

Идентифициране на пътни опасности и анализ на риска по маршрут: Костинброд - Търговище

Настоящият доклад представя идентифицирани опасностите по маршрут „Костинброд- Търговище“ (355 км), обхващащ участъка между завод „Кока Кола“ и Кока Кола ХБК. Географските координати на началната точка са 42.795864, 23.175642, а на крайната точка са 43.230194, 26.561306.

Методологична и стандартизационна рамка - анализа е структуриран в пълно съответствие с международния стандарт ISO 39001:2012 и в частност:

- Точка 6.2 „Действия за овладяване на рисковете и възможностите“ – регламентира задължението за идентифициране, анализиране и контролиране на рисковете с цел предотвратяване на инциденти и гарантиране на безопасността.
- Точка 6.3 „Фактори, влияещи върху безопасността на движението по пътищата“ – изисква директно определяне на степента на излагане на риск (вкл. обем на трафика и маршрути) и анализ на междинните фактори за безопасност, като дизайн на пътя, ограниченията на скоростта и уязвимите участници.
- Точка 8.1 „Оперативно планиране и контрол“ – изисква внедряването на конкретни инженерни и организационни мерки за контрол на риска. Тяхната цел е да компенсират съществуващите инфраструктурни дефицити и да гарантират, че евентуална човешка грешка или външно обстоятелство няма да доведат до тежък пътен инцидент.

и основополагащите принципи на „Визия 0“:

1. Елиминиране на смъртните случаи и тежките наранявания.
2. Човешкото тяло е уязвимо, следователно кинетичната енергия трябва да се управлява.
3. Хората допускат грешки.
4. Споделена отговорност, която изисква самосъзнание и дисциплина.
5. Проактивен подход и системно укрепване.

Основната цел на този доклад е да спомогне за осигуряването на безопасността на служителите и превозните средства на компанията, както и на трети страни.

Задачите за изпълнение са:

- 1) Картографиране на маршрута.
- 2) Събиране на данни за инфраструктура.
- 3) Идентифициране на опасности.
- 4) Анализ на риска.
- 5) Разработване на смекчаващи мерки за намаляване на риска.
- 6) Включване на специфични опасности, ако такива са предоставени от екипа на Coca-Cola HBC.
- 7) Изработване на окончателен доклад - настоящият документ.

1. Картографиране на маршрута

Анализираният маршрут представлява комплексен транспортен коридор, обхващащ участъци от републиканската и общинската пътна мрежа с различна функционална класификация и интензивност на трафика. Трасето (фиг.1) интегрира следните ключови сегменти, всеки от които генерира различно ниво на излагане на риск:

- A. Общински път „Костинброд – Пролеша“ (II-81) представляващ второкласен републикански път с обща ширина на платното за движение от 6 м. (2 x 3 м.) и банкети от несортиран трошен камък (2 x 1 м.). Типов напречен профил „Г 9,00“, който се прилага се при по-слабо транспортно натоварване (до 15 000 МПС/24 часа).
- B. Бул. „Европейски път“ (Международен коридор E80), транзитен участък с висок дял на тежкотоварно движение и повишена динамика на кинетичната енергия. В по-голямата си част участъкът е реконструиран до спецификации, близки до Габарит Г20 – четирилентов път или градски четирилентов профил с обща ширина на платното до 14.00 м. Всяка от четирите ленти за движение е с ширина 3.50 м до 3.75 м. В зависимост от конкретната точка от индустриалната зона, платната са разделени от двойна непрекъсната линия (маркировка) или локални физически разделители за безопасност с цел предотвратяване на челни удари.
- C. Бул. „Европа“ (Републикански път I-8), първокласна пътна артерия, част от републиканската мрежа, характеризираща се с висока концентрация на крайпътни обекти, не формализирани пешеходни потоци и множество конфликтни точки. Типов напречен профил „Г 20,00“, в по-голямата си част

това е четирилентов път, всяка от които с широчина от 3,50 m и банкети от 1,50 m. Този профил е предназначен да поема висока интензивност на движението, която варира от 12 000 до 30 000 МПС/24 часа.

- D. Софийски околоръстен път (Северна скоростна тангента) – автомагистрален участък с контролиран достъп, изпълняващ функцията на северен обход на гр. София и осигуряващ връзка между автомагистралните направления А1, А2, А3 и А6. Предназначен за транзитно извеждане на транспортните потоци извън урбанизираната територия на гр. София и за осигуряване на връзка между основните направления на републиканската пътна мрежа. Участъкът е изпълнен с две самостоятелни платна за движение, всяко с по три ленти с широчина 3,50 m, разделени с разделителна ивица от 3.5 m, като са предвидени аварийни ленти и ограничен достъп чрез пътни възли на различни нива. Общият габарит на пътя е приблизително 29.5 m. Пътят е проектиран за поемане на висока интензивност на движение и значителен дял тежкотоварен транзитен трафик, като чрез разделяне на противоположните транспортни потоци, отсъствие на пресичания на едно ниво и контролирани точки за достъп се постига високо ниво на пропускателна способност.
- E. АМ „Хемус“ (А2) представлява автомагистрала от национално значение, част от основната републиканска пътна мрежа и Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T). По предназначение тя трябва да осигурява високоскоростно, безопасно и непрекъснато движение между София и Североизточна България. Участъкът се характеризира с контролиран достъп, разделени платна за движение, липса на пресичания на едно ниво и пътни възли на различни нива, които осигуряват висока пропускателна способност и намаляват конфликтните точки на пресичане. А2 е изпълнена с магистрален типъв напречен профил „Г 29,50“, включващ две самостоятелни платна за движение с по две ленти с широчина 3,75 m, аварийни ленти и разделителна ивица. Но част от новопроектираните участъци са изпълнени с габарит типъв профил „Г 27,00“. А2 се характеризира с висока интензивност на движение и значителен дял тежкотоварен транзитен трафик.
- F. Републикански път (I-4) е първокласен републикански път, част от основната републиканска пътна мрежа и международното направление E772, осигуряващ връзката между автомагистрала „Хемус“ и Централна Северна България. Участъкът се характеризира с двупосочно движение, множество хоризонтални и вертикални криви, променлив надлъжен наклон и

редица пресичания на едно ниво, обслужващи населени места, земеделски имоти и местната пътна мрежа. В преобладаващата си част пътят е изпълнен с типов напречен профил „Г 10,50“, включващ две ленти за движение с широчина 3,75 m, укрепени банкети и площадки за принудително спиране в отделни участъци. Трасето обслужва висока интензивност на движение, включително значителен дял тежкотоварен транзитен транспорт, като поради отсъствието на физическо разделяне между насрещните транспортни потоци съществува повишен риск от челни сблъсъци и конфликтни ситуации при изпреварване. Допълнителни фактори, оказващи влияние върху безопасността на движението, са“

- преминаването през урбанизирани територии,
- честите ограничения на скоростта,
- наличието на кръстовища на едно ниво,
- автобусни спирки,
- крайпътни търговски обекти и
- системно възникващи движения на пешеходци, които не се осъществяват през официално проектирани и регулирани места за пресичане (пешеходни пътеки и светофарни уредби) , а през участъци определени от реалните потребности на хората.

Поради комбинираното въздействие на високата експлоатационна скорост, интензивния тежкотоварен трафик и значителната кинетична енергия при евентуални пътнотранспортни произшествия, участъкът изисква повишено внимание при управлението на риска, особено в зоните с ограничена видимост, интензивни маневри по изпреварване и входно-изходните участъци към населените места.

Г. Ул. „Магистрална (гр. Велико Търново) представлява градски участък от първокласния републикански път I-4 (E772), изпълняващ едновременно функциите на транзитна пътна артерия и основна градска транспортна улица. Участъкът обслужва значителни обеми междуградски и вътрешноградски транспорт, включително висок дял тежкотоварни превозни средства, което води до повишени динамични натоварвания и значителни кинетични енергии при движението на транспортния поток. Ул. „Магистрална“ съвпада с трасето на първокласния път I-4 и поема както транзитния, така и вътрешния трафик на града, поради което представлява една от най-натоварените градски транспортни артерии във Велико Търново.

Пътният участък се характеризира с множество регулирани и нерегулирани кръстовища, локални входи и изходи към търговски, промишлени и обслужващи обекти, автобусни спирки, както и интензивно взаимодействие между автомобилния и пешеходния трафик. В резултат на комбинирането на транзитно движение с локален достъп се формира голям брой конфликтни точки, които увеличават вероятността от възникване на пътнотранспортни произшествия, особено при извършване на маневри за завиране, включване и изключване от транспортния поток.

Поради двойната си функция на републикански път и градска улица, участъкът следва да бъде разглеждан като зона с повишен транспортен риск, при която безопасността на движението зависи в значителна степен от ефективното управление на скоростния режим, организацията на движението, осигуряването на безопасни условия за пресичане на пешеходците, добрата видимост, състоянието на хоризонтална и вертикална сигнализация.

- Н. Републикански път (I-4) представлява първокласен републикански път, част от основната републиканска пътна мрежа и международния транспортен коридор E772, осигуряващ връзката между Централна и Североизточна България. Участъкът се характеризира с двупосочно движение, множество хоризонтални и вертикални криви, променлив надлъжен профил и редица пресичания на едно ниво, обслужващи населени места, общински пътища и земеделски територии.

Поради липсата на физическо разделяне между насрещните транспортни потоци, честите маневри по изпреварване, преминаването през населени места и наличието на множество конфликтни точки, рискът от челни сблъсъци и тежки пътнотранспортни произшествия остава повишен. Участъкът се характеризира с висока транспортна натовареност, като е сред основните направления за движение между Северна и Източна България.

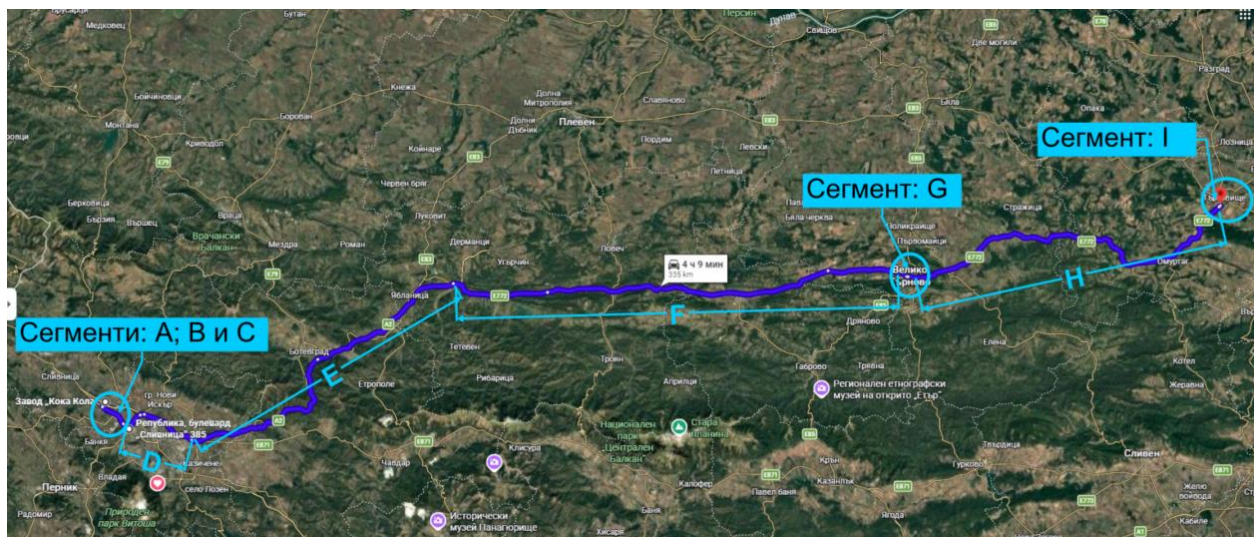
Основните опасности по маршрута са свързани с високия дял тежкотоварни превозни средства, ограничените възможности за безопасно изпреварване, променливите геометрични характеристики на трасето, пресичанията на едно ниво, сезонните метеорологични условия и навлизането в урбанизирани територии. Вследствие на значителната кинетична енергия на транспортния поток и липсата на физическо разделяне на посоките на движение, участъкът следва да бъде класифициран като път с повишен оперативен риск, изискващ засилен контрол върху

скоростния режим, гистанцията между превозните средства и управлението на умората при професионалните водачи.

- I. Бул. „Цар Освободител“ (Търговище) – разглеждания участък е от Входа на града до производствената база на „Кока-Кола ХБК България“ и представлява основна градска транспортна артерия, осигуряваща връзката между първокласния републикански път I-4 (E772) с индустриалната зона на гр. Търговище. Участъкът е изпълнен като четирилентов градски булевард, включващ две ленти за движение във всяка посока, всяка с широчина 3,50 м, разделени със средна разделителна ивица с широчина приблизително 2,00 м, която ограничава възможността за нерегламентирани маневри и намалява риска от челни сблъсъци. Този напречен профил осигурява висока пропускателна способност и ефективно разделяне на противоположните транспортни потоци.

Участъкът обслужва едновременно интензивен градски, служебен и тежкотоварен транспорт, като осигурява достъп до производствения център на „Кока-Кола ХБК България“, както и до други промишлени и логистични обекти. Поради множеството входно-изходни връзки, регулирани кръстовища, автобусни спирки и локални обслужващи улици се формира значителен брой конфликтни точки, особено при извършване на маневри за завиване, престрояване и включване в транспортния поток.

Участъкът следва да бъде класифициран като градски булевард с повишен оперативен риск, при който основните опасности са свързани с взаимодействието между лекотоварния и тежкотоварния транспорт, честите маневри към индустриалните площадки, наличието на пешеходно движение и променливата скорост на автомобилния поток. Ефективното управление на риска изисква поддържане на добра хоризонтална и вертикална сигнализация, безопасна организация на входно-изходните връзки, контрол върху скоростния режим и осигуряване на достатъчна видимост в зоните с интензивни транспортни конфликти.



Фиг.1) Маршрут Костинброд-Търговище.

Маршрута се характеризира с изключително хетерогенен трафик и изисква прилагането на диференциран подход при оценката на риска, съобразен с променящата се системна толерантност към човешки грешки във всеки отделен инфраструктурен сегмент.

2. Обобщение на инфраструктурните данни

Въз основа на извършеното картографиране и в съответствие с принципите на „Визия 0“, по-долу е представено експертно обобщение на ключовите инфраструктурни данни и дефицити по маршрута Костинброд - Търговище:

- Силно променяща се пътна среда – маршрутът преминава през второкласни, първокласни, автомагистрални и градски пътни участъци, характеризиращи се със съществено различаващи се проектни скорости, напречни профили, организация на движението и експлоатационни условия. Честата промяна на пътната среда увеличава когнитивното натоварване върху водачите и повишава вероятността от човешки грешки.
- Интензивен тежкотоварен поток – значителна част от маршрута съвпада с основни републикански и международни транспортни направления (E80, AM „Хемус“, E772), характеризиращи се с висок дял тежкотоварни превозни средства. Това увеличава кинетичната енергия на транспортния поток и тежестта на последствията при евентуални пътнотранспортни произшествия.

- Значителни участъци от първокласните пътища I-4 и I-8 са без физическо разделяне на противоположните транспортни потоци, което създава предпоставки за челни сблъсъци при неправилно изпреварване или загуба на контрол.
- Повредени пътни обезопасителни системи (ПОС) – установени са множество участъци с деформирани и силно повредени ПОС, включително по АМ „Европа“ и „Хемус“. Подобни несъответствия с фамилията стандарти EN 1317 са опасни за здравето и имуществото на клиентите на инфраструктурата.
- Незадоволително състояние на елементите за организация на движението – наблюдават се участъци с износена или частично липсваща хоризонтална маркировка, обрасла растителност, ограничаваща видимостта към вертикалната сигнализация, както и пътни знаци с намалена възприемаемост вследствие на атмосферно въздействие и недостатъчна поддръжка.
- Скоростни режими с ограничена инженерна обосновааност – на редица места се наблюдават ограничения на скоростта, които не кореспондират с геометричните характеристики на трасето, наличните опасности или реалната пътна среда. Това създава предпоставки за ниско ниво на спазване от страна на водачите и компрометира възприемането на останалата вертикална сигнализация.
- Локални деформации на настилната – по отделни участъци бяха установени неравности, коловози, локални пропадания и ремонти с различно качество, които могат да окажат неблагоприятно влияние върху стабилността на превозните средства, особено при движение с висока скорост или неблагоприятни атмосферни условия.
- Опасни крайпътни зони – банкетите от несортиран трошен камък имат множество видими повреди, което създава предпоставки за загуба на контрол при напускане на платното за движение.
- Уязвими участници – наблюдава висока концентрация на крайпътни обекти, търговски зони и незащитена инфраструктура за уязвими участници в движението.
- Висока концентрация на конфликтни точки – при навлизане в урбанизирани територии (София, Велико Търново и Търговище) транспортният поток взаимодейства с локално движение, обществен транспорт и множество входно-изходни връзки към

търговски, и промишлени обекти, което значително увеличава оперативния риск.

- Липсваща и/или повредена хоризонтална маркировка и вертикална сигнализация.

Изследваният маршрут в своята цялост представлява транспортен коридор с висока ниво на риск, при който се комбинират високи експлоатационни скорости, интензивен тежкотоварен трафик, променлива геометрия на трасето и множество инфраструктурни дефицити. Особено внимание заслужава състоянието на автомагистрала „Хемус“, където въпреки автомагистралния стандарт бяха констатирани множество повредени пътни обезопасителни системи, локални дефекти по настилката, ограничена видимост към част от вертикалната сигнализация и скоростни режими, които не винаги съответстват на реалните характеристики на пътната среда.

От гледна точка на принципите на Safe System и „Визия 0“, маршрутът не осигурява достатъчна инфраструктурна устойчивост към неизбежните човешки грешки. Това налага прилагането на компенсирани организационни мерки, включително дефиниране на корпоративни ограничения на скоростта, управление на дистанцията между превозните средства, специализирано обучение на водачите и периодичен мониторинг на инфраструктурните промени по маршрута.

3. Опасности и анализ на риска

Процесът по идентифициране на опасностите представлява системен инженерен анализ, основан на взаимодействието между пътната инфраструктура, транспортния поток, оперативната среда и човешкия фактор. За разлика от традиционните оценки, при които рискът се разглежда като функция единствено на вероятността от настъпване на пътнотранспортно произшествие, настоящият анализ оценява способността на транспортната система да предотврати възникването на тежки или фатални последиствия при неизбежна човешка грешка.

Методологичната рамка е разработена в съответствие със съвременната концепция „Safe System“ и основополагащите принципи на „Vision Zero“, които приемат, че хората неизбежно допускат грешки, но транспортната система следва да бъде проектирана, управлявана и поддържана така, че тези грешки да не водят до смърт или тежки телесни увреждания.

Настоящият анализ е изграден върху четири взаимнодопълващи се методологични компонента:

- ISO 39001:2012 - Системи за управление на безопасността на движението по пътищата. Изисквания с указания за прилагане.

Стандартът осигурява рамката за системно управление на риска чрез идентифициране на факторите, влияещи върху безопасността на движението, оценяване на експозицията на риск и разработване на контролни мерки. В съответствие с т. 6 и т. 8 от стандарта оценката е ориентирана към риска, а не единствено към нормативното съответствие.

- Международната методология iRAP (International Road Assessment Programme).

Използвани са основните принципи на iRAP за оценка на инфраструктурния риск, основани на анализ на геометричните характеристики на трасето, разделянето на транспортните потоци, крайпътната среда, конфликтните точки, управлението на скоростта и защитата на уязвимите участници в движението. Методологията приема, че инфраструктурата следва да бъде оценявана според способността ѝ да ограничава последиствията от човешката грешка, а не единствено според настъпилите произшествия.

- Инженерен одит по пътна безопасност (Road Safety Audit).

Оценката използва принципите на инженерния одит по пътна безопасност, като анализира не само геометрията на пътя, но и взаимодействието между проектните характеристики, организацията на движението, състоянието на пътните обезопасителни системи, видимостта, хоризонталната и вертикалната сигнализация, както и възможността инфраструктурата да компенсира неизбежните човешки грешки чрез концепцията за „прощаваща инфраструктура“ (Forgiving Roads).

- Коригорен анализ на риска (Corridor-Based Risk Assessment).

За разлика от класическите оценки, извършвани върху отделни пътни участъци, настоящото изследване разглежда целия маршрут Костинброд – Търговище като еднна транспортна система. Анализът отчита последователното преминаване през различни функционални класове пътища, честата промяна на скоростните режими, многократното изменение на геометричните характеристики и натрупването на множество инфраструктурни опасности в рамките на едно пътуване. Именно тази динамична промяна на транспортната среда увеличава когнитивното натоварване върху водачите и следва да бъде разглеждана като самостоятелен рисков фактор.

Методика на обследването:

Маршрутът с обща дължина приблизително 355 km беше обследван чрез комбиниране на теренни наблюдения и последващ инженерен анализ. По време на инспекцията беше извършено:

- непрекъснато видеозаснемане на целия маршрут посредством видеорегистратор MiVUE55, монтиран по осевата линия на предното стъкло на височина приблизително 1,60 m, осигуряваща перспектива, близка до тази на водача;
- визуална идентификация на инфраструктурните дефицити;
- локализиране на критичните конфликтни точки;
- оценка на състоянието на пътните обезопасителни системи;
- оценка на качеството на хоризонталната маркировка и вертикалната сигнализация;
- оценка на крайпътната среда и потенциалните опасности при напускане на пътното платно;
- оценка на оперативната съвместимост между проектната среда и реалното поведение на транспортния поток.

Адаптация на международните методологии към българската пътна инфраструктура:

Структурното прилагане на iRAP Star Rating върху целия маршрут би изисквало оценяване на всеки 100-метров пътен сегмент съобразно най-неблагоприятния сценарий. При съществуващото състояние на значителна част от националната пътна мрежа подобен подход би довел до доминиращо класифициране на голяма част от маршрута като зона с висок или нетърпим риск, което макар да е методологично коректно, има ограничена практическа стойност при управлението на корпоративен транспорт.

Поради тази причина настоящият доклад прилага адаптиран коригорен модел за оценка на риска, при който отделните инфраструктурни опасности се анализират не изолирано, а като част от общата транспортна експозиция на маршрута. Основната цел не е да се изготви рейтинг на пътната инфраструктура, а да се идентифицират участъците, при които едновременно наличие на висока скорост, интензивен тежкотоварен трафик, недостатъчна инфраструктурна защита и повишена вероятност от човешка грешка създава най-висок риск за водачите и превозваните служители.

Следователно настоящият анализ е насочен към приоритизиране на компенсиращите организационни мерки, които могат да бъдат приложени от Coca-Cola HBC, независимо от това, че компанията няма пряк контрол върху проектирането, експлоатацията и поддържането на държавната пътна инфраструктура.

4. Матрица на риска

Нива на риска	
25 - 15	Недопустимо висок риск - това е екстремн риск, който не може да се приеме от управленския колектив. Дейността трябва да бъде незабавно прекратена и да се потърси консултация със специализиран експертен съвет съгласно: - ISO 45001:2018 - т.5.4 Консултиране и участие на работниците, 7.4 Комуникация и 8.1.2 Управление на промяната; - ISO 9001:2015 - т.5.1.2 Фокус върху клиента и т.7.4 Комуникация; - ISO 39001:2012 + Amd 1:2024 - т.4.2 Потребности и очаквания на заинтересованите страни, т.5.1 Лидерство и ангажираност и т.7.4 Комуникация; и - ISO 31000:2018 - т.5.4.5 Установяване на комуникация и консултации и т.6.2 Комуникация и консултации. Необходимо е незабавно прилагане на временни мерки за намаляване на риска. Трябва да бъде разработен дългосрочен план за намаляване на риска, който да бъде одобрен от висшето ръководство и въведен в действие.
14 - 8	Висок (но контролиран риск) - трябва да бъде официално одобрен от висшето ръководство. Рискът може съществено да застраши целите на организацията. Търси се лична управленска отговорност. Следва да се пристъпи към допълнително дългосрочно намаляване на риска.
7 - 5	Среден риск - изисква внимание при неговото идентифициране и не бива да се подминава. Може да ескалира ако условията се променят! Трябва да бъдат въведени подходящи защитни мерки и управленски системи, съответстващи на неговото ниво. Трябва периодично да се наблюдава, но може да се приеме (ако е толкова нисък, колкото е разумно приложимо - As Low As Reasonably Practicable).
4 - 1	Нисък риск - приемлив в текущото си състояние. Не изисква специфични мерки за намаляване, но се извършва наблюдение при рутинни проверки. Продължава да се търси постепенно му намаляване във времето съгласно цикъла Планиране-Поддържане-Оценяване-Подобряване (PDCA).

Тежест →		Нищожна	Малка / Ограничена	Умерена	Значителна / Сериозна	Тежка / Катастрофална
Вероятност ↓		1	2	3	4	5
Твърде вероятно	5	5	10	15	20	25
Вероятно	4	4	8	12	16	20
Случайно	3	3	6	9	12	15
Малко вероятно	2	2	4	6	8	10
Трудно допустимо	1	1	2	3	4	5
Крайно невероятно	0	0	0	0	0	0

Високият и средният риск могат да бъдат оперативни приети само след прилагане на смекчаващи мерки и постигане на измерим прогрес (напр. спад от 14 на 10). Те подлежат на постоянно наблюдение, за да се гарантира ефективността на мерките и да не се допусне регрес.

№	ИЗГЛЕД И GPS КООРДИНАТИ	ОПАСНОСТ	ОЦЕНКА НА РИСКА (В*Т)	КОНТРОЛНИ МЕРКИ	ОСТАТЪЧЕН РИСК (В*Т)
1	 42°47'43.6"N 23°10'31.8"E	Странични, централни и нецентрални сблъсъци поради ограничена видимост от неправилно паркирали автомобили. Процентът на оцеляване за пътниците в модерно МПС е приблизително 90%. Рискът от тежки наранявания обаче остава висок, тъй като страните на превозните средства предлагат далеч по-малка защита от зоната на деформация, отколкото предната или задната част.	В(3)*Т(5)=Р(15)	Въвеждане на инженерни мерки за елиминиране на неправилното паркиране. Такова решение би могло да бъде инсталирането на боларди за да се подобри видимостта.	В(2)*Т(2)=Р(4)
2	 42°47'27.5"N 23°10'16.6"E	Сериозната генивелация създава трамплинен ефект. При преминаване с разрешените 60 км/ч съществува опасност от загуба на контрол, удар на ходовата част или повреда на окачването и товара.	В(3)*Т(4)=Р(12)	Инструктирайте водачите да намалят скоростта до 20–30 км/ч преди прелеза и да преминават с повишено внимание, за да предпазят превозното средство и товара и/или нанесат щети на трети лица.	В(1)*Т(2)=Р(3)

3	 42°47'7.06"N 23°10'5.50"E	ПОС не отговаря на съвременните стандарти EN 1317 – неправилна ориентация на Елемента за Начало и Край. Създава опасност за преобръщане на МПС.	$B(3)*T(3)=P(9)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и спазване на обозначените скоростни режими.	$B(1)*T(3)=P(3)$
4	 42°47'5.35"N 23°10'4.66"E	Липсата на ясна видимост на разделителните и крайните линии не дава нужното визуално водене на водача, особено при лоши метеорологични условия. Знак СТОП е повреден и може да бъде лесно пропуснат. Съществува опасност от челни, коси и странични удари.	$B(3)*T(5)=P(15)$	Спазване на скоростния режим. Шофьорите трябва да следват предпазлива траектория, концентрирани изцяло върху центъра на своята лента.	$B(3)*T(4)=P(12)$
5	 42°47'2.02"N 23°10'3.07"E	Преходните елементи на ПОС не отговарят на съвременните инсталационни EN1317-4 практики и стандарти за обезопасяване – конфигурация на прехода и дължини на свързване. При удар съществува опасност от пронизване на купето поради не обезопасеният тръбен елемент.	$B(4)*T(5)=P(20)$	ПОС имат една единствена функция – да абсорбират кинетичната енергия при напускане на пътното платно и да върнат превозното средство безопасно в траекторията му. Инструктаж за пространствено позициониране – водачите трябва да бъдат инструктирани да	$B(3)*T(3)=P(9)$

				увеличат страничната дистанция от повредената мантинела (ако маркировката и насрещният трафик го позволяват) и да избягват изпреварвания в тази зона.	
6	 42°47'0.88"N 23°10'2.26"E	Липсваща основа на вертикалните сълбчета. Огромна дупка под преходния елемент . Т.е. нито ПОС, нито МПС имат опора. При удар в зона без опора, преходът може да се огъне навътре. Това създава остър ръб и локално навлизане на елемента в купето.	$V(4)*T(4)=P(16)$	Кинетичната енергия при евентуален сблъсък трябва да остане под прага на фаталните травми. Изисква се ограничение на скоростта и целеви инструктаж за тази конкретна „сляпа“ точка.	$V(2)*T(3)=P(6)$
7	 42°47'0.05"N 23°09'56.4"E	Комбинация от много висок комплексен риск. Проблемите в рамката на 180° за включване не действат поотделно, а са взаимно усиливащи: малка ширина, малък радиус, липса на отводняване, локални зони с различен коефициент на сцепление, повредена ПОС, намалена видимост към изхода, водачът няма ориентир за траекторията,	$V(4)*T(4)=P(16)$	Въвеждане на локално ограничение на скоростта за фирмените автомобили в тази зона и целеви инструктаж на водачите да очакват хора на платното.	$V(2)*T(3)=P(6)$

		Възможност за черен лег при минусови температури. Т.е. опасност от загуба на контрол или удар в гръб.			
8	 42°47'2.21"N 23°09'56.1"E 42°47'2.38"N 23°09'57.8"E	Конфликтна точка с уязвими участници в движението. Вертикална сигнализация която е скрита зад растителност. Изненадваща локация с изтрита хоризонтална маркировка и пълна липса на пешеходна инфраструктура (тротоари). Това създава фалшиво чувство за предимство у пешеходците, докато водачите не са визуално предупреждени. Опасност от черен лег при зимни условия.	$B(4)*T(5)=P(20)$	Въвеждане на локално ограничение на скоростта за фирмените автомобили в тази зона и целеви инструктаж на водачите да очакват хора на платното. Информативно - при 30 км/ч кинетичната енергия е под фаталния праг за човешкото тяло и вероятността за оцеляване е над 90%.	$B(2)*T(3)=P(6)$
9	 42°47'1.08"N 23°10'0.76"E	Задържане на гъжговна вода под мост - аквапланинг, загуба на контрол, внезапно спиране или странично поднасяне. Участък след ускорителен шлюз - МПС навлизат с повишена скорост и ограничено	$B(4)*T(5)=P(20)$	Препоръчва се въвеждане на вътрешнофирмено ограничение на скоростта при мокра настилка, увеличена дистанция, забрана за изпреварване и избягване на резки маневри непосредствено след ускорителния шлюз.	$B(2)*T(4)=P(8)$

		Време за реакция. Опасност от черен лег при зимни условия.			
10	 42°46'41.1"N 23°10'36.5"E	ПОС не отговаря на съвременните стандарти EN 1317 – тя няма нужната задържаща способност и животозастрашаващ буфер при напускане на платното.	$V(4)*T(4)=P(16)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и спазване на обозначените скоростни режими.	$V(2)*T(3)=P(6)$
11	 42°43'21.6"N 23°12'6.0"E	Повредена и липсваща хоризонтална маркировка. ПОС не отговаря на съвременните стандарти EN 1317 – инсталационната дължина е под минимално установената, няма нужната задържаща способност и животозастрашаващ буфер при напускане на платното.	$V(3)*T(4)=P(12)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и спазване на обозначените скоростни режими.	$V(2)*T(4)=P(8)$
12	 42°46'35.1"N 23°10'49.0"E	Повредена и липсваща хоризонтална маркировка. Задържане на вода на пътното платно. Висок риск от поднасяне, аквапланинг и грешно позициониране, което увеличава вероятността от странични удари и	$V(3)*T(3)=P(9)$	Задължително намаляване на скоростта преди кръстовището. Избягване на резки маневри.	$V(2)*T(3)=P(6)$

		излизане от платното в зоната на Т-образното кръстовище.			
13	 42°43'31.9"N 23°10'57.5"E	ПОС не отговаря на съвременните стандарти EN 1317 – тя няма нужната загържаща способност и животозастрашаващ буфер при напускане на платното.	$V(4)*T(4)=P(16)$	Поддържане на увеличена густанция от ПОС и спазване на обозначените скоростни режими.	$V(2)*T(3)=P(6)$
14	 42°46'29.7"N 23°11'3.88"E	Повредена и липсваща хоризонтална маркировка. Риск от аквапланинг и пълна загуба на управление поради загържането на вода между лентите за движение (проблем с напречния наклон на настилката). Скрытата зад буйна растителност табела лишава водача от навременна информация. За да не пропусне отбивката или целта си, водачът може инстинктивно да предприеме рязко спиране или рязко престрояване от бърза в бавна лента. Извършването на такива резки маневри точно в зоната на	$V(3)*T(4)=P(12)$	Шофьорите трябва да бъдат изрично предупредени за този конкретен участък. Инструкцията трябва да изисква намаляване на скоростта при преминаване оттам (за избягване на аквапланинг) и движение само в дясната (бавна) лента.	$V(2)*T(3)=P(6)$

		загържане на вода грастично увеличава вероятността от завъртане и катастрофа.			
15	 42°46'14.1"N 23°11'56.2"E 42°45'24.9"N 23°13'18.1"E	ПОС не отговаря на съвременните стандарти EN 1317 – тя няма нужната загържаща способност. Липсват преходни елементи. Всяка рибена от 4-те рибени опашки по посока на движението крие опасност от проникване в купето на МПС при удар. Загържане на вода – риск от аквапланинг или черен лег.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Подгържане на увеличена дистанция от ПОС и спазване на обозначените скоростни режими. Да се въведе вътрешно правило „без изпреварване и без смяна на лента в зоната на загържане на вода“. Подгържане на увеличена дистанция от предходното МПС.	$V(2)*T(3)=P(6)$
16	 42°44'46.9"N 23°13'41.1"E	Риск от аквапланинг и пълна загуба на управление поради загържането на вода. Скрытите знаци заг буйна растителност лишава водача от навременна информация. В допълнение грешно е инсталиран знак Г5, вместо Г4 „Движение само на право или надясно след знака“, което може да подведе водач на МПС да извърши рязко	$V(3)*T(3)=P(9)$	Инструкция на шофьорите да намалят скоростта с цел избягване на аквапланинг и да спазват дистанция с цел избягване на удар от подведен водач.	$V(2)*T(2)=P(4)$

		престрояване. Опасност от странични удари или удари в гръб.			
17	 42°44'13.4"N 23°14'37.2"E	Препятствия в лентата за движение принуждаващи водача да навлиза във Втората лента за движение.	$B(3)*T(2)=P(6)$	Водачите трябва спазват скоростния режим и дистанцията от предходните автомобили намиращи се и в двете платна за движение.	$B(2)*T(2)=P(4)$
18	 42°44'8.95"N 23°14'44.7"E  42°44'7.84"N 23°14'46.7"E	Участък с концентрация на ПТП с широки ленти за движение (над 3,5м) позволяващи висока скорост, където знак В26 „Забранено е движение със скорост, по-висока от 30 км/ч“ не се вижда от короната на гървото. Не се вижда от 100м както е по наредба. Следователно водачите не разпознават ограничението своевременно. Опасност от удари в гръб.	$B(4)*T(5)=P(20)$	Това е типичен пример за несъответствие между проектната среда и организацията на движението, при което геометрията на пътя насърчава висока скорост, а ограничението не може да бъде своевременно възприето от водачите поради ограничена видимост на пътния знак. Участъкът трябва да се маркира като „Критична зона“ в маршрутните инструкции и обучението на водачите. Да се забрани изпреварването и резките маневри в зоната. Трябва да се въведе вътрешнофирмено ограничение на скоростта до 30 км/ч, независимо от видимостта на знака.	$B(2)*T(3)=P(6)$

19	 42°44'7.54"N 23°14'54.5"E	Наличието на Вход/изход към автосервиз директно в края на зоната за вливане е недопустимо нарушение на нормите за проектиране на пътища. Това превръща участъка в многоточков конфликтен възел, където превозни средства с ниска скорост (излизащи от сервиза) се сблъскват с превозни средства в процес на ускорение. Изтритата хоризонтална маркировка премахва "само обясняващия се" характер на пътя. Опасност от странични сблъсъци и удари в гръб.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Инструктаж за водачите за спазване на дистанция, както надлъжна, така и странична.	$V(2)*T(3)=P(6)$
20	 42°44'14.9"N 23°15'0.07"E	Вливане в Околовръстен път на София без защитен шлюз. Т.е. фундаментален дефицит на безопасност, който съвсем не отчита обема на трафикопотоците – директен достъп до скоростни платна. Грубо инженерно несъответствие с	$V(4)*T(5)=P(20)$	Водачите да бъдат инструктирани да третират зоната като критична точка за включване: намалена скорост преди вливането, увеличена дистанция, забрана за агресивно престрояване и готовност за внезапно спиране. За тежкотоварни автомобили – включване само при	$V(3)*T(5)=P(15)$

	 42°44'16.7"N 23°15'01.0"E 	липсваща хоризонтална маркировка.		достатъчен безопасен интервал. В този случай инструктажът се явява необходимо временно смекчаващо действие, но без инженерна корекция на конфликтната зона, риска остава недопустимо висок. Разчита се на дисциплината на водача, която е ненадеждна защита срещу инфраструктурни дефицити от такъв калибър.	
21	 42°44'20.1"N 23°15'3.60"E	Сериозен инфраструктурен дефицит, свързан с информационното осигуряване на водачите. Отклоняване на вниманието от активната пътна обстановка заради опитите за разчитане на подвеждащата хоризонтална маркировка. Внезапни спирачни маневри. Риск от удар отзад.	$V(3)*T(4)=P(12)$	Провеждане на целеви инструктаж на водачите от автопарка за дефанзивно шофиране в участъка. Шофьорите трябва да бъдат предупреждени и да бъдат бдителни за възможно изпреварване от дясно. Задължително да се поддържа по-голяма странична и надлъжна дистанция.	$V(2)*T(3)=P(6)$

22	 42°45'13.0"N 23°15'44.4"E	Повредена ПОС – повишена работна зона или възможност за пронизване на купето на МПС.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и спазване на обозначените скоростни режими.	$V(3)*T(4)=P(12)$
23	 42°45'26.8"N 23°15'55.4"E  42°45'27.4"N 23°15'55.9"E	Повредена ПОС - загуба на функцията на разделителната система. Риск от вторичен удар в деформираната мантинела. Опасност от пробиване на купето, тежки травми,	$V(4)*T(5)=P(20)$	Да се въведе вътрешно ограничение на скоростта, по-ниско от разрешената за участъка, при преминаване през зоната. Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и спазване на обозначените скоростни режими.	$V(3)*T(4)=P(12)$
24	 42°45'29.7"N 23°15'57.8"E	Аварийно състояние на ПОС, т.е. локален отказ на системата за пасивна безопасност на пътя. Непосредствен потенциал за вторични тежки ПТП	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и спазване на обозначените скоростни режими.	$V(3)*T(4)=P(12)$

25	 42°45'52.1"N 23°16'36.4"E	Късо зануляване на ПОС в магистрален участък при разделителен шлюз. Това означава, че ПОС не може да поеме енергията на удар. Риск от проникване в купето, или преобръщане на автомобила с тежки травми, или фатални последици.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Намаляване на скоростта при приближаване към шлюза. Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и спазване на обозначените скоростни режими. Навлизането в шлюза да се изпълни 30м след началото на ПОС.	$V(3)*T(4)=P(12)$
26	 42°45'59.9"N 23°16'54.8"E	Изоставени метални пилони без монтиран знак представляват опасни съоръжения в непосредствена близост до платното за движение. При евентуално напускане на пътното платно и удар в тях, тежестта е изключително висока, тъй като съществува риск пилоните да пробият купето или кабината на превозното средство.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Предупрежете водачите за наличието на не обезопасени крайпътни стълбове. Шофьорите трябва да поддържат безопасна траектория в средата на своята лента, избягвайки крайния десен ръб на асфалта, особено при разминаване с тежкотоварни автомобили.	$V(2)*T(3)=P(6)$
27	 42°46'1.32"N 23°17'1.40"E	Късо зануляване в бърза лента! Грешна локация на дълго зануляване! Повишен риск от преобръщане на МПС с тежки или фатални последици.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(2)*T(3)=P(6)$

28	 42°46'1.46"N 23°17'4.99"E	Задържане на гъжровна вода – риск от аквапланинг, загуба на контрол, внезапно спиране или странично поднасяне. Опасност от лед при зимни условия.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Препоръчва се въвеждане на вътрешнофирмено ограничение на скоростта при мокра настилка, увеличена дистанция, забрана за изпреварване и избягване на резки маневри непосредствено след ускорителния шлюз.	$V(2)*T(4)=P(8)$
29	 42°46'2.11"N 23°17'23.8"E  42°46'2.14"N 23°17'25.6"E	Сливане на двете ленти на рампата в участък със силно повредена ПОС, която се явява не просто не функционираща, а активна опасност. Комбинацията от висока скорост и стеснение в зоната на сливане прави вероятността от фатален инцидент при вторичен удар изключително висока.	$V(5)*T(5)=P(25)$	Намаляване на скоростта при приближаване към края на рампата и зоната на сливане. Плавно сливане, без резки отклонения. Участъкът да бъде обозначен във вътрешните инструкции като „високорисков“.	$V(2)*T(5)=P(10)$
30	 42°45'40.3"N 23°18'31.5"E	Опасна ПОС – работната зона не е осигурена. Стръмен откос без достатъчна странична подкрепа на стълбчетата. Опасност от повишени деформации и преобръщане на МПС.	$V(4)*T(4)=P(16)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и спазване на обозначените скоростни режими.	$V(2)*T(3)=P(6)$

31	 42°45'29.8"N 23°19'17.2"E	Преходните елементи на ПОС не отговарят на съвременните инсталационни EN1317-4 практики и стандарти за обезопасяване – конфигурация на прехода и дължини на свързване. При удар съществува опасност от пронизване на купето поради не обезопасеният тръбен елемент.	$V(4)*T(5)=P(20)$	ПОС имат една единствена функция – да абсорбират кинетичната енергия при напускане на пътното платно и да върнат превозното средство безопасно в траекторията му. Инструктаж за пространствено позициониране – водачите трябва да бъдат инструктирани да увеличат страничната дистанция от повредената мантинела (ако маркировката и насрещният трафик го позволяват) и да избягват изпреварвания в тази зона.	$V(3)*T(3)=P(9)$
32	 42°45'26.6"N 23°19'31.3"E	Изоставена гума от тежкотоварен автомобил, разположена в края на ускорителния шлюз непосредствено преди вливането в магистралното платно, представлява внезапно неподвижно препятствие в зона с високо когнитивно натоварване. В този участък водачите едновременно ускоряват, следят	$V(3)*T(5)=P(15)$	Инструктирайте водачите да поддържат резерв за аварийно спиране.	$V(2)*T(2)=P(4)$

		трафика в основното платно, преценяват безопасния интервал за включване и извършват престрояване. Поради това вниманието им е насочено основно към магистралния поток, а не към настилката пред тях, което значително увеличава вероятността препятствието да бъде забелязано твърде късно - внезапно отклоняване в съседната лента.			
33	 42°45'23.1"N 23°19'46.6"E	Преходните елементи на ПОС не отговарят на съвременните инсталационни EN1317-4 практики и стандарти за обезопасяване – конфигурация на прехода и дължини на свързване. При удар съществува опасност от пронизване на купето поради не обезопасеният тръбен елемент.	В(4)*Т(5)=Р(20)	ПОС имат една единствена функция – да абсорбират кинетичната енергия при напускане на пътното платно и да върнат превозното средство безопасно в траекторията му. Инструктаж за пространствено позициониране – водачите трябва да бъдат инструктирани да увеличат страничната дистанция от повредената мантинела (ако маркировката и насрещният трафик го	В(3)*Т(4)=Р(12)

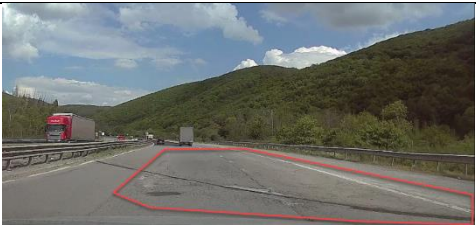
				позволяват) и да избягват изпреварвания в тази зона.	
34	 42°44'49.3"N 23°21'38.3"E	Аварийно състояние на ПОС, т.е. локален отказ на системата за пасивна безопасност на пътя. Непосредствен потенциал за вторични тежки ПТП	$B(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и спазване на обозначените скоростни режими.	$B(3)*T(4)=P(12)$
35	 42°43'15.2"N 23°23'32.5"E  42°42'55.9"N 23°25'44.3"E	Деформации по настилката – могат да доведат до динамична нестабилност на МПС. Те принуждават тежките автомобили към резки корекции на кормилото, което при камиони с високо тегло увеличава риска от преобръщане или „криволичене“ на ремаркетото. Т.е. могат да увлекат трети стани в ПТП. Повишена вероятност от странични удари, удари отзад и загуба на контрол.	$B(3)*T(5)=P(15)$	Задължете водачите да подават вътрешни доклади за опасни участъци. Това е доказателство за Вашата „надлежна грижа“. Инструктирайте ги да намалят скоростта преди подобни участъци. Целта е да се изпълни плавно преминаване без резки маневри. Водачите трябва да поддържат по-голяма дистанция.	$B(2)*T(2)=P(4)$
36		Изоставен тежко повреден буфер на ПОС в непосредствена близост до платното за движение. При евентуално отклонение на МПС в лентата за	$B(4)*T(5)=P(20)$	Шофьорите трябва да поддържат безопасна траектория в средата на своята лента, избягвайки застъпване на непрекъснатата крайна линия. Това е особено важно	$B(2)*T(3)=P(6)$

	42°42'37.6"N 23°26'12.5"E	движение може да бъде увлечено в ПТП. Удар в подобно препятствие може да доведе до тежки или фатални последици.		при разминаване с тежкотоварни автомобили.	
37	 42°42'28.4"N 23°26'43.5"E	Когнитивно претоварване и колебание - водачът се сблъсква с противоречиви насочващи линии на пътното платно. Това води до забавено време за реакция или рязко коригиране на траекторията.	$V(3)*T(4)=P(12)$	Предупредете водачите на фирмените автомобили за наличието на объркваща/стара маркировка в този участък. Намаляване на скоростта и придържане в дясната лента.	$V(2)*T(3)=P(6)$
38	 42°42'27.3"N 23°27'4.7"E	Критична конфликтна точка - принудителното сливане на четири потока в дъга. Това създава интензивни маневри за престрояване в ограничен участък. Водачите очакват последователно стеснение. Едновременно вливане на толкова ленти създава „шокова вълна“ в трафика, често водеща до аварийни ситуации, които могат да се	$V(5)*T(2)=P(10)$	Предупредете водачите на фирмените автомобили за наличието на това рязко повишено когнитивно натоварване. Инструктирайте водачите да извършват ранно престрояване преди зоната на конфликтната точка. Маневрите трябва да са плавно, без опити за „вмъкване“ в последния момент. Водачите трябва да поддържат увеличена дистанция, за да се избегнат удари отзад.	$V(2)*T(2)=P(4)$

		получат назад по отсечката.			
39	От: 42°42'29.7"N 23°27'49.0"E  <u>Примери:</u>   До: 42°43'19.1"N 23°33'21.8"E 	Участък от АМ „Хемус“ с дължина от приблизително 8км, с множество деформации на настилка в бавна лента. От гледна точка на принципите на Споделената отговорност и Safe System инфраструктурата в този участък не прощава грешки, а активно индуцира риск от тежки ПТП поради: (1) неочаквани маневри за смяна на лентата; (2) компроментирано сцепление и стабилност на МПС и (3) концентриране на трафикопотока в изпреварващата лента (изкуствено намаляване на пропускателната способност), което води до образуване на опашки и агресивно шофиране. Изключително висок риск от ПТП - почти 100% от трафик се изнася вляво.	$B(5)*T(5)=P(25)$	Намаляване на скоростта при приближаване към зоната с деформациите. Увеличаване на дистанцията от предходното МПС. Строго избягване на аварийната лента. Плавно престрояване в лентата за изпреварване, като водачите трябва да дават път на МПС захождащи с висока скорост.	$B(2)*T(3)=P(6)$

40	 42°43'23.4"N 23°33'1.42"E	Изоставена тежко повредена ПОС в непосредствена близост до платното за движение. При евентуално отклонение на МПС поради загуба на контрол поради неравностите в участъка МПС може да бъде увлечено в ПТП. Удар в подобно препятствие може да доведе до тежки или фатални последици.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Шофьорите трябва да поддържат безопасна траектория в средата на своята лента, избягвайки застъпване на непрекъснатата крайна линия. Това е особено важно при разминаване с тежкотоварни автомобили.	$V(2)*T(3)=P(6)$
41	 42°43'21.5"N 23°33'10.6"E	Не обезопасен преходен елемент на ПОС в непосредствена близост до високоскоростен транспортен поток в изпреварваща лента. Абсолютно забранено приложение на ЕНК на ПОС тип рибена опашка в аварийна лента на магистрален участък. Висок риск от пронизване на купето на МПС.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Шофьорите трябва да поддържат безопасна траектория в средата на своята лента, избягвайки застъпване на непрекъснатата крайна линия. Това е особено важно при разминаване с тежкотоварни автомобили.	$V(2)*T(3)=P(6)$
42	 42°43'18.2"N 23°33'37.4"E	Дълбоки неравности в платното за движение (бавна лента) стимулиращи маневри в близост до изоставена тежко повредена ПОС в	$V(4)*T(5)=P(20)$	Шофьорите трябва да поддържат безопасна траектория в средата на своята лента, избягвайки застъпване на непрекъснатата крайна	$V(2)*T(3)=P(6)$

		непосредствена близост до платното за движение. При евентуално отклонение на МПС поради загуба на контрол поради неравностите в участъка МПС може да бъде увлечено в ПТП. Удар в подобно препятствие може да доведе до тежки или фатални последици.		линия. Това е особено важно при разминаване с тежкотоварни автомобили.	
43	 42°44'7.19"N 23°37'59.6"E	Изоставена тежко повредена ПОС в непосредствена близост до платното за движение. При евентуално отклонение на МПС поради загуба на контрол поради неравностите в участъка МПС може да бъде увлечено в ПТП. Удар в подобно препятствие може да доведе до тежки или фатални последици.	$B(4)*T(5)=P(20)$	Шофьорите трябва да поддържат безопасна траектория в средата на своята лента, избягвайки застъпване на непрекъснатата крайна линия. Това е особено важно при разминаване с тежкотоварни автомобили.	$B(2)*T(3)=P(6)$
44	 42°44'11.6"N 23°39'6.56"E	Липса на хоризонтална маркировка в магистрален завой с голям радиус. Съществен дефицит на безопасност особено в тъмната част на	$B(3)*T(4)=P(12)$	Водачите трябва да намалят на скоростта под максимално разрешената. Шофьорите трябва да поддържат безопасна траектория в средата на своята лента. Редно е да се	$B(2)*T(2)=P(4)$

	 42°44'12.6"N 23°39'17.7"E	генонощието – липсва непрекъснато визуално насочване на водача. Водачът по-трудно разпознава развитието на завоя, което води до увеличаване на микрокорекциите на волана. Нараства натоварването върху водача. МПС може да навлезе в съдената лента, увеличава се рискът от странични удари.		забрани изпреварване в завоя до възстановяване на маркировката в тъмната част на генонощието, като се увеличи дистанцията с минимум 4–5 секунди.	
45	 42°44'55.3"N 23°40'57.8"E	Три критично взаимодействащи си опасности – (1) деформации и коловози; (2) компрометирана дилатационна фуга; и (3) почти напълно заличена хоризонтална маркировка. Опасности (1) и (2) застрашават стабилността или водят до повишени маневри. Опасност (3) води до умора, а при слаба видимост до загуба на ориентация.	$B(3)*T(4)=P(12)$	Шофьорите трябва задължително да намаляват скоростта преди тези участъци. Навлизането в дълбоки коловози и преминаването през компрометирани фуги при високи скорости може да доведе до загуба на стабилност. При нощни курсове и по време на силен дъжд трябва да се планират с допълнителни почивки за шофьорите.	$B(2)*T(2)=P(4)$

46	 42°45'11.0"N 23°41'56.5"E	Не обезопасена ПОС в непосредствена близост до високоскоростен транспортен поток в изпреварваща лента. Висок риск от пронизване на купето на МПС.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Шофьорите трябва да поддържат безопасна траектория в средата на своята лента, избягвайки застъпване на непрекъснатата крайна линия. Това е особено важно при разминаване с тежкотоварни автомобили.	$V(2)*T(3)=P(6)$
47	 42°46'00.04"N 23°42'40.7"E	Съгласно Визия 0 стопанина на пътя трябва да предоставя „прощаваща“ инфраструктура за обществено ползване. Това съоръжение крие риск от тежки последствия при възникване на човешка грешка или техническа неизправност на МПС, или при аварийна ситуация. ПОС е загубила своята задържаща способност и вместо да абсорбира кинетичната енергия и да пренасочи автомобила обратно в платното може да преобърне МПС в крайпътното пространство.	$V(3)*T(4)=P(12)$	Шофьорите трябва да поддържат безопасна траектория в средата на своята лента, избягвайки застъпване на непрекъснатата крайна линия. Това е особено важно при разминаване с тежкотоварни автомобили.	$V(2)*T(3)=P(6)$

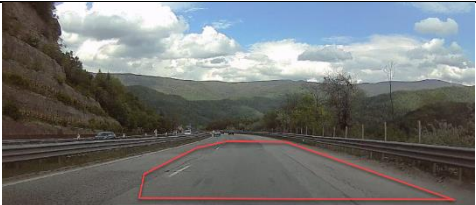
48	 42°46'19.9"N 23°43'7.92"E	Критичното състояние на ПОС от двете страни на платното за движение са предпоставка за ПТП с тежки и фатални последици. ПОС няма способност да абсорбира кинетичната енергия. Захабената хоризонтална маркировка влошава видимостта на пътното платно, особено през нощта или при дъжд, което увеличава вероятността от неволно напускане на лентата.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Въвеждане на задължително вътрешнофирмено ограничение от 100км/ч. По-ниската скорост драстично намалява деструктивната кинетична енергия при евентуален сблъсък и дава време за реакция.	$V(3)*T(3)=P(9)$
49	 42°46'29.2"N 23°43'11.3"E	Съгласно Визия 0 стопанина на пътя трябва да предоставя „прощаваща“ инфраструктура за обществено ползване. Това съоръжение крие риск от тежки последици при възникване на човешка грешка или техническа неизправност на МПС, или при аварийна ситуация. ПОС е загубила своята	$V(3)*T(4)=P(12)$	Шофьорите трябва да поддържат безопасна траектория в средата на своята лента, избягвайки застъпване на непрекъснатата крайна линия. Това е особено важно при разминаване с тежкотоварни автомобили.	$V(2)*T(3)=P(6)$

		загържаща способност и вместо да абсорбира кинетичната енергия и да пренасочи автомобила обратно в платното може да преобърне МПС в крайпътното пространство.			
50	 42°46'29.2"N 23°43'11.3"E 42°46'47.9"N 23°45'52.8"E	В съответствие със Safe System принципите, дълбоките деформации на настилката представляват сериозен инфраструктурен дефект, който провокира опасно поведение на пътя. Поради неравностите, тежкотоварният и побавният трафик принудително се изнася в изпреварващата лента. Това води до грастични разлики в скоростите в лявата лента и опасност от застигане с висока скорост.	$B(3)*T(3)=P(9)$	Инструктаж на шофьорите за намаляване на скоростта до при преминаване през компрометирания участък с цел запазване стабилността на товарния автомобил. При възможност, пренасочване на тежките товари извън пиковите часове за намаляване на трафикът в лявата лента.	$B(2)*T(2)=P(4)$
51	 42°46'46.0"N 23°46'8.49"E	Не обезопасена ПОС в непосредствена близост до високоскоростен транспортен поток в изпреварващата лента. Висок риск от	$B(4)*T(5)=P(20)$	Шофьорите трябва да поддържат безопасна траектория в средата на своята лента, избягвайки застъпване на непрекъснатата крайна	$B(2)*T(3)=P(6)$

		пронизване на купето на МПС.		линия. Това е особено важно при разминаване с тежкотоварни автомобили.	
52	 42°46'40.5"N 23°46'21.7"E 42°46'27.4"N 23°47'18.8"E	Липса на надеждно визуално водене. Правият участък засилва фалшивото усещане за сигурност. Без ясни разделителни линии е възможно, някои водачи неволно да напуснат на лентата си на движение и да причинят странични сблъсъци под остър ъгъл. Кинетичната енергия при сблъсък със застигащ МПС може да бъде фатална.	$V(4)*T(4)=P(16)$	Шофьорите трябва да поддържат безопасна траектория в средата на своята лента. Инструктаж за пространствено позициониране – водачите трябва да бъдат инструктирани да увеличат страничната дистанция. Това е особено важно при разминаване с тежкотоварни автомобили.	$V(2)*T(3)=P(6)$
53	 42°46'33.3"N 23°47'32.8"E	Зануляване в бърза лента! Повишен риск от преобръщане на МПС с тежки или фатални последици.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(2)*T(3)=P(6)$
54	 42°46'38.7"N 23°47'43.0"E	Тунел Витиня – зануляване на ПОС преди бетоновата стена е сериозна инженерна грешка от гледна точка на принципите на Визия 0. Оставен е открит ръб на бетонната стена.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(2)*T(3)=P(6)$

		Приплъзването по дъгълността на ПОС е не ефективно и МПС не се пренасочва плавно чрез контролирана деформация на мантинелата. Риск от остатъчна висока кинетична енергия е голям, което води до тежки травми. ПОС не трябва да оставя празни пространства пред бетоновите чела.			
55	 42°46'41.0"N 23°47'45.8"E  42°46'28.4"N 23°47'21.6"E	Тунел Витиня е дълъг 1195м, но липсва повторение на знак В26 „Забранено е движение със скорост, по-висока от 80 км/ч“ и пътните знаци с променящи се съобщения (ПЗПС). Знак В26 (80км/ч) е неправилно разположен на 700м преди козирката на тунела и са неправилно ориентирани дори. Това компрометира коефициента на ретрорефлексия през нощта и видимостта през деня, което води до късно възприемане или пълно пропускане на информацията.	В(3)*Т(5)=Р(15)	Стриктно поддържане към обозначения скоростен режим. Поддържане на повишена дистанция, без изпреварване в зоната на светлинния преход.	В(2)*Т(2)=Р(4)

		Наредбата за изменение и допълнение на Наредба № РД-02-20-2 от 2015 г. изисква тяхното разположение на разстояние точно 200 метра преди началото на тунела съгласно параграф 48, т.6.а). ПЗПС не са разположени съгласно параграф 51, т.3.а) на всеки 500 вътре в тунела. Това не е просто като нормативно несъответствие, а като критичен дефект системата за управлението на скоростния режим на потока и визуалното водене! Това създава реален риск от застигащ сблъсък (удар в гръб) между МПС, движещи се с несъобразена скорост в зоната на светлинен преход.			
56		Повредена ПОС с редуцирана способност да абсорбира кинетичната енергия. Захабената хоризонтална	$V(4)*T(4)=P(16)$	Въвеждане на задължително вътрешнофирмено ограничение от 100км/ч. По-ниската скорост драстично намалява	$V(3)*T(3)=P(9)$

	42°47'29.0"N 23°47'56.9"E	маркировка влошава видимостта на пътното платно, особено през нощта или при дъжд, което увеличава вероятността от неволно напускане на лентата за движение.		деструктивната кинетична енергия при евентуален сблъсък и дава време за реакция.	
57	 42°47'35.0"N 23°48'15.8"E  42°47'35.6"N 23°48'18.1"E  42°47'54.3"N 23°48'41.3"E 	В съответствие със Safe System принципите, дълбоките деформации на настилката представляват сериозен инфраструктурен дефект, който провокира опасно поведение на пътя. Поради неравностите, тежкотоварният и по-бавният трафик принудително се изнася в изпреварващата лента. Това води до грастични разлики в скоростите в лявата лента и опасност от застигане с висока скорост.	$B(3) \cdot T(3) = P(9)$	Инструктаж на шофьорите за намаляване на скоростта до при преминаване през компрометирания участък с цел запазване стабилността на товарния автомобил. При възможност, пренасочване на тежките товари извън пиковите часове за намаляване на трафикът в лявата лента.	$B(2) \cdot T(2) = P(4)$

	42°47'58.6"N 23°48'42.4"E				
58	 42°48'3.91"N 23°48'42.0"E	Критичното състояние на ПОС, което е предпоставка за ПТП с тежки и фатални последици. ПОС няма способност да абсорбира кинетичната енергия. Захабената хоризонтална маркировка влошава видимостта на пътното платно, особено през нощта или при дъжд, което увеличава вероятността от неволно напускане на лентата.	$B(4)*T(5)=P(20)$	Въвеждане на задължително вътрешнофирмено ограничение от 100км/ч. По-ниската скорост драстично намалява деструктивната кинетична енергия при евентуален сблъсък и дава време за реакция.	$B(3)*T(3)=P(9)$
59	 42°48'3.91"N 23°48'42.0"E	Критичното състояние на двувълнестата ПОС в на платното за движение. Отляво е инсталирана тривълнеста ПОС чиято дължина е под минимално одобрените 84 m след краш тестове. Преходен елемент, към двувълнестата ПОС чиято работна зона навлиза в ПОС на противоположното движение и дава възможност за закачане	$B(4)*T(5)=P(20)$	Въвеждане на задължително вътрешнофирмено ограничение от 100км/ч. По-ниската скорост драстично намалява деструктивната кинетична енергия при евентуален сблъсък и дава време за реакция.	$B(3)*T(4)=P(12)$

		на МПС във вертикалните стълбчетата на по- високия клас ПОС принадлежащ на другото платно за движение. Всичко това е сериозна предпоставка за ПТП с тежки и фатални последствия. ПОС няма способност да абсорбира кинетичната енергия. Захабената хоризонтална маркировка влошава видимостта на пътното платно, особено през нощта или при дъжд, което увеличава вероятността от неволно напускане на лентата.			
60	 42°49'0.73"N 23°47'54.1"E	Двувълнестя ПОС под минималната дължина със зануляване в магистрален участък. Риск от преобръщане на МПС при удар в ЕНК и недостатъчна степен на задържане поради късата дължина – опасност от проникване и наранявания на трети	$V(4)*T(5)=P(20)$	Въвеждане на задължително вътрешнофирмено ограничение от 100км/ч. По-ниската скорост драстично намалява деструктивната кинетична енергия при евентуален сблъсък и дава време за реакция.	$V(3)*T(4)=P(12)$

		лица в зоната за престой.			
61	 42°49'2.54"N 23°47'53.6"E	ЕНК на ПОС, който не е занулен. Целият профил е над асфалтовото покритие. Тривълнестата мантинела има много по-висока коравина от стандартната двувълнеста. Челният удар в нейния повдигнат ръб генерира екстремно отрицателно ускорение, пагубно за човешкото тяло. Възможно е разрязване на купето.	$B(4)*T(5)=P(20)$	Въвеждане на задължително вътрешнофирмено ограничение от 100км/ч. По-ниската скорост драстично намалява деструктивната кинетична енергия при евентуален сблъсък и дава време за реакция.	$B(3)*T(4)=P(12)$
62	 42°49'26.6"N 23°47'4.7"E  42°49'48.3"N 23°47'48.2"E	Критичното състояние на ПОС, което е предпоставка за ПТП с тежки и фатални последствия. ПОС няма способност да абсорбира кинетичната енергия.	$B(4)*T(5)=P(20)$	Въвеждане на задължително вътрешнофирмено ограничение от 100км/ч. По-ниската скорост драстично намалява деструктивната кинетична енергия при евентуален сблъсък и дава време за реакция.	$B(3)*T(4)=P(12)$

63	 42°49'52.7"N 23°47'48.3"E	Критичното състояние на ПОС, което е предпоставка за ПТП с тежки и фатални последици. ПОС няма способност да абсорбира кинетичната енергия. Захабената хоризонтална маркировка влошава видимостта на пътното платно, особено през нощта или при дъжд, което увеличава вероятността от неволно напускане на лентата.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Въвеждане на задължително вътрешнофирмено ограничение от 100км/ч. По-ниската скорост драстично намалява деструктивната кинетична енергия при евентуален сблъсък и дава време за реакция.	$V(3)*T(3)=P(9)$
64	 42°50'1.1"N 23°47'48.5"E	Тунел Топли Дол (883м) – знак В26 (80км/ч) не е поставен на задължителните на 200 метра разстояние преди началото на тунела, а на 400м. Риск от неинформирани водачи поради. Самият тунел е под 1000м, но той попада в една много специфична "сляпа зона" за повторение на знаците ПЗПС не са задължителни в този случай. Съществува голям психологически	$V(4)*T(5)=P(15)$	Въвеждане на задължително вътрешнофирмено ограничение от 80км/ч за преминаването през всички тунели по АМ „Хемус“.	$V(2)*T(3)=P(6)$

		риск водачите да забравят или пренебрегнат ограничението от 80км/ч, точно когато се намира в най-опасната затворена част на тунела, което компрометира мерките за безопасност и създава опасност за удари в гръб.			
65	 42°50'32.3"N 23°47'49.4"E	Двувълността ПОС под минималната гължина със зануляване в лента за изпреварване. Риск от преобръщане на МПС при удар в ЕНК и недостатъчна степен на задържане поради късата гължина – опасност от проникване и наранявания на трети лица в зоната за престой между двете платна за движение.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Въвеждане на задължително вътрешнофирмено ограничение от 100км/ч. По-ниската скорост драстично намалява деструктивната кинетична енергия при евентуален сблъсък и дава време за реакция.	$V(3)*T(4)=P(12)$
66	 42°50'36.2"N 23°47'49.5"E	Двувълността ПОС без ЕНК с открит атакуващ ръб в лента за изпреварване. Риск от разкъсване на купето на МПС, с тежки и фатални последствия.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Въвеждане на задължително вътрешнофирмено ограничение от 100км/ч. По-ниската скорост драстично намалява деструктивната кинетична енергия при	$V(3)*T(4)=P(12)$

				евентуален сблъсък и дава време за реакция.	
67	 42°50'54.1"N 23°47'37.6"E	Ограничение на скоростта B26 (80км/ч) разположено на 670м преди началото на тунел Ечемишка (765м). Знакът не е поставен на задължителните на 200 метра разстояние преди началото на тунела. Създава се риск от неинформирани водачи поради. Самият тунел е под 1000м, но той също попада в една много специфична "сляпа зона" за повтаряне на знаците ПЗПС не са задължителни в този случай. Съществува голям психологически риск водачите да забравят или пренебрегнат ограничението от 80км/ч, точно когато се намира в най-опасната затворена част на тунела, което компрометира мерките за безопасност и създава опасност за удари в гръб.	B(4)*T(5)=P(15)	Въвеждане на задължително вътрешнофирмено ограничение от 80км/ч за преминаването през всички тунели по АМ „Хемус“.	B(2)*T(3)=P(6)

68	 42°51'12.2"N 23°47'23.9"E	Тунел Ечемишка – зануляване на ПОС преди бетоновата стена е сериозна инженерна грешка от гледна точка на принципите на Визия 0. Оставен е открит ръб на бетонната стена. Приплъзването по гвуълнестата ПОС е не ефективно и МПС не се пренасочва плавно чрез контролирана деформация на мантинелата. Риск от остатъчна висока кинетична енергия е голям, което води до тежки травми. ПОС не трябва да оставя празни пространства пред бетоновите чела.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(2)*T(3)=P(6)$
69	 42°51'42.9"N 23°47'41.1"E	Двуълнестата ПОС с късо зануляване в лента за изпреварване. Риск от преобръщане на МПС при удар в ЕНК.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Въвеждане на задължително вътрешнофирмено ограничение от 100км/ч. По-ниската скорост драстично намалява деструктивната кинетична енергия при евентуален сблъсък и дава време за реакция.	$V(3)*T(4)=P(12)$

70	 42°52'37.6"N 23°48'6.70"E	Критичното състояние на ПОС, което е предпоставка за ПТП с тежки и фатални последици. ПОС няма способност да абсорбира кинетичната енергия. Захабената хоризонтална маркировка влошава видимостта на пътното платно, особено през нощта или при дъжд, което увеличава вероятността от неволно напускане на лентата.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Въвеждане на задължително вътрешнофирмено ограничение от 100км/ч. По-ниската скорост драстично намалява деструктивната кинетична енергия при евентуален сблъсък и дава време за реакция.	$V(3)*T(3)=P(9)$
71	 42°53'35.6"N 23°50'2.23"E	Двуълнеността ПОС под минималната дължина и рибена опашка за ЕНК в магистрален участък. Опасност от пробиване на купено на МПС при удар в ЕНК. Недостатъчна степен на задържане поради късата дължина. Риск от тежки и фатални последици при колизия.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Въвеждане на задължително вътрешнофирмено ограничение от 100км/ч. По-ниската скорост драстично намалява деструктивната кинетична енергия при евентуален сблъсък и дава време за реакция.	$V(3)*T(4)=P(12)$

72	 42°53'53.1"N 23°51'24.6"E	Критичното състояние на ПОС, което е предпоставка за ПТП с тежки и фатални последици. ПОС няма способност да абсорбира кинетичната енергия. Захабената хоризонтална маркировка влошава видимостта на пътното платно, особено през нощта или при дъжд, което увеличава вероятността от неволно напускане на лентата.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Въвеждане на задължително вътрешнофирмено ограничение от 100км/ч. По-ниската скорост драстично намалява деструктивната кинетична енергия при евентуален сблъсък и дава време за реакция.	$V(3)*T(3)=P(9)$
73	 42°54'47.7"N 23°54'23.2"E	Двуълнестата ПОС с късо зануляване в лента за изпреварване. Риск от преобръщане на МПС при удар в ЕНК.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Въвеждане на задължително вътрешнофирмено ограничение от 80км/ч. По-ниската скорост драстично намалява деструктивната кинетична енергия при евентуален сблъсък и дава време за реакция.	$V(3)*T(4)=P(12)$
74	 42°54'48.1"N 23°54'20.5"E	Разполагане на знак В26 (80км/ч) на разстояние 300м от началото на тунел Правешки Ханове (880м). Знакът не е поставен на задължителните на 200	$V(4)*T(5)=P(15)$	Въвеждане на задължително вътрешнофирмено ограничение от 80км/ч за преминаването през всички тунели по АМ „Хемус“.	$V(2)*T(3)=P(6)$

	 42°54'47.7"N 23°54'32.9"E	метра разстояние преди началото на тунела. Създава се риск от неинформирани водачи поради. Самият тунел е под 1000м, но той също попада в една много специфична "сляпа зона" за повтаряне на знаците ПЗПС не са задължителни в този случай. Съществува голям психологически риск водачите да забравят или пренебрегнат ограничението от 80км/ч, точно когато се намира в най-опасната затворена част на тунела, което компрометира мерките за безопасност и създава опасност за удари в гръб.			
75	 42°54'48.1"N 23°54'20.5"E	Двуълнестата ПОС с късо зануляване в лента за изпреварване. Риск от преобръщане на МПС при удар в ЕНК.	В(4)*Т(5)=Р(20)	Въвеждане на задължително вътрешнофирмено ограничение от 80км/ч. Пониската скорост драстично намалява деструктивната кинетична енергия при евентуален сблъсък и дава време за реакция.	В(3)*Т(4)=Р(12)

76	 42°55'33.9"N 23°55'26.7"E	Двувъълнеста ПОС с ЕНК тип „лъжичка“, която е свързана с двуметрова шина без преходен елемент, който е наложителен поради съществуващата гилатационна фуга на моста. Основната двувълнеста ПОС на моста от своя страна не отговаря на нормативните изисквания предвид композицията на трафикопотока, т.е. брой тежки МПС. . Риск от произлизане на МПС при удар в ЕНК, който крие опасност от тежки и фатални последици.	В(4)*Т(5)=Р(20)	Въвеждане на задължително вътрешнофирмено ограничение от 80км/ч (действащото ограничение е 90км/ч), но по-ниската скорост драстично намалява деструктивната кинетична енергия при евентуален сблъсък и дава време за реакция.	В(3)*Т(4)=Р(12)
77	 42°57'25.4"N 23°01'26.7"E	ПОС с висока степен на задържане, но с опасен атакуващ ръб поради неправилна инсталация. Риск от пробиване на купето на тежки МПС, с опасност от тежки и фатални наранявания.	В(4)*Т(5)=Р(20)	Въвеждане на задължително вътрешнофирмено ограничение от 100км/ч. По-ниската скорост драстично намалява деструктивната кинетична енергия при евентуален сблъсък и дава време за реакция.	В(3)*Т(4)=Р(12)

78	 42°57'56.8"N 24°02'1.49"E	Дълбоки деформации на настилката в бавна лента. От гледна точка на принципите на Споделената отговорност и Safe System пътя в този участък не прощава грешки, а активно индуцира риск от тежки ПТП поради: (1) неочаквани маневри за смяна на лентата; (2) компроментирано сцепление и стабилност на МПС и (3) концентриране на трафикопотока в изпреварващата лента (изкуствено намаляване на пропускателната способност), което води до образуване на опашки и агресивно шофиране. Изключително висок риск от ПТП - почти 100% от трафик се изнася вляво.	$B(4)*T(5)=P(20)$	Намаляване на скоростта при приближаване към зоната с деформациите. Увеличаване на дистанцията от предходното МПС. Строго избягване на аварийната лента. Плавно престрояване в лентата за изпреварване, като водачите трябва да дават път на МПС захождащи с висока скорост.	$B(2)*T(3)=P(6)$
79	 43°01'28.4"N 24°06'38.4"E	Подкопаната основа под стълбчетата на ПОС, което напълно компрометира нейната пасивна защитна функция. ПОС работят чрез съвместното	$B(4)*T(5)=P(20)$	Въвеждане на задължително вътрешнофирмено ограничение от 100км/ч. По-ниската скорост драстично намалява деструктивната	$B(3)*T(4)=P(12)$

		действие на шината и забитите в земята стълбчета, които абсорбират кинетичната енергия чрез съпротивлението на почвата. Тъй като основата е подкопана, при удар стълбчетата ще поддадат незабавно. Мантинелата няма да задържи превозното средство, а ще се скъса. Т.е. МПС ще навлезе в опасното място, което може да има тежки или фатални последици.		кинетична енергия при евентуален сблъсък и дава време за реакция.	
80	 43°03'29.1"N 24°13'58.2"E	Захабената хоризонтална маркировка (особено стрелките за посока и непрекъснатата линия на шлюза) лишава водачите от навременна визуална информация къде точно се разделят потоците. Правият участък преди това развива високи скорости, а липсата на контраст забавя времето за реакция. Черните следи от спирачен път на тежкотоварен	$B(4)*T(4)=P(16)$	Въвеждане на задължително вътрешнофирмено ограничение от 100км/ч. По-ниската скорост драстично намалява деструктивната кинетична енергия при евентуален сблъсък и дава време за реакция.	$B(3)*T(4)=P(12)$

		автомобил са безспорно физическо доказателство, че инфраструктурата подвежда водачите и ги принуждава да вземат аварийни решения в последния момент. Това води до екстремно спиране и внезапни маневри. При дъжд и мокра настилка захабената маркировка става напълно невидима поради образуването на воден слой, което допълнително увеличава спирачния път драстично и превръща тези закъснели маневри в неизбежни катастрофи.			
81	 43°03'29.1"N 24°13'58.2"E	Критичен инфраструктурен дефицит на безопасност, намиращ се в критична зона за вземане на решения (т.е. при изходящ шлюз). Върху настилката съжителстват противоречива постоянна маркировка (стрелка за завои наляво) и делинеатори с	$V(3)*T(5)=P(15)$	Задължително увеличаване на пространствения буфер (гистанция).	$V(3)*T(3)=P(9)$

	 43°03'28.8"N 24°13'59.3"E	Временен характер. Стрелката се намира в активната лента и не е била премахната след отваряне на лентата за движение за обществените транспортни потоци. Индуцира се риск от застигащи и странични удари.			
82	 43°03'26.2"N 24°14'30.5"E	Двуълнестата ПОС с рибена опашка за ЕНК на първокласен републикански път. Опасност от пробиване на купето на МПС при удар в ЕНК. Риск от тежки и фатални последствия при колизия.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на обозначения скоростен режим от 60км/ч. Поддържане на праволинейното направление със странична дистанция от 1 до 1,5м.	$V(2)*T(4)=P(8)$
83	 43°03'24.5"N 24°14'34.7"E	Опасност от аквапланинг и загуба на управление. Очертаните в червено зони показват сериозно загържане на вода и кал в активните ленти преди мостовото съоръжение. Това компрометира сцеплението на МПС. Неправилно прекъснати мантинели при прехода с мостовото съоръжение. Това носи риск от пробиване на купето и	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на обозначения скоростен режим от 60км/ч. Инструктаж на водачите да избягват краищата на пътното платно.	$V(2)*T(4)=P(8)$

		тежки или фатални травми.			
84	 43°03'19."N 24°14'48.9"E	Локален отводнителен дефект на лентата за движение. Неравната настилка задържа вода на повърхността си, което крие риск от образуване на хидродинамичен клин в кривата, която позволява висока скорост на движение. МПС може да загуби странична устойчивост под въздействие на центробежните сили. Вследствие, на което има вероятност от челни сблъсъци или напускане на платното за движение.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на предходно обозначения скоростен режим от 60км/ч. Инструктаж на водачите да внимават за наличието на черен лег през зимния сезон.	$V(2)*T(4)=P(8)$
85	 43°03'15.1"N 24°15'34.1"E	Червеният контур ясно дефинира зона на повърхностно задържане на вода. Това е доказателство за неправилен или дефектирал напречен наклон (вираж), който не осигурява отводняване. Малкият радиус на завоя генерира значителни центробежни сили.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Намаляване на скоростта до 50км/ч. Инструктаж на водачите да внимават за наличието на черен лег през зимния сезон. Поддържане на минимална дистанция от 4-5 секунди спрямо предните превозни средства.	$V(2)*T(4)=P(8)$

		Съществува риск за напускане на пътното платно или челен сблъсък с насрещно МПС.			
86	 43°03'3.80"N 24°15'29.5"E	В тази точка стопанина на пътя не е предоставил безопасна зона, т.е. контролирано пространство около пътя, чисто от масивни неподвижни обекти, което да дава възможност на МПС загубило устойчивост да спре или да коригира траекторията си без тежък сблъсък. Правият участък преди завоя предразполага към високи скорости. При мокра настилка рискът от поднасяне е висок, а удара в бетоновият ръб може да доведе до тежки или фатални последици.	$V(4)*T(4)=P(16)$	Инструктаж на водачите да поддържат по-ниска скорост в тази крива, тъй като външната страна на завоя не е безопасна. Позициониране на МПС в близост до осевата линия за да се увеличи страничното разстояние до опасният бетонов ръб.	$V(2)*T(4)=P(8)$
87	 43°02'33.4"N 24°16'47.4"E	Късо зануляване и рибена опашка в крива. Повишен риск от преобръщане или пробиване на купето на МПС с тежки или фатални последици.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(2)*T(3)=P(6)$

88	 43°02'27.1"N 24°15'57.5"E  43°02'24.6"N 24°16'1.73"E	Компрометирано оптично водене на делинеаторите разположени в средата на платното за движение. Гъвкавите пластмасови делинеатори в средата на пътя са с износени или повредени светлоотразителни елементи. През нощта, при гъста мъгла или силен дъжд водачите губят визуална представа за границата на насрещната лента за движение, което увеличава риска от челни сблъсъци. Мантинелата вдясно е деформирана и на места липсват вертикалните поддържащи стълбчета. ПОС абсорбират кинетичната енергия чрез съпротивлението на стълбчетата в почвата. Липсата им означава, че при удар шината просто ще се огъне или скъса без да загържи автомобила, допускайки го да излезе	$V(3) \cdot T(5) = P(15)$	Намаляване на скоростта с цел да се осигури по-голямо време за реакция и по-къс спирачен път. Повишена бдителност за насрещни автомобили - водачите трябва да наблюдават траекторията на насрещните МПС, които лесно могат да навлязат в тяхната лента поради заслепяване или липса на видимост към централната линия.	$V(2) \cdot T(3) = P(6)$
----	--	---	---	---	--

		от пътя към зоната за почивка.			
89	 43°02'2.53"N 24°18'16.5"E	Късо зануляване и рибена опашка в праволинеен участък, позволяващ висока скорост . Повишен риск от преобръщане или пробиване на купето на МПС с тежки или фатални последици.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(3)*T(3)=P(9)$
90	 43°02'0.54"N 24°18'41.1"E	ЕНК тип „лъжичка“ в праволинеен участък, позволяващ висока скорост . Повишен риск от пробиване на купето на МПС с тежки или фатални последици.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(3)*T(3)=P(9)$
91	 43°02'0.82"N 24°20'0.88"E	ЕНК тип рибена опашка в крива с голям радиус позволяваща висока скорост . Повишен риск от пробиване на купето на МПС с тежки или фатални последици.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(2)*T(3)=P(6)$
92	 43°01'53.6"N 24°20'34.7"E	Неоторизирано място за престой с дълбоки деформации, които принуждават МПС да влизат и излизат с изключително ниска скорост, което създава критични конфликтни	$V(3)*T(5)=P(15)$	Инструктаж на водачите, които преминават транзитно покрай това място, те трябва да бъдат инструктирани превантивно да намаляват скоростта (до 70 км/ч при лоша видимост), когато	$V(2)*T(4)=P(8)$

		точки на първокласния път, където транзитният трафик се движи с висока скорост. Съществува риск от риск от застигащи сблъсъци и коси удари.		наближават тази зона, и да поддържат повишено внимание за излизащи или забиращи спирачки превозни средства пред тях.	
93	 43°01'44.2"N 24°21'59.9"E	Неправилно прекъснати мантинели при прехода с мостовото съоръжение. Това носи риск от пробиване на купето и тежки или фатални травми. Липсват крайни линии, което допълнително повишава риска от сблъсък при лоша видимост.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Понижаване на скоростния режим. Инструктаж на водачите да избягват краищата на пътното платно. Препоръчва се да не се предприемат маневри за изпреварване в участъка.	$V(2)*T(4)=P(8)$
94	 43°01'59.6"N 24°22'46.0"E	Неправилно ориентираният пътен знак за ограничение до 70 км/ч губи своята ретрорефлективност и видимост. Водачите навлизат в кривата с реална скорост от 100–120 км/ч, тъй като големият радиус на завоя създава фалшиво усещане за сигурност. Съгласно разбиранията на iRAP дълбокият отворен дренажен изкоп вдясно се класифицира като крайно агресивно	$V(4)*T(4)=P(16)$	Понижаване на скоростния режим. Инструктаж на водачите да избягват краищата на пътното платно.	$V(2)*T(3)=P(3)$

		крайпътно препятствие. Ако МПС напусне лентата за движение, гумите му ще пропаднат в изкопа. При висока скорост това рязко спира страничното движение и причинява моментално преобръщане. Последствията са пагубни или много тежки.			
95	 43°02'0.89"N 24°23'31.0"E	В лява лента - ПОС с дължина под минимално позволената. В дясна лента – ЕНК тип рибена опашка, мантинелите не са свързани. Съществува повишен риск от преобръщане или пробиване на купето на МПС с тежки или фатални последици.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(2)*T(3)=P(6)$
96	 43°01'58.8"N 24°23'58.3"E	Повредена маркировка и повредена ПОС с ЕНК тип рибена опашка. Тези терминали не притежават характеристики за абсорбиране на енергия. При челен удар шината на мантинелата се разкъсва по дължина и пробива купето на	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС. Спазване на скоростния режим от 50 км/ч.	$V(2)*T(3)=P(6)$

		превозното средство, преминавайки през него като копие. Това почти винаги води до ампутации или незабавна смърт на водача и пътниците.			
97	 43°01'57.9"N 24°24'16.3"E	ПОС започва непосредствено преди моста. ЕНК тип „лъжичка“. Непосредствено преди началото на ПОС няма достатъчно защитена дължина, в която системата да развие своята задържаща способност. Риск от пробиване на купето и преобръщания в опасното място.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Инструктирайте водачите, че моста представлява участък с ограничен резерв за пасивна безопасност. Водачите да избягват движение в непосредствена близост до десния край на платното при преминаване през моста. Поддържайте по-голяма дистанция за предходното МПС, за да се намали вероятността от аварийни отклонения	$V(2)*T(4)=P(8)$
98	 43°02'9.89"N 24°25'43.8"E	ЕНК с късо зануляване. Непосредствено преди началото на ПОС няма достатъчно защитена дължина, в която системата да развие своята задържаща способност. Повредена маркировка, което допълнително повишава риска от сблъсък и преобръщания при лоша видимост.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Понижаване на скоростния режим. Инструктаж на водачите да избягват краищата на пътното платно. Препоръчва се да не се предприемат маневри за изпреварване в участъка.	$V(2)*T(4)=P(8)$

99	 43°02'12.1"N 24°28'56.3"E	Надлъжни коловози чието наличие е индикатор за експлоатационно износване на настилката. Риск от аквапланинг поради локално задържане на вода. Последствията могат да са загуба на управление с последващо внезапно отклонение, напускане на платното с челни или странични удари.	$V(4)*T(4)=P(16)$	Понижаване на скоростния режим. Препоръчва се да не се предприемат маневри за изпреварване в участъка. Водачите трябва да следят стриктно състоянието и налягането на гумите, тъй като неправилното налягане допълнително увеличава риска от аквапланинг и нестабилност.	$V(2)*T(3)=P(6)$
100	 43°02'8.89"N 24°29'53.8"E	Значително износена хоризонтална маркировка в преходната зона преди хоризонтална крива. Тази зона е особено чувствителна, защото именно тук водачът трябва да (1) разпознае началото на кривата; (2) оцени нейния радиус; (3) адаптира скоростта; и (4) да избере безопасна траектория. Нарушен е принципа за визуално водене на водача. При недостатъчно ясно разграничаване на лентите, особено при зряч, нощно време или	$V(4)*T(5)=P(20)$	Инструктирайте водачите да намаляват скоростта преди навлизане в кривата, особено през нощта и при мокра настилка. Водачите трябва да проявят увеличено внимание към позиционирането в лентата за движение и да избягват позиционирането си в близост до осевата линия. Редно е да се увеличи дистанцията до предходното превозно средство, за да се осигури достатъчно време за реакция при неочаквана маневра.	$V(2)*T(4)=P(8)$

		мокра настилка, съществува риск водачът да пресече осевата линия при навлизане в кривата. Риск от челни сблъсъци или напускане на платното.			
101	 43°02'23.8"N 24°31'12.2"E	От гледна точка на съвременните принципи на пасивната безопасност, не всяко свободно пространство край пътя представлява безопасна зона . За да изпълнява тази функция, теренът трябва да бъде проходим, така че при напускане на платното за движение МПС да може да намали скоростта си и да възстанови управлението без тежки последствия. В този участък възстановяването на траекторията става практически невъзможно. Риск от преобръщане на МПС.	$B(3)*T(5)=P(15)$	Инструктирайте водачите да поддържат стриктно позициониране в лентата и да избягват движение в близост до десния край на лентата за движение. Водачите трябва да увеличават дистанцията до предходното превозно средство, за да се намали вероятността от аварийни маневри. И да намаляват скоростта при мокра настилка, нощно време и ограничена видимост.	$B(2)*T(4)=P(8)$

102	 43°02'25.2"N 24°31'48.6"E	Зона за почивка и престой в участък с намалена скорост (50км/ч), което намалява кинетичната енергия и вероятността от тежки последици. Въпреки това, от инженерна гледна точка снимката показва крайпътна зона, която не е адекватно отделена от активната лента за движение. Ограничителите са повредени. При отклоняване на МПС е възможен удар в тях с последващо отклоняване към платното за движение, за мотори риска е особено висок, при което могат да бъдат увлечени и други участници в движението. Риск от застигащи и коси удари.	$B(3)*T(4)=P(12)$	Инструктирайте водачите да поддържат стриктно позициониране в лентата и да избягват движение в близост до десния край на лентата за движение. Водачите трябва да увеличават дистанцията до предходното превозно средство, за да се намали вероятността от аварийни маневри. И да намаляват скоростта при мокра настилка, нощно време и ограничена видимост.	$B(2)*T(2)=P(4)$
103	 43°02'42.4"N 24°33'11.1"E	ЕНК с късо зануляване. Непосредствено преди началото на ПОС няма достатъчно защитена дължина, в която системата да развие своята задържаща способност. Повредена	$B(4)*T(5)=P(20)$	Понижаване на скоростния режим. Инструктаж на водачите да избягват краищата на пътното платно. Препоръчва се да не се предприемат маневри за изпреварване в участъка.	$B(2)*T(4)=P(8)$

		маркировка, което допълнително повишава риска от сблъсък и преобръщания при лоша видимост.			
104	 43°02'36.8"N 24°33'52.9"E	ЕНК с късо зануляване. Непосредствено преди началото на ПОС няма достатъчно защитена гължина, в която системата да развие своята задържаща способност. Повредена маркировка, което допълнително повишава риска от сблъсък и преобръщания при лоша видимост.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Понижаване на скоростния режим. Инструктаж на водачите да избягват краищата на пътното платно. Препоръчва се да не се предприемат маневри за изпреварване в участъка.	$V(2)*T(4)=P(8)$
105	 43°02'48.0"N 24°36'50.7"E	Късо зануляване в праволинеен участък, позволяващ висока скорост. Повишен риск от преобръщане на МПС с тежки или фатални последици.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(3)*T(3)=P(9)$
106	 43°02'46.3"N 24°37'59.7"E	Наличие на не обезопасено твърдо крайпътно препятствие - масивни стоманобетонни колони на изоставена крайпътна	$V(5)*T(5)=P(25)$	Инструктирайте водачите да избягват движение в непосредствена близост до десния край на лентата. Водачите трябва да поддържат увеличена	$V(3)*T(4)=P(12)$

		бензиностанция, разположена непосредствено до пътното платно. Съгласно принципите на forgiving roadsides и Safe System, масивните бетонни конструкции в близост до платното се разглеждат като непрощаващи крайпътни препятствия, тъй като при удар не абсорбират съществена част от кинетичната енергия. Поради тяхната голяма коравина, при удар почти цялата кинетична енергия се предава на автомобила и пътниците.		дистанция, за да се намали необходимостта от аварийни отклонения.	
107	 43°02'24.5"N 24°42'30.2"E	Късо зануляване в крива с голям радиус, позволяваща висока скорост. Повишен риск от преобръщане на МПС с тежки или фатални последици.	$B(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$B(3)*T(3)=P(9)$

108	 43°02'27.2"N 24°43'10.5"E 43°02'27.3"N 24°43'12.4"E	Шлюз (отсечка) за вливане изградена с минимално допустима дължина от 150м, но вече опасна поради високата интензивност на пътя и високия процент на тежки МПС. Хоризонтална маркировка без светлоотразимост. Опасност от странични удари и удари в гръб с висока скорост.	$V(4)*T(4)=P(16)$	Инструктаж на водачите да разпознават участъка като зона с висок риск от принудително вливане. Водачите да увеличават дистанцията преди зоната на сливане и да наблюдават отрано движението по шлюза. Намаляване на скоростта при нощни условия, дъжд или намалена видимост, когато липсата на светлоотразителна маркировка значително влошава ориентацията.	$V(2)*T(4)=P(8)$
109	 43°02'38.3"N 24°44'46.2"E	ПОС не отговаря на съвременните стандарти EN 1317 – тя няма нужната задържаща способност и животозастрашаващ буфер при напускане на платното.	$V(3)*T(4)=P(12)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и спазване на обозначените скоростни режими.	$V(3)*T(3)=P(9)$
110	 43°02'52.6"N 24°46'45.1"E	Напълно компрометирана ПОС, която е абсолютно не способна да абсорбира кинетичната енергия чрез съвместната работа на шината и вертикалните стълбчета. Смачканата до земята шина образува твърд, наклонен профил.	$V(5)*T(5)=P(25)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(2)*T(4)=P(8)$

		МПС, което се удари в нея под остър ъгъл при висока скорост, няма да бъде пренасочено в лентата за движение, а ще се изкачи по ПОС, което ще доведе до преобръщане.			
111	 43°02'52.1"N 24°47'1.68"E	Късо зануляване в праволинеен участък, позволяващ висока скорост. Повишен риск от преобръщане на МПС с тежки или фатални последици.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(3)*T(3)=P(9)$
112	 43°03'4.87"N 24°48'48.0"E	ЕНК с късо зануляване. Непосредствено преди началото на ПОС няма достатъчно защитена дължина, в която системата да развие своята задържаща способност. Прекъсната ПОС с ЕНК тип „лъжичка“. Опасност от разкъсване на купето или преобръщане на МПС.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Понижаване на скоростния режим. Инструктаж на водачите да избягват краищата на пътното платно. Препоръчва се да не се предприемат маневри за изпреварване в участъка.	$V(2)*T(4)=P(8)$
113	 43°03'4.97"N 24°49'58.0"E	ЕНК тип „лъжичка“ в праволинеен участък преди навлизане в крива с голям радиус. Инфраструктурата позволява висока скорост, което води до	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(3)*T(3)=P(9)$

		повишен риск от преобръщане или пробиване на купето на МПС с тежки или фатални последици. Повредена хоризонтална маркировка, която не изпълнява функцията си визуално да води водача на МПС.			
114	 43°02'37.2"N 24°50'43.3"E	Неправилно прекъснати мантинели при прехода с мостовото съоръжение. Това носи риск от пробиване на купето и тежки или фатални травми. Липсват крайни линии, което допълнително повишава риска от сблъсък при лоша видимост.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Понижаване на скоростния режим. Инструктаж на водачите да избягват краищата на пътното платно. Препоръчва се да не се предприемат маневри за изпреварване в участъка.	$V(2)*T(4)=P(8)$
115	 43°02'46.4"N 24°52'28.8"E	Напълно компрометирана ПОС, която е абсолютно не способна да абсорбира кинетичната енергия чрез съвместната работа на шината и вертикалните стълбчета. Смачканата до земята шина образува твърд, наклонен профил. МПС, което се удари в нея под остър ъгъл при	$V(5)*T(5)=P(25)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(2)*T(4)=P(8)$

		Висока скорост, няма да бъде пренасочено в лентата за движение, а ще се изкачи по ПОС, което ще доведе до преобръщане.			
116	 43°02'46.0"N 24°52'33.5"E	Неправилно прекъснати мантинели при прехода с мостовото съоръжение. Това носи риск от пробиване на купето и тежки или фатални травми. Липсват крайни линии, което допълнително повишава риска от сблъсък при лоша видимост.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Понижаване на скоростния режим. Инструктаж на водачите да избягват краищата на пътното платно. Препоръчва се да не се предприемат маневри за изпреварване в участъка.	$V(2)*T(4)=P(8)$
117	 43°02'59.2"N 24°54'49.5"E	Напълно компрометирана ПОС, която е абсолютно неспособна да абсорбира кинетичната енергия чрез съвместната работа на шината и вертикалните стълбчета. Смачканата до земята шина образува твърд, наклонен профил. МПС, което се удари в нея под остър ъгъл при висока скорост, няма да бъде пренасочено в лентата за движение, а ще се изкачи по ПОС,	$V(5)*T(5)=P(25)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(2)*T(4)=P(8)$

		което ще доведе до преобръщане.			
118	 43°02'2.26"N 24°00'15.8"E	Късо зануляване с ЕНК тип „рибена опашка“ в праволинеен участък, позволяващ висока скорост. Повишен риск от преобръщане или пробиване на купето на МПС с тежки или фатални последици.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(3)*T(3)=P(9)$
119	 43°02'5.30"N 25°05'5.6"E	Късо зануляване с ЕНК тип „рибена опашка“ в крива с голям радиус позволяваща висока скорост. Неправилно прекъсване на мантинелата, което се явява пролука към опасното място. Повишен риск от преобръщане, пробиване на купето на МПС или проникване към опасното място. Последиците са тежки или фатални в този случай.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(3)*T(3)=P(9)$
120		Неправилно прекъснати мантинели при прехода с мостовото съоръжение. Това носи риск от пробиване на купето и тежки или фатални	$V(4)*T(5)=P(20)$	Понижаване на скоростния режим. Инструктаж на водачите да избягват краищата на пътното платно. Препоръчва се да не се предприемат маневри	$V(2)*T(4)=P(8)$

	43°02'6.3"N 25°06'18.8"E	травми. Липсват крайни линии, което допълнително повишава риска от сблъсък при лоша видимост.		за изпреварване в участъка.	
121	 43°02'5.21"N 25°08'10.2"E	Късо зануляване с ЕНК тип „рибена опашка“ в праволинеен участък позволяващ висока скорост. Повишен риск от преобръщане или пробиване на купето на МПС с тежки или фатални последици.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(3)*T(3)=P(9)$
122	 43°02'11.3"N 25°08'47.7"E  43°02'22.3"N 25°10'24.3"E	Късо зануляване в праволинеен участък, позволяващ висока скорост. Повишен риск от преобръщане на МПС с тежки или фатални последици.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(3)*T(3)=P(9)$

123	 43°02'33.9"N 25°12'57.3"E	Линеен крайпътен търговски обект, който съществено променя характера на движението. Макар ограничението на скоростта да е 50 km/h, рискът не произтича толкова от скоростта, колкото от големия брой конфликтни точки и непредвидимото поведение на участниците в движението. Липсва физическо отделяне на зоната за престой и активните ленти за движение. Липсва улично осветление. Въпреки това е наличен гвупосочен транзитен тежкотоварен трафик. Тази конфигурация създава типична смесена транспортна среда, в която транзитният поток взаимодейства с локален автомобилен и пешеходен трафик. Риск от сблъсък с пешеходец или напускащо зоната за престой МПС.	$B(4)*T(4)=P(16)$	Да намаляват скоростта под разрешената, когато има интензивна активност около заведенията. Да поддържат увеличена дистанция, тъй като предходното МПС може внезапно да спре. Да наблюдават не само платното, но и зоните между паркираните автомобили. През нощта да използват скорост, съобразена с реалната осветеност, а не само с нормативното ограничение. Да приеме, че всеки паркиран автомобил може да скрива пешеходец (дете)!	$B(3)*T(3)=P(9)$
-----	---	---	-------------------------------------	--	------------------------------------

124	 43°02'35.0"N 25°13'5.35"E	Начално формиране на коловози - ранен индикатор за структурен уморен отказ на асфалтовите пластове. Риск от задържане на вода в лентата за движение, поради блокиране на напречното оттичане на водата към банкета от новосформиращите се стени на коловоза. Риск от аквапланинг и черен лед с последваща динамична нестабилност на МПС и мотоциклети.	$B(2)*T(2)=P(4)$	Инструктирайте водачите да намаляват скоростта при гъжг. Водачите също така трябва да следят налягането на гумите на МПС – гумите с ниско налягане са много по-податливи на аквапланинг. Ранен стагiiи но развитието на деформациите в участъка трябва да се следи.	$B(1)*T(2)=P(2)$
125	 43°03'24.9"N 25°17'7.51"E	Значително износена хоризонтална маркировка в крива. Нарушен е принципа за визуално водене на водача, който може да се подведе и да се озове в ситуация с опасна траектория на движение. При недостатъчно ясно разграничаване на лентите, особено при здрач, нощно време или мокра настилка, съществува риск водачът да пресече	$B(4)*T(5)=P(20)$	Инструктирайте водачите да намаляват скоростта преди навлизане в кривата, особено през нощта и при мокра настилка. Водачите трябва да проявят увеличено внимание към позиционирането в лентата за движение и да избягват позиционирането си в близост до осевата линия. Редно е да се увеличи дистанцията до предходното превозно средство, за да се осигури достатъчно време за	$B(2)*T(4)=P(8)$

		осевата линия при навлизане в кривата. Риск от челни сблъсъци или напускане на платното.		реакция при неочаквана маневра.	
126	 43°03'34.7"N 25°17'6.79"E	Значително износена хоризонтална маркировка в крива. Нарушен е принципа за визуално водене на водача. Прекъсната ПОС с ЕНК тип „лъжичка“. Опасност от разкъсване на купето или преобръщане на МПС.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Понижаване на скоростния режим. Инструктаж на водачите да избягват краищата на пътното платно. Препоръчва се да не се предприемат маневри за изпреварване в участъка, въпреки лошото състояние на непрекъснатата осева линия.	$V(2)*T(4)=P(8)$
127	 43°04'22.0"N 25°19'13.6"E	Локално разрушаване на износващия слой с дълбочина около 40 mm, с полегати ръбове и разположено точно в траекторията на дясното колело на превозните средства. Разположението е неблагоприятно, защото почти всички МПС преминават през тази зона на лентата за движение. Това включва тежките МПС, което означава, че разрушението ще прогресира сравнително бързо. При Валеж в	$V(3)*T(4)=P(12)$	Това не е участък с непосредствен висок риск от тежки ПТП. Практическите препоръки са (1) водачите да не извършват резки отклонения, за да избегнат единичната дупка; (2) при мокра настилка да поддържат плавно управление и съобразена скорост; (3) да запазват естествената траектория на движение и достатъчна дистанция от предходното МПС, без да правят внезапни маневри.	$V(1)*T(3)=P(3)$

		гунката ще се загържа вода. Не се очаква класически аквапланинг по цялата гума, но е възможно частично намаляване на контакта, особено при високи скорости. Възможни са странични конфликти тъй като водачите се опитват да избегнат подобни дефекти.			
128	 43°05'12.2"N 25°22'13.8"E  43°05'12.7"N 25°22'16.1"E	Неправилната функционална работа на шлюза за включване в път I-4. Създава конфликт между ускоряващите се МПС и основния транспортен поток. Силно износена хоризонтална маркировка в зоната на включване. Ускорителна лента (шлюз), която визуално изглежда с недостатъчна използвана ширина. Риск от странични и застигащи удари.	В(3)*Т(5)=Р(15)	Инструктирайте за водачите по главния път (1) да наблюдават отрано зоната на включване; (2) при безопасна възможност да освободят дясната лента; (3) да увеличат дистанцията до предходното превозно средство. Инструктаж за водачите, които напускат мястото за почивка (1) да започват ускоряването възможно най-рано; (2) да не разчитат, че ще могат да останат изцяло в ускорителната лента до края ѝ; (3) да изчакват достатъчно голям интервал в основния	В(2)*Т(3)=Р(6)

				поток, особено при управление на тежкотоварни композиции.	
129	 43°05'16.7"N 25°27'41.6"E  43°05'17.1"N 25°27'48.8"E	Ограничена използваема широчина на изходящ шлюз. Наблюдава се локално замърсяване с гребен насипен материал в забавителната лента. Повредена (износена) хоризонтална маркировка. Риск от странични конфликти. Конфликт с товарен автомобил, който все още не е освободил активната лента. Внезапно намаляване на скоростта на МПС завиращо на дясно.	$V(3)*T(4)=P(12)$	Поддържане на увеличена дистанция и понижен скоростен режим.	$V(2)*T(2)=P(4)$
130	 43°05'4.43"N 25°34'30.2"E	Това не е класическо Т-образно кръстовище, а К-образно кръстовище. Т.е. създадени са допълнителни конфликтни точки, които не се очакват интуитивно от водачите по главния път, подари допълнителния обслужващ ръкав. Основния риск е	$V(4)*T(4)=P(16)$	Да се намали скоростта предварително, особено при интензивен локален трафик. Да се извърши активно наблюдение както на основния подход, така и на допълнителния ръкав. Да се избягва изпреварване в зоната на кръстовището.	$V(2)*T(4)=P(8)$

		неочаквана поява на МПС от, или към допълнителния ръкав, който може да остане извън основното зрително поле. Това което се получава е (1) късно възприемане; (2) недостатъчно време за реакция с последващо (3) аварийно спиране.			
131	 43°04'58.2"N 25°35'9.12"E	Надлъжни коловози в дясна (бавна) лента в участък с висок обем на тежкотоварни МПС. Риск от задържане на вода в лентата за движение, поради блокиране на напречното оттичане на водата към банкета от новосформиращите се стени на коловоза. Риск от аквапланинг и черен лег с последваща динамична нестабилност на МПС и мотоциклети.	$B(4)*T(4)=P(16)$	Инструктирайте водачите да намаляват скоростта при гъжг. Водачите също така трябва да следят налягането на гумите на МПС – гумите с ниско налягане са много по-податливи на аквапланинг. Ранен етапи на развитието на деформациите в участъка трябва да се следи.	$B(3)*T(4)=P(12)$
132	 43°04'36.0"N 25°36'10.0"E	Комбиниран дефект на организацията на движението и дефицит на безопасност. Видимостта към знак „СТОП“ е сериозно ограничена от	$B(4)*T(4)=P(16)$	Инструктирайте водачите да третират всяко кръстовище като високорисково с множество конфликтни точки, независимо от видимостта на знаците.	$B(2)*T(4)=P(8)$

		растителността, а стоп линията практически липсва или е силно изтрита. Това означава, че водачът, излизащ от второстепенната улица, може да не получи своевременно и ясно информация за режима на движение. Риск от коси удари с последващи вторични удари отзад. Принципът на безопасното проектиране изисква режимът на предимство да бъде потвърден чрез няколко взаимнодопълващи се елемента – видима вертикална сигнализация, ясно различима стоп линия, четлива хоризонтална маркировка и добра видимост. Когато няколко от тези елементи са едновременно компрометирани, вероятността от грешка на водача се увеличава съществено,		При движение по главния път да намаляват скоростта и да са готови за аварийно спиране. Да проявяват особено внимание през нощта, когато вертикалната сигнализация може да бъде частично скрита от растителност или рекламни пана в града.	
--	--	--	--	--	--

		независимо от неговия опит.			
133	 43°04'26.5"N 25°36'27.8"E	Главна градска артерия с висока интензивност на движение чиято хоризонтална маркировка е силно износена и на места практически неразличима. Следователно хоризонталната маркировка вече не изпълнява ефективно своята функция. Износената пешеходна пътека в зоната на вход към кръгово кръстовище увеличава когнитивното натоварване и вероятността пешеходецът да бъде забелязан твърде късно.	$B(4)*T(4)=P(16)$	Това е оперативен риск с висок потенциал за тежки последици, въпреки сравнително ниската скорост (50 км/ч максимум). Инструктирайте водачите третира всички входи към кръгови кръстовища с пешеходни пресичания като зони с приоритетно наблюдение за пешеходци, независимо от състоянието на маркировката. Скоростта трябва да се намалява преди пешеходната пътека, а не едва преди линията за пропускане на кръговото движение. При нощно време и валеж да приемат, че износената маркировка може да не бъде видима и да разчитат основно на вертикалната сигнализация и обстановката.	$B(3)*T(4)=P(12)$
134	 43°04'26.2"N 25°36'40.4"E	Системен отказ на визуалното информационно осигуряване на водачите преди кръговото кръстовище. Компрометирани трите	$B(3)*T(4)=P(16)$	Инструктирайте водачите да приемат този вход към кръговото като зона с ограничена четимост на организацията на движението. Скоростта	$B(3)*T(3)=P(9)$

		основни елементи: (1) хоризонтална маркировка; (2) пешеходна пътека; и (3) знак Б1 „Пропусни движещите се по пътя с предимство“, който е частично закрит от короната на дървото. Особено засегнати са водачи, които не познават района. Опасност от странични, коси и вторични сблъсъци.		трябва да е намалена предварително. Да извършват последователно наблюдение в три направления: пешеходната пътека; МПС в кръговото кръстовище и зоната на включване.	
135	 43°04'25.6"N 25°36'43.3"E	Изхода от кръговото кръстовище не предоставя достатъчно ясна и приоритетна информация на водача. Рискът тук е основно породен от информационно претоварване. Липсва достатъчно ясно хоризонтално водене в зоната непосредствено след излизане от кръговото, което е критичен момент за ориентирване на водача. Голям брой вертикални пътни знаци, разположени в ограничено	В(5)*Т(4)=Р(20)	Основният риск е (1) късно разчитане на указателните табели; (2) рязко престрояване; (3) конфликт с МПС в съседната лента; (4) сблъсък с на пешеходец. Когато водачите преминават през този възел, трябва предварително да са планирали маршрута. Трябва да приемат, че част от важната сигнализация може да бъде визуално „потисната“ от други знаци и рекламни елементи. Инструктирайте водачите също така да избягват престрояване	В(3)*Т(3)=Р(9)

		пространство. Частично взаимно закриване между знаците. Множество рекламни билбордове и търговски реклами в непосредствена близост. Разположен в периферията на зрителното поле предупредителен знак за наличие на пешеходна пътека, който трябва да се тълкува, че максимум до 100м след него предстои наличието на пешеходна пътека. Броят на визуалните стимули е прекалено голям, съвсем естествено настъпва явлението „избирателно внимание“ и водачите започват несъзнателно да игнорират част от информацията. Всичко това обуславя висок риск от коси, странични, удари от зад или сблъсък с пешеходец.		непосредствено след напускане на кръговото кръстовище. Отбележете, че вниманието трябва да е приоритетно насочено към пътната среда и пътните знаци, а не към рекламните обекти.	
--	--	--	--	---	--

136	 43°04'24.2"N 25°36'58.0"E	Участък с едновременно действие на няколко конфликтни фактора: (1) търговска/бизнес зона с множество входи и изходи; (2) преход от гве към една лента в направлението на движение; (3) значителен дял на тежкотоварни автомобили; (4) разделени насрещни платна, което елиминира риска от челни конфликти, но концентрира конфликтите в собственото направление. Това е типичен участък с висока плътност на конфликтни точки. Получава се турбулентност на транспортния поток, т.е. непрекъснати промени в скоростта на движение с присъщи кратки разстояния за спиране, чести престой/задръжки в резултат на, което се получава високо натоварване на	$B(4)*T(2)=P(8)$	Водачите трябва да знаят, че намаляването от гве към една лента не е основният проблем в този участък. Тук транспортния поток не се стабилизира веднага след сливането, поради множество локални включения и изключения. Това означава, че водачите не разполагат с достатъчно време да възстановят стабилен режим на движение, преди появата на нови конфликтни точки. Инструктажа към водачите трябва да посочи, че това е типичен участък с висок оперативен риск, особено за тежкотоварните МПС. Където основните сценарии са: (1) Внезапно намаляващо МПС - удар отзад; и (2) страничен конфликт при влизане/излизане от бизнес обект. Престрояват трябва да се извърши възможно най-рано. Водачите трябва да очакват МПС, които се включват от бизнес обектите с ниска скорост	$B(3)*T(2)=P(6)$
-----	---	--	------------------------------------	--	------------------------------------

		Водачите. Висок риск за удари от заг.		или извършват маневри без достатъчен интервал (т.е. „от летящ старт“). Следователно водачите трябва да наблюдават зоните вдясно , а не само автомобила отпред, тъй като основните конфликти възникват от страничните вклучвания..	
137	 43°04'14.1"N 25°38'58.2"E	Изоставена тежко повредена ПОС в непосредствена близост до платното за движение. При евентуално отклонение на МПС поради загуба на контрол то може да бъде увлечено в ПТП. Удар в подобно препятствие ще доведе до тежки или фатални последици.	$B(4)*T(5)=P(20)$	Шофьорите трябва да поддържат безопасна траектория в средата на своята лента, избягвайки застъпване на непрекъснатата крайна линия. Това е особено важно при разминаване с тежкотоварни автомобили.	$B(2)*T(3)=P(6)$
138	 43°07'27.4"N 25°49'10.9"E	Компрометирана възприемаемост на вертикалната сигнализация. При извънградски пътища преобладаващата скорост на движение е 90км/ч. Редуцирането на скоростта трябва да бъде своевременно възприето от водачите за да е ефективно. Знакът B26 „60 km/h“ в	$B(4)*T(4)=P(16)$	Инструктирайте водачите да приемат ограничението на скоростта още при възприемане на предупредителните знаци. Скоростта трябва да се намалява плавно, когато последователността на сигнализацията подсказва предстояща промяна в режима на движение.	$B(2)*T(3)=P(6)$

		поредицата от три знака е повреден. Монтажната височина е твърде ниска и не е ясно видима на разстояние от 150м в съответствие с Наредба №18. В допълнение съществува възможност за сезонно закриване на знака от растителност или сняг. На извънградски път водачът обикновено се движи със скорост, близка до разрешената и често с 10км/ч над нея. Това означава, че времето за реакция намалява и водача е принуден да спира по-интензивно преди кръстовището. Т.е. голяма част от водачите навлизат в опасния участък със скорост по-висока от проектната. Риск от коси и застигащи удари.			
139	 43°08'35.3"N 25°50'32.3"E	Т-образно кръстовище, при което хоризонталната маркировка е практически загубила своята функционалност. Практически	$B(5)*T(5)=P(25)$	Инструктирайте водачите да намаляват скоростта превантивно още при възприемане на вертикалната сигнализация. Да увеличават страничното	$B(3)*T(5)=P(15)$

		хоризонтална маркировка липсва в зоната на кръстовището. Т.е. липса на ясно визуално водене през зоната на кръстовището. При добра хоризонтална маркировка водачите възприемат отрано (1) промяната в организацията на движението; (2) зоната на конфликта; и (3) необходимостта от повишено внимание. Риск от коси и челни удари.		наблюдение към второстепенния подход, тъй като включващите се водачи могат да преценят неправилно предимството или скоростта на главния поток. При нощно движение да използват скорост, която позволява безопасна реакция в рамките на осветеното от фаровете разстояние.	
140	 43°09'3.74"N 26°07'57.8"E	Късо зануляване в крива позволяваща висока скорост. Повишен риск от преобръщане на МПС с тежки или фатални последици.	B(4)*T(5)=P(20)	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	B(3)*T(3)=P(9)
141	 43°09'15.3"N 26°10'3.31"E	Дефект в крайпътната конструкция на банката, който много често се подценява от стопанина на пътя в България защото не се намира върху активната лента за движение. Въпреки това дефекта е пряко свързан с	B(4)*T(5)=P(20)	Инструктирайте водачите да избягват движение непосредствено до десния ръб на настилка в тази крива. Ако дясното колело попадне в разрушения участък, да не извършват рязка корекция на волана, а да намалят плавно скоростта	B(3)*T(3)=P(9)

		безопасността, тъй като се намира в хоризонтална крива, където вероятността от частично напускане на платното е по-висока. Дефектът е формиран от многократно преминаване на тежкотоварни автомобили, които частично навлизат върху банкета. Това води до загуба на опора в десните колела с последваща нестабилност на МПС - класически механизъм за тежки ПТП (навлизане в насрещното движение и преобръщания).		и да се върнат постепенно върху настилка. Да проявяват повишено внимание при дъжд, когато разрушеният банкет може да бъде частично запълнен с вода и визуално трудно различим. При разминаване с широки превозни средства да не навлизат върху банкета, освен ако това е абсолютно неизбежно, но само при предварително зададена достатъчно ниска скорост.	
142	 43°09'17.0"N 26°10'9.62"E	Намалена ефективност на цялостната организация на движението поради дефекти на вертикалната и хоризонталната сигнализация непосредствено преди хоризонтална крива с кръстовище. Идентифицирани дефекти: (1) наклонена опора; (2) неправилна	B(4)*T(5)=P(20)	Инструктирайте водачите да приемат последователността от предупредителен знак и ограничение като сигнал за предварително намаляване на скоростта, без да изчакват да разчетат детайлно символите. Също така те трябва да проявяват повишено внимание при нощно движение, когато компрометираната	B(3)*T(5)=P(15)

		ориентация на знаците към приближаващия поток; (3) компрометирана светлоотразителна способност; (4) ограничен фон поради плътна крайпътна растителност. Основният риск е породен от намалената разпознаваемост на знаците, което може да доведе до коси или челни сблъсъци с последващи вторични удари в гръб по главните направления на първокласния път.		отражателна способност може съществено да намали видимостта на знака. Водачите трябва да избягват рязко спиране непосредствено преди кривата и да започват намаляването на скоростта по-рано, когато геометрията на пътя подсказва предстояща промяна на трасето.	
143	 43°09'18.3"N 26°10'16.6"E	Т-образно кръстовище, при което хоризонталната маркировка е практически загубила своята функционалност. Практически хоризонтална маркировка липсва в зоната на кръстовището. Т.е. липса на ясно визуално водене през зоната на кръстовището. При добра хоризонтална маркировка водачите възприемат отрано (1)	$B(5)*T(5)=P(25)$	Инструктирайте водачите да намаляват скоростта превантивно още при възприемане на вертикалната сигнализация. Да увеличават страничното наблюдение към второстепенния подход, тъй като включващите се водачи могат да преценят неправилно предимството или скоростта на главния поток. При нощно движение да използват скорост, която позволява безопасна реакция в	$B(3)*T(5)=P(15)$

		промяната в организацията на движението; (2) зоната на конфликта; и (3) необходимостта от повишено внимание. Риск от коси и челни удари.		рамките на осветеното от фаровете разстояние.	
144	 43°09'20.3"N 26°10'21.3"E	Намалена ефективност на цялостната организация на движението поради дефекти на вертикалната и хоризонталната сигнализация непосредствено преди хоризонтална крива с кръстовище. Идентифицирани дефекти: (1) наклонена опора; (2) неправилна ориентация на знаците към приближаващия поток; (3) компрометирана светлоотразителна способност; (4) ограничен фон поради плътна крайпътна растителност. Основният риск е породен от намалената разпознаваемост на знаците, което може да доведе до коси или челни	$B(4) \cdot T(5) = P(20)$	Инструктирайте водачите да приемат последователността от предупредителен знак и ограничение като сигнал за предварително намаляване на скоростта, без да изчакват да разчетат детайлно символите. Също така те трябва да проявяват повишено внимание при нощно движение, когато компрометираната отразителна способност може съществено да намали видимостта на знака. Водачите трябва да избягват рязко спиране непосредствено преди кривата и да започват намаляването на скоростта по-рано, когато геометрията на пътя подсказва предстояща промяна на трасето.	$B(3) \cdot T(5) = P(15)$

		сблъсъци с последващи вторични удари в гръб по главните направления на първокласния път.			
145	 43°09'24.3"N 26°10'52.3"E 43°09'21.6"N 26°11'6.64"E	Късо зануляване в праволинеен участък преди навлизане в крива с голям радиус, която позволяваща висока скорост. Повишен риск от преобръщане на МПС с тежки или фатални последици.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(3)*T(3)=P(9)$
146	 43°09'20.0"N 26°11'13.1"E	Ограничена използваема ширина на изходящ шлюз. Наблюдава се локално замърсяване с гребен насипен материал в забавителната лента. Повредена (износена) хоризонтална маркировка. Риск от странични конфликти. Конфликт с товарен автомобил, който все още не е освободил активната лента. Внезапно намаляване на	$V(3)*T(4)=P(12)$	Поддържане на увеличена дистанция и понижен скоростен режим.	$V(2)*T(2)=P(4)$

		скоростта на МПС завиращо на дясно.			
147	 43°09'11.0"N 26°11'44.4"E  43°09'15.2"N 26°12'4.81"E	Късо зануляване в праволинеен участък, позволяващ висока скорост. Повишен риск от преобръщане на МПС с тежки или фатални последици.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(3)*T(3)=P(9)$
148	 43°09'22.9"N 26°12'20.1"E  43°09'27.1"N 26°12'33.9"E	Късо зануляване в праволинеен участък, позволяващ висока скорост. Повредена хоризонталната маркировка, която е основен елемент на визуалното водене. При нейното износване водачът може да възприеме участъка като по-дълга права и да започне завирането по-късно. Съществува повишен риск от преобръщане на МПС с тежки или фатални последици.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(3)*T(3)=P(9)$

149	 43°09'23.3"N 26°12'48.5"E	Компрометиран банкет и напречно отводняване на лентата за движение в преходна крива под надлъжен наклон, с относително високи експлоатационни скорости. Наблюдава се локална ерозия по ръба на настилката и банкета. Наличие на насипен материал в зоната за безопасност. Съществува риск за частичен аквапланинг в участъка, предимно загуба или редуцирано сцепление в десните гуми. Т.е. опасност от повишен спирачен път или загуба на стабилност на МПС.	$V(3)*T(5)=P(15)$	Инструктирайте водачите да намалят скоростта при валеж, тъй като локалното задържане на вода може да не бъде видимо отдалеч. Да избягват движение непосредствено до десния ръб на настилката, особено при гръжд. Да не извършват резки корекции на волана при случайно навлизане върху банкета.	$V(3)*T(3)=P(9)$
150	 43°09'21.0"N 26°12'58.3"E	Късо зануляване в праволинеен участък, позволяващ висока скорост. Повредена хоризонталната маркировка, която е основен елемент на визуалното водене. При нейното износване водачът може да възприеме участъка като по-дълга права и да започне завиждането по-	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим. Инструктира водачите да увеличат дистанцията до предходното превозно средство, за да се осигури достатъчно време за реакция при неочаквана маневра.	$V(3)*T(3)=P(9)$

		късно. Съществува повишен риск от преобръщане на МПС с тежки или фатални последици.			
151	 43°09'12.1"N 26°13'23.9"E	Късо зануляване в праволинеен участък, позволяващ висока скорост. Повредена хоризонтална маркировка – води до умора при нощно шофиране и липса на визуално водене при лоши МТО условия. Повишен риск от преобръщане на МПС с тежки или фатални последици.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(3)*T(3)=P(9)$
152	 43°08'37.4"N 26°13'48.3"E	Компрометиран банкет и напречно отводняване на лентата за движение в стръмен праволинеен участък с относително високи експлоатационни скорости. Наблюдава се локална ерозия по ръба на настилката и банкета. Наличие на насипен материал в зоната за безопасност. Съществува риск за частичен аквапланинг в участъка, предимно загуба или редуцирано	$V(3)*T(5)=P(15)$	Инструктирайте водачите да намалят скоростта при валеж, тъй като локалното задържане на вода може да не бъде видимо отдалеч. Да избягват движение непосредствено до десния ръб на настилката, особено при гъжд. Да не извършват резки корекции на волана при случайно навлизане върху банкета.	$V(2)*T(3)=P(6)$

		сцепление в десните гуми. Т.е. опасност от повишен спирачен път или загуба на стабилност на МПС.			
153	 43°08'24.3"N 26°13'56.8"E	Комбинация от два инфраструктурни дефекта, които взаимно усилват риска: (1) силно износена хоризонтална маркировка и (2) неуплътнен повдигнат банкет, който възпрепятства ефективно отводняване на настилка. За първокласен път това представлява съществено намаляване на нивото на безопасност, особено през нощта и при валеж. Последствията са намалено сцепление; увеличен спирачен път и повишен риск от аквапланинг. Това води до загуба на контрол над МПС и удари в гръб. Особено уязвими са влекачи с полуремаркета.	$B(4) \cdot T(4) = P(20)$	Инструктирайте водачите да избягват движение близо до десния ръб на лентата за движение. Също така да намаляват скоростта при валеж, когато рискът от задържане на вода е най-голям. В случай, че водача се случайно навлизна върху банкета трябва да се да избягват резки корекции на волана, препоръчва се плавно намаляване на скоростта и контролирано връщане върху настилка.	$B(3) \cdot T(4) = P(12)$

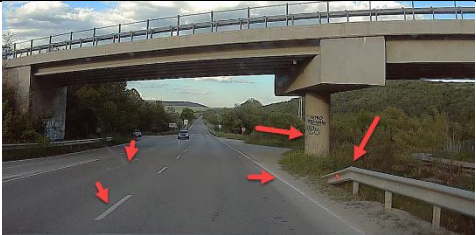
154	 43°08'6.92"N 26°14'40.0"E	Късо зануляване в праволинеен участък, позволяващ висока скорост. Повредена хоризонтална маркировка – води до умора при нощно шофиране и липса на визуално водене при лоши МТО условия. Повишен риск от преобръщане на МПС с тежки или фатални последици.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(3)*T(3)=P(9)$
155	 43°07'21.1"N 26°15'49.5"E	Късо зануляване в праволинеен участък, позволяващ висока скорост. Повредена хоризонтална маркировка – води до умора при нощно шофиране и липса на визуално водене при лоши МТО условия. Повишен риск от преобръщане на МПС с тежки или фатални последици.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(3)*T(3)=P(9)$
156	 43°07'6.94"N 26°15'44.6"E	Късо зануляване в праволинеен участък, позволяващ висока скорост. Повишен риск от преобръщане на МПС с тежки или фатални последици.	$V(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(3)*T(3)=P(9)$

157	 43°06'42.6"N 26°15'45.6"E	Компрометиран елемент от организацията на движението с важно правно и експлоатационно значение – знак Д11 „Начало на населено място“, в комбинация със силно износена хоризонтална маркировка. Знака знак Д11 е силно замърсен с графити, а неговата функция е не само информативна – водача за навлизане в населено място, знака всъщност променя приложимия режим на движение, включително общото ограничение на скоростта и очакваното поведение на останалите участници. Ако знакът не бъде възприет своевременно, превозното средство може да навлезе с по-висока скорост, отколкото е подходяща за средата. Кое то да доведе до по-късна реакция при появата на пешеходци или локален трафик.	В(3)*Т(4)=Р(12)	Важно е да се отбележи, че самото наличие на графити не означава автоматично, че знакът е напълно неразпознаваем. В конкретния случай обаче графитите закриват съществена част от информационното съдържание и значително намаляват неговата четимост. Т.е. водачите трябва да намалят скоростта превантивно при съмнение за начало на населено място. Но при нощни условия трябва да проявяват особено внимание, защото графитите могат допълнително да намалят четимостта на знака. Водачите трябва са очакват повишено присъствие на уязвими участници в движението веднага след входа в населеното място.	В(3)*Т(3)=Р(9)
-----	---	--	-----------------	--	----------------

158	 43°06'39.7"N 26°15'47.9"E	Късо зануляване в праволинеен участък, позволяващ висока скорост. Повредена хоризонтална маркировка – води до умора при нощно шофиране и липса на визуално водене при лоши МТО условия. Повишен риск от преобръщане на МПС с тежки или фатални последици.	$B(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$B(3)*T(3)=P(9)$
159	 43°06'34.3"N 26°15'52.0"E	Кръстовище, при което хоризонталната маркировка е практически загубила своята функционалност. Практически хоризонтална маркировка липсва в зоната на кръстовището. Т.е. липса на ясно визуално водене през зоната на кръстовището. При добра хоризонтална маркировка водачите възприемат отрано (1) промяната в организацията на движението; (2) зоната на конфликта; и (3) необходимостта от	$B(5)*T(5)=P(25)$	Инструктирайте водачите да намаляват скоростта превантивно още при възприемане на вертикалната сигнализация. Да увеличават страничното наблюдение към второстепенния подход, тъй като включващите се водачи могат да преценят неправилно предимството или скоростта на главния поток. При нощно движение да използват скорост, която позволява безопасна реакция в рамките на осветеното от фаровете разстояние.	$B(3)*T(5)=P(15)$

		повишено внимание. Риск от коси и челни удари.			
160	 43°06'23.8"N 26°15'56.3"E	Късо зануляване в праволинеен участък, позволяващ висока скорост. Повредена хоризонтална маркировка – води до умора при нощно шофиране и липса на визуално водене при лоши МТО условия. Повишен риск от преобръщане на МПС с тежки или фатални последици.	$B(4)*T(5)=P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$B(3)*T(3)=P(9)$
161	 43°06'6.43"N 26°16'9.10"E	Компрометиран банкет и напречно отводняване на лентата за движение в преходна крива под надлъжен наклон, с относително високи експлоатационни скорости. Наличие на насипен материал в зоната за безопасност. Стръмен откос и недостатъчна крайпътна зона за безопасност. Повредена хоризонтална маркировка. Съществува риск за частичен аквапланинг в участъка, предимно загуба или	$B(4)*T(5)=P(20)$	Инструктирайте водачите да намалят скоростта при валеж, тъй като локалното задържане на вода може да не бъде видимо отдалеч. Да избягват движение непосредствено до десния ръб на настилката, особено при гъжд. Да не извършват резки корекции на волана при случайно навлизане върху банкета.	$B(3)*T(4)=P(12)$

		редуцирано сцепление породен от пресичането на гъжровната вода в преходната крива поради виража. Т.е. опасност от повишен спирачен път или загуба на стабилност на МПС.			
162	 43°06'4.15"N 26°16'16.6"E	У-образно кръстовище, при което хоризонталната маркировка е практически загубила своята функционалност. Практически хоризонтална маркировка липсва в зоната на кръстовището. Т.е. липса на ясно визуално водене през зоната на кръстовището. При добра хоризонтална маркировка водачите възприемат отрано (1) промяната в организацията на движението; (2) зоната на конфликта; и (3) необходимостта от повишено внимание. Риск от коси и челни удари.	$B(5)*T(5)=P(25)$	Инструктирайте водачите да намаляват скоростта превантивно още при възприемане на вертикалната сигнализация. Да увеличават страничното наблюдение към второстепенния подход, тъй като включващите се водачи могат да преценят неправилно предимството или скоростта на главния поток. При нощно движение да използват скорост, която позволява безопасна реакция в рамките на осветеното от фаровете разстояние.	$B(3)*T(5)=P(15)$

163	 43°06'15.5"N 26°19'50.4"E 43°06'16.0"N 26°19'53.9"E	Късо зануляване в праволинеен участък, позволяващ висока скорост. Повредена хоризонтална маркировка – води до умора при нощно шофиране и липса на визуално водене при лоши МТО условия. Знак стоп не е съпроводен с М6 „Стоп-линия“. Наличие на пясък в зоната за спиране преди знак стоп, водещ до понижено сцепление. Повишен риск от преобръщане при удар в ЕНК. Повишен удар от странични или застигащи удари. Последниците обикновено са тежки или фатални.	В(4)*Т(5)=Р(20)	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	В(3)*Т(3)=Р(9)
164	 43°06'16.3"N 26°19'56.1"E	Комбинация от дефицити на пътна безопасност: (1) износена хоризонтална маркировка; (2) не обезопасена колона на мост и (3) множество конфликтни точки поради влизането и излизането от пътния възел. Мантинелата не осигурява непрекъсната	В(3)*Т(5)=Р(15)	Инструктирайте водачите да намалят скоростта плавно още преди началото на пътния възел. Да следват централната част на лентата и да не се приближават до десния край на платното. Да проявяват повишено внимание при дъжд и през нощта, когато	В(3)*Т(3)=Р(9)

		защита на опората на моста която се намира в крайпътната зона за безопасност. Поради което съществува възможност МПС загубило контрол да достигне колоната. Риск от директен удар в основата на моста.		маркировката е по-трудно различима.	
165	 43°06'16.7"N 26°19'58.4"E	Кръстовище, при което хоризонталната маркировка е практически загубила своята функционалност. Практически хоризонтална маркировка липсва в зоната на кръстовището. Т.е. липса на ясно визуално водене през зоната на кръстовището. При добра хоризонтална маркировка водачите възприемат отрано (1) промяната в организацията на движението; (2) зоната на конфликта; и (3) необходимостта от повишено внимание. Риск от коси и челни удари.	$B(5)*T(5)=P(25)$	Инструктирайте водачите да намаляват скоростта превантивно още при възприемане на вертикалната сигнализация. Да увеличават страничното наблюдение към второстепенния подход, тъй като включващите се водачи могат да преценят неправилно предимството или скоростта на главния поток. При нощно движение да използват скорост, която позволява безопасна реакция в рамките на осветеното от фаровете разстояние.	$B(3)*T(5)=P(15)$

166	 43°06'37.4"N 26°22'45.5"E	ЕНК с дълго зануляване което е практически успоредно на пътя, без ясно изразено постепенно отклонение навън (1:20) както е по наредба. Плавното отклонение изпълнява няколко функции: (1) намалява вероятността автомобилът да удари началния участък; (2) увеличава разстоянието между активната лента и челото на системата; (3) осигурява по-плавно взаимодействие при малък ъгъл на удара; (4) подобрява визуалното възприемане на началото на ограничителната система. Риск от преобръщания на МПС при удар в ЕНК.	$V(4) \cdot T(5) = P(20)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(3) \cdot T(3) = P(9)$
167	 43°06'38.8"N 26°22'50.8"E	Кръстовище, при което хоризонталната маркировка е практически загубила своята функционалност. Практически хоризонтална маркировка липсва в зоната на кръстовището. Т.е.	$V(5) \cdot T(5) = P(25)$	Инструктирайте водачите да намаляват скоростта превантивно още при възприемане на вертикалната сигнализация. Да увеличават страничното наблюдение към второстепенния подход, тъй като включващите се	$V(3) \cdot T(5) = P(15)$

		липса на ясно визуално водене през зоната на кръстовището. При добра хоризонтална маркировка водачите възприемат отрано (1) промяната в организацията на движението; (2) зоната на конфликта; и (3) необходимостта от повишено внимание. Риск от коси и челни удари.		Водачи могат да преценят неправилно предимството или скоростта на главния поток. При нощно движение да използват скорост, която позволява безопасна реакция в рамките на осветеното от фаровете разстояние.	
168	 43°06'40.7"N 26°22'58.2"E	Трайно деформирана ПОС с нарушена непрекъснатост на работната линия и пряк достъп до опасното място. При загуба на контрол и напускане на МПС на лентата за движение в посока към опасното място през лентата за насрещно движение под 5° са необходими 3 сек. За достигане на опасното място. В това време се включва възприемането на отклонението, осъзнаването на опасността, реакция, задействане на спирачната система и реалното спиране. Т.е.	$V(3)*T(4)=P(12)$	Водача трябва да избягва всячески възможните разсейвания (телефон, храна и т.н.). Вниманието трябва да е повишено особено при насрещен тежкотоварен трафик. При грешки в направлението управлението на МПС трябва да е плавно намаляване и без рязка свързкакорекция.	$V(2)*T(3)=P(6)$

		при движение с 90 км/ч има опасност водача да навлезе в опасното място особено при мокра настилка.			
169	 43°07'10.2"N 26°25'9.09"E	В тази точка стопанина на пътя не е предоставил безопасна зона, т.е. контролирано пространство около пътя, чисто от масивни неподвижни обекти, което да дава възможност на МПС загубило устойчивост да спре или да коригира траекторията си без тежък сблъсък. Правият участък предразполага към високи скорости. При мокра настилка рискът от поднасяне е висок, а удара в бетоновият ръб може да доведе до тежки или фатални последици.	$V(4)*T(4)=P(16)$	Инструктаж на водачите да поддържат по-ниска скорост в тази крива, тъй като външната страна на завоя не е безопасна. Позициониране на МПС в близост до осевата линия за да се увеличи страничното разстояние до опасния бетонов ръб.	$V(2)*T(4)=P(8)$
170	 43°07'59.3"N 26°26'12.2"E	Дефицит на пътна безопасност обоснован от режима на предимство. Входът/изходът от промишления обект към първокласния път е обозначен само със знак Г2 „Движение само	$V(3)*T(4)=P(16)$	Основният риск е неочаквано поведение на МПС излизащи от обекта. Инструктирайте водачите да приемат всички промишлени входи като потенциални конфликтни точки. Да увеличават дистанцията	$V(2)*T(2)=P(4)$

		надясно след знака“ и липсва знак Б2 „STOP“ или Б1 „Пропусни движение се по пътя с предимство“. Това представлява сериозен недостатък в организацията на движението. Г2 указва посоката на задължително движение, но не урежда предимството. Водачите напускащи промишления обект не получават ясно указание, че трябва да пропусне главния поток и могат да предприемат „летищ старт“, което е предпоставка за конфликт. Съществува риск от коси и застигащи удари.		до предходното превозно средство и да наблюдават странично зоната на изхода. Да спазват хоризонталната маркировка и да не изпреварват в този участък.	
171	 43°08'23.8"N 26°26'36.8"E	Дефицити на пътна безопасност: (1) силно износена хоризонтална маркировка по първокласния път; (2) стоп линия (М6), почти покрита с пясък; (3) липса на ясно видим знак Б2 „STOP“ (в зоната, обхваната от снимката). Важно е да се	$B(3)*T(4)=P(12)$	Основният риск е неочаквано поведение на МПС излизащ от зоната за почивка. Инструктирайте водачите да приемат всички промишлени входи като потенциални конфликтни точки. Да увеличават дистанцията до предходното превозно средство и да наблюдават	$B(2)*T(2)=P(4)$

		посочи, че стоп линията (М6) сама по себе си не въвежда задължение за спиране. По българската нормативна уредба задължението за задължително спиране се урежда чрез знак Б2 „STOP“, а стоп линията само обозначава мястото, на което трябва да се извърши спирането. Основния риск за автомобилите по главния път е внезапното навлизане на МПС в активната лента. Т.е. опасност от коси и застигащи удари.		странично зоната на изхода. Да спазват хоризонталната маркировка и да не изпреварват в този участък.	
172	 43°10'26.9"N 26°29'59.3"E  43°10'27.6"N 26°29'58.8"E	Аварийна зона за спиране с използвана ширина недостатъчна за безопасно спиране на МПС. При спиране на тежкотоварно МПС част от превозното средство може да остане в активната лента. Липсва безопасен страничен коридор, преминаващият трафик се доближава опасно до спрялото МПС. Наличието на разширение създава	$B(4)*T(4)=P(16)$	Инструктирайте водачите да ползват зоната само в крайна необходимост. При преминаване покрай вече спряло МПС в тази или подобна зона да намалят скоростта. А когато условията позволяват, да увеличат страничната дистанция.	$B(2)*T(4)=P(8)$

		Впечатление, че съществува безопасно място за спиране, но то реално не осигурява достатъчно пространство, водачите могат да поемат неоправдан риск, като го използват при авария.			
173	 43°11'8.29"N 26°29'52.8"E	Комбинация от дефицити на пътна безопасност: (1) силно износена хоризонтална маркировка в хоризонтална крива, (2) малкият радиус на самата хоризонтална крива и (3) частично закрит от растителност знак. Водачът получава общо предупреждение за опасна дясна крива, но може да не възприеме конкретното изискване да намали скоростта до 80 km/h. Така сигнализацията функционира само частично и лесно може да бъде игнорирана или пропусната. Необходимият скоростен режим от	$B(4)*T(5)=P(20)$	Инструктирайте водачите да започват намаляването на скоростта преди зоната на завоя, без да разчитат единствено на вертикалната сигнализация. Те трябва да следват централната част на лентата за движение, тъй като износената маркировка затруднява визуалното ориентиране, особено при нощни и сложни МТО условия. Водачите трябва да увеличат дистанцията от предходното МПС, за да разполагат с достатъчен резерв при внезапно намаляване на скоростта.	$B(2)*T(5)=P(10)$

		80км/ч не е достатъчно видим от 150м както е съгласно Наредба №18. Износената маркировка допълнително премахва част от визуалното водене към и през кривата. Основния риск е навлизане в кривата с превишена спрямо въведения режим скорост. Това води до увеличено странично ускорение и последващо разширение на траекторията, което ще доведе до навлизане в насрещната лента за движение. Т.е. реална опасност от челни удари.			
174	 43°11'16.6"N 26°29'46.3"E	Напълно компрометирана ПОС, която е абсолютно не способна да абсорбира кинетичната енергия чрез съвместната работа на шината и вертикалните стълбчета. Смачканата до земята шина образува твърд, наклонен профил. МПС, което се удари в нея под остър ъгъл при висока скорост, няма да	$V(5)*T(5)=P(25)$	Поддържане на увеличена густанция от ПОС и понижен скоростен режим.	$V(2)*T(4)=P(8)$

		бъде пренасочено в лентата за движение, а ще се изкачи по ПОС, което ще доведе до преобръщане.			
175	 43°11'30.4"N 26°29'51.0"E	Сериозен дефицит на пасивна пътна безопасност. Крайпътното съоръжение, т.е. бетоновите блокове не предоставят механизъм за контролирано взаимодействие с МПС, какъвто осигурява една сертифицирана ограничителна система по EN 1317. Съществува риск от преобръщане на МПС или рязко отрицателно ускорение (претоварване) поради пролуките между блоковете. Очакваните деформации са големи и могат да причинят тежки или фатални последици.	$B(4)*T(5)=P(20)$	Инструктирайте водачите да намалява скоростта преди кривата и да не разчита на възможност за корекция извън платното. Те трябва да поддържат централно положение в лентата и да избягва движение непосредствено до десния край, т.е. в близост до бетоновите блокове. Да се избягват резки корекции на волана при частично отклоняване към банкета. При мокра настилка да увеличава дистанцията и да намалява скоростта допълнително. Водачите трябва да са наясно, че възможностите за аварийна маневра са ограничени в този участък и в никакъв случай да не предприемат маневра за изпреварване.	$B(2)*T(4)=P(8)$

176	 43°11'39.7"N 26°29'59.4"E	Повреден знак B26 (60км/ч) в права позволяваща скоростен режим над 90км/ч. Водачът не получава навременно предупреждение за ограничението на скоростта. Сигнализацията функционира само частично и лесно може да бъде пренебрегната. Необходимият скоростен режим от 60км/ч не е достатъчно видим от 150м както е съгласно Наредба №18. Основния риск е навлизане в прииждащата крива с превишена спрямо въведения режим скорост. Това води до увеличено странично ускорение и последващо разширение на траекторията, което ще доведе до навлизане в насрещната лента за движение. Т.е. реална опасност от челни удари.	$B(4)*T(5)=P(20)$	Инструктирайте водачите да започват намаляването на скоростта преди зоната на завоя, без да разчитат единствено на вертикалната сигнализация. Те трябва да следват централната част на лентата за движение, тъй като износената маркировка затруднява визуалното ориентиране, особено при нощни и сложни МТО условия. Водачите трябва да увеличат дистанцията от предходното МПС, за да разполагат с достатъчен резерв при внезапно намаляване на скоростта.	$B(2)*T(5)=P(10)$
-----	---	--	-------------------------------------	---	-------------------------------------

177	 43°11'50.5"N 26°30'16.4"E	Скален къс в близост до лентата за движение - индикация за активност на откоса. Т.е. потенциал за отделяне на скални фрагменти. Процеси на изветряне или локално разрушаване на скалния откос не са завършени, ако скален къс попадне върху активната лента са възможни (1) удар в ходовата част; (2) повреда на гуми; (3) загуба на управление; (4) преобръщане при гвуколесни превозни средства; (5) вторични сблъсъци поради внезапни маневри.	$B(3)*T(5)=P(15)$	Водачите трябва да приемат участъците със скални откоси като зони с потенциална опасност от внезапни препятствия, дори когато на платното не се виждат камъни. Изисквайте от водачите да намалят скоростта при преминаване през подобни участъци, особено след проливни валежи, снеготопене или цикли на замръзване и размразяване. Да увеличават дистанцията до предходното превозно средство, за да разполагат с достатъчно време за реакция при внезапно препятствие. При установяване на паднали камъни върху платното да уведомят компетентните органи при първа възможност.	$B(3)*T(3)=P(9)$
178	 43°12'9.98"N 26°30'50.9"E	Опасна крайпътна среда (облицован дренажен окол) в лява крива с надлъжен наклон. Липсата на ПОС с всяка година експлоатация на пътя е допълнително доказателство, че	$B(4)*T(5)=P(20)$	Инструктирайте водачите да поддържат централно положение в лентата при преминаване през този участък и да избягват движение непосредствено до десния ръб на настилката. Да	$B(2)*T(5)=P(10)$

		стопанина на пътя не прилага принципите на „прощаващата среда“ които се диктуват от Визия 0. Основния риск е напускане на лентата за движение и преобръщане.		намалят скоростта преди навлизане в кривата, особено при мокра настилка или ограничена видимост.	
179	 43°13'27.8"N 26°33'16.1"E	Кръстовище в разширената индустриална зона на гр.Търговище с интензивно движение на тежкотоварни МПС със силно износена хоризонтална маркировка, без М6 „Стоп линия“ на второстепенния път и знак Б2 „СТОП“ разположен разположен значително преди конфликтната зона. Това обуславя привидно изпълнение на задължението за спиране, след което водача достига конфликтната зона с първокласния път без повторно пълно спиране и навлиза в основния поток от т.нар. „летящ старт“. Съществува	$B(4)*T(3)=P(12)$	Инструктирайте водачите да приемат индустриалните кръстовища като зони с повишен риск, независимо че се движат по пътя с предимство. Да намалят умерено скоростта при приближаване към подобни пресичания, когато видимостта или организацията на движението не са оптимални. Да увеличат дистанцията до предходното превозно средство, тъй като то може да реагира на внезапно навлизане от второстепенния път. Да наблюдават активно страничните подходи, особено за тежкотоварни автомобили.	$B(2)*T(3)=P(6)$

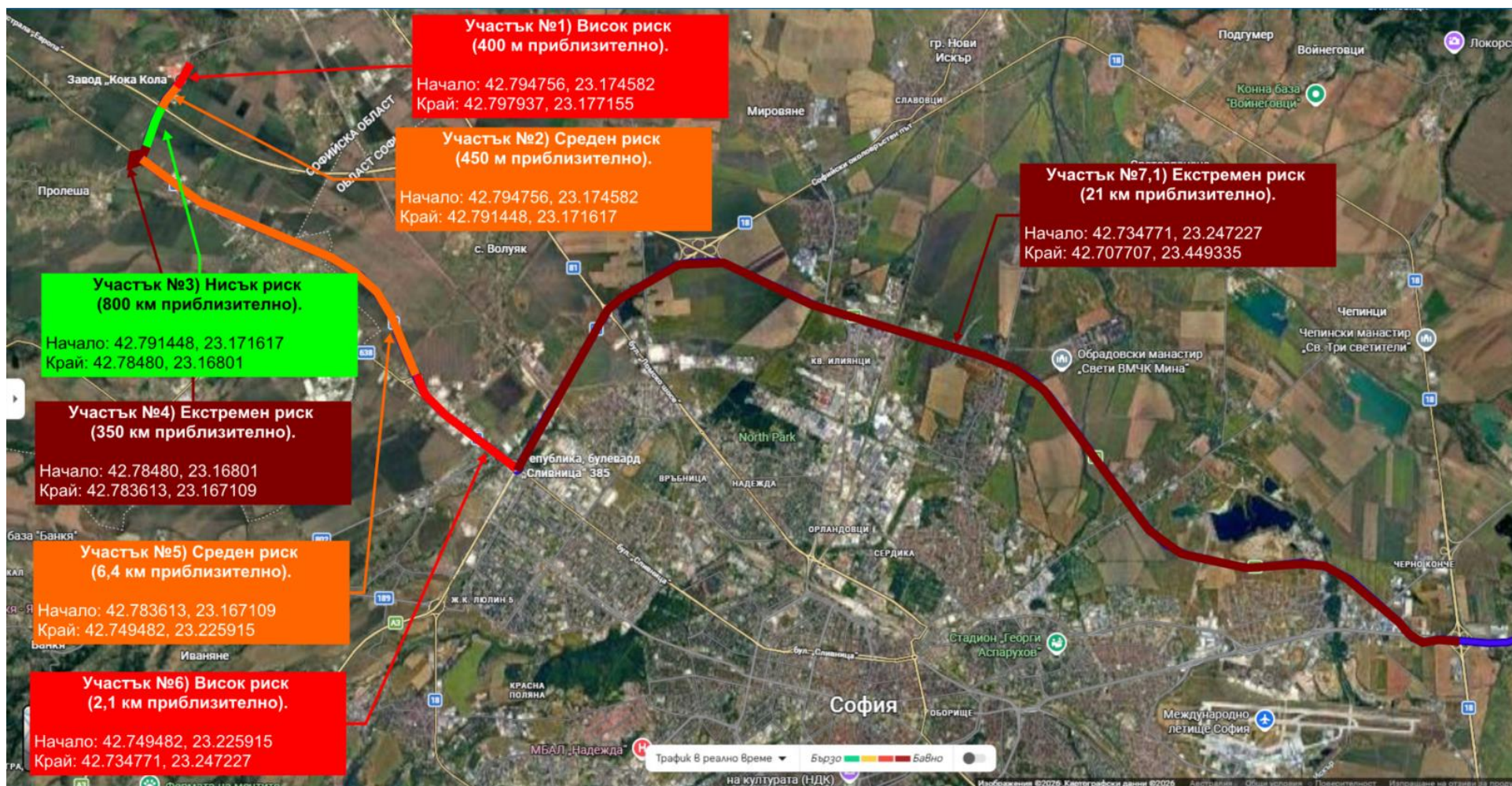
		риск от странични и удари в гръб.			
180	 43°13'28.7"N 26°33'17.1"E	ПОС не отговаря на съвременните стандарти EN 1317 – тя няма нужната задържаща способност и животозастрашаващ буфер при напускане на платното.	$V(5)*T(5)=P(25)$	Поддържане на увеличена дистанция от ПОС и спазване на обозначените скоростни режими (50км/ч).	$V(3)*T(4)=P(12)$
181	 43°13'33.7"N 26°33'22.7"E  43°13'35.2"N 26°33'24.0"E	Комбинация от дефицити на пътна безопасност: благоприятна геометрия, която по естествен начин позволява по-висока от разрешената скорост, в съчетание с липсваща маркировка и не уплътнени банкети значително намаляват нивото на експлоатационна безопасност. Основен риск е намаленото визуално водене при слаба видимост. В градска среда това увеличава вероятността от странични конфликти и неправилно позициониране в лентата.	$V(3)*T(4)=P(12)$	Инструктирайте водачите да поддържат централно положение в лентата, вместо да се движат близо до десния ръб. Да избягват навлизане върху банкета, освен ако това е абсолютно необходимо. Да увеличават дистанцията до предходното МПС, за да разполагат с повече време за реакция при локални включвания и маневри. Да избягват резки корекции, ако дясното колело попадне върху не уплътнения банкет.	$V(2)*T(2)=P(4)$

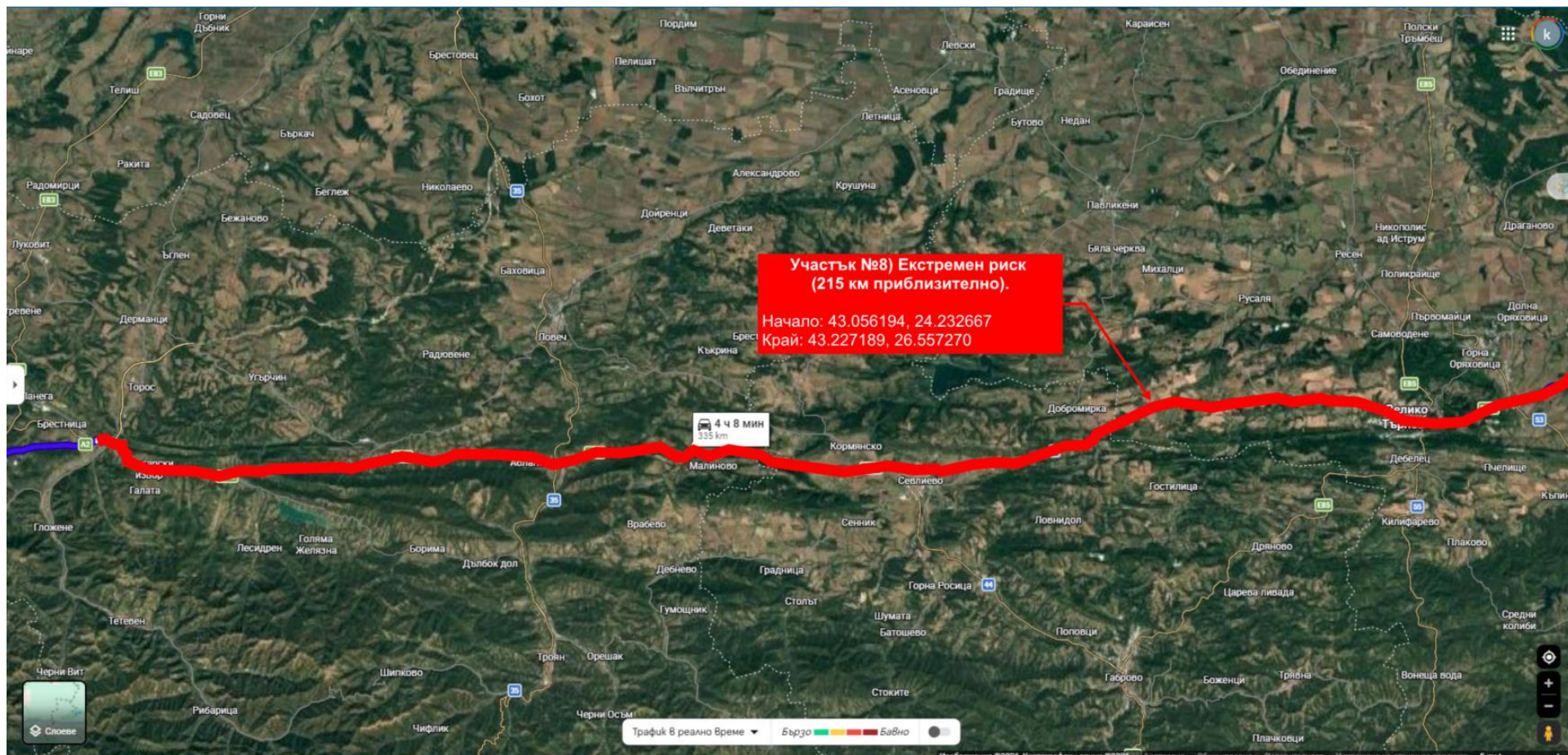
182	 43°13'36.7"N 26°33'25.3"E	Липсваща хоризонтална маркировка водеща до намалена четимост на организацията на движението в зона с множество конфликтни точки (У-образно кръстовище). Риск от странични удари и удари в гръб.	$B(3)*T(4)=P(12)$	Инструктирайте водачите да приемат подобни У-образни кръстовища като зони с повишен риск, независимо че се движат по пътя с предимство. Да намаляват умерено скоростта още преди навлизане в кръстовището. Да увеличават дистанцията до предходното МПС. Да наблюдават едновременно оставащите два подхода.	$B(2)*T(2)=P(4)$
183	 43°13'38.0"N 26°33'26.2"E	Идентифицирани дефицити на безопасност: (1) липсваща хоризонтална маркировка; (2) липса на визуално водене след преминаване през кръстовището; (3) неясно очертани ленти за движение; (4) компрометиран десен банкет; (5) липса на ясно обозначен преход между конфликтната зона и линейния участък. Основния риск е неясно позициониране след напускане на кръстовището и включване в пътната	$B(3)*T(4)=P(12)$	Инструктирайте водачите да приемат първите 100–150 m след подобни кръстовища като зона на нестабилен транспортен поток, където поведението на останалите водачи може да бъде непредвидимо. Да поддържат по-голяма странична и надлъжна дистанция МПС, които току-що са се включили. Да се движат в центъра на своята лента, без да използват неуплътнения банкет като допълнителна ширина. При нощно движение и валеж да намалят скоростта допълнително, тъй като	$B(2)*T(2)=P(4)$

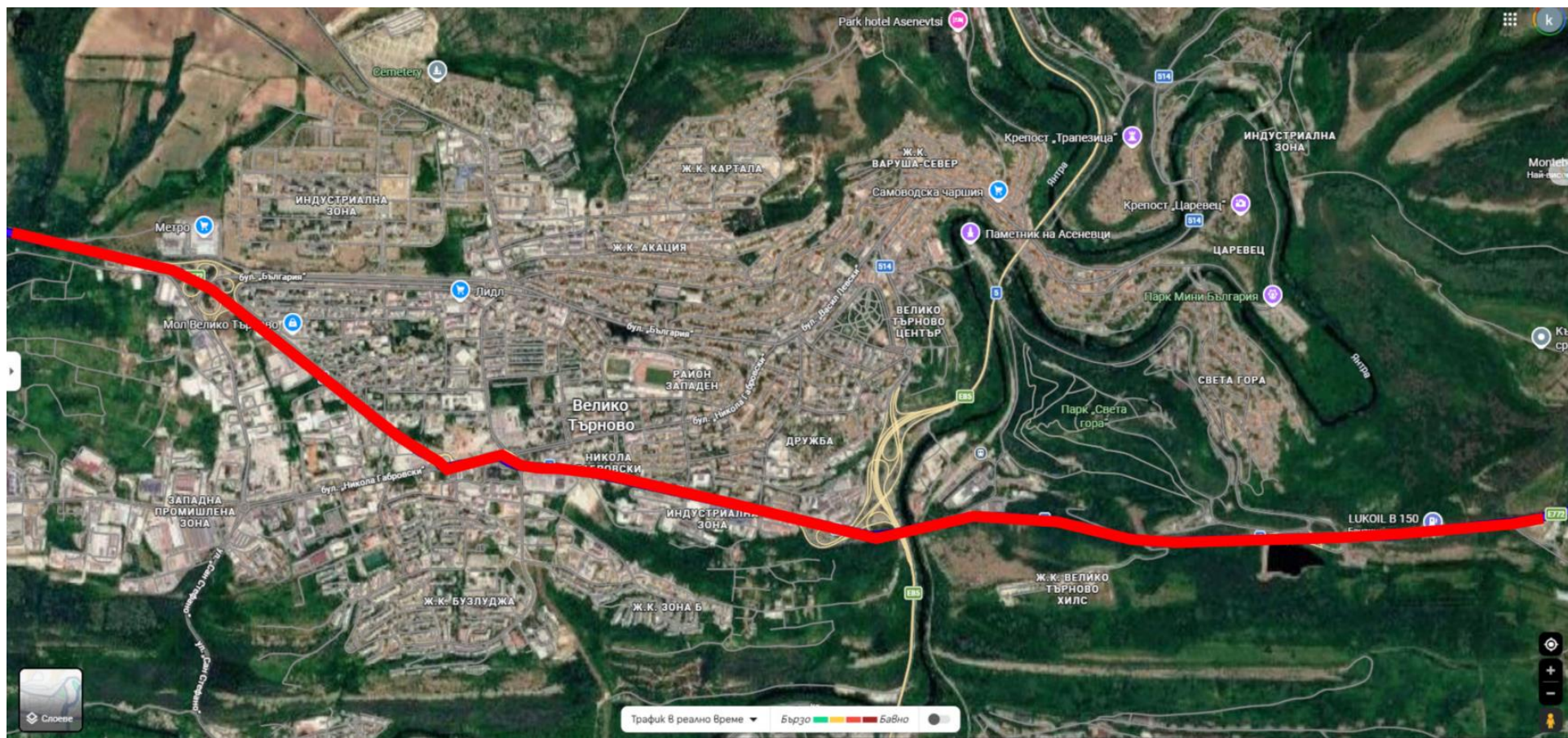
		артерия. Т.е. опасности от челни и коси удари.		липсата на хоризонтална маркировка значително влошава визуалното водене.	
184	 43°13'42.8"N 26°33'32.9"E	Преходен участък, в който транспортният поток преминава от една в две ленти за движение в същото направление. Именно такива участъци често генерират конфликти, защото водачите едновременно: (1) ускоряват след кръстовището; (2) започват да сменят ленти; (3) предприемат изпреварване; (4) все още не са стабилизирали траекторията си. Дефицита на пътна безопасност е липсата на достатъчно четлива хоризонтална маркировка и неясно начало на втората лента. Т.е. отсъствие на ясно визуално канализиране на транспортния поток при този преходен режим на движение. Риск от странични конфликти (удари).	$V(3)*T(3)=P(9)$	Инструктирайте водачите да не ускоряват рязко веднага след появата на втората лента, а да позволят транспортният поток да се стабилизира. Да поддържат централно положение в дясната лента и да очакват ранни маневри за изпреварване от страна на другите МПС.	$V(1)*T(2)=P(2)$

185	 43°13'49.0"N 26°33'39.9"E	Вход/изход на промишлен обект с противоречие между знак Б1 и хоризонтална маркировка М6 „Стоп Линия“. Комбинацията създава противоречиво възприемане на режима. Разнородност, която увеличава риска от конфликти с транспортния поток по главната градска артерия. Риск от странични удари.	$B(2)*T(3)=P(6)$	Инструктирайте водачите да извършват пълно спиране преди навлизане в главния път, независимо конфликта между знакът и маркировката.	$B(1)*T(3)=P(3)$
-----	---	--	------------------------------------	--	------------------------------------

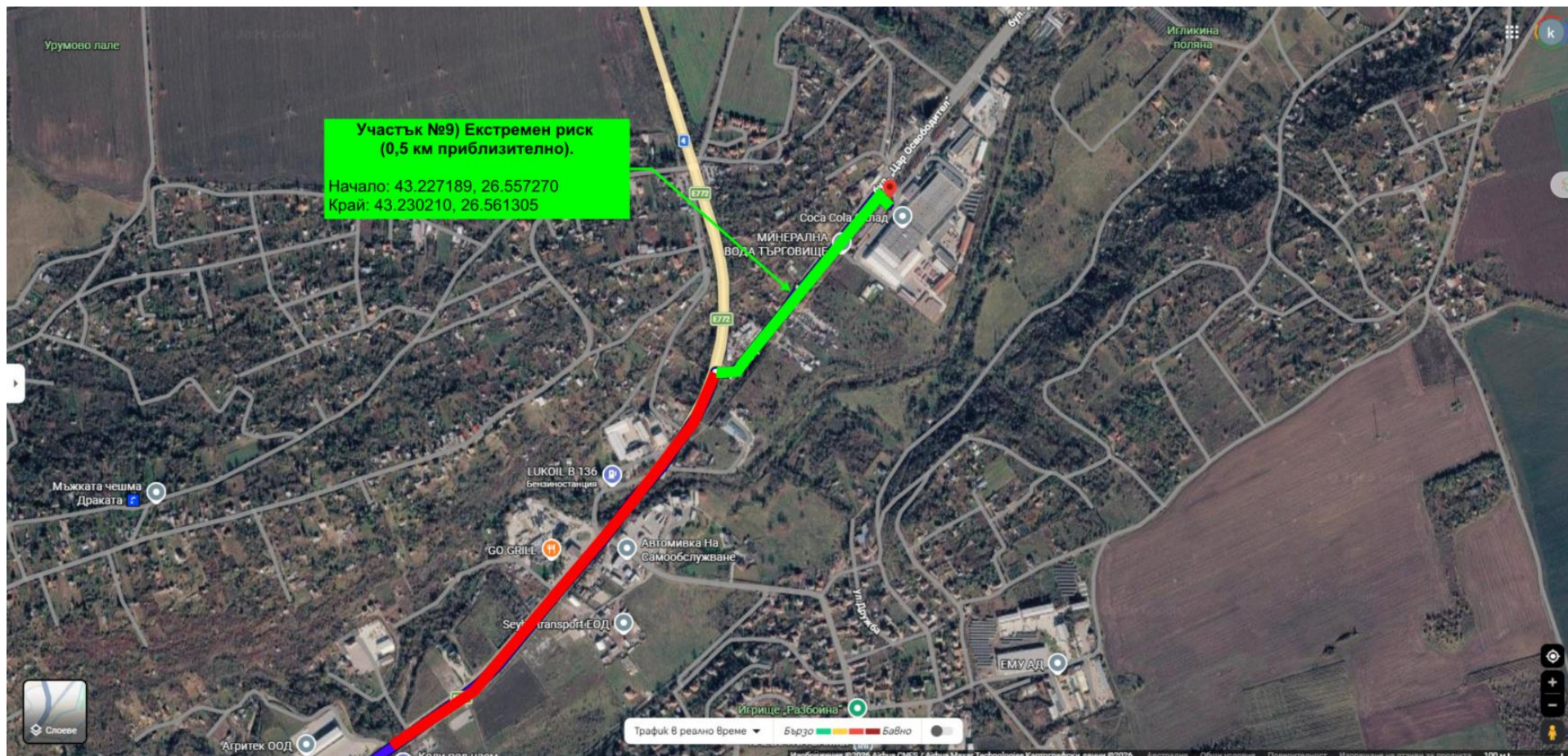
5. Картографиране на коригорния макро риск











6. Ескалация към институциите и защита на корпоративния интерес

Въпреки въвеждането на строги вътрешнофирмени мерки за контрол, компанията не може и не трябва да поема пасива от системните инфраструктурни дефицити по маршрута. Съгласно чл. 3 и чл. 167 от Закона за движението по пътищата (ЗДВП), стопаните на пътя носят законова отговорност да поддържат пътя и съоръженията в изправност и да организират движението по начин, осигуряващ безопасно придвижване. По смисъла на закона и допълнителните му разпоредби (вкл. актуализациите от февруари 2026 г., по-специално в § 6, т. 74), безопасността е дефинирана като баланс в системата „човек – превозно средство – път – среда“, което изисква изграждането на „щадяща пътна инфраструктура“, способна да компенсират човешките грешки. В настоящата ситуация стопаните на пътя де факто прехвърлят инфраструктурния риск върху водачите и бизнеса. Всяка организация, прилагаща принципите на ISO 39001:2012 (дори и да не е сертифицирана), е длъжна не само да смекчи тази липса на безопасност чрез компетенциите на водачите си, но и официално да я адресира, за да защити корпоративната си отговорност и правния си интерес при евентуален инцидент. В тази връзка констатациите от настоящия доклад и бъдещите такива следва да се използват като стратегически лост от ръководството на организацията. Препоръчва се установените критични опасности да бъдат официално входираны като сигнали до стопаните на пътя и до Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ (ДАБДП). Съгласно нормативните си правомощия, регламентирани в ЗДВП, ДАБДП има мандат да извършва регулярни проверки на инфраструктурата и да издава задължителни предписания към стопаните на пътя при неизпълнение на стандартите. Подобна институционална ескалация прехвърля тежестта обратно към държавата, иницира реален процес по физическо подобряване на трасето и служи като неоспоримо доказателство за проактивната лидерска позиция на компанията.

15/07/2026 г.

Инж. М. Стелиянов

Професионални квалификации и компетенции:

- Одитор по пътна безопасност - Queensland University of Technology (CARRS-Q);
- Обследване и отстраняване на "Черни точки" - Queensland University of Technology (CARRS-Q);
- Разследване и реконструкция на катастрофи - Society of Automotive Engineers - Australasia;
- Водещ Одитор - системи за управление на здравето и безопасността при работа ISO 45001:2018;
- Водещ Одитор - системи за управление на качеството ISO 9001:2015.