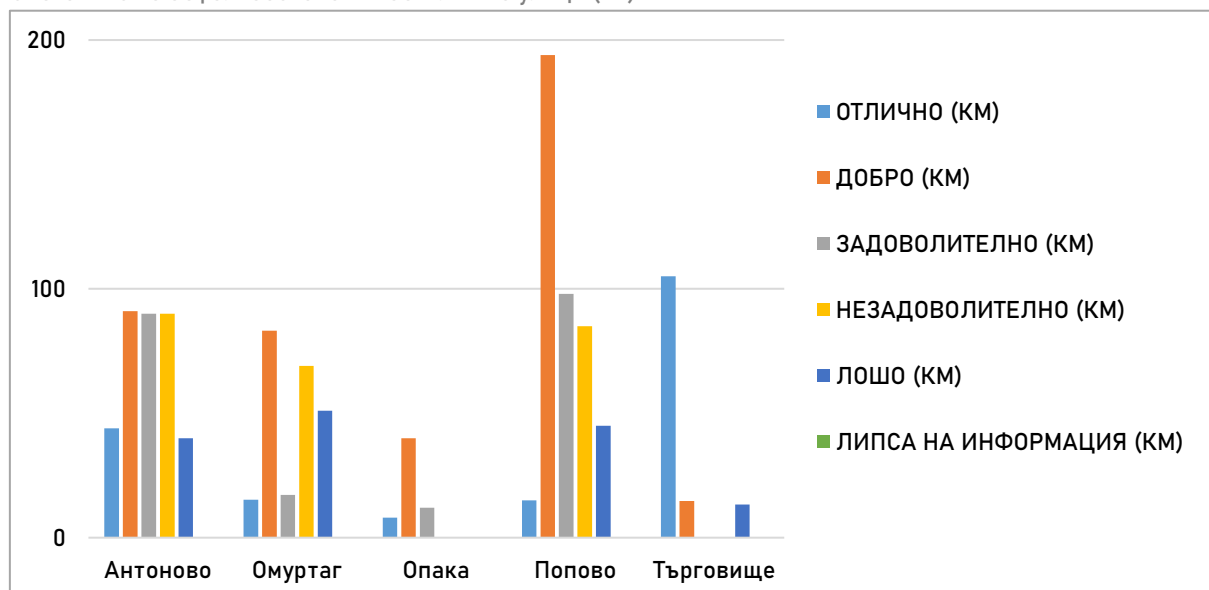
Графика 405:
Настилки по улична мрежа (км)



Графика 406
Настилки по общински пътища (км)

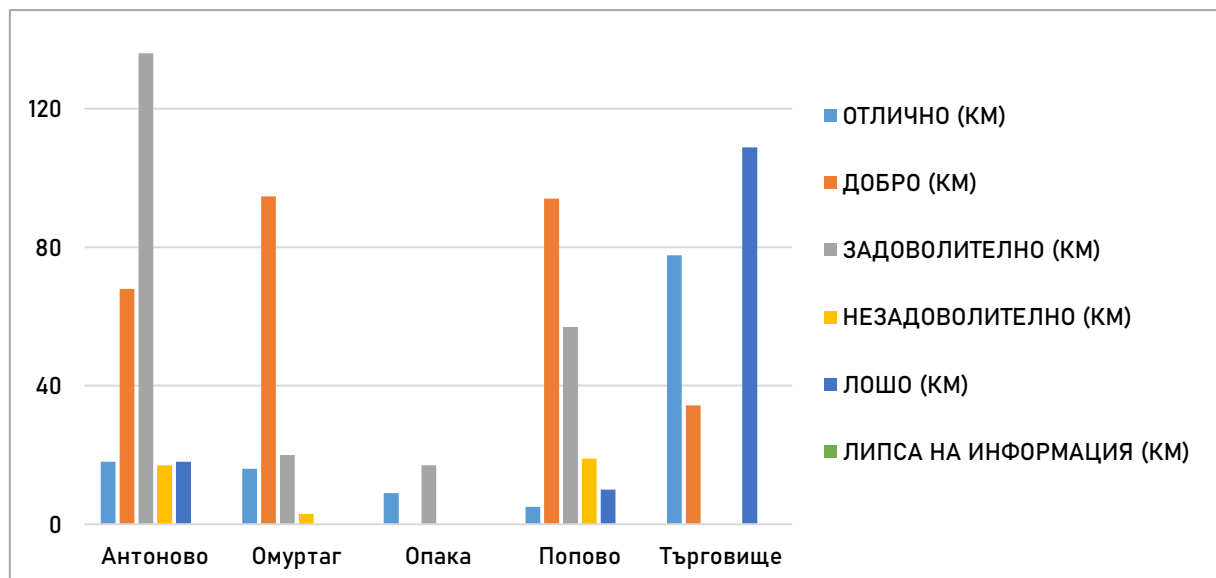


Графика 407:
Състояние на асфалтобетонени настилки по улици (км)



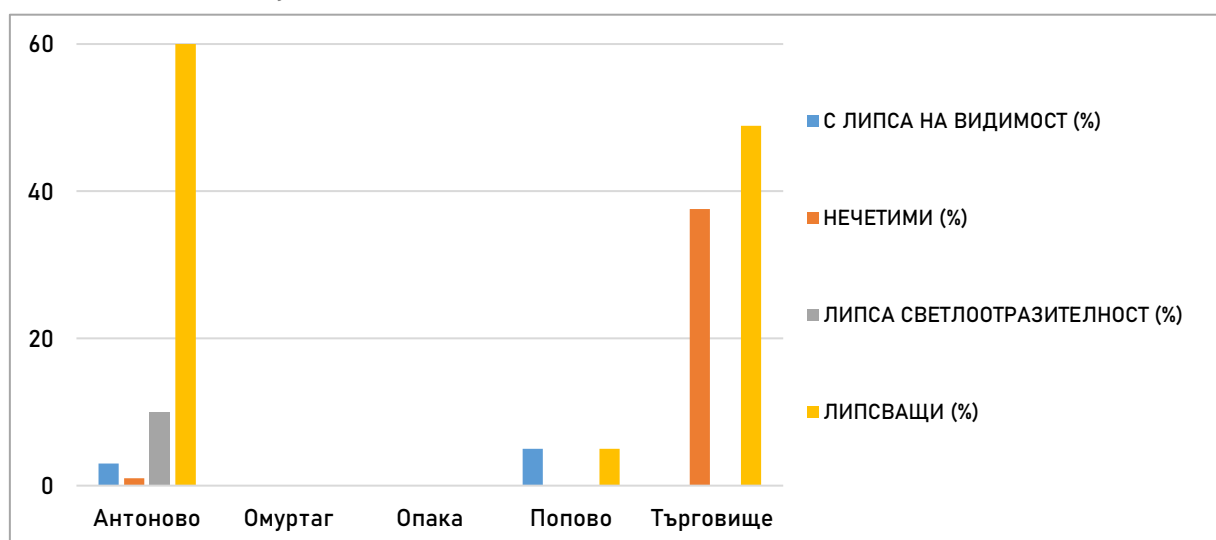
Графика 408:

Състояние на асфалтобетонни настилки по общински пътища (км)



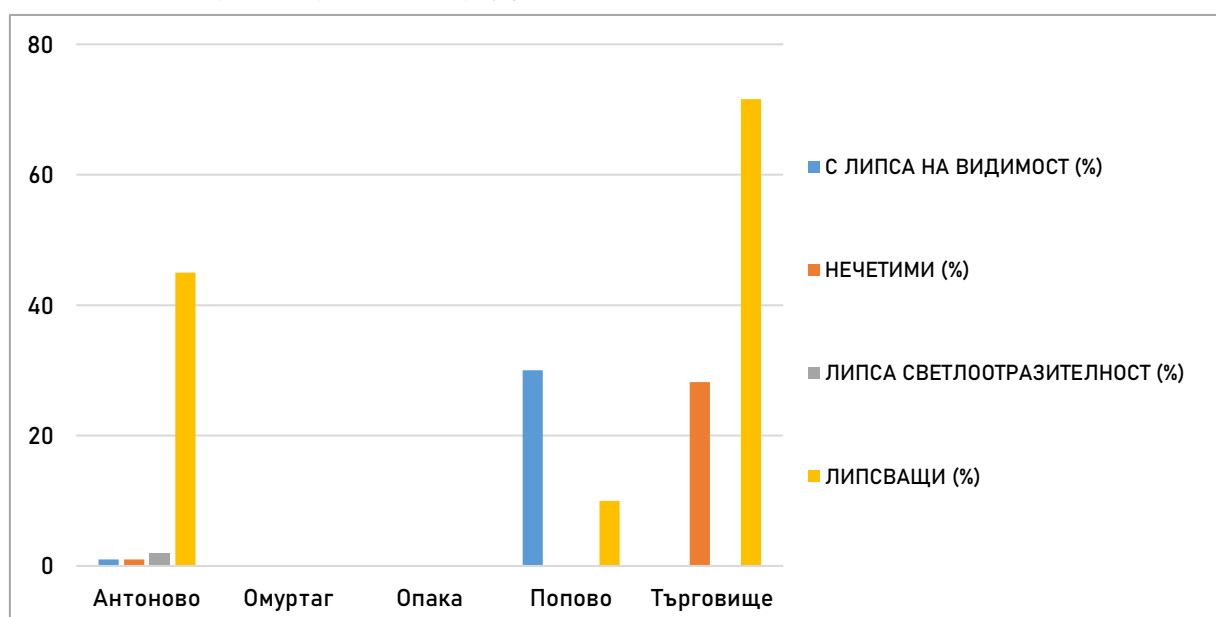
Графика 409:

Състояние на знаци по улици (%)

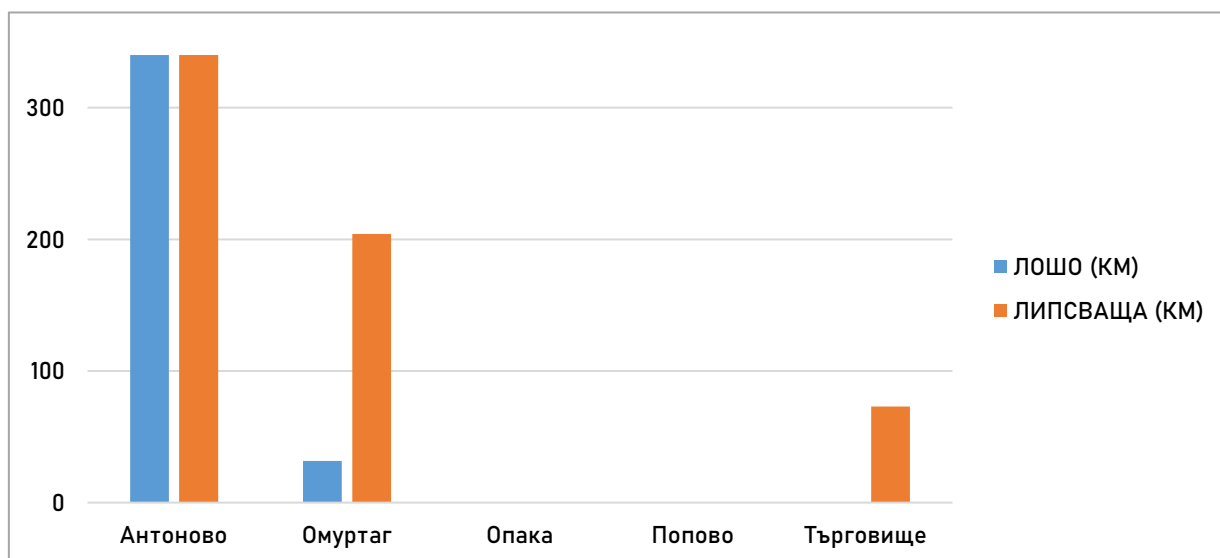


Графика 410:

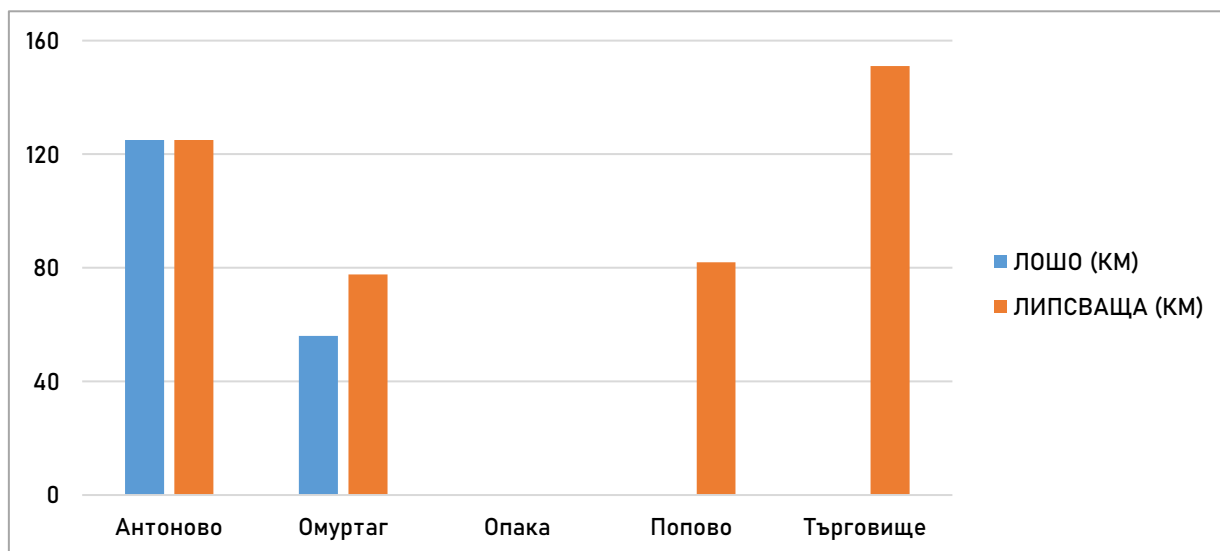
Състояние на знаци по общински пътища (%)



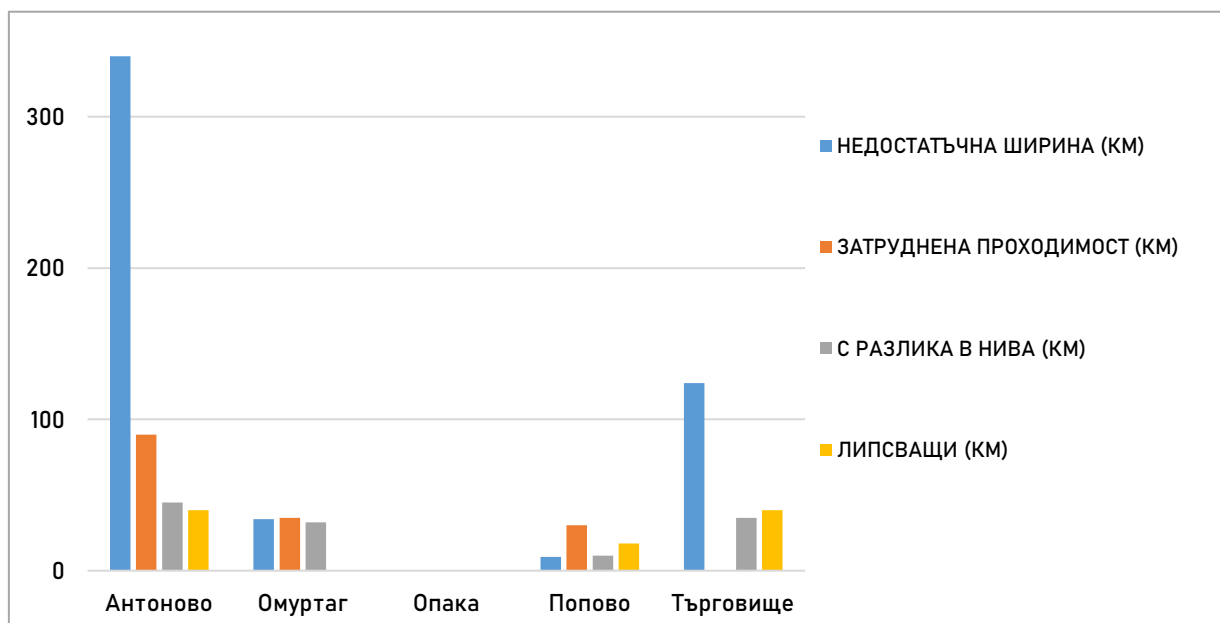
Графика 411:
Състояние на маркировка по улици (км)



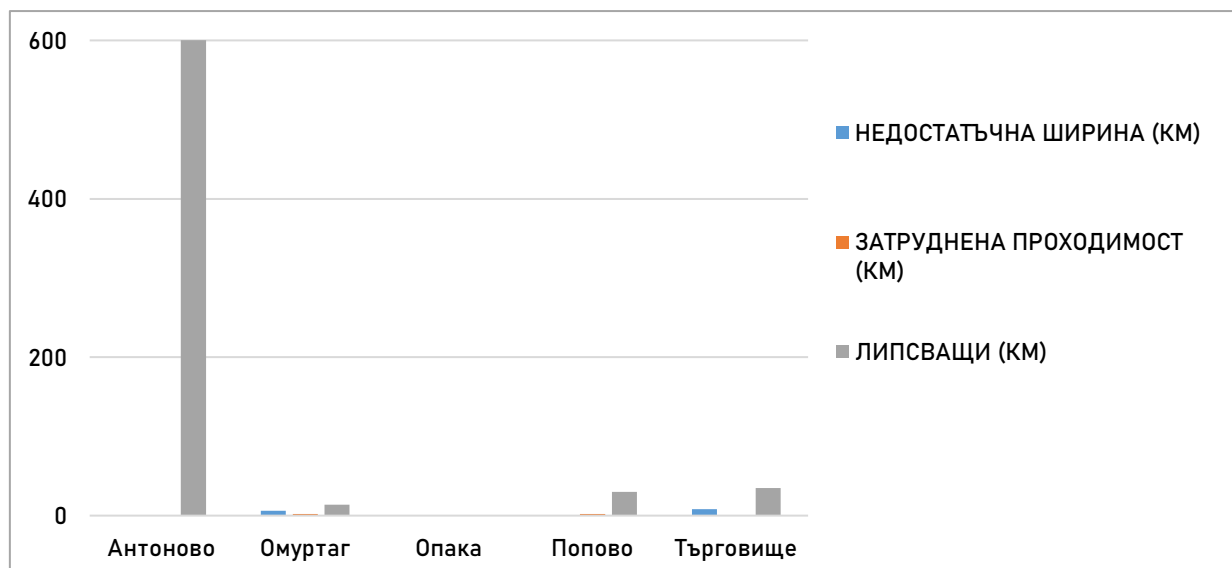
Графика 412:
Състояние на маркировка по общински пътища (км)



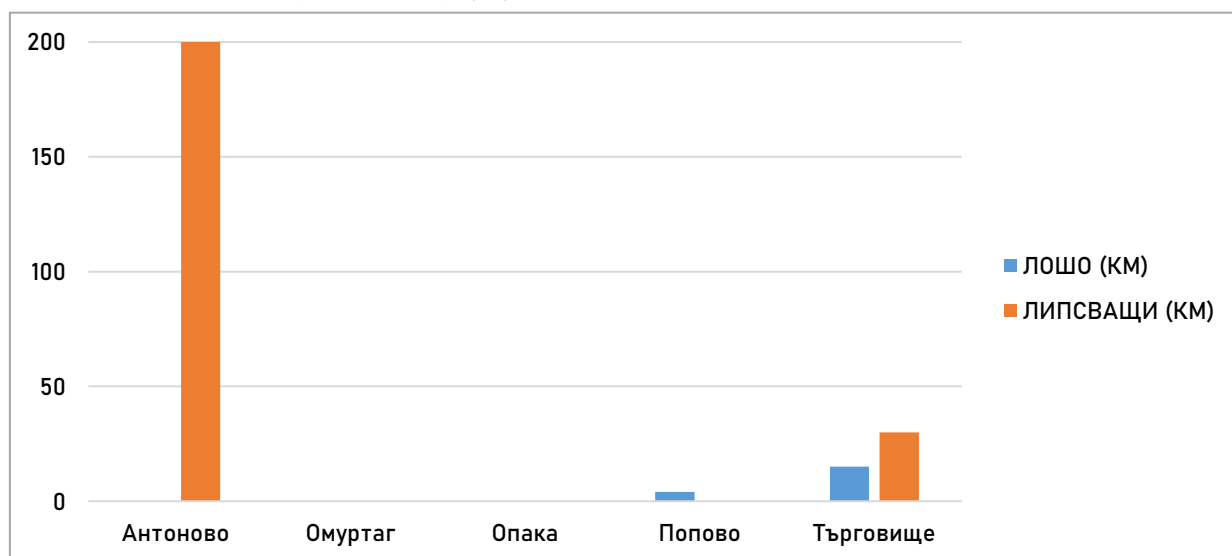
Графика 413:
Състояние на банкети (км)



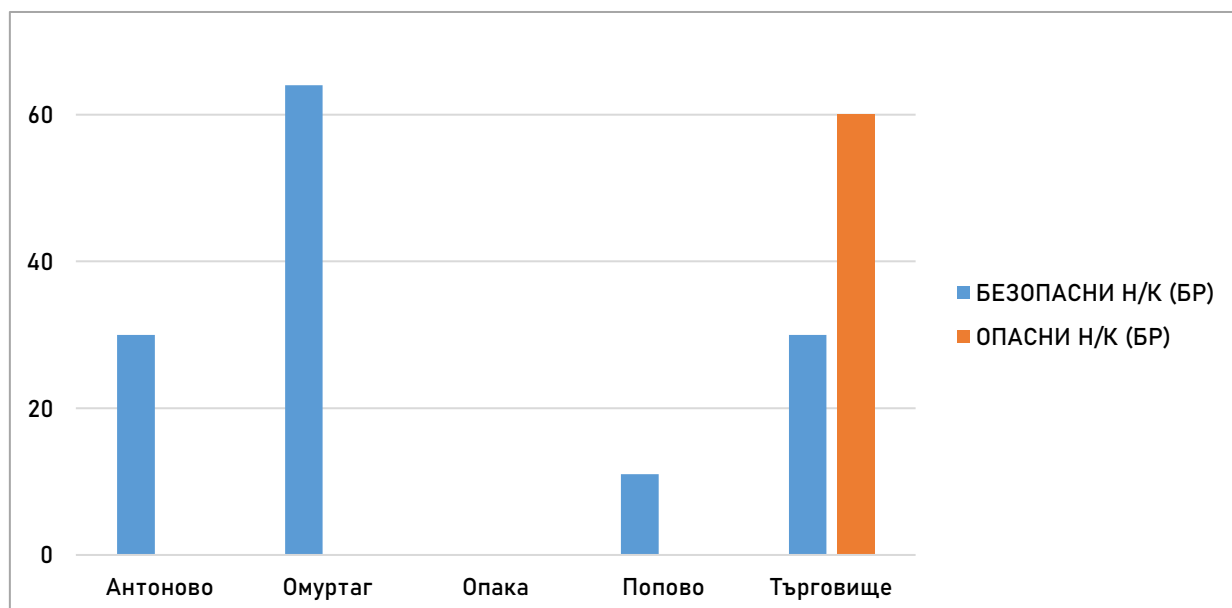
Графика 414:
Състояние на тротоари (км)



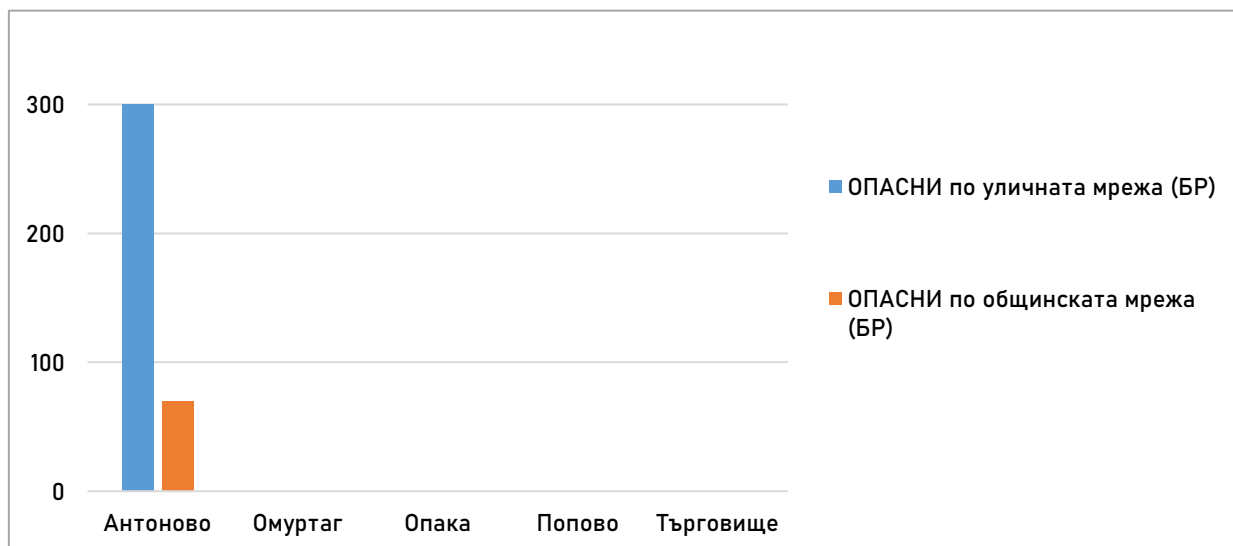
Графика 415:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)



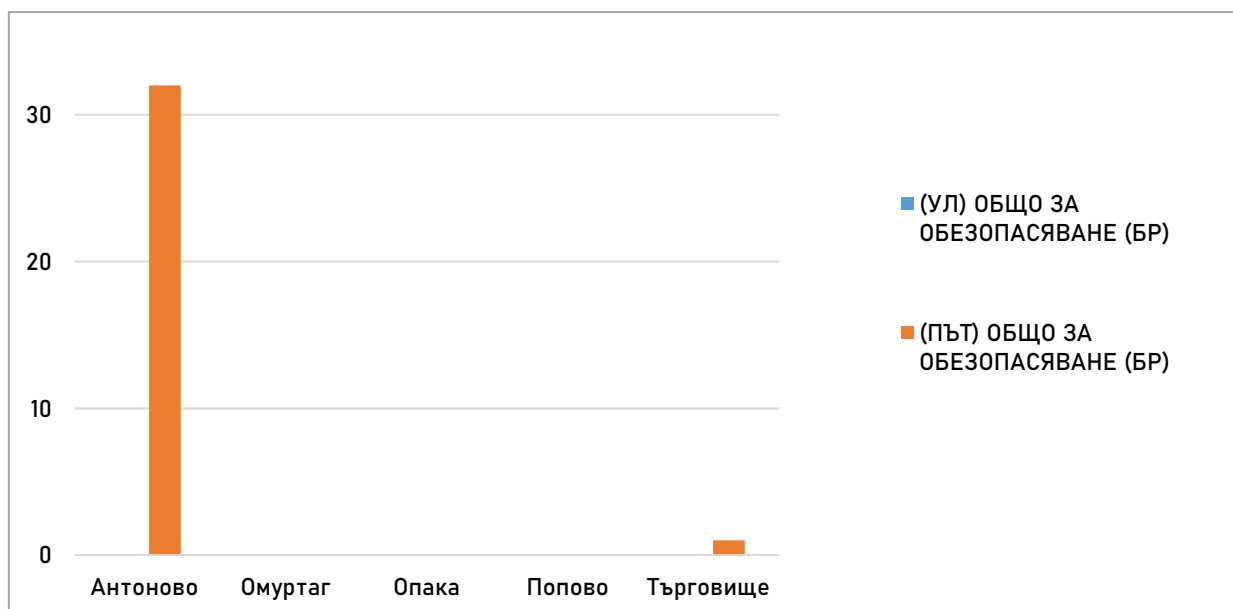
Графика 416:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общинските пътища



Графика 417:
Състояние на кръстовища (бр.)



Графика 418:
Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)

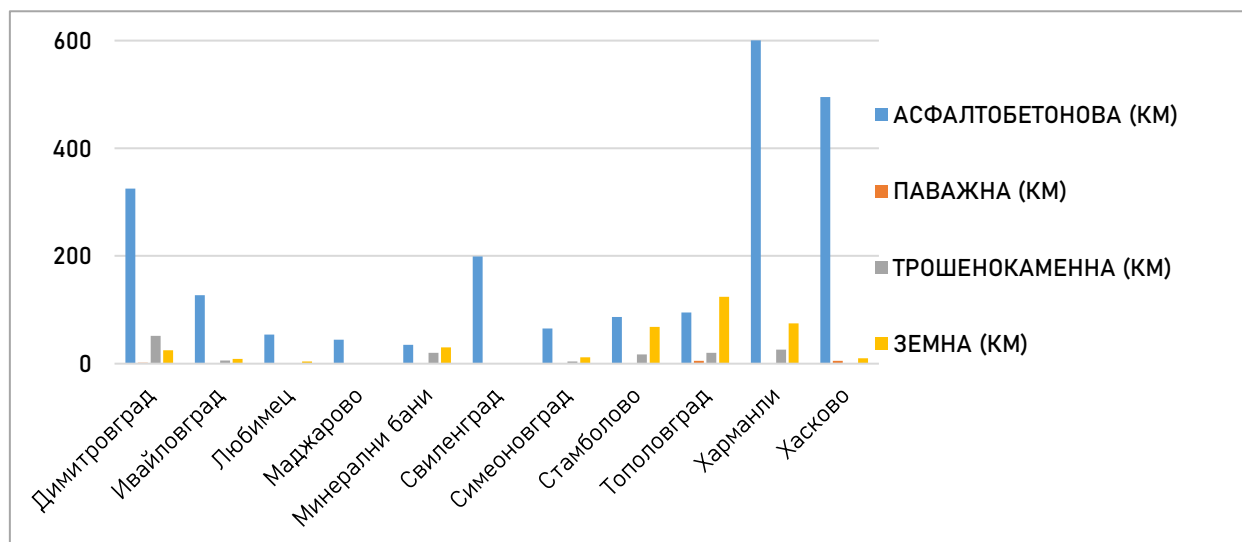


ОКБДП – Хасково не е провеждала заседания през 2022 г. Това се определя като проблем от ДАБДП, тъй като членовете на ОКБДП нямат възможност да работят в добър синхрон и координация помежду си. В изготвения годишен доклад няма информация за извършените дейности от общини Димитровград и Маджарово, като община Маджарово не е представила информация и предходната година. Това се явява несъответствие спрямо нормативната и стратегическа рамка и представлява сериозен пропуск, съответно докладът не е приет от ДАБДП и са дадени указания за ревизия. По-голяма част от общините прилагат интегриран подход при подобряването на пътната инфраструктура. В някои са реализирани различни видове мерки за успокояване на движението – изграждане на изкуствени неравности, повдигнати пешеходни пътеки; опресняване на съществуваща и полагане на нова пътна маркировка; обезопасяване на пешеходни пътеки, в т.ч. изграждане на пешеходни ограждения и др. Дейности по обезопасяване на автобусни спирки са изпълнени в общините Свиленград и Хасково. Поставена е нова спирка в община Харманли. Провеждани са редица дейности, кампании и инициативи в училища и детски градини за деца и ученици с насоченост към БДП, включително е проведена съвместна информационна кампания „Бъди мобилен, бъди отговорен!“ под егидата на Община Хасково с подкрепата на „Пътна полиция“ при ОДМВР – Хасково. Поставен е акцент на превенцията за безопасно движение с индивидуални електрически превозни средства. През отчетната година ОКБДП – Хасково не е провела регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система. На интернет страницата на ОКБДП има актуална информация за дейността на комисията. Областната комисия в своя доклад не посочва конкретни проблеми и трудности в дейностите, свързани с БДП, но в докладваната информация от Община Тополовград се посочва като затруднение и проблем липсата на финансов и човешки ресурс за изпълнението на държавната политика по БДП на общинско ниво.

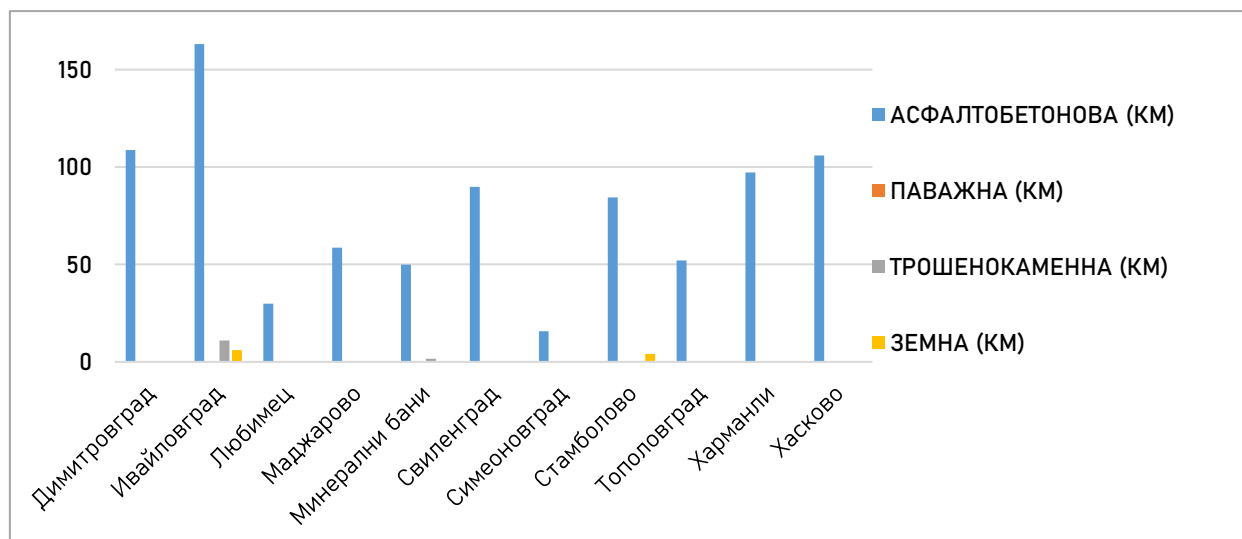
Обобщаване на нуждите на ниво област:

- подобряване на 756.9 км асфалтобетонена настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 270.6 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни пътни знаци/поставяне на липсващи – от 1% в общини Ивайловград, Маджарово, Свиленград и Симеоновград до 85% в община Стамболово; осреднена стойност – 18.4% дял проблемни знаци;
- подмяна на 745.8 км пътна маркировка в лошо състояние; полагане на 1 467 км нова пътна маркировка (където в момента изцяло липсва);
- отстраняване на 86 бр. установени несъответствия между пътни знаци и маркировка;
- ремонт/рехабилитация на 462.4 км проблемни банкети и изграждане на 103.8 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);
- ремонт/рехабилитация на 432.1 км проблемни тротоари и изграждане на 457.9 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 97.8 км ОСП в лошо състояние; монтиране на 58 км нови ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 434 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край);
- обезопасяване на 828 опасни кръстовища;
- обезопасяване на 46 пешеходни пътеки;
- обезопасяване на 46 спирки;
- обезопасяване на 3 подлеза и 2 надлеза;
- обезопасяване на 22 училища/детски градини);
- обезопасяване на 1 автогара;
- закупуване на 16 училищни автобуса;
- възлагане на ГПОД в 8 общини (Димитровград, Ивайловград, Маджарово, Минерални бани, Симеоновград, Тополовград, Харманли и Хасково).

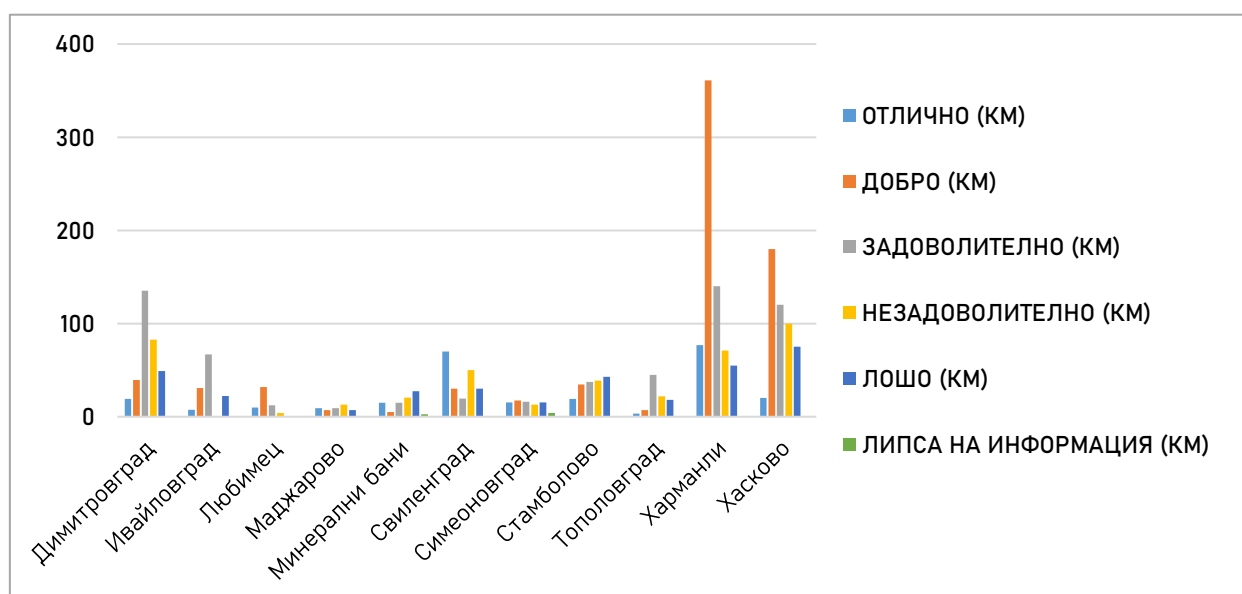
Графика 419:
Настилки по улична мрежа (км)



Графика 420:
Настилки по общински пътища (км)

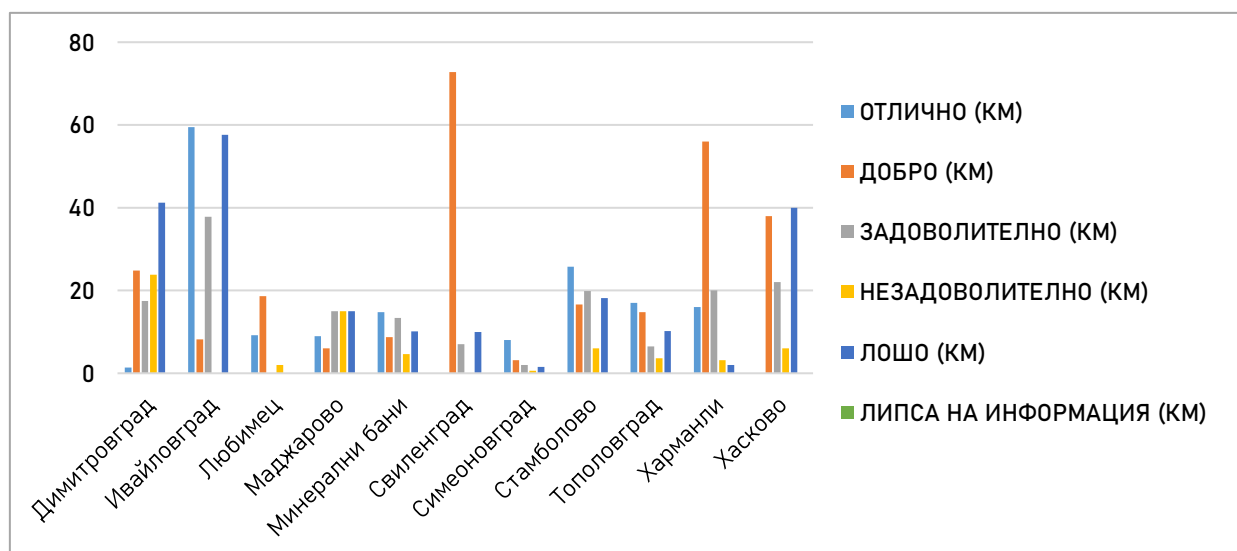


Графика 421:
Състояние на асфалтобетонви настилки по улици (км)



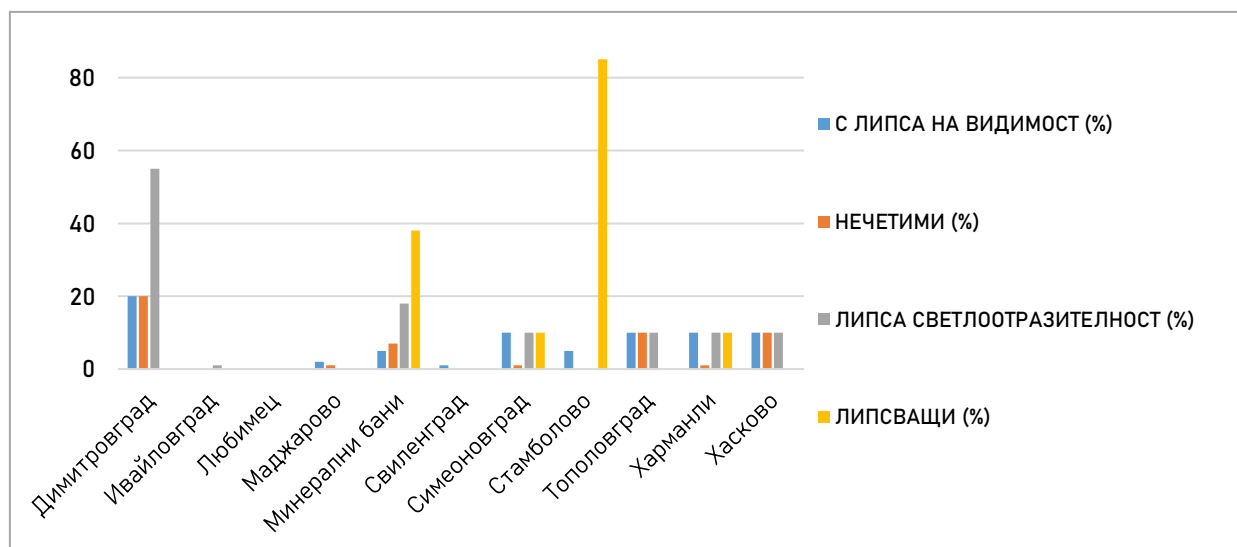
Графика 422:

Състояние на асфалтобетонени настилки по общински пътища (км)



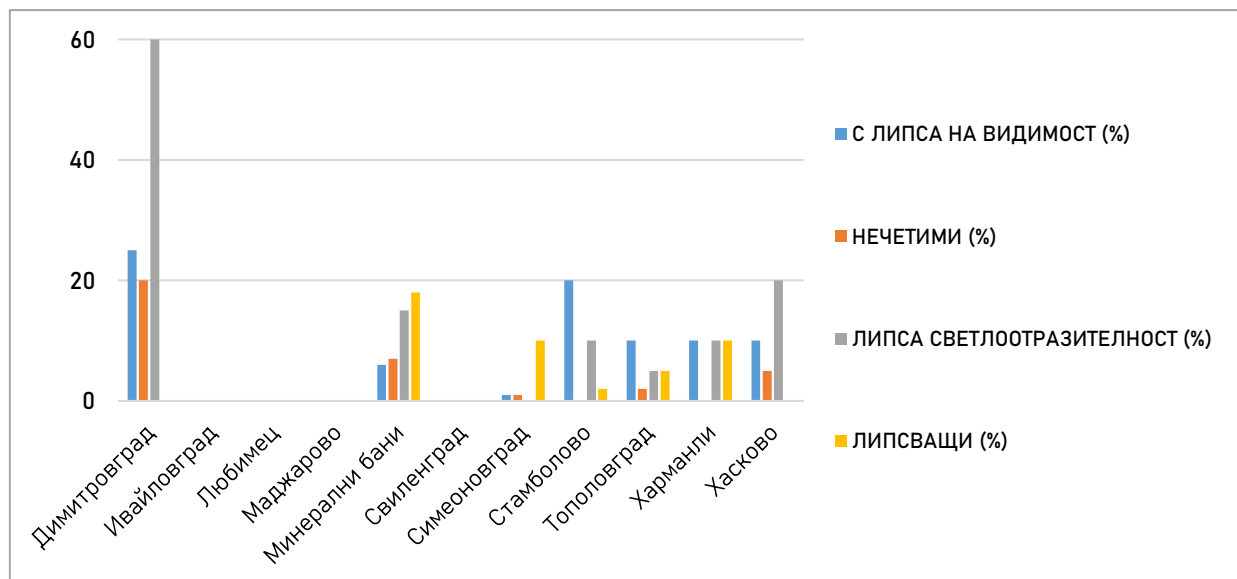
Графика 423:

Състояние на знаци по улици (%)

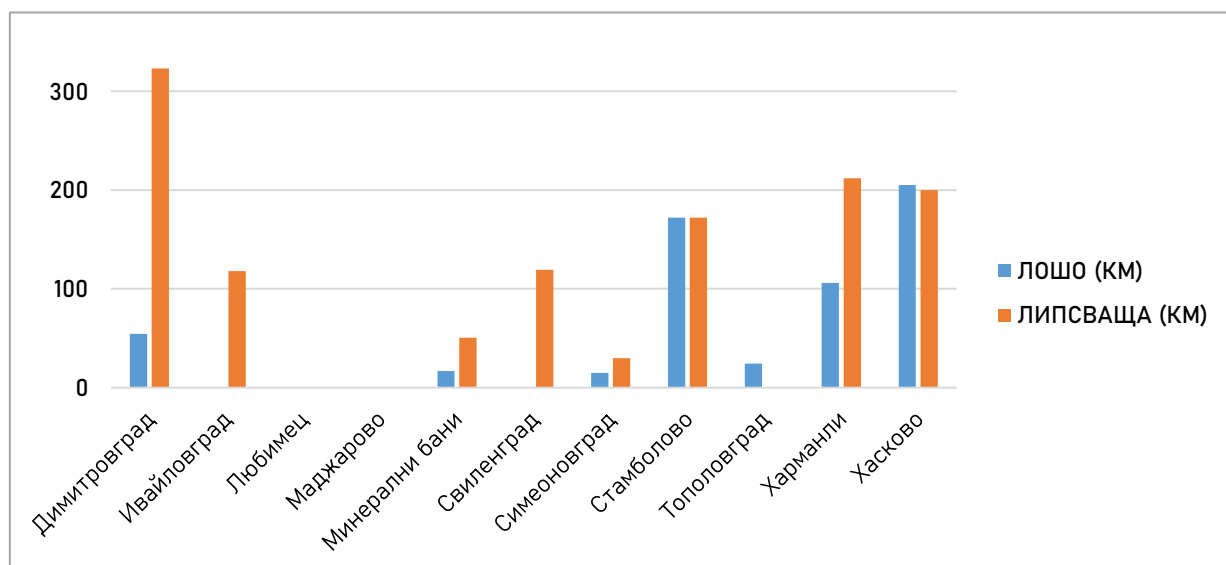


Графика 424:

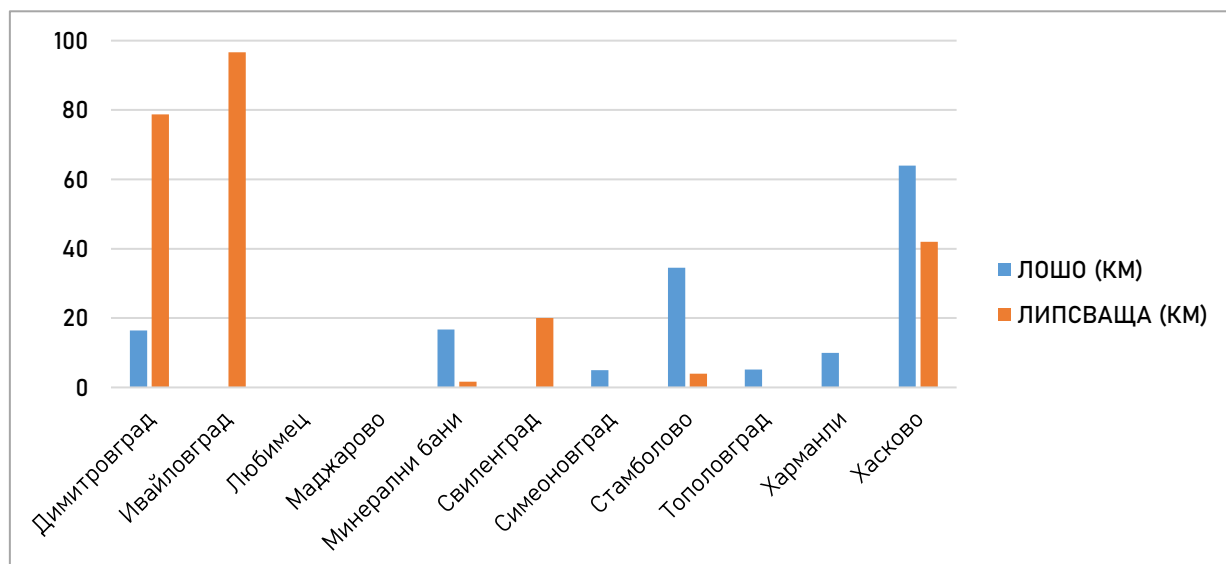
Състояние на знаци по общински пътища (%)



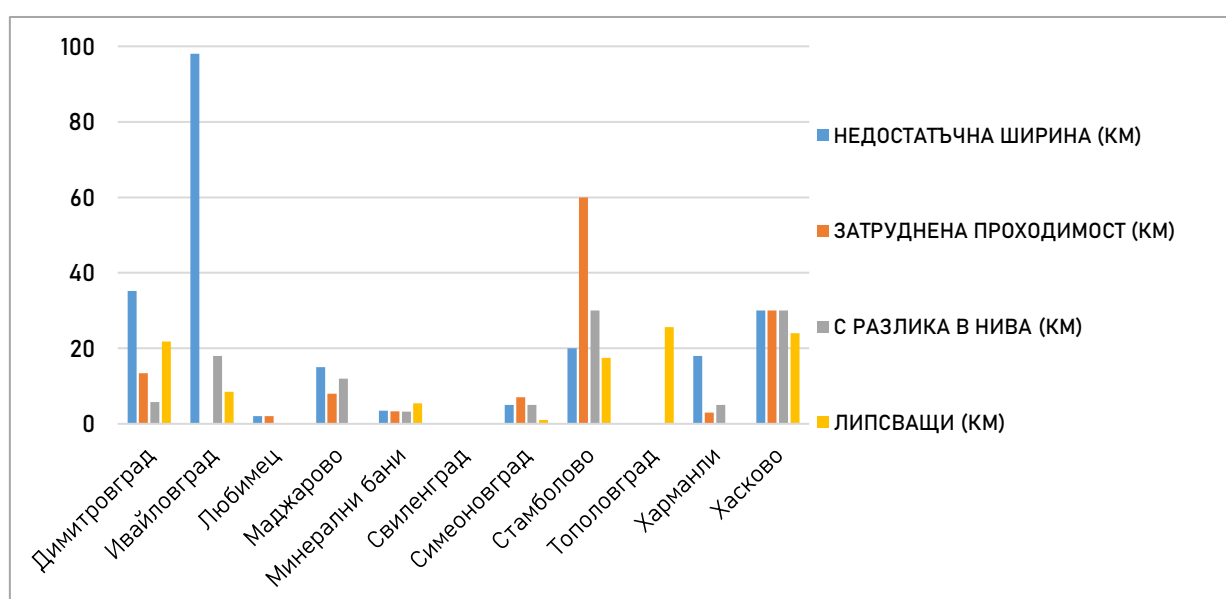
Графика 425:
Състояние на маркировка по улици (км)



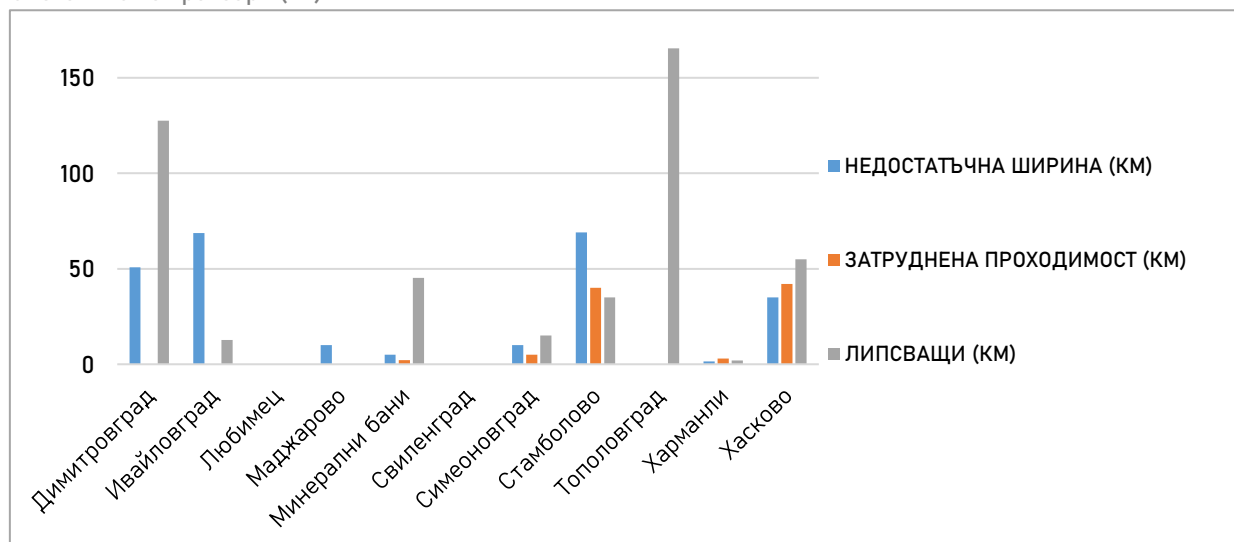
Графика 426:
Състояние на маркировка по общински пътища (км)



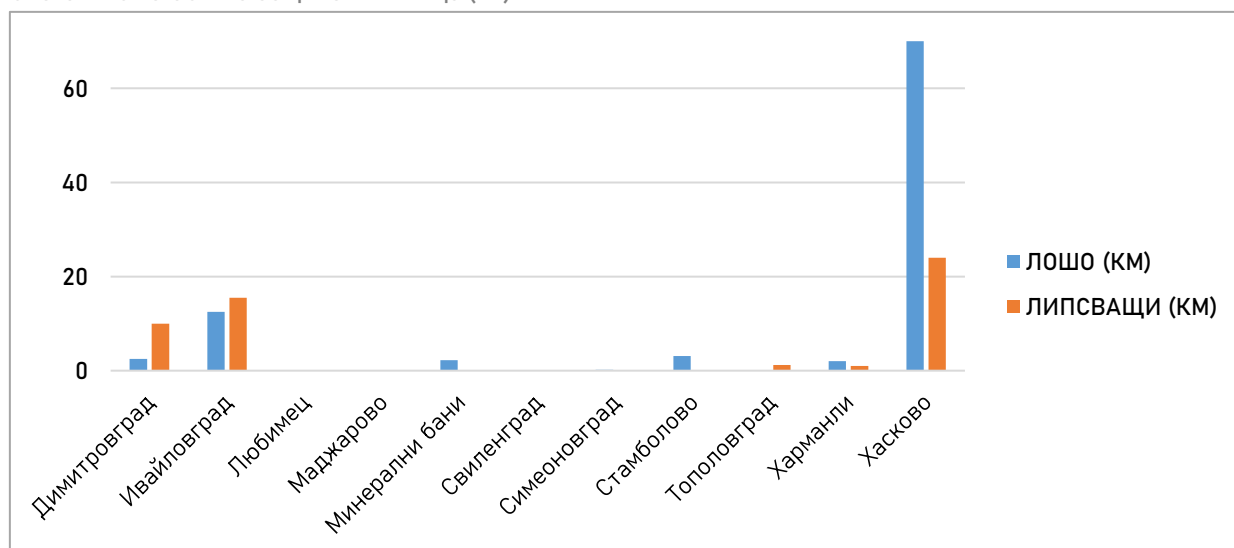
Графика 427:
Състояние на банкети (км)



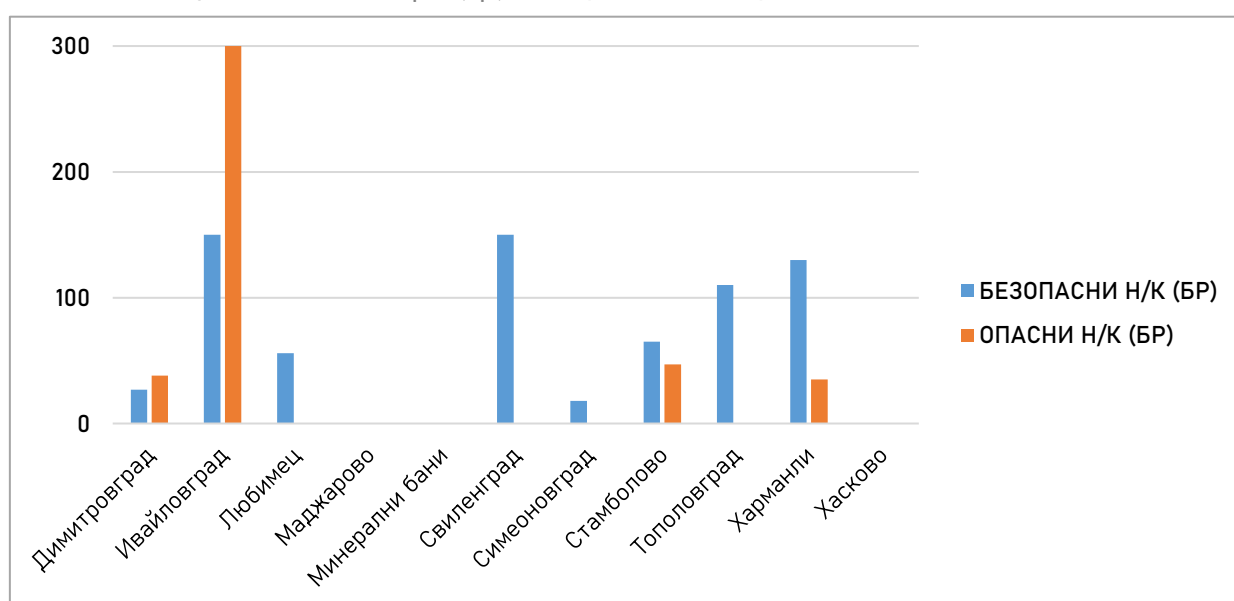
Графика 428:
Състояние на тротоари (км)



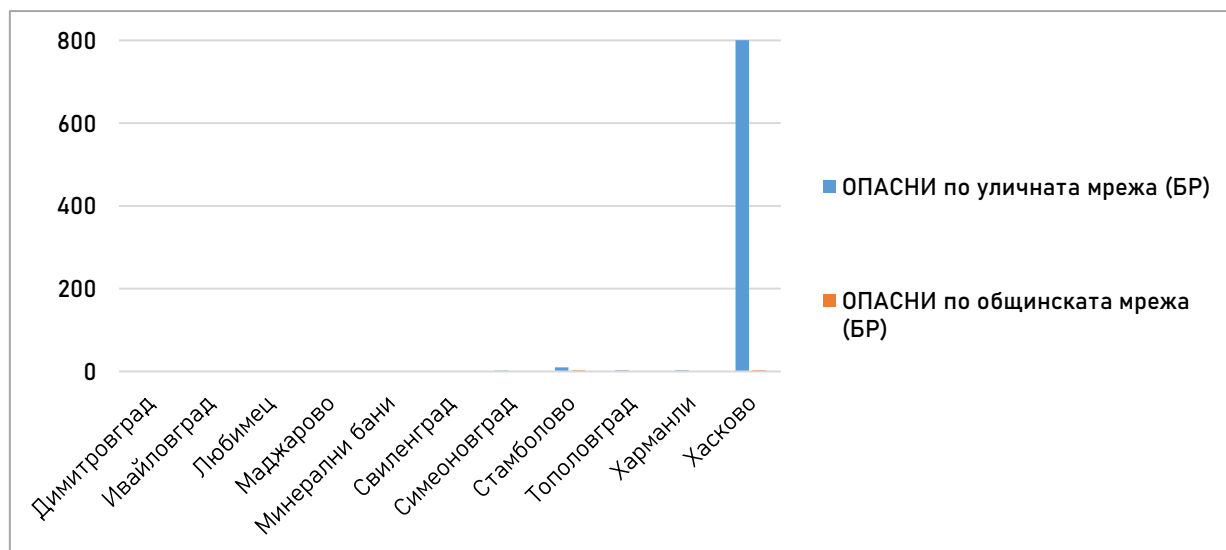
Графика 429:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)



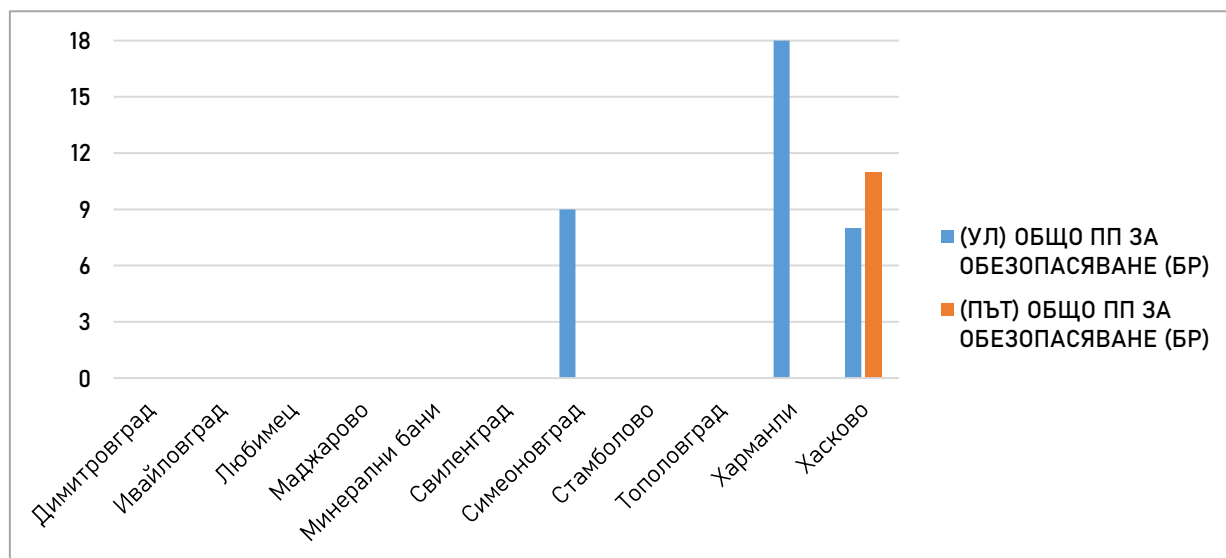
Графика 430:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общинските пътища



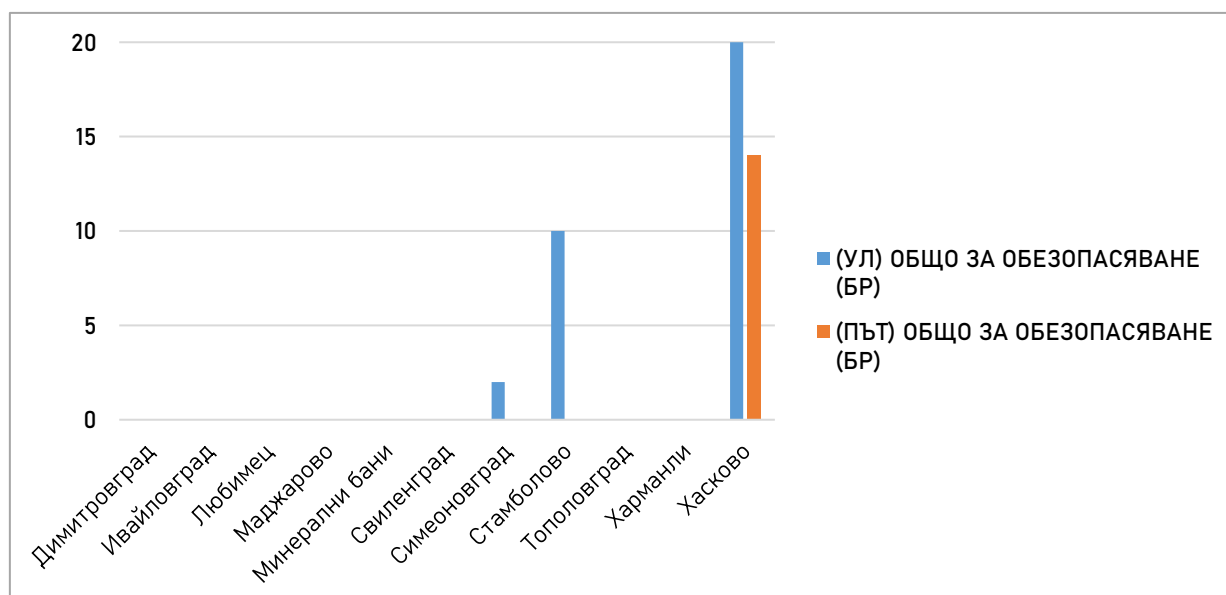
Графика 431:
Състояние на кръстовища (бр.)



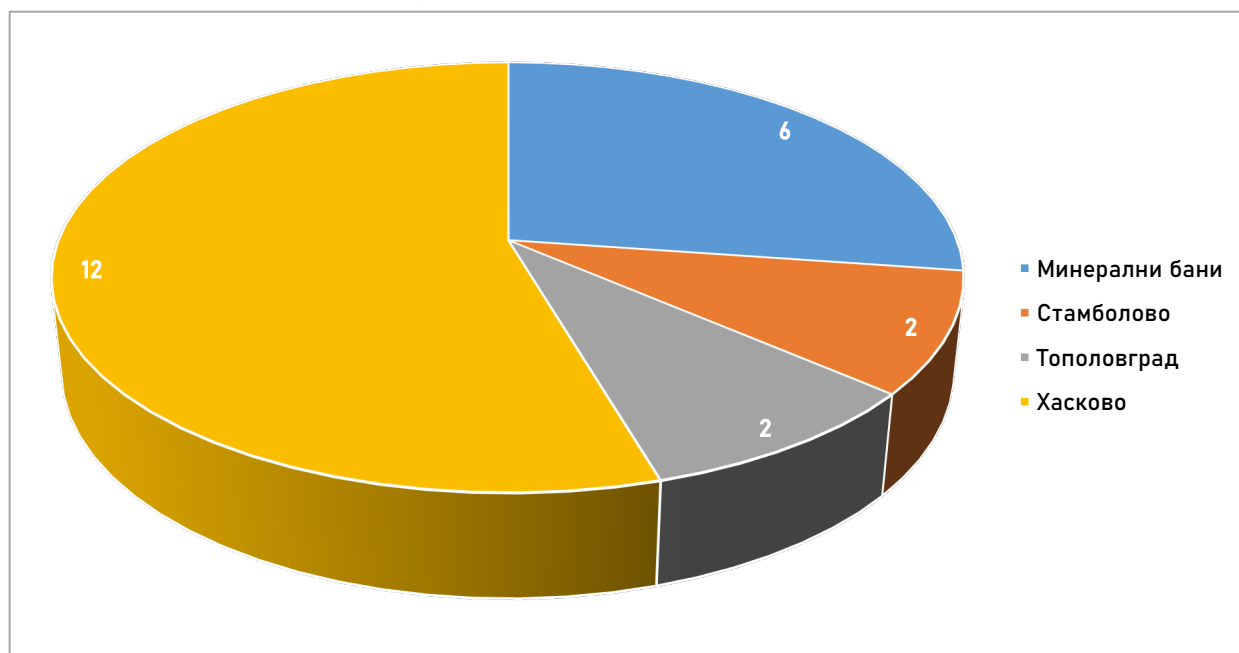
Графика 432:
Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.)



Графика 433:
Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)



Фигура 30:
Необходимост от обезопасяване на училища (бр.)

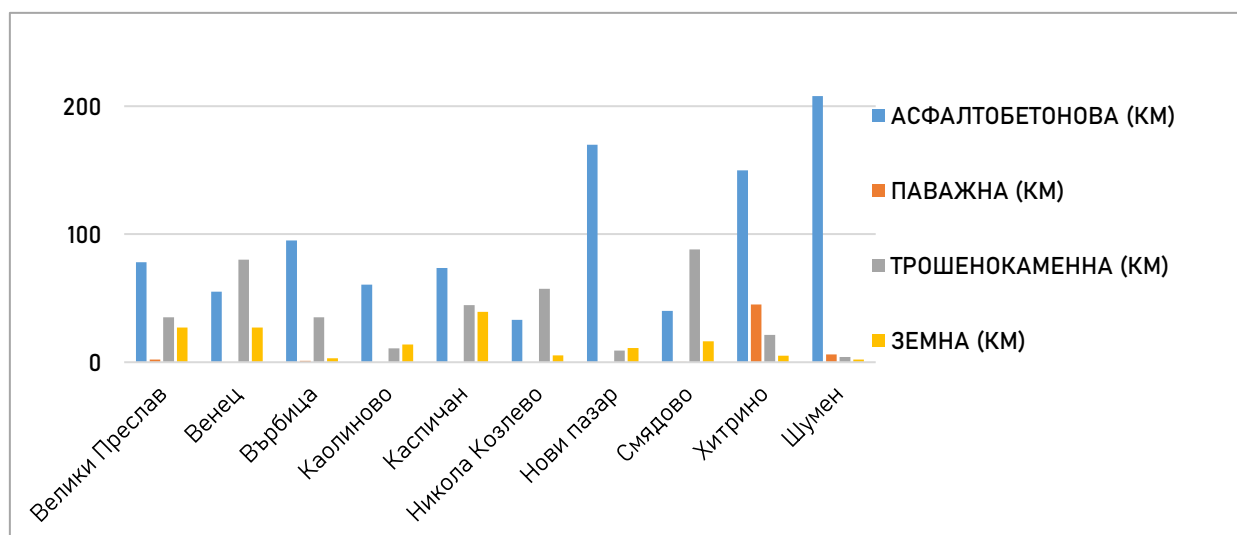


ОКБДП - Шумен е провела 4 бр. заседания. Всички общини са представили информация за годишния доклад. Констатирано е съответствие спрямо нормативната и стратегическа рамка, съответно докладът е приет от ДАБДП, като са дадени указания за допълване на представената информация в отделни аспекти. По-голяма част от общините прилагат интегриран подход при подобряването на пътната инфраструктура. Във всички са реализирани различни видове мерки за успокояване на движението – изграждане на изкуствени неравности, повдигнати пешеходни пътеки; опресняване на съществуваща и полагане на нова пътна маркировка. Изградени са три нови пешеходни пътеки, от които 2 бр. в община Нови пазар и една в община Венец. Дейности по обезопасяване на автобусни спирки са изпълнени само в община Шумен, а в община Венец е изградена една нова автобусна спирка. Членовете на ОКБДП - Шумен са провеждали редица дейности, кампании и инициативи за деца и ученици с насоченост към БДП, като в Община Никола Козлево съвместно с представител на ОДМВР в детски градини са проведени беседи по БДП и са предоставяни безвъзмездно на децата светлоотразителни елементи за поставяне върху дрехите или раниците. През отчетната година ОКБДП - Шумен е провела регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система за действие при пътнотранспортно произшествие. На интернет страницата на ОКБДП има актуална информация за дейността на комисията, но не са публикувани всички изискуеми документи. Областната комисия в своя доклад не посочва конкретни проблеми и трудности в дейностите, свързани с БДП.

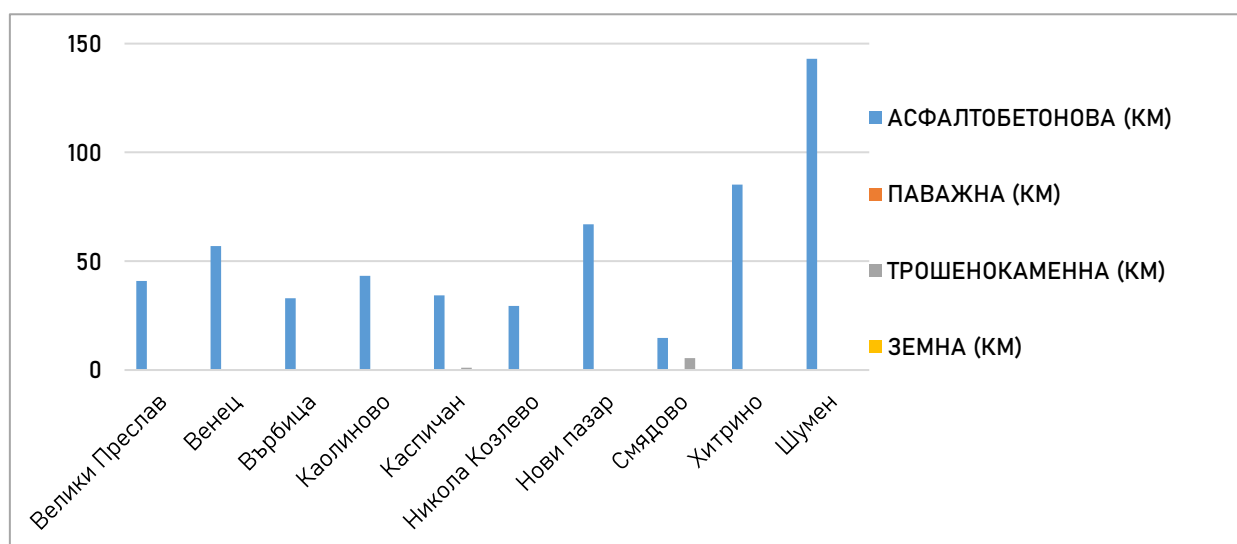
Обобщаване на нуждите на ниво област:

- подобряване на 250.2 км асфалтобетонена настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 39.4 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни пътни знаци/поставяне на липсващи – от 1% в общини Нови пазар, Хитрино и Шумен до 67% в община Каспичан; осреднена стойност – 16.1% дял проблемни знаци;
- подмяна на 498.2 км пътна маркировка в лошо състояние; полагане на 937.2 км пътна маркировка (където в момента изцяло липсва);
- отстраняване на 21 бр. установени несъответствия между пътни знаци и маркировка;
- ремонт/рехабилитация на 130.1 км проблемни банкети и изграждане на 22.4 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);
- ремонт/рехабилитация на 290.1 км проблемни тротоари и изграждане на 460 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 17.1 км ОСП в лошо състояние; монтиране на 10.4 км нови ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 64 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край);
- обезопасяване на 487 опасни кръстовища;
- обезопасяване на 71 пешеходни пътеки;
- обезопасяване на 9 спирки;
- обезопасяване на 1 велоалея;
- обезопасяване на 22 училища/детски градини;
- обезопасяване на 2 автогари и 2 ж.п. гари;
- закупуване на 25 училищни автобуса;
- възлагане на ГПОД в 6 общини (Велики Преслав, Венец, Каолиново, Никола Козлево, Смядово и Хитрино).

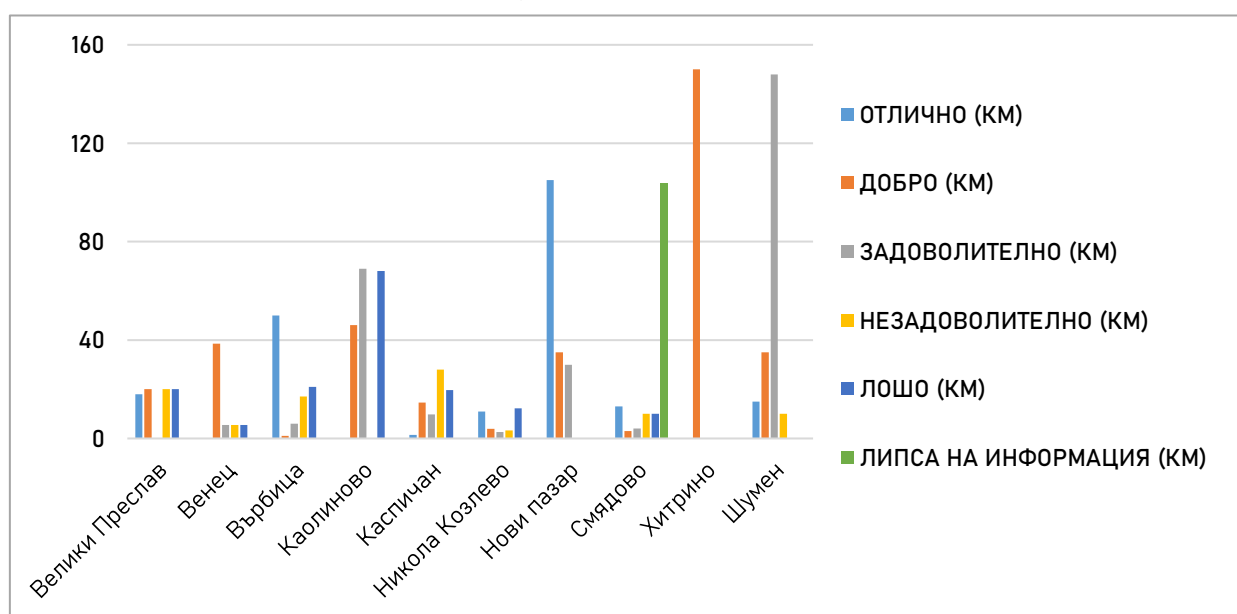
Графика 434:
Настилки по улична мрежа (км)



Графика 435:
Настилки по общински пътища (км)

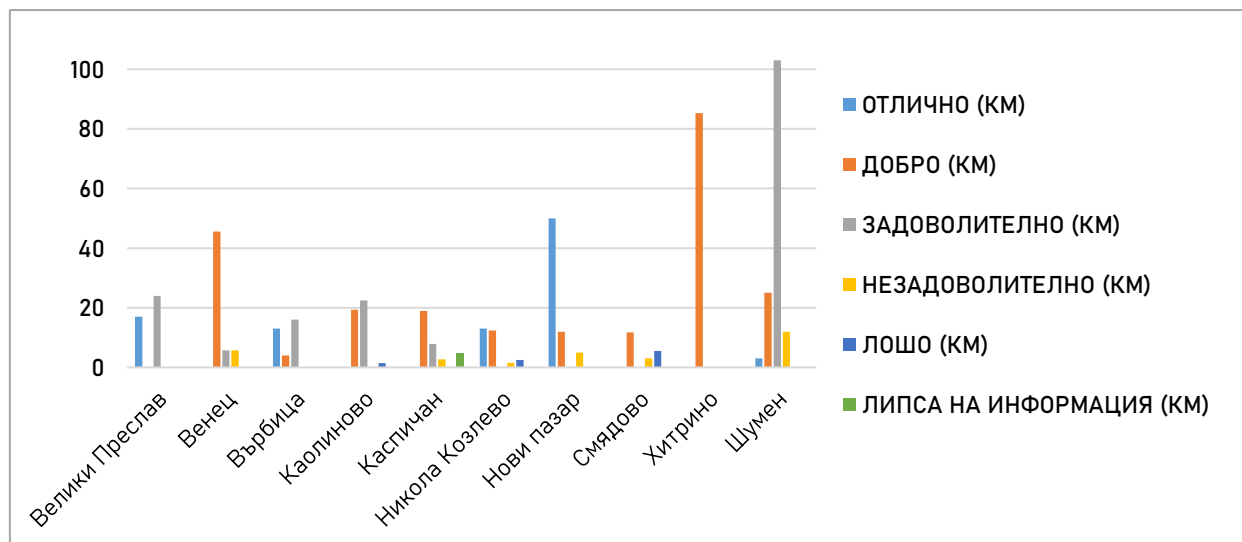


Графика 436:
Състояние на асфалтобетонени настилки по улици (км)



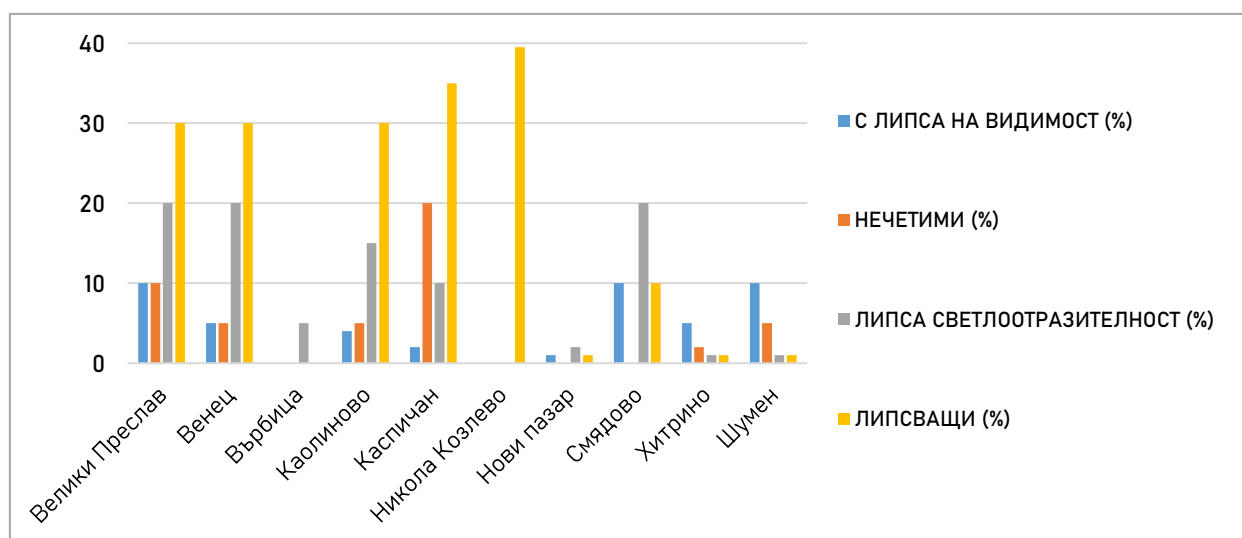
Графика 437:

Състояние на асфалтобетонени настилки по общински пътища (км)



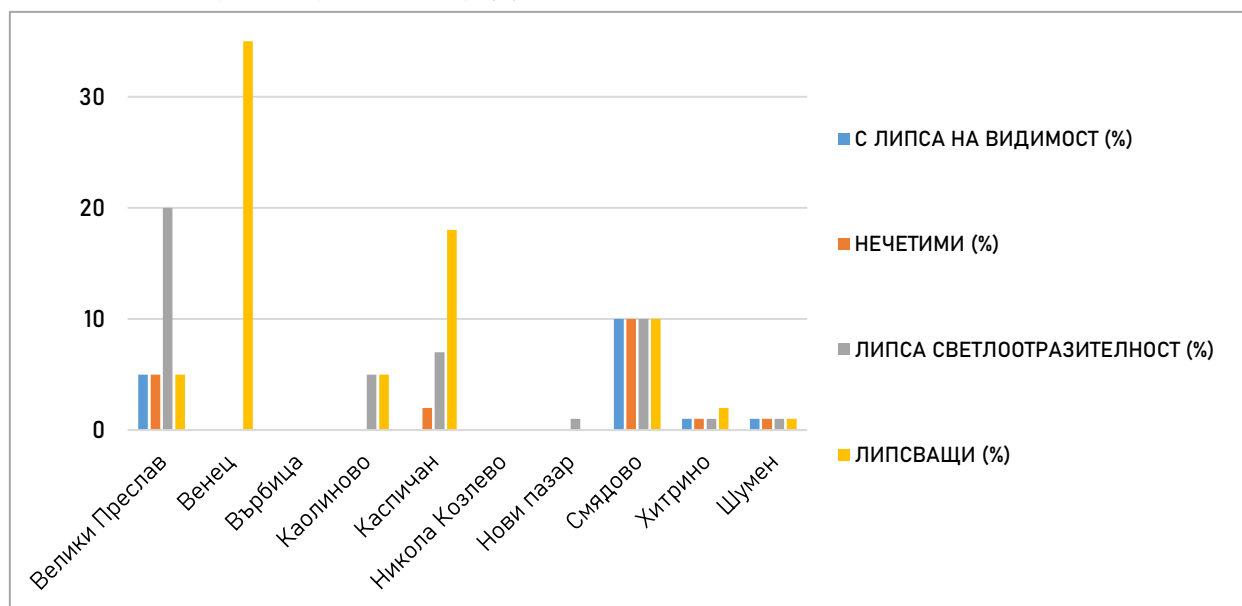
Графика 438:

Състояние на знаци по улици (%)

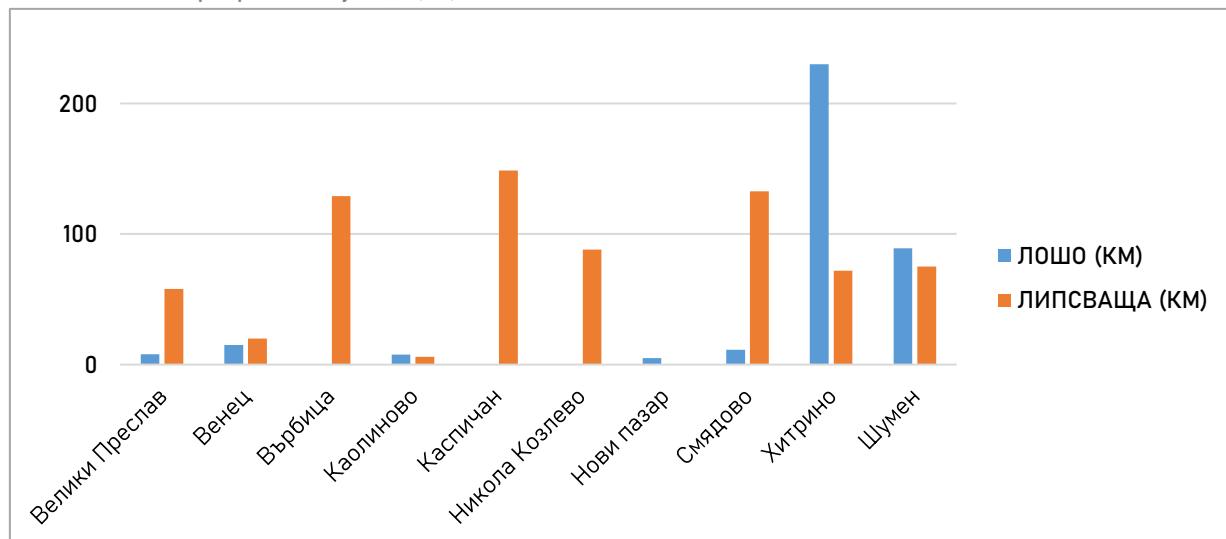


Графика 439:

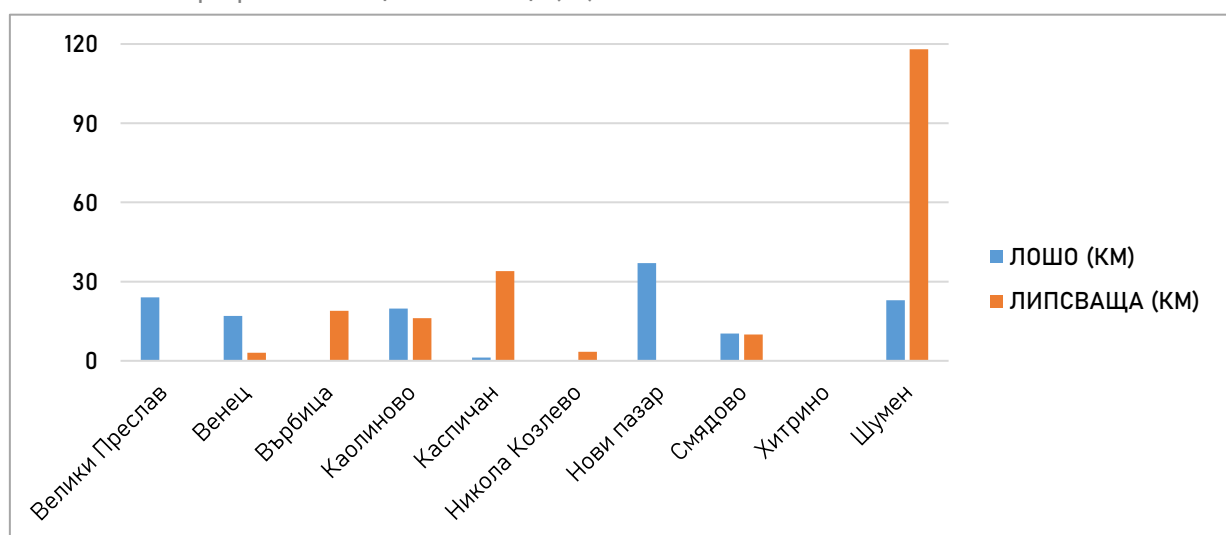
Състояние на знаци по общински пътища (%)



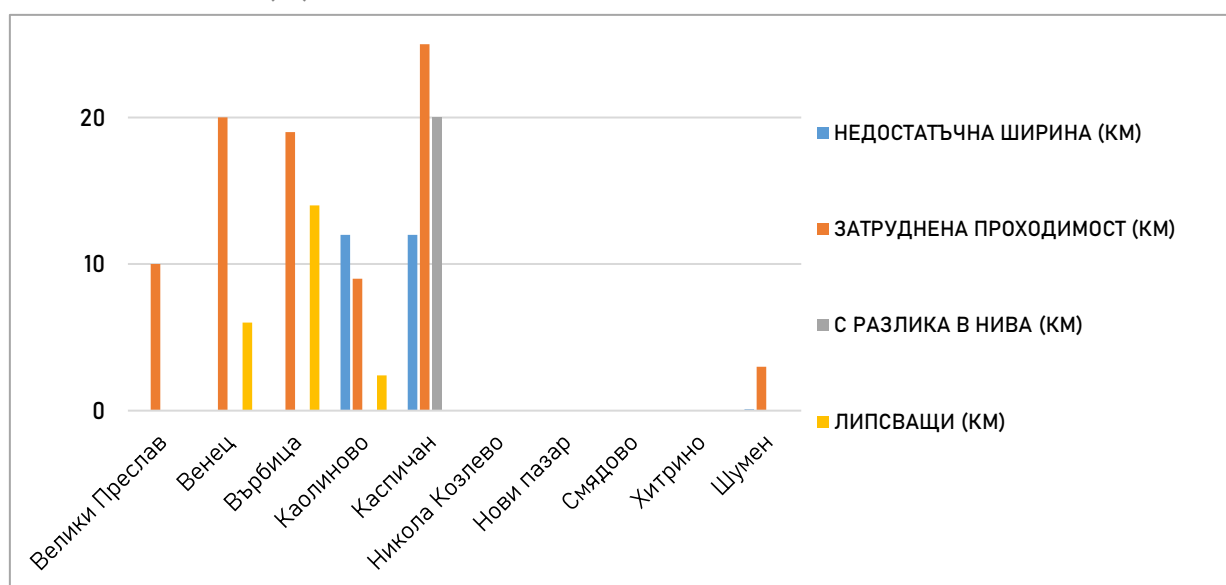
Графика 440:
Състояние на маркировка по улици (км)



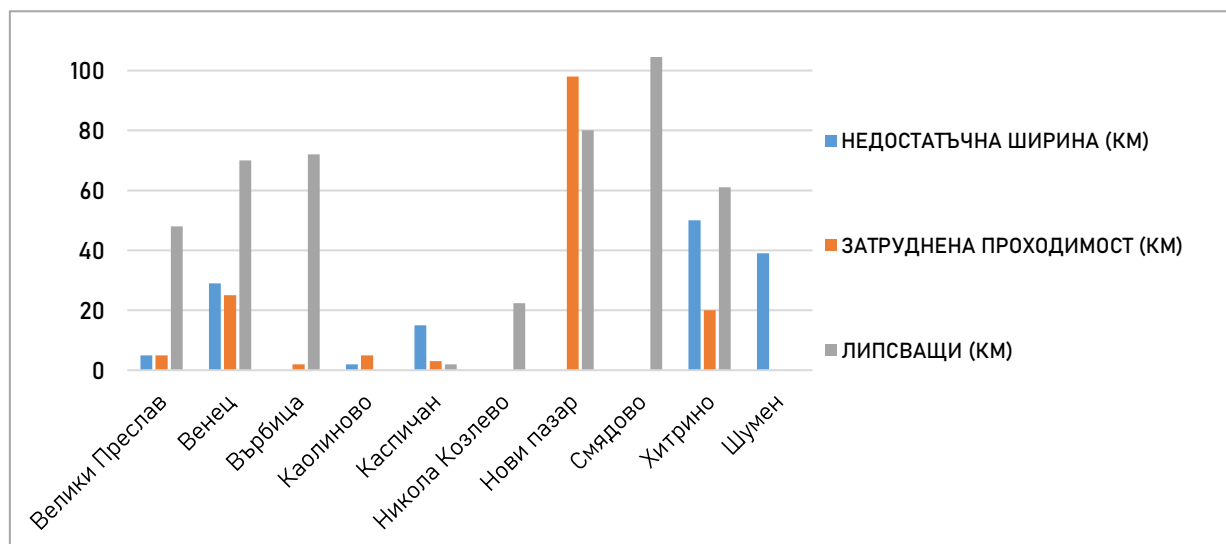
Графика 441:
Състояние на маркировка по общински пътища (км)



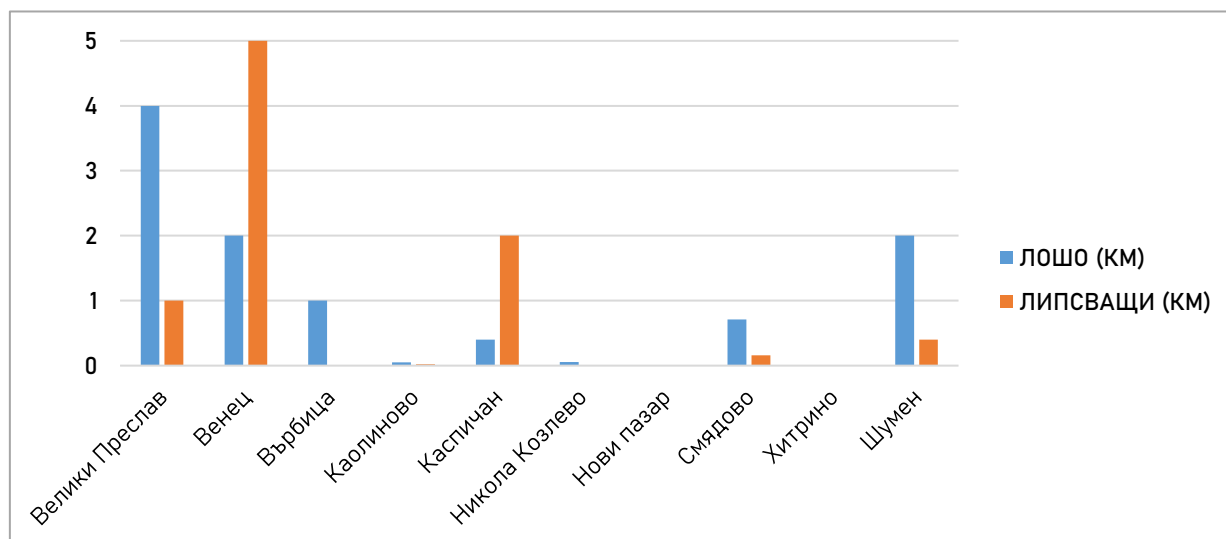
Графика 442:
Състояние на банкети (км)



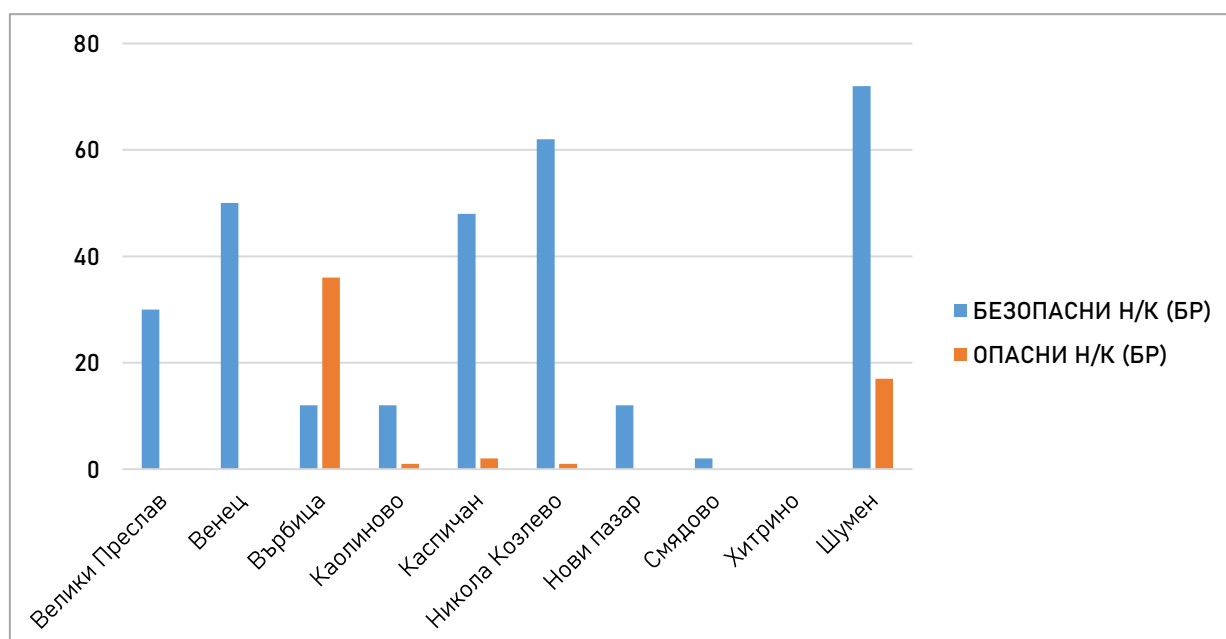
Графика 443:
Състояние на тротоари (км)



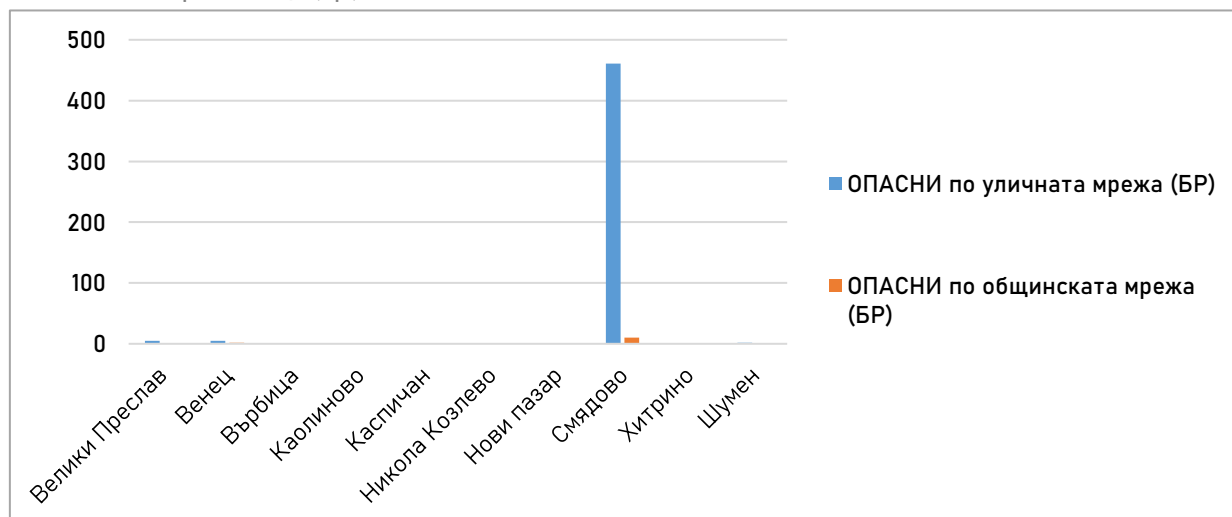
Графика 444:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)



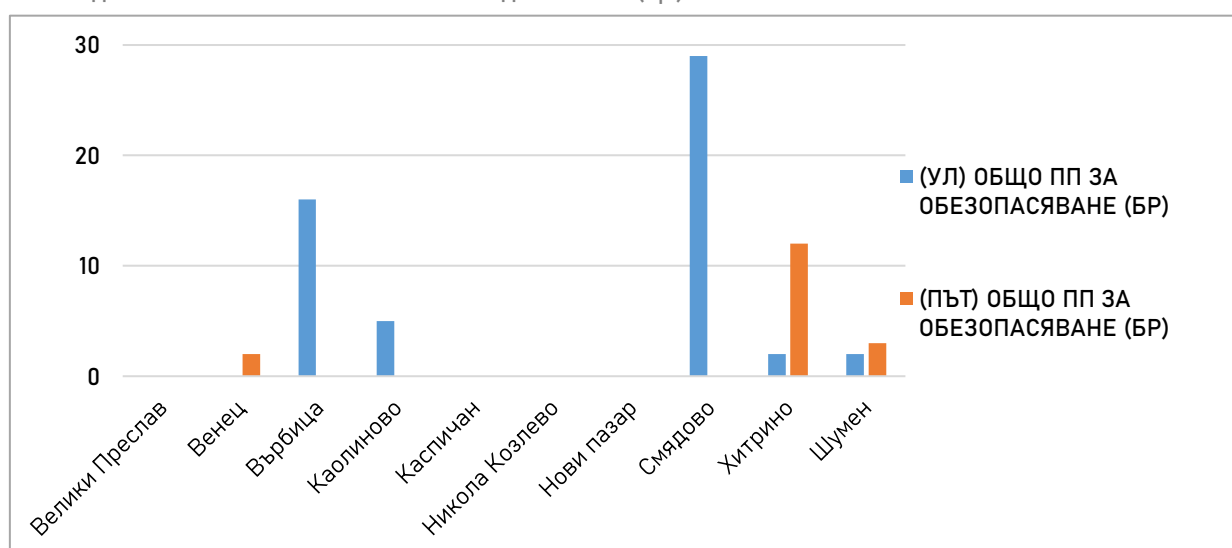
Графика 445:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общинските пътища



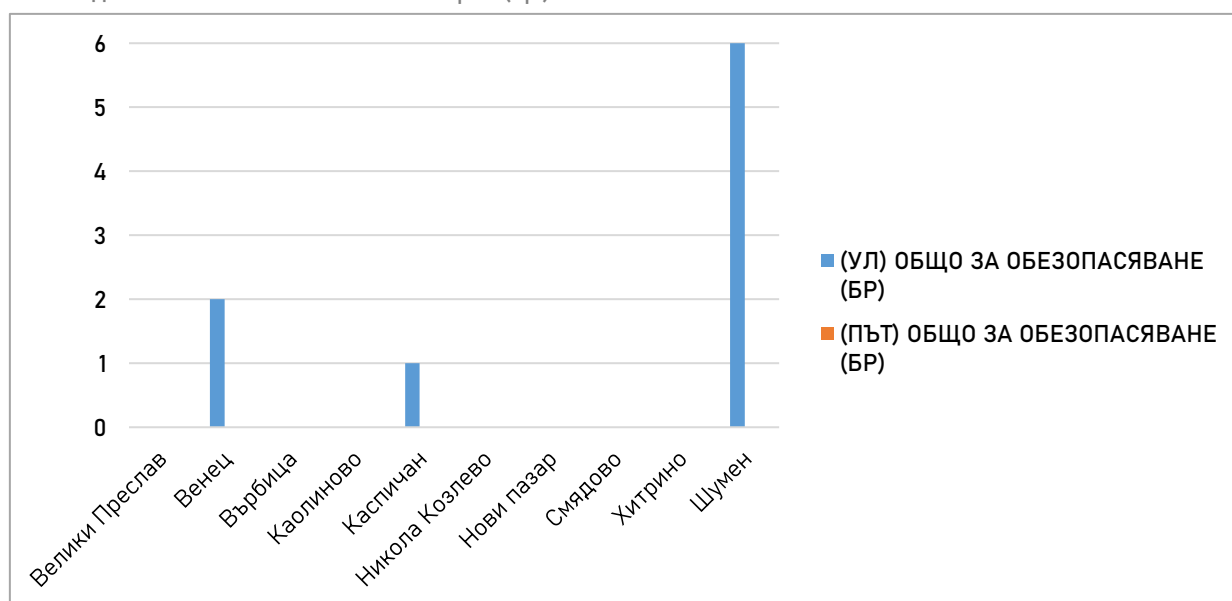
Графика 446:
Състояние на кръстовища (бр.)



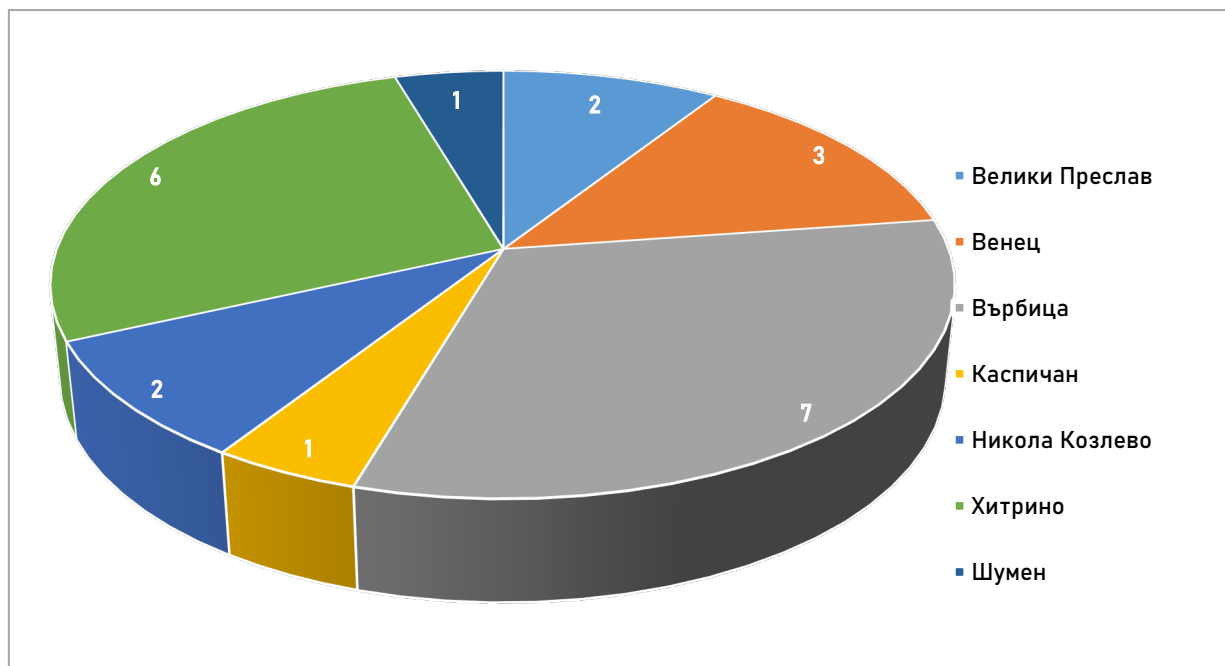
Графика 447:
Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.)



Графика 448:
Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)



Фигура 31:
Необходимост от обезопасяване на училища (бр.)

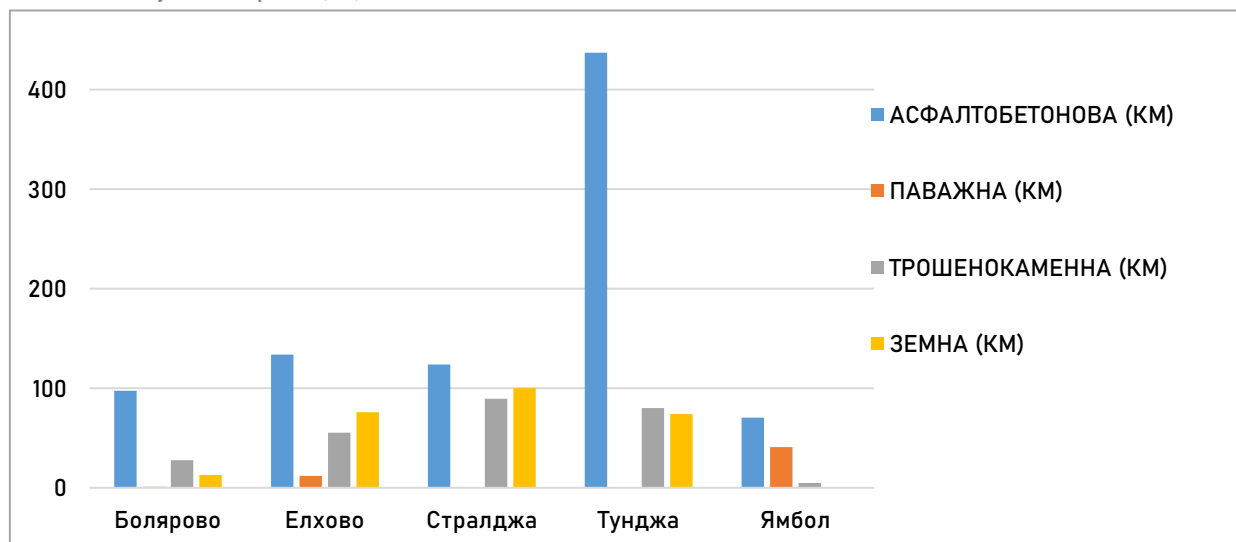


ОКБДП - Ямбол е провела 4 бр. заседания. В изготвения годишен доклад липсва информация за извършените дейности по БДП от Община Болярово. Това се явява несъответствие спрямо нормативната и стратегическа рамка и представлява сериозен пропуск в докладваната информация, съответно докладът не е приет от ДАБДП и са дадени указания за ревизия. За всички общини, подали информация, се наблюдава, че се прилага интегриран подход при подобряването на пътната инфраструктура. В община Ямбол са реализирани мерки за успокояване на движението с изграждане на три кръгови кръстовища. Във всички общини се извършва опресняване на съществуваща и полагане на нова пътна маркировка и др. В община Тунджа са изградени 3 броя нови автобусни спирки на обществения транспорт. През отчетната година ОКБДП - Ямбол не е провела регионално учение на органите за управление и съставните части на Единната спасителна система. На интернет страницата на ОКБДП има актуална информация за дейността на комисията, но не са публикувани всички изискуеми документи. Областната комисия в своя доклад не посочва конкретни проблеми и трудности в дейностите, свързани с БДП, но от страна на РУО – Ямбол на заседание на ОКБДП е поискано съдействие и участие от останалите членове на ОКБДП при провеждането на Национално състезание по БДП.

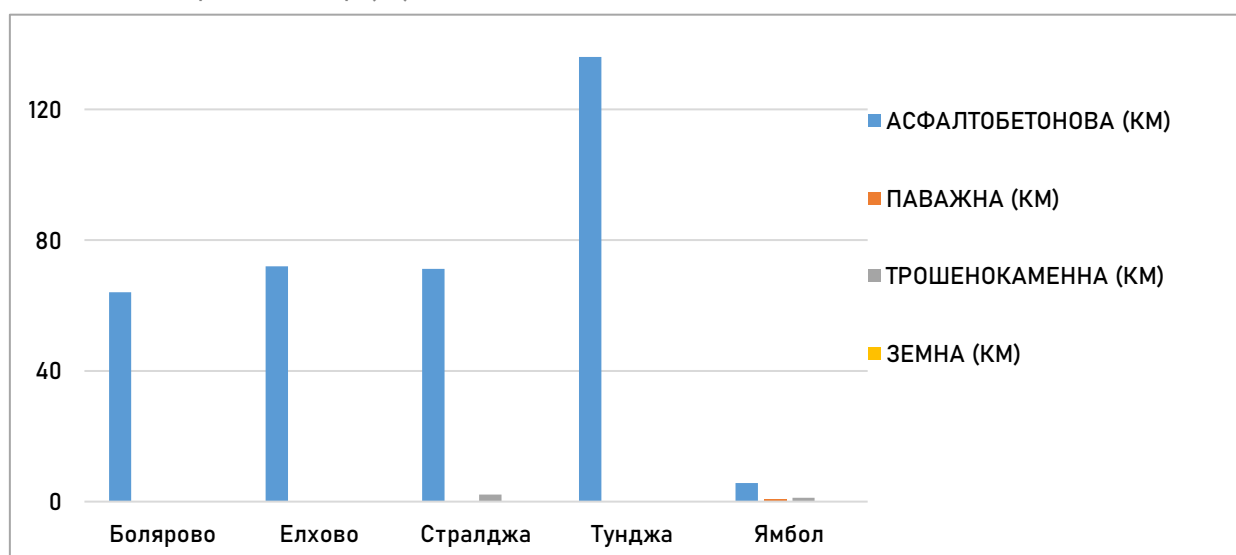
Обобщаване на нуждите на ниво област:

- подобряване на 449.1 км асфалтобетонена настилка (в лошо и незадоволително състояние) по улици и 108.2 км по общински пътища;
- подмяна на проблемни пътни знаци/поставяне на липсващи – от 1% в община Ямбол до 75% в община Стралджа; осреднена стойност – 23.6% дял проблемни знаци;
- подмяна на 342 км пътна маркировка в лошо състояние; полагане на 571.2 км нова пътна маркировка (където в момента изцяло липсва);
- ремонт/рехабилитация на 118.6 км проблемни банкети и изграждане на 29.3 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват);
- ремонт/рехабилитация на 164 км проблемни тротоари и изграждане на 304.2 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват);
- подмяна на 11.3 км ОСП в лошо състояние; монтиране на 9 км нови ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 80 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край);
- обезопасяване на 11 опасни кръстовища;
- обезопасяване на 26 пешеходни пътеки;
- обезопасяване на 119 спирки;
- обезопасяване на 3 подлеза;
- обезопасяване на 1 велоалея;
- обезопасяване на 35 училища/детски градини;
- обезопасяване на 3 ж.п. гари;
- закупуване на 11 училищни автобуса;
- възлагане на ГПОД в 3 общини (Елхово, Стралджа и Тунджа).

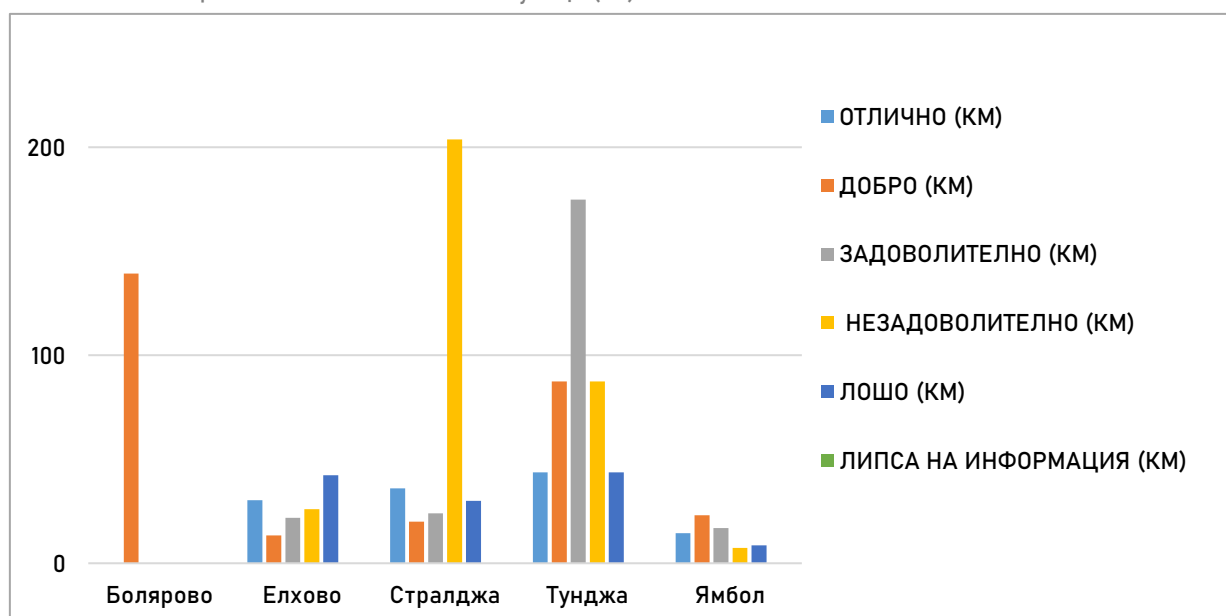
Графика 449:
Настилки по улична мрежа (км)



Графика 450:
Настилки по общински пътища (км)

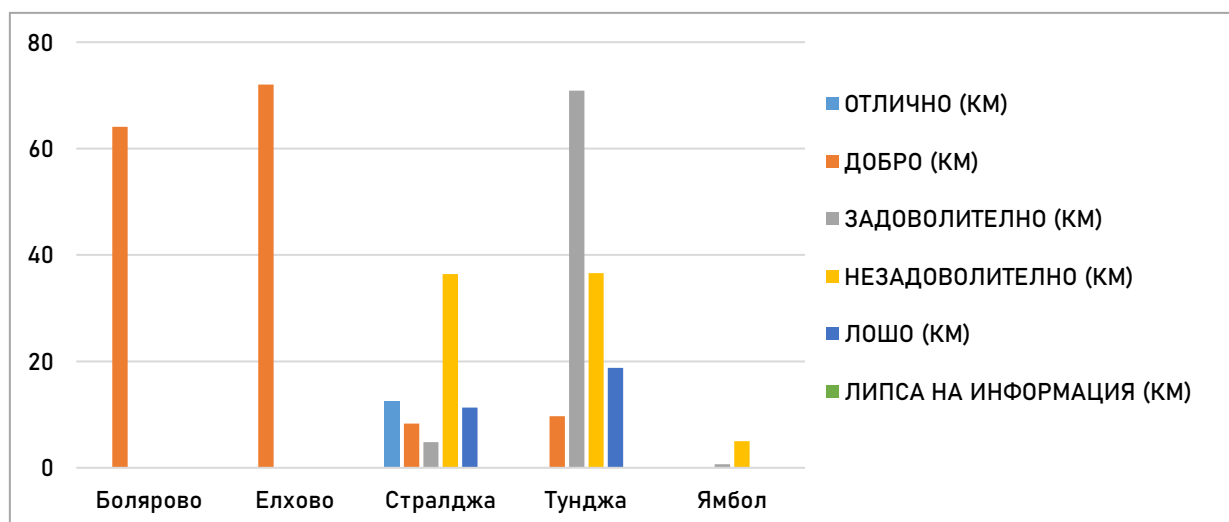


Графика 451:
Състояние на асфалтобетонени настилки по улици (км)



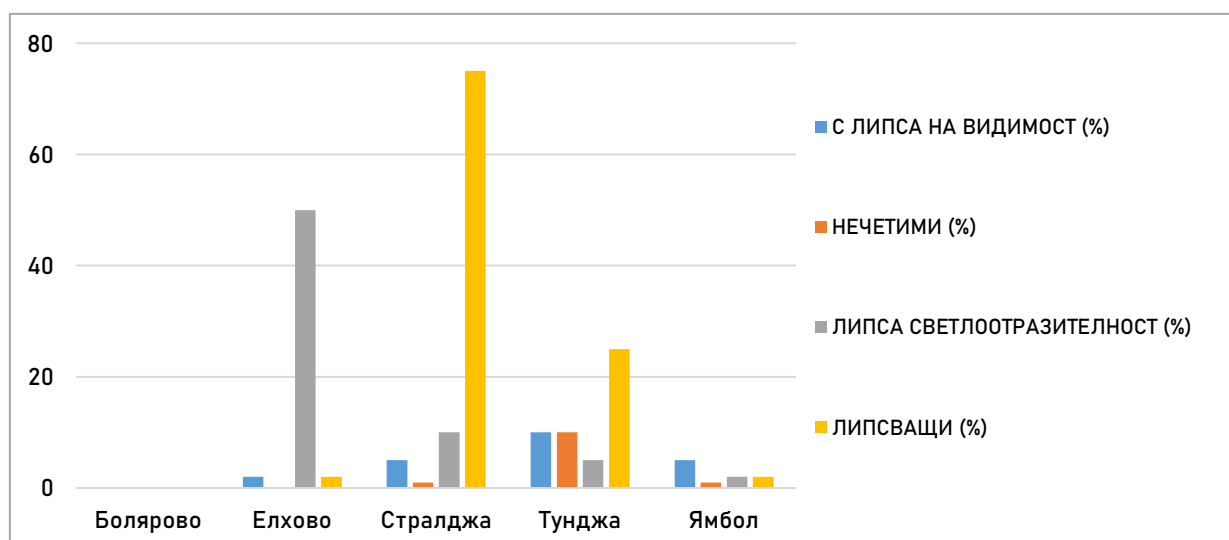
Графика 452:

Състояние на асфалтобетонени настилки по общински пътища (км)



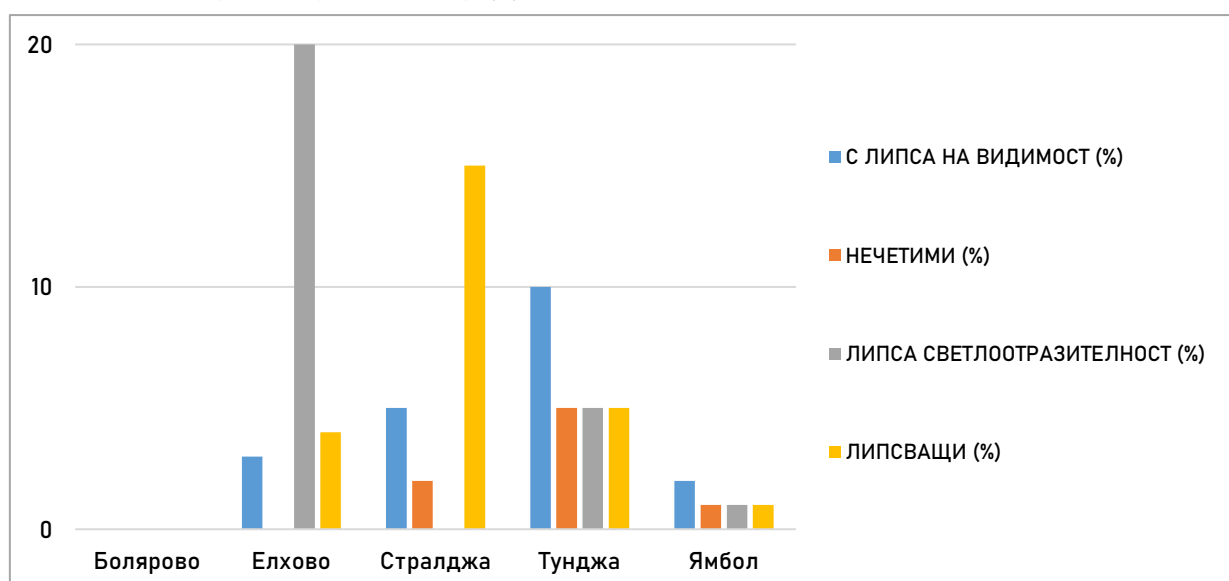
Графика 453:

Състояние на знаци по улици (%)

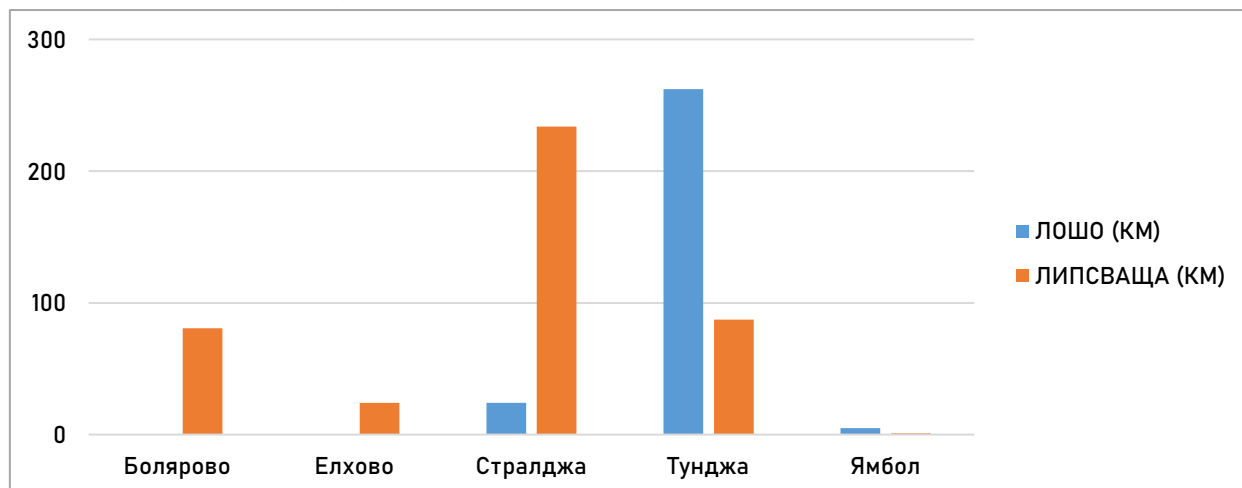


Графика 454:

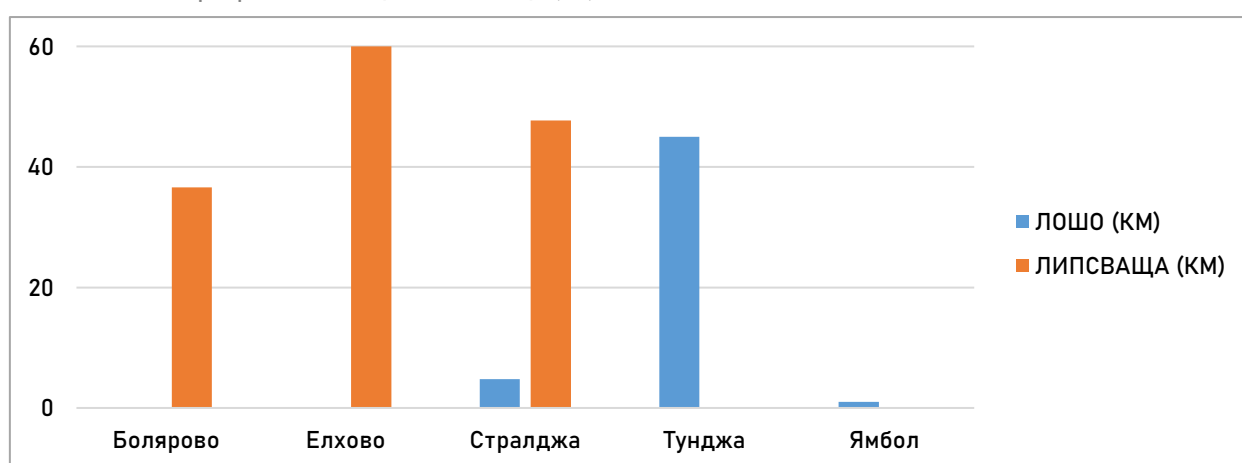
Състояние на знаци по общински пътища (%)



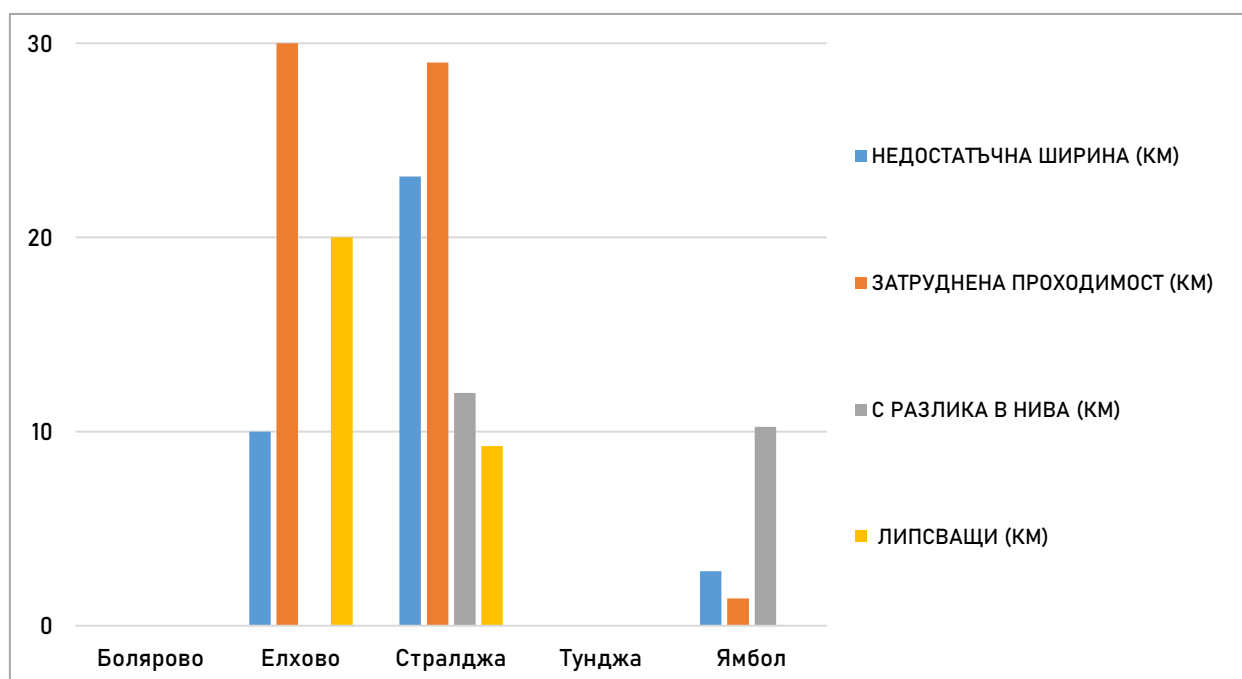
Графика 455:
Състояние на маркировка по улици (км)



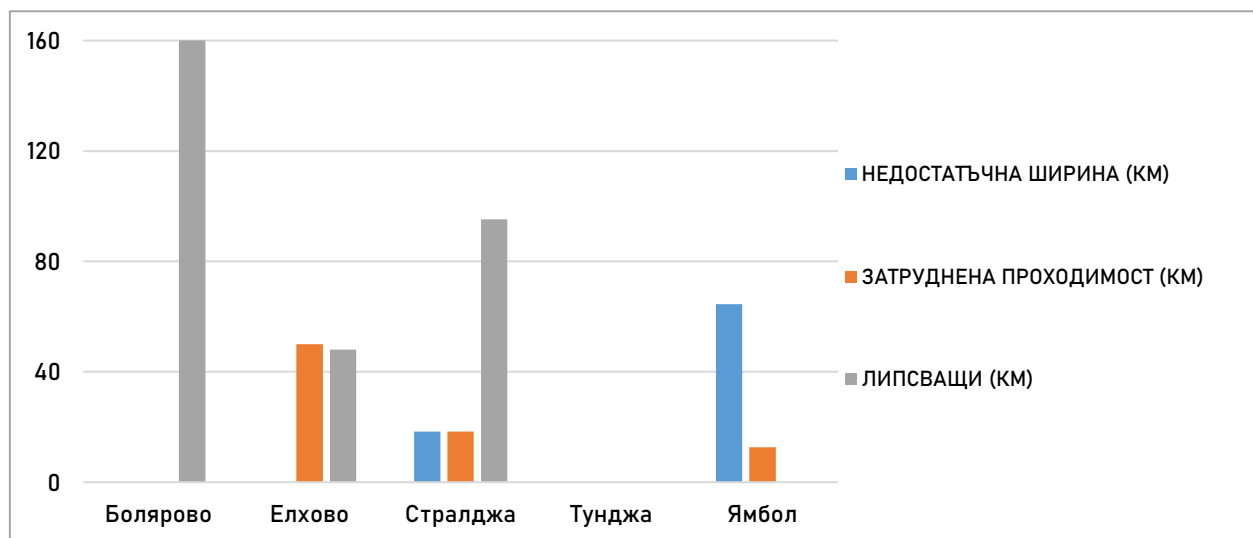
Графика 456:
Състояние на маркировка по общински пътища (км)



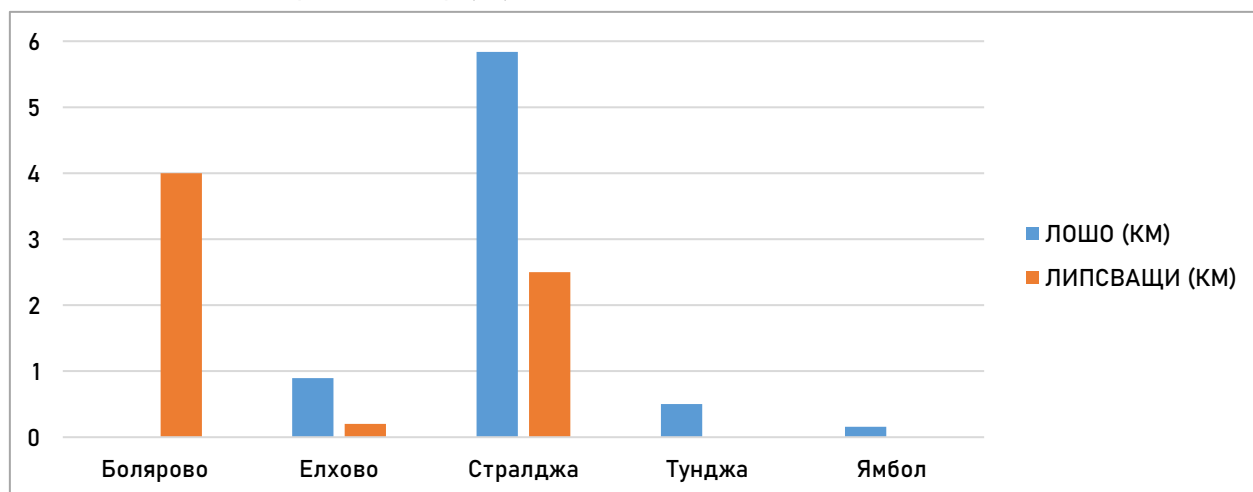
Графика 457:
Състояние на банкети (км)



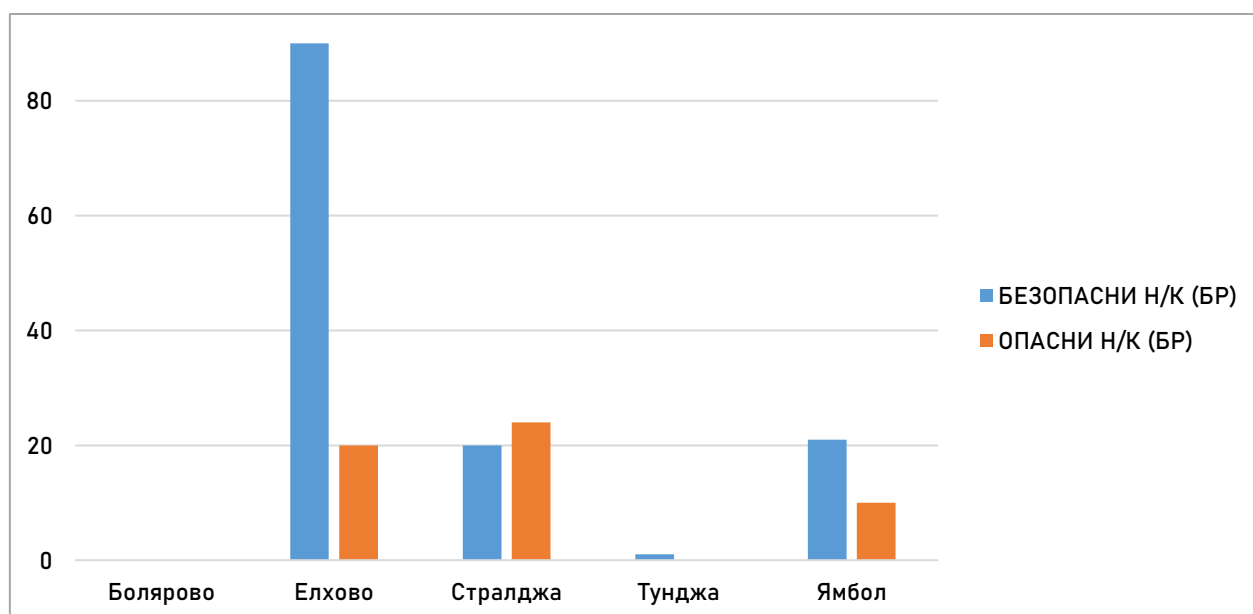
Графика 458:
Състояние на тротоари (км)



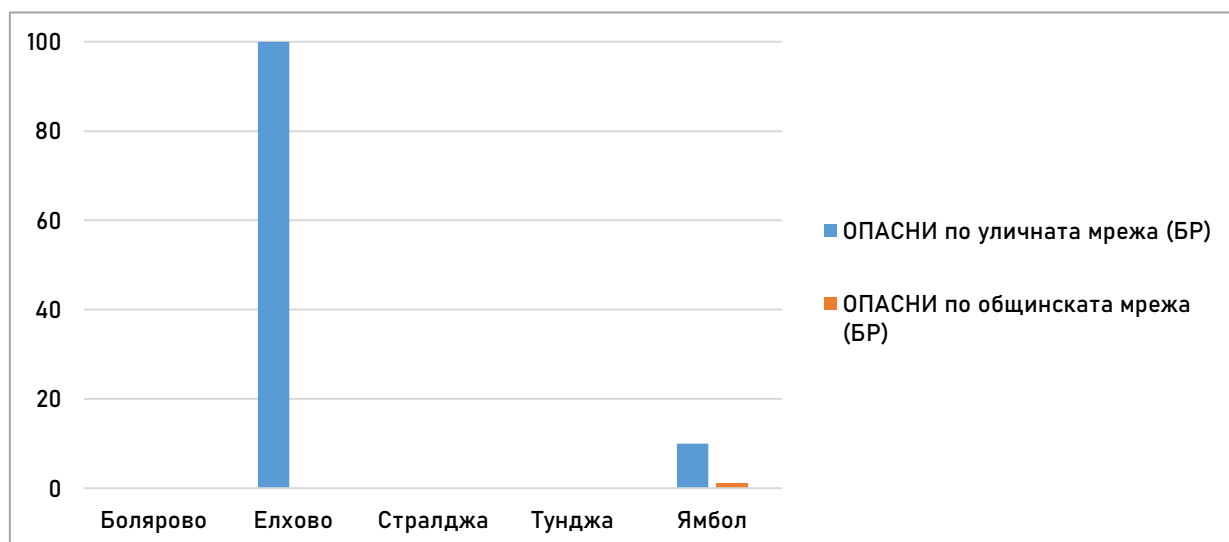
Графика 459:
Състояние на ОСП по общински пътища (км)



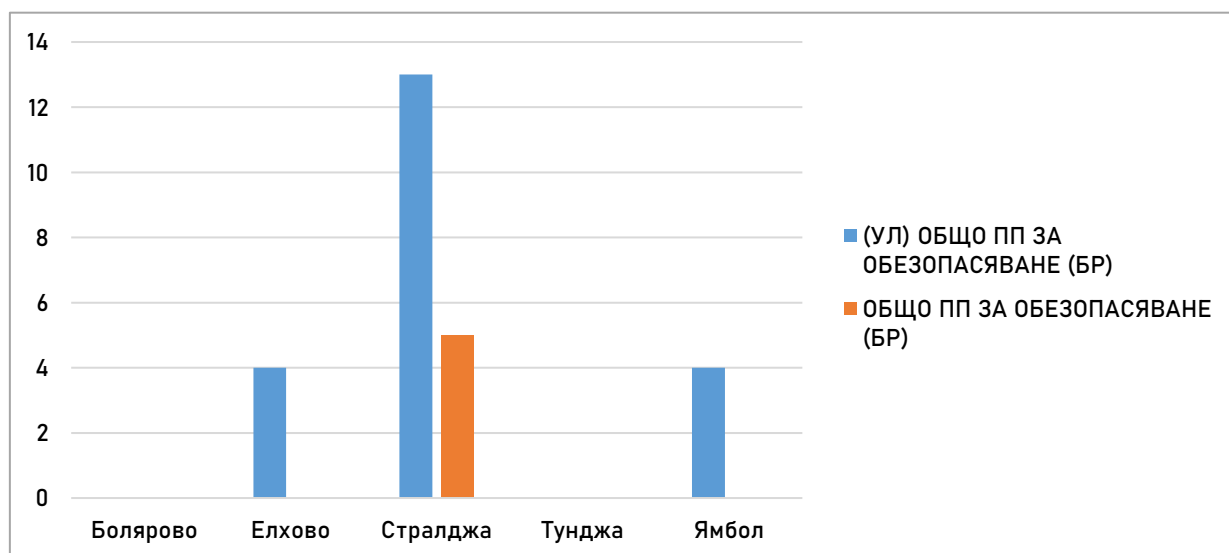
Графика 460:
ОСП с безопасни/опасни начало и край (бр.) по общинските пътища



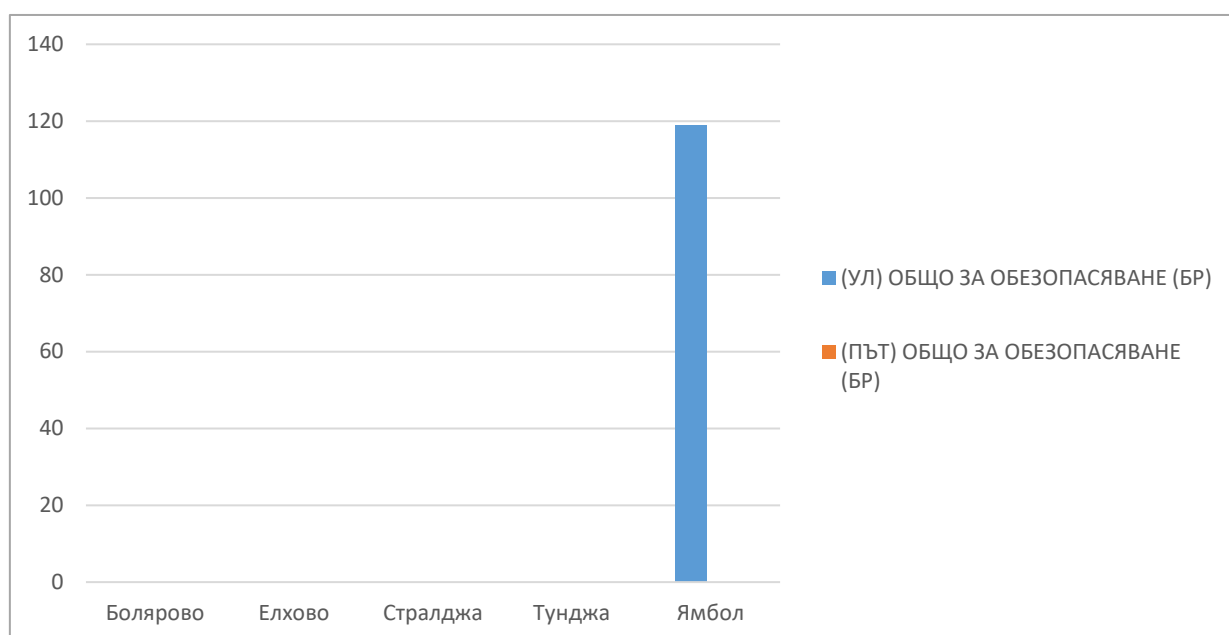
Графика 461:
Състояние на кръстовища (бр.)



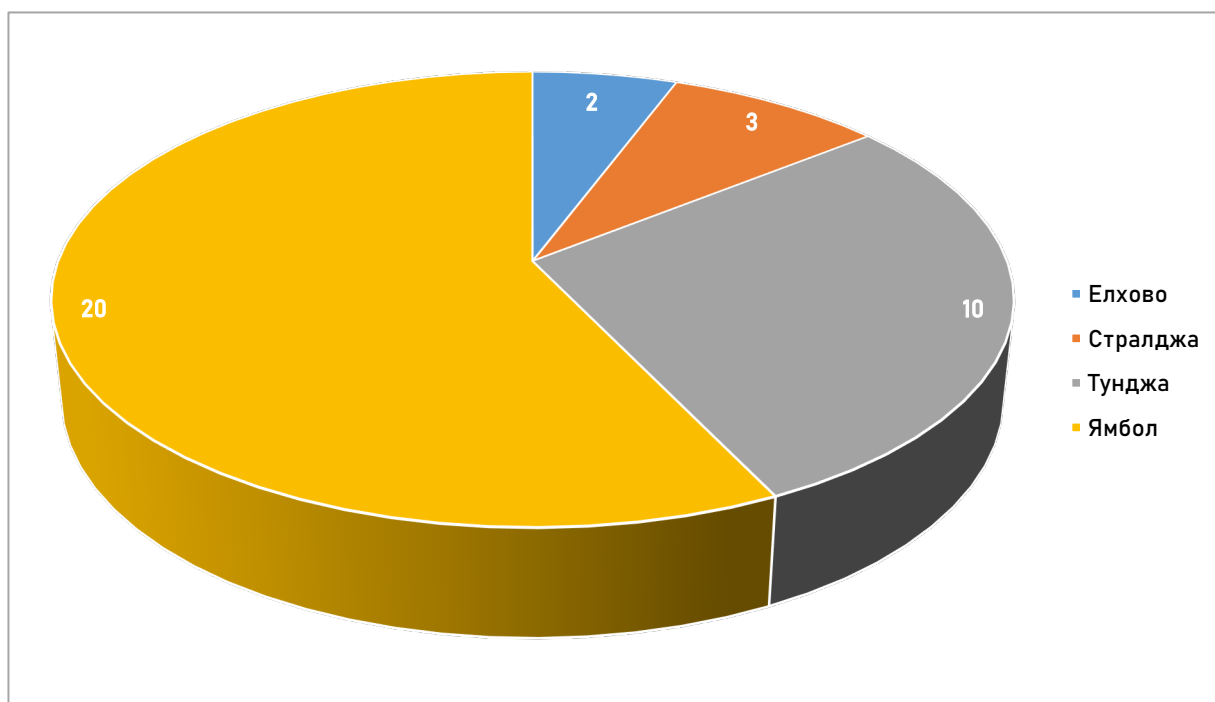
Графика 462:
Необходимост от обезопасяване на пешеходни пътеки (бр.)



Графика 463:
Необходимост от обезопасяване на спирки (бр.)



Фигура 32:
Необходимост от обезопасяване на училища (бр.)



- Сериозен ръст бележат установените нарушения, свързани с управлението на автомобил след употреба на алкохол и наркотични вещества или техни аналози.
- В отговор на необходимостта за осигуряване на контрол по всяко време на денонощието, както и предвид увеличаващия се брой нарушения, свързани с извършване на обществен превоз на пътници и товари през тъмната част на денонощието, е въведен денонощен контрол на територията на страната, с което се очаква подобряване ефективността на проверките.
- При техническите прегледи на автомобилите се установяват предимно следните проблеми: недостатъчно полезно действие и ефективност на работата на спирачните уредби; частично повредени спирачни маркучи; неизправни източници на светлина; пожарогасител, неотговарящ на изискванията; прекомерно износване на елементите на окачването; наднормени концентрация и обем на вредните емисиите; резервоари за втечнен нефтен газ и сгъстен природен газ, неотговарящи на изискванията; пукнато или променило цвета си стъкло; хлабини в кормилната уредба; недостатъчна дълбочина на протектора на гумите; изтичане на експлоатационни течности.
- Извършените съвместни проверки с участие на представители на различни контролни органи (МВР, ИААА, АПИ и др.) подобряват координацията и повишават ефекта от контролната дейност.
- Подобрената организация и целенасоченост на извършвания физически и автоматизиран контрол за спазване на правилата за движение по пътищата следва да продължи с оглед постигане на превантивната функция на контрола и неговата санкция, с акцент върху разширяване на средствата и системите за обезпечаване на дейността и оптимизиране на локациите на база анализ и оценка на ефективността.
- Осигуряването на безопасността на движението по пътищата не би могло да бъде реализирано безусловно и единствено от контролната дейност, независимо от степента на нейната успеваемост, поради което се изисква споделена отговорност между всички институции в държавата и гражданите. За повишаване на общественото доверие в органите на реда е целесъобразно все повече да се повишава информираността на обществото за мерките и резултатите на извършвания контрол.
- Делът на новите товарни автомобили и новите автобуси, регистрирани за първи път в България през 2022 г. е най-висок, докато делът на новите леки автомобили остава сравнително нисък. През 2019 г. в България са закупени и регистрирани 37 162 нови леки автомобили, които имат присвоена по методиката на EuroNCAP оценка за безопасност по-висока или равна на 4 звезди (при максимална 5 звезди). През 2020 г. броят на тези леки МПС е 26 765. Тези автомобили представляват дял от между 7% и 10% от всички регистрирани за двете години и само около 1% от целия автопарк на България.
- Средната възраст на тази флота е страната се запазва като една от най-високите в Европа – 19 години. Въпреки това от извършените близо 4 милиона периодични прегледа за проверка на техническата изправност на ППС през 2022 г., едва 5.14% не са допуснати в движение поради неизправност.
- Следването на ясна и последователна държавна политика за безопасност на автомобилния парк следва да присъства в предвижданията на планове период 2024-2026 под формата на конкретни мерки, които отговорните ведомства да се ангажират да изпълняват целенасочено. Това включва реализацията на комплекс от задачи, в т.ч. свързани със заключенията и насоките на разработения и представения на Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на БДП анализ на автомобилния парк.

- Около 15 600 души във всеки един момент от денонощието са склонни да управляват МПС с концентрация на алкохол в кръвта над максимално допустимата по закон.
- На различните видове пътища в страната между голям брой водачи използват мобилни устройства. Притеснителен е броят на водачите на автобуси, които използват мобилно устройство, докато управляват и извършват обществен транспорт на пътници, в това число деца и ученици.
- Докато по автомагистралите 89% и извън населените места около 93% от водачите спазват скоростните режими, в рамките на населените места това важи за по-малко от половината от тях – само 45%. Едновременно с това максимално допустимата скорост на движение по автомагистралите в България е една от най-високите в Европа.
- Около 20% от всички водачи не поставят обезопасителни колани. Още по-притеснителни са данните за пътниците, пътуващи на задните седалки. Две трети от тях не използват обезопасителни колани в автомобила.
- В автомобилите, превозващи деца, в които са налице системи за обезопасяването им, 40 % от децата не ги използват коректно.
- Кампаниите за превенция на рисковото поведение на пътя следва да продължат с още по-голям интензитет с оглед развитие на отговорна култура сред водачите, пътниците и пешеходците от всички възрасти.
- В населените места с население над 30 000 жители дължината на I клас пътища се е увеличила със 7.5 км, II клас пътища – с 11.3 км и III клас пътища – със 7.2 км. В населените места под 30 000 жители дължината на I клас пътища е намалял с 2.452 км, II клас пътища се е увеличила с 0.3 км и III клас пътища също са се увеличили с 4.1 км.
- В лошо и незадоволително състояние (в осреднени величини) са общо 27.8% от настилките, в лошо състояние са средно 30.5% от пътните знаци, 42.1% от маркировката, 37.9% от банкетите и 31.4% от ограничителните системи за пътища.
- Отделните елементи на пътнотранспортната система не са в състояние да си взаимодействат и да бъдат достатъчно адаптивни, за да осигурят безопасност. Съответно, републиканските пътищата и околната среда в обхвата им в общия случай не се проектират и изпълняват по начин, така че да се дава ясни послания към участниците в движението и в най-голяма да се осигури толерантност към евентуални грешки в поведението им.
- Не се наблюдават плановост и регулярност в извършването на периодични проверки на характеристиките и недостатъците на републиканските пътища с оглед извършване на дейности по поддържането от съображения за безопасност. Не се документират и резултатите от проверките в единна и електронизирана база данни на основата на ГИС, която да позволява бърз достъп до справки за съответните аналитични и инвестиционни цели.
- Въпреки, че наличните средства не са достатъчни за подsigуряване на необходимите инвестиции, тяхното ефективно разходване на база обследване, анализ и приоритизация би повишило значително безопасността по републиканските пътища.
- През 2022 г. от общините са поставени 16 297 бр. знаци, 23 615.4 км маркировка, 1 230.3 км банкети, 271.9 км тротоари, 1 528.2 км ОСП, изпълнение са 300 мерки по кръстовища, обезопасяване по 3 405 бр. пешеходни пътеки, 322 спирки и 43.3 км велоалеи.

- Разходваните от общините за пътна безопасност средства за 2022 г. са 527 187 429 лв., а предвидените за 2023 г. възлизат на 1 173 883 877 лв., т.е. за 2023 г. се планират инвестиции в размер на над два пъти повече в сравнение с миналата година, без да има увереност, че те ще бъдат налични в бюджета.

- Най-големи изпълнени инвестиции през 2022 г. са отчетени в областите Бургас (108 995 752 лв.), Стара Загора (45 924 939 лв.) и Варна (43 562 877 лв.), а най-малко в Пазарджик (60 689 лв.), Кюстендил (3 963 389 лв.) и Габрово (4 219 637 лв.).

- Най-много средства за 2023 г. са предвидени в областите Варна (184 660 761 лв.), Пловдив – 119 984 001 лв.) и София – град (86 150 000 лв.), а най-малко – в Кюстендил (3 321 247 лв.), Габрово (4 938 963 лв.) и Разград (11 554 140 лв.).

- През 2022 г. в 16 области на страната се отчита намаление в броя на загиналите, в една се запазва броят им, а в 11 се забелязва увеличение спрямо 2019 г. В 14 области броят на тежко ранените е по-малък, а в останалите 14 нараства. Може да се открие известна връзка между вложените в пътна безопасност средства и отчетения травматизъм – например в област Стара Загора, където инвестициите за 2022 г. са близо 46 млн. лв. (на второ място след област Бургас), а планираните за 2023 г. средства са почти два пъти повече, отбелязва 74% по-малко тежко ранени. Налице е зависимост и между активността на областните комисии по БДП и постигнатите резултати за пътната безопасност – ОКБДП Хасково не е провеждала нито едно заседание през 2022 г., съответно бележи 62% увеличение на тежко ранените през 2022 г. спрямо 2019 г. Дори тази обвързаност да има напълно случаен характер и констатациите да се тълкуват самостоятелно, те не следва да се пренебрегват, а да се подложат на по-нататъшен анализ.

- Данните за състоянието към 2022 г. по общини показват необходимост от: подобряване на 22 824.6 км асфалтобетонена настилка по улици и 5 998 км по общински пътища; подмяна на проблемни знаци/поставяне на липсващи – между 1% до 100%; подмяна на 15 294.8 км маркировка в лошо състояние; ново полагане на 31 832.7 км маркировка (където в момента изцяло липсва); отстраняване на 2 450 бр. установени несъответствия между пътни знаци и маркировка; ремонт/рехабилитация на 10 591.8 км проблемни банкети и изграждане на 3 183 км нови банкети (на местата, където изцяло липсват); ремонт/рехабилитация на 10 018.4 км проблемни тротоари и изграждане на 114 303.1 км нови тротоари (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 1 790.5 км ОСП в лошо състояние; ново монтиране на 3 409.6 км ОСП (на местата, където изцяло липсват); подмяна на 3 310 бр. елементи по ОСП (опасни начало/край); обезопасяване на 10 989 опасни кръстовища, 4 248 пешеходни пътеки, 2 661 спирки, 75 подлеза, 29 надлеза, 86 велоалеи, 904 училища/детски градини, 25 автогари, 56 ж.п. гари; закупуване на 431 училищни автобуса; възлагане на генерален план за организация на движението в 164 общини.

- Най-висок дял на проблемните пътни знаци по уличната мрежа (100%) се отчита в общини Пордим и Разлог, следван от община Добричка (95%) и община Антон (90%). По общинските пътища се докладва 100% несъответстващи знаци в общините Копревщица, Перник и Пордим, следвани от община Добричка (95%), община Бяла Слатина (93%), община Карнобат (92%) и общини Мездра и Ботевград (90%). Над 90% са липсващите пътни знаци (по общинска пътна и улична мрежа) в общините Копревщица, Перник, Добричка, Карнобат и Марица.

- Най-висок дял на маркировката в лошо състояние по уличната мрежа (99%) се отчита в общини Горна Малина, Драгоман и Стамболово, следвано от община Видин (98%), общини Котел и Антоново (97%), община Септември (96%) и община Златарица (95%). По общинската пътна мрежа най-проблемна (100%) е маркировката в общини Асеновград, Баните, Белоградчик, Брегово, Брусарци, Иваново, Перушица и Троян, следвани от община Котел (97%) и община Видин (95%). Делът на липсващата маркировка – по улици и/или по общински пътища, достига 100% в общините Алфатар, Баните, Борован, Ботевград, Бяла Слатина, Габрово, Генерал Тошево, Доспат, Елена, Земен, Иваново, Ихтиман, Копrivщица, Луковите, Малко Търново, Никопол, Перник, Пордим, Радомир, Тутракан, Угърчин, Червен бряг и Якимово.
- Най-много опасни кръстовища по уличната мрежа с необходимост от обезопасяване са отчетени в община Павликени (2 118 бр.), община Бяла Слатина (1 236 бр.) и община Видин (1 000 бр.). По общинската пътна мрежа броят им достига 273 в община Велико Търново, 200 в общини Видин и Септември, 83 в община Долни Дъбник.
- Общо за обезопасяване за заявени най-много пешеходни пътеки в градска среда на територията на Столична община (428 бр.), община Русе (350 бр.) и община Сливен (308 бр.).
- Планираните в общинските план-програми средства за пътна безопасност за 2023 г. възлизат на 1 068 671 153 лв. за покриване на най-неотложните потребности; за 2023 г. е предвидено: подмяна на 15 207 бр. пътни знака, полагане/ опресняване на 1937.2 км пътна маркировка, 119.2 км полагане на банкети и 604.9 км тротоари, монтиране на 144.5 км ограничителни системи за пътища, изпълнение на 174 мерки за успокояване на движението, обезопасяване на 1573 бр. пешеходни пътеки, 426 спирки и 83.6 км велоалеи.
- От горната информация е видно, че влаганите/предвидените за влагане средства тревожно не кореспондират с установените нужди. Например община Русе има необходимост от обезопасяване на 350 бр. пешеходни пътеки, а предвидените за 2023 г. са едва 25. Община Видин отчита 1 000 бр. опасни кръстовища по уличната мрежа, а предвижда мерки по едва 4 бр. Община Драгоман докладва 99% несъответстваща маркировка по уличната мрежа, а предвижда мерки по едва 2.3 км. Община Разлог е сред общините с най-висок дял на проблемните пътни знаци по уличната мрежа (100%), но за 2023 г. не предвижда изобщо мерки, свързани с подобряване на знаковото стопанство.
- Така балансът между капиталови инвестиции и текущо поддържане на активите е труден, а траен и чувствителен ефект често не се постига в нито една от двете области.
- Инвестициите по горните мерки са критично необходими за подобряване на пътната безопасност в българските общини предвид дългото влошаване на експлоатационните характеристики на разглежданите елементи и хроничният недостиг на средства за посрещане на нуждите.
- Без подходящо и целево подпомагане на отговорните администрации с човешки и финансов ресурс управлението на пътната безопасност по места ще продължи да бъде неадекватно и характеризиращо се с фрагментарност на действията и оттам – с ниска ефективност на резултатите.