



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Държавна агенция „Безопасност на
движението по пътищата“



КЛАСИФИЦИРАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ОБЩНСКИ ПЪТИЩА

март 2026 г.



СЪДЪРЖАНИЕ

I. ВЪВЕДЕНИЕ	1
II. ОБХВАТ	3
III. МЕТОДОЛОГИЯ	5
III.1. Проактивна оценка.....	6
III.2. Реактивна оценка	7
III.3. Окончателно класиране на ниво на пътна безопасност	9
III.4. Критерии за определяне на последващи действия	10
IV. РЕЗУЛТАТИ.....	12
IV.1. Област Благоевград.....	16
IV.2. Област Бургас	17
IV.3. Област Варна	18
IV.4. Област Велико Търново	19
IV.5. Област Видин.....	19
IV.6. Област Враца	20
IV.7. Област Габрово	20
IV.8. Област Добрич	21
IV.9. Област Кърджали	21
IV.10. Област Кюстендил	22
IV.11. Област Ловеч	22
IV.12. Област Монтана	23
IV.13. Област Пазарджик.....	23
IV.14. Област Перник	24
IV.15. Област Плевен	24



IV.16.	Област Пловдив	25
IV.17.	Област Разград.....	26
IV.18.	Област Русе	26
IV.19.	Област Силистра	27
IV.20.	Област Сливен	27
IV.21.	Област Смолян	28
IV.22.	Област София	28
IV.23.	Област Стара Загора.....	29
IV.24.	Област Търговище	30
IV.25.	Област Хасково	30
IV.26.	Област Шумен.....	31
IV.27.	Област Ямбол.....	32
V.	ОБСЪЖДАНЕ НА РЕЗУЛТАТИТЕ.....	33
VI.	ПОСЛЕДВАЩИ ДЕЙСТВИЯ.....	35
VI.1.	Целенасочени инспекции	35
VI.2.	Преки коригиращи действия. Повишаване ефективността на управлението на пътната инфраструктура	35
VII.	ЗАКЛЮЧЕНИЯ.....	38
	ПРИЛОЖЕНИЯ	39



I. ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият доклад представлява цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа (ЦОБПМ) и е логическо продължение на вече изготвения анализ за републиканските пътища. Той запазва същата методологична рамка, но адаптира подходите към спецификата на общинските пътища. По своята същност ЦОБПМ представлява оценка на риска от произшествия и последиците от тях въз основа на визуален оглед, на място или чрез технически средства, на проектите характеристики на пътя, след което се извършва анализ на участъците от пътната мрежа, които са в експлоатация повече от три години и по които броят на настъпилите пътнотранспортни произшествия (ПТП) е съотнесен към пътния поток. Оценка на риска от произшествия е процес, при който се анализират и определят опасностите, възникващи вследствие характеристиките на пътя и степента на въздействие за настъпване на ПТП, и последиците от тях. След транспонирането на Директива 2008/96 относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури (Директивата) в българското законодателство през 2021 и 2022 г. задължението да извършва тази процедура е на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“. Целта на доклада е да бъдат представени резултатите от цялостната оценка на безопасността на общинската пътна мрежа в България като се анализира нейното състояние, безопасност и ефективност към референтната 2023 г. Разгледани са основните проблеми и възможности за подобрене с оглед на устойчивото развитие, в унисон с добрите европейски и световни практики. Нормативните документи, които са използвани при извършването на ЦОБПМ и изготвянето на настоящия доклад, са:

- Закон за пътищата;
- Закон за движението по пътищата;
- Правилник за прилагане на Закона за пътищата;
- Правилник за прилагане на Закона за движението по пътищата;
- Наредба за процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура;
- Наредба № РД-02-20-2 от 28 август 2018 г. за проектиране на пътища;
- Наредба № РД-02-21-1 от 23.11.2023 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци;



-
- Наредба № 2 от 17 януари 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка;
 - Наредба РД-02-20-1 от 01.04.2024 г. за условията и реда за използване на ограничителни системи за пътища и изискванията към тях;
 - Наредба № РД-02-20-19 от 12 ноември 2012 г. за поддържане и текущ ремонт на пътищата;
 - Методика за дейностите при извършване на цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа (Приложение №1);
 - Методика за класифициране на нивото на пътна безопасност по чл. 33 от Наредба за процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура (Приложение №2).



II. ОБХВАТ

Пътищата извън населените места в Република България се разделят – в зависимост от администрацията, която ги управлява – на републикански и местни/общински. Местните пътища се управляват от съответната общинска администрация, през чиято територия преминават, и общата им дължина е приблизителна на тази на републиканските пътища, т.е. около 20 000 км. Интензивността по тях е ниска, както е и делът на тежкотоварното движение спрямо цялото транспортно натоварване. Те представляват най-ниският клас пътища, осигуряват транспортна свързаност предимно на малки населени места и не са част от трансевропейската пътна мрежа. Включването им в настоящата процедура на оценка и класификация е по критерий обекти, финансирани със средства на Европейския съюз, което изискване обхваща цялата дължина на пътя, независимо дали е финансиран основен ремонт или реконструкция само на отделен негов участък.

Общата дължина на пътищата, включени в ЦОБПМ, е около 13 000 км, което представлява повече от 33% от пътната мрежа извън населените места. Съгласно изискванията на Директивата е изготвен списък с всички пътища, попадащи в обхвата на процедурите (Приложение №3). Републиканските пътища са 8 560 км, докато общинските пътища, обхванати от Директивата, са 4 455 км, което представлява около 22% от общата им дължина. Габаритът им се състои от пътища с две ленти за движение, по една във всяка посока, и пътища с една лента за движение, при които разминаването на превозните средства се осъществява чрез площадки за разминаване или отбиване в банката. Общинските пътища са без физическо разделяне на транспортните потоци и няма налични данни за тяхната интензивност.

Съгласно чл. 1, т. 4 от Директивата въз основа на трафика и статистическите данни за произшествията от обхвата на Директивата могат да се изключват пътища, които са с нисък риск за безопасността. Общинските пътища са най-ниският клас, с много нисък трафик, тъй като обслужват единствено малки населени места и обекти. Дължината на отделните общински пътища е малка, като две трети (~66%) от пътищата, подлежащи на ЦОБПМ, са с дължина, по-малка от 10 км. Статистиката за ПТП и последствията от тях за последните години показва, че делът им по общинските пътища е изключително малък. За последните три години средният дял на ПТП, загинали и ранени по общинските пътища, подлежащи на процедурите от Директивата (~11% от пътищата извън населените места), е около 3% от всички, които са регистрирани извън населените места, и около 1,5% от регистрираните за цялата страна. Във връзка с изложеното е целесъобразно общинските пътища да бъдат изключени от обхвата на бъдещите ЦОБПМ. В настоящата процедура не са разглеждани следните пътища:

- пътища, които са изцяло в лошо състояние;



-
- пътища, които не се откриват или са непроходими;
 - пътища с малка дължина, които в по-голямата си част попадат в граници на населени места и нямат участък над 1 км извън населени места;
 - пътища, по които са правени ремонти в населените места.



III. МЕТОДОЛОГИЯ

За нуждите на извършване на ЦОБПМ е утвърдена Методика за дейностите при извършване на цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа (Методиката). Тя се основава на предоставения от Европейската комисия (ЕК) Наръчник за методология и прилагане на цялостната оценка на безопасността на пътната мрежа (чл. 5, т. 5 от Директивата). Методиката допълнително преразглежда и адаптира предоставения от ЕК наръчник съгласно националните изисквания и особености в България. ЦОБПМ се извършва въз основа на комплексен анализ и се основава на налична събрана, обработена и филтрирана база данни. ЦОБПМ се извършва за всеки път поотделно.

Основните подходи, при които се оценяват пътищата, са: проактивен, при който се разглежда и анализира състоянието на елементите на пътната инфраструктура; и реактивен, който взема предвид настъпилите ПТП и последствията от тях. Извършването на ЦОБПМ включва следните основни дейности в обобщен вид:

- Създаване на база данни на ниво пътна мрежа, попадаща в обхвата на ЦОБПМ, чрез видеозаснемане на пътищата на място и последваща обработка на наличната информация;
- Сегментиране на пътищата, попадащи в обхвата на ЦОБПМ, за проактивната оценка, като същото се извършва или с фиксирана дължина, или на хомогенни участъци по даден параметър;
- Сегментиране на пътищата, попадащи в обхвата на ЦОБПМ за реактивната оценка, като е допустимо един сегмент на реактивния подход да включва няколко участъка от проактивния;
- Проактивна оценка на пътната безопасност чрез анализ на вградената пътна безопасност;
- Реактивна оценка на пътната безопасност чрез анализ на участъци от пътната мрежа, които са в експлоатация повече от три години и по които е настъпил определен брой ПТП, съотнесено към пътния поток;
- Интегриране на резултатите от проактивната и реактивната оценка;
- Окончателно класиране на ниво на пътна безопасност;
- Обобщение на цялостната оценка.



Изходната информация включва данни само за ПТП (брой и местоположение), както и геометрични характеристики на отделните елементи на оценяваните пътища.

III.1. Проактивна оценка

Обобщената последователност на действия при извършване на проактивна оценка е както следва:

- Разпределение на общинските пътища по тип – с разделителна ивица и без разделителна ивица;
- Пространствено позициониране – геореферирани локализиране и сегментиране;
- Интегриране на данните от базата данни от обследване и анализ на индикативните елементи за всеки път поотделно;
- Индивидуална оценка на индикативните елементи по сегменти/участъци за всеки път;
- Окончателна оценка от проактивен подход.

При проактивния подход за оценка на пътната безопасност факторите за модификация на ПТП помагат за идентифицирането на потенциално опасни пътни участъци, където вероятността от възникване на ПТП е повишена поради неблагоприятно съчетание на пътни характеристики, оценени като намаляващи нивото на пътна безопасност на разглеждания участък. Всеки пътен сегмент (участък) е с предварително заложен безопасност, отговаряща на 100 единици, която се редуцира от всеки елемент, който пряко или косвено повлиява вероятността от възникване на ПТП, т.е. за всеки един от предварително дефинираните ключови индикативни елементи се изчислява и съответният фактор за намаляване на нивото на безопасност (Reduction factor), който се определя като редуциционен коефициент. За всеки един елемент той е реципрочен на фактора за модификация на ПТП, т. е. получава се като отношение $1/CMF$ и варира в границите $0 < RF \leq 1$. Спрямо изчислената оценка всеки един разглеждан сегмент се класифицира съгласно Таблица 1 като такъв с нисък риск, среден риск или висок риск.



Таблица 1

Други пътища			
Ниво риск	Клас	Оценка	Цвят
Нисък риск	1	$\geq 80\%$	зелен
Среден риск	2	$50\% \leq S \leq 80\%$	жълт
Висок риск	3	$< 50\%$	червен

За определяне на хомогенни участъци по даден параметър са необходими изчерпателни данни по дължините на участъците. При липса на такива данни участъците се разделят с фиксирана дължина. Разделянето на участъци за пътищата с разделителна или без разделителна ивица следва да бъде през 1 км. Кръстовища се оценяват в рамките на участъка, в който попадат. Когато кръстовището попада на границата между два участъка, то може да се присъедини с един от двата съседни участъка. Кръстовищата се включват в участъците с цялата си дължина. Предвид факта, че общинските пътища са без разделяне на посоките на движение, двете направления се разглеждат едновременно.

Параметрите, предмет на ЦОБПМ, са представени в Таблица 2.

Таблица 2

№	Параметър
	Пътища I, II и III клас и местни пътища
1	Широчина на лентата за движение
2	Крайпътно пространство (широчина на свободната зона, препятствия, наличие на препятствия)
3	Криволичене
4	Гъстота на точките за достъп до имоти
5	Кръстовища
6	Конфликти между пешеходци/велосипедисти и моторизиран трафик
7	Тип и широчина на банкета
8	Ленти за изпреварване
9	Състояние на пътните знаци и маркировка

III.2. Реактивна оценка

Реактивен подход при оценка на безопасността на пътищата е извършване на оценка на безопасността чрез анализ на вече настъпилите ПТП. Реактивният подход може да бъде приложен само ако са налични данни за поне три години за инциденти с пострадали. За целите на настоящата оценка са ползвани данни за ПТП за периода 2021-2023 г. При извършване на реактивната оценка обобщената последователност на действия е следната:



Разпределение на различните класове пътища по тип:

- пътища без разделителна ивица, попадащи в обхвата на оценката;
- пътни кръстовища на ниво – от началото на забавителен шлюз/зона за престрояване, но не по-малка от 50 м;
- Пространствено позициониране – геореферирано локализиране и сегментиране;
- Интегриране на данните от базата данни за ПТП;
- Дефиниране на референтни статистически групи за последваща оценка на разглежданите отсечки;
- Индивидуална оценка по сегменти/участъци за всеки път;
- Окончателна оценка от реактивен подход.

Под внимание се взимат само ПТП с ранени и/или загинали, като се борави с два параметъра – плътност на ПТП и показател на аварийност.

За целите на реактивния подход всеки от пътищата, попадащи в обхвата на ЦОБПМ, се обработва на базата на следните критерии:

- Изключват се частите от пътя, попадащи в границите на населените места – участъците от пътя извън населеното място се разглеждат отделно;
- Кръстовищата се отделят, за да бъдат предмет на самостоятелна оценка, отделно от пътните участъци, тъй като те имат отделни референтни групи.

Всеки от обособените по-горе участъци се разделя допълнително на сегменти, които са обект на последващ подробен анализ за целите на реактивната оценка. Максималната дължина на сегментите за общинските пътища е 2 км.

Въз основа на изчислените стойности на долни и горни граници на интервали, в които дадено събитие може да настъпи с определено ниво на увереност, се изчислява крайният резултат по реактивна оценка, като се сравнява със стойността на съответния параметър, изчислен за съответната референтна група. В зависимост от това дали параметърът, изчислен за съответната референтна група, попада под долната граница на интервала, в



границите на интервала или над горната граница, се определят респективно нивото на риск по реактивна оценка, съответно висок риск, несигурен резултат и нисък риск.

III.3. Окончателно класиране на ниво на пътна безопасност

Дейностите по интегриране на резултатите от проактивната и реактивната оценки предвиждат обединяване на получените резултати за извеждане на окончателно класиране на ниво на пътна безопасност. Тази финална оценка е основата за класификация на нивото на пътна безопасност, за която е изготвена отделна методика. Последователността на действията включва:

- Преглед и организиране резултатите от проактивна и реактивна оценка;
- Обединяване на сегментирането от проактивния и реактивния метод;
- Интегриране на получените от проактивния и реактивния метод оценки;
- Окончателно класиране на ниво на пътна безопасност.

Определянето на окончателно класиране на ниво на пътна безопасност за всеки участък е съгласно Таблица 3. Основната цел на определянето на различни състояния на пътните участъци е те да бъдат приоритизирани според нивото на риск от настъпване на ПТП. Поради това се въвеждат различни степени на приоритет в зависимост от получените резултати от проактивната и реактивната оценки.

Таблица 3

Проактивна оценка	Реактивна оценка		
	Висок риск	Несигурен резултат	Нисък риск
Висок риск	Много висок приоритет	Висок приоритет	Нисък приоритет
Среден риск	Много висок приоритет	Среден приоритет	Нисък приоритет
Нисък риск	Много висок приоритет	Нисък приоритет	Много нисък приоритет

Класифицирането на нивото на пътната безопасност се основава на резултатите от проведената цялостна оценка, като отделните категории се приравняват по указания в Таблица 4 начин.



Таблица 4

Клас	Резултат обобщена оценка риск	Окончателно класифициране
1	много нисък приоритет	отлично
2	нисък приоритет	добро
3	среден приоритет	задоволително
4	висок приоритет	незадоволително
5	много висок приоритет	лошо
-	лошо експлоатационно състояние	лошо експлоатационно състояние
-	физически несъществуващо трасе	физически несъществуващо трасе

По общинските пътища се наблюдават участъци, които на практика са непроходими, тъй като всички пътни елементи са в критично състояние и се класифицират в много лошо състояние. За тях няма как да бъде направена нито проактивна, нито реактивна оценка, тъй като по дължината им няма движение, т.е. няма пътнотранспортни произшествия. Поради това за такъв тип пътни отсечки крайната оценка се приема като лошо експлоатационно състояние.

Редица пътища от общинската мрежа не са изградени в пълната си дължина, но тези липсващи участъци са взети предвид при изготвяне на статистическите данни, като крайната оценка се приема физически несъществуващо трасе.

На база представените резултати се създава интерактивна карта, на която за всеки участък е нанесена оценката в съответния цвят, както и друга съотносима информация.

III.4. Критерии за определяне на последващи действия

Съгласно чл. 36б¹, ал. 4 от Закона за пътищата и в съответствие с чл. 6а, т.1 от Директивата, на база резултатите от ЦОБПМ следва да бъдат предписани мерки за подобряване на безопасността на пътната мрежа – целенасочени инспекции за пътна безопасност (ЦИПБ) или преки коригиращи действия. За целта, както и за осигуряване на единен подход при реализирането на мерките, е необходимо да бъдат изведени критерии, чрез които да се приоритизират отделни пътни участъци.

Преки коригиращи действия са инженерно-технически мероприятия, които се извършват на конкретен пътен участък с цел подобряване на характеристиките на пътните елементи. Поради естеството на ЦОБПМ, която идентифицира в по-глобален контекст недостатъците на пътната инфраструктура, преки коригиращи действия следва да бъдат предписани



само в крайни случаи и само за участъци, при които има очевидни недостатъци, които влияят на безопасността на пътното движение. Във всички останали случаи следва да се извършва целенасочена инспекция за пътна безопасност, при която елементите на пътя, както и пътнотранспортната обстановка, се обследват и анализират задълбочено.

Критериите за определяне на участъците, на които да бъде извършена целенасочена инспекция за пътна безопасност, са следните:

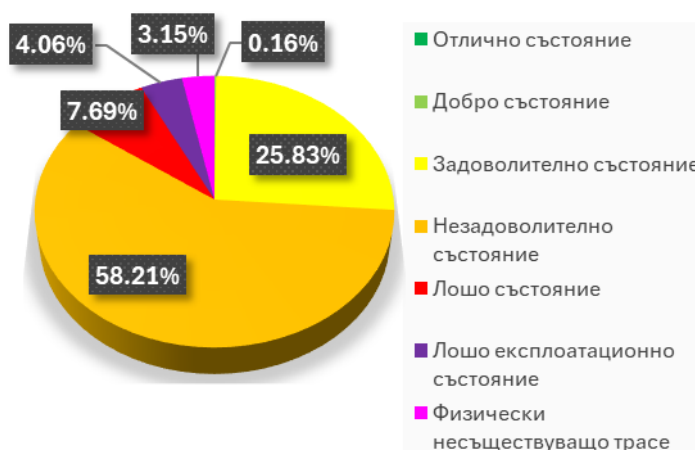
- участъци с висок риск съгласно проактивната оценка и с висок риск съгласно реактивна оценка;
- участъци с нисък риск съгласно проактивната оценка и с висок риск съгласно реактивната оценка.

След определяне на всички участъци с висок риск, т.е. на които е необходимо извършване на ЦИПБ, те следва да бъдат приоритизирани съгласно броя на ПТП и обема на трафика. Окончателният брой на участъците, подлежащи на ЦИПБ, както и сроковете за изпълнение, трябва да бъдат съобразени с капацитета на съответната общинска администрация.

IV. РЕЗУЛТАТИ

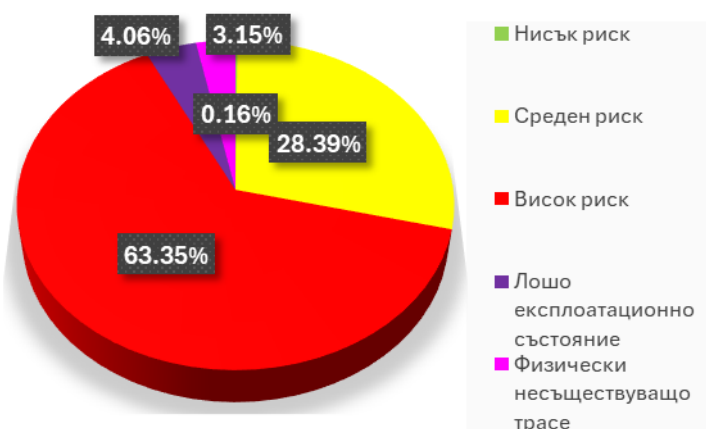
В настоящия раздел са представени количествените резултати от проактивната и реактивната оценка на състоянието на безопасността на инфраструктурата, както и окончателното класиране на ниво на пътна безопасност. Целта е да се очертаят специфичните характеристики и рискове, присъщи на общинските пътища, въз основа на обективни данни за пътните елементи и пътнотранспортните произшествия.

Окончателното класиране на ниво на пътна безопасност, получено чрез интегриране на резултатите от проактивната и реактивната оценка за всички общински пътища, показва, че преобладават участъците с незадоволително и лошо състояние – 65,90% от общата им дължина. 25,83 % от всички оценени отсечки са класифицирани като такива в задоволително състояние, което предполага по-нисък приоритет за предприемане на действия от отговорната администрация (Фиг. 1). На практика липсват участъци в добро и отлично състояние, 4,06% са непроходимите участъци, с пътни елементи в критично състояние, които са класифицирани в лошо експлоатационно състояние, а 3,15% са физически несъществуващите трасета.



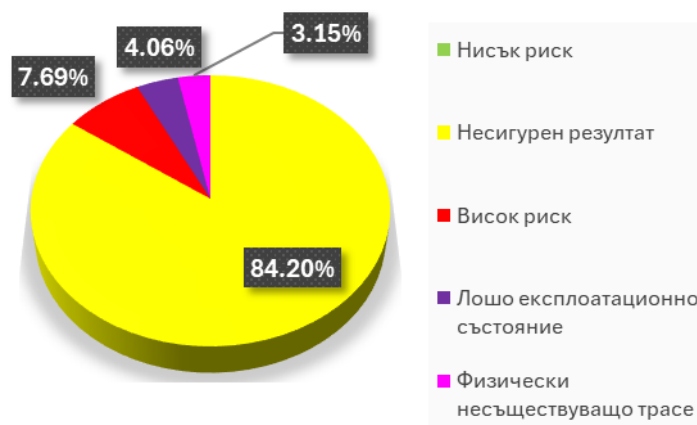
Фиг. 1. Класиране на ниво на пътна безопасност на общинските пътища

Проактивната оценка, която е извършена на база обективно състояние на отделните пътни елементи, показва преобладаващ висок риск (Фиг. 2), като тези участъци са 63,35% от дължината на пътищата. Липсват участъци с нисък риск за участниците в движението.



Фиг. 2. Проактивна оценка на общинските пътища

Реактивната оценка, която поради липса на данни за интензивността на движение се основава на показателя плътност на ПТП, показва преобладаваща средна степен на риска. 7,69% са участъците с повишен брой ПТП, разпределени по дължината на пътищата.



Фиг. 3. Реактивна оценка на общинските пътища

В тригодишния период 2021 – 2023 г. на общинските пътища са настъпили 209 тежки произшествия, а средната стойност за всички пътища е 0,071 ПТП/км.

Крайпътното пространство, гъстотата на точки за достъп, криволиченето, пътната сигнализация и пътните възли са елементите в най-лошо състояние по общинските пътища. При тях стойностите на модифициращите фактори, които се вземат предвид при проактивната оценка, са най-ниски. Основен недостатък на пътищата е двулентовият габарит.

Окончателно класиране на ниво на пътна безопасност от ЦОБПМ за всяка област от административното разделение на Република България е представено в Таблица 5. По отношение на състоянието на безопасността в негативна посока се открояват области Кърджали и Кюстендил, при които над 90% от пътищата са в незадоволително и лошо състояние, което означава висок риск за участниците в движението. Единствено области Ямбол и Габрово



преминават границата от 50% за пътища в задоволително състояние. Силистренска област е с най-голям дял участъци в критично състояние. Липсват области, в които има отсечки в добро и отлично състояние.

Таблица 5

Област	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
Благоевград	0%	0%	8.65%	68.23%	15.16%	7.95%	0%
Бургас	0%	0%	31.00%	61.81%	3.89%	0%	3.29%
Варна	0%	0%	44.05%	55.95%	0%	0%	0%
Велико Търново	0%	0%	23.93%	60.63%	4.23%	7.54%	3.68%
Видин	0%	0%	14.85%	78.68%	3.28%	3.18%	0%
Враца	0%	0%	20.63%	56.23%	8.99%	7.97%	0%
Габрово	0%	0%	52.28%	36.47%	11.26%	0%	0%
Добрич	0%	0%	38.78%	37.33%	11.48%	8.99%	0%
Кърджали	0%	0%	10.61%	85.59%	1.58%	2.22%	0%
Кюстендил	0%	0%	5.56%	93.05%	0%	0%	0%
Ловеч	0%	0%	19.21%	60.02%	6.59%	14.18%	0%
Монтана	0%	0%	20.51%	42.98%	3.94%	12.64%	14.89%
Пазарджик	0%	0%	32.44%	61.34%	6.00%	0%	0.23%
Перник	0%	0%	22.74%	77.26%	0%	0%	0%
Плевен	0%	0%	42.53%	45.49%	9.70%	0%	1.03%
Пловдив	0%	0%	26.22%	56.67%	16.68%	0%	0.43%
Разград	0%	0%	17.24%	53.56%	3.63%	5.45%	20.11%
Русе	0%	0%	13.63%	58.70%	15.20%	0%	12.47%
Силистра	0%	0%	24.60%	45.07%	8.56%	17.44%	4.34%
Сливен	0%	0%	20.26%	51.41%	4.11%	0%	24.22%
Смолян	0%	0%	46.01%	49.64%	1.42%	0%	2.92%
София	0%	2.33%	23.99%	61.23%	3.67%	8.77%	0%
Стара Загора	0%	0%	35.07%	44.73%	11.90%	0%	4.29%
Търговище	0%	0%	12.57%	83.25%	2.79%	0%	0.13%
Хасково	0%	0%	9.31%	71.34%	14.13%	0%	5.22%
Шумен	0%	0%	22.59%	70.47%	5.80%	0%	0.54%
Ямбол	0%	0%	64.64%	30.34%	5.02%	0%	0%

Проактивната оценка на областно ниво е с преобладаващ висок риск (Таблица 6). И тук области Кърджали, Кюстендил, но и област Търговище, са с най-ниско качество на пътните елементи, а на обратния полюс са области Габрово и Ямбол.

Таблица 6

Област	Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
Благоевград	0%	12.38%	79.66%	7.95%	0%
Бургас	0%	32.95%	63.76%	0%	3.29%
Варна	0%	44.05%	55.95%	0%	0%
Велико Търново	0%	25.34%	63.44%	7.54%	3.68%
Видин	0%	16.00%	80.81%	3.18%	0%
Враца	0%	26.32%	59.52%	7.97%	0%
Габрово	0%	56.38%	43.62%	0%	0%
Добрич	0%	42.76%	44.83%	8.99%	0%
Кърджали	0%	10.61%	87.17%	2.22%	0%
Кюстендил	0%	5.56%	93.05%	0%	0%
Ловеч	0%	19.21%	66.61%	14.18%	0%



Монтана	0%	23.78%	43.65%	12.64%	14.89%
Пазарджик	0%	36.13%	63.65%	0%	0.23%
Перник	0%	22.74%	77.26%	0%	0%
Плевен	0%	49.08%	48.63%	0%	1.03%
Пловдив	0%	32.41%	67.16%	0%	0.43%
Разград	0%	18.38%	56.06%	5.45%	20.11%
Русе	0%	17.54%	69.99%	0%	12.47%
Силистра	0%	26.50%	51.73%	17.44%	4.34%
Сливен	0%	20.26%	55.52%	0%	24.22%
Смолян	0%	46.01%	51.05%	0%	2.92%
София	2.33%	25.60%	63.30%	8.77%	0%
Стара Загора	0%	37.58%	54.12%	0%	4.29%
Търговище	0%	12.57%	86.04%	0%	0.13%
Хасково	0%	10.23%	84.55%	0%	5.22%
Шумен	0%	24.15%	74.72%	0%	0.54%
Ямбол	0%	69.66%	30.34%	0%	0%

Несигурният резултат или средната степен на риск преобладава в регионалното разпределение на реактивната оценка (Таблица 7). С ниски резултати се открояват области Пловдив, Русе, Хасково и Благоевград.

Таблица 7

Област	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
Благоевград	0%	76.88%	15.16%	7.95%	0%
Бургас	0%	92.81%	3.89%	0%	3.29%
Варна	0%	100.00%	0%	0%	0%
Велико Търново	0%	84.55%	4.23%	7.54%	3.68%
Видин	0%	93.54%	3.28%	3.18%	0%
Враца	0%	76.85%	8.99%	7.97%	0%
Габрово	0%	88.74%	11.26%	0%	0%
Добрич	0%	76.11%	11.48%	8.99%	0%
Кърджали	0%	96.20%	1.58%	2.22%	0%
Кюстендил	0%	98.61%	0%	0%	0%
Ловеч	0%	79.23%	6.59%	14.18%	0%
Монтана	0%	63.49%	3.94%	12.64%	14.89%
Пазарджик	0%	93.78%	6.00%	0%	0.23%
Перник	0%	100.00%	0%	0%	0%
Плевен	0%	88.01%	9.70%	0%	1.03%
Пловдив	0%	82.89%	16.68%	0%	0.43%
Разград	0%	70.81%	3.63%	5.45%	20.11%
Русе	0%	72.34%	15.20%	0%	12.47%
Силистра	0%	69.67%	8.56%	17.44%	4.34%
Сливен	0%	71.67%	4.11%	0%	24.22%
Смолян	0%	95.65%	1.42%	0%	2.92%
София	0%	87.55%	3.67%	8.77%	0%
Стара Загора	0%	79.80%	11.90%	0%	4.29%
Търговище	0%	95.82%	2.79%	0%	0.13%
Хасково	0%	80.65%	14.13%	0%	5.22%
Шумен	0%	93.07%	5.80%	0%	0.54%
Ямбол	0%	94.98%	5.02%	0%	0%

Области Русе, Пловдив, Хасково и Благоевград са областите с най-лоши резултати по показателя плътност на тежките ПТП, който е изчислен за период



от три години – от 2021 г. до 2023 г. (Таблица 8). В Кюстендил и Перник не са регистрирани ПТП за разглеждания тригодишен период.

Таблица 8

Област	ПТП, [бр.]	Плътност на ПТП, [ПТП/км]
Благоевград	25	0.126
Бургас	5	0.052
Варна	1	0.043
Велико Търново	4	0.029
Видин	4	0.032
Враца	5	0.056
Габрово	2	0.041
Добрич	19	0.099
Кърджали	4	0.040
Кюстендил	0	0.000
Ловеч	6	0.089
Монтана	3	0.034
Пазарджик	5	0.043
Перник	0	0.000
Плевен	15	0.070
Пловдив	19	0.183
Разград	3	0.043
Русе	21	0.210
Силистра	9	0.077
Сливен	1	0.028
Смолян	3	0.018
София	5	0.024
Стара Загора	11	0.095
Търговище	2	0.026
Хасково	24	0.133
Шумен	9	0.053
Ямбол	4	0.054

Предвид разликите по редица показатели на пътните елементи и характеристики, е необходимо да бъдат разгледани отделните административни области, като се вземат предвид специфичните рискове за участниците в движението, както и регионалните различия в разпределението им.

IV.1. Област Благоевград

В област Благоевград в оценката са включени 23 общински пътища с обща дължина 198,42 км (Таблица 9). Резултатите показват ясно доминиране на ниските проактивни оценки и множество участъци с ниско окончателно класиране на ниво на пътна безопасност, което налага приоритизация на мерки за обезопасяване. По плътност на ПТП се отличават пътища BLG1291, BLG3164, BLG1270, BLG1194 и BLG1277, което означава по-висок брой



инциденти на километър и изисква допълнителен анализ и предприемане на мерки. По проактивна оценка голяма част от отсечките показват висок риск, като по-изявените са BLG1020, BLG1021, BLG1192, BLG1194, BLG1270, BLG1273, BLG1277, BLG1291, BLG1330, BLG1351, BGL2003, BGL2004, BLG2175, BLG2190, BLG2191 и BLG3099. Това показва наличие на системни проблеми, дори при липса на настъпили произшествия. По реактивна оценка най-ниски стойности имат BLG1277, BLG1291, BLG1273, BLG3164 и BLG1166, което потвърждава необходимостта от приоритетни мерки именно по тези участъци. Окончателната оценка, която комбинира проактивния и реактивния подход, е най-ниска за пътища BLG1020, BLG1021, BLG1071, BLG1192, BLG1193, BLG1194, BLG1203, BLG1270, BLG1273, BLG1277, BLG1291, BLG1330, BLG1351, BGL2003, BGL2004, BLG2175, BLG2190, BLG2191 и BLG3099. Тези участъци следва да бъдат разглеждани като първостепенни при планиране на дейности. Някои отсечки с нулева плътност на ПТП имат ниска проактивна или окончателна оценка, което означава, че рискът се дължи предимно на пътната инфраструктура и не бива да се пренебрегва. Необходимо е да се приоритизират именно отсечките с едновременно ниска реактивна и окончателна оценка, а по останалите да се въведе редовен мониторинг чрез огледи на място, за да се оптимизира разпределението на ограничените общински ресурси.

Таблица 9

Път	ПТП	Проактивна оценка					Реактивна оценка					Класиране на ниво на пътна безопасност						
		Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
BLG1020	0.060	0%	0%	67.27%	32.73%	0%	0%	50.69%	16.58%	32.73%	0%	0%	0%	0%	50.69%	16.58%	32.73%	0%
BLG1021	0.128	0%	0%	87.33%	12.67%	0%	0%	74.87%	12.46%	12.67%	0%	0%	0%	0%	74.87%	12.46%	12.67%	0%
BLG1071	0	0%	0%	8.22%	91.78%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	8.22%	91.78%	0%	0%	0%
BLG1166	0.269	0%	29.55%	70.45%	0%	0%	0%	68.50%	31.50%	0%	0%	0%	0%	13.23%	55.27%	31.50%	0%	0%
BLG1192	0.104	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
BLG1193	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
BLG1194	0.357	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
BLG1203	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
BLG1270	0.406	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	82.56%	17.44%	0%	0%	0%	0%	82.56%	17.44%	0%	0%	0%
BLG1273	0.203	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	40.77%	59.23%	0%	0%	0%	0%	40.77%	59.23%	0%	0%	0%
BLG1277	0.095	0%	0%	34.95%	65.05%	0%	0%	5.02%	29.93%	65.05%	0%	0%	0%	5.02%	29.93%	65.05%	0%	0%
BLG1291	0.445	0%	0%	78.34%	21.66%	0%	0%	25.07%	53.26%	21.66%	0%	0%	0%	25.07%	53.26%	21.66%	0%	0%
BLG1330	0.211	0%	0%	6.97%	93.03%	0%	0%	75.02%	24.98%	0%	0%	0%	0%	75.02%	24.98%	0%	0%	0%
BLG1351	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
BGL2003	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
BGL2004	0	0%	0%	17.71%	82.29%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	17.71%	82.29%	0%	0%	0%
BLG2114	0.085	0%	0%	45.74%	54.26%	0%	0%	85.08%	14.92%	0%	0%	0%	0%	45.74%	39.34%	14.92%	0%	0%
BLG2175	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
BLG2190	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
BLG2191	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
BLG2354	0.083	0%	0%	65.65%	34.35%	0%	0%	83.40%	16.60%	0%	0%	0%	0%	49.05%	34.35%	16.60%	0%	0%
BLG3099	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
BLG3164	0.412	0%	0%	79.63%	20.37%	0%	0%	59.05%	40.95%	0%	0%	0%	0%	38.68%	20.37%	40.95%	0%	0%

Пътищата, които не са оценявани в област Благоевград, са BLG1024, BLG1205, BLG1272 и BLG1276, тъй като в по-голямата си част попадат в населени места и нямат участък над 1 км извън населени места.

IV.2. Област Бургас

В оценката за област Бургас са включени 12 общински пътища с обща дължина 98,67 км (Таблица 10). Резултатите показват ясно доминиране на ниските проактивни оценки и множество участъци с ниска окончателна оценка, което налага приоритизация на мерки за обезопасяване. По плътност



на ПТП се отличава път BGS2232, което означава по-висок брой инциденти на километър. По проактивна оценка голяма част от отсечките показват висок риск, като по-изявените са BGS1186, BGS2232, BGS1260, BGS1184 и BGS2268. Това показва наличие на системни проблеми, дори при липса на настъпили произшествия. По реактивна оценка почти всички пътища са със среден резултат. Окончателната оценка, която комбинира проактивния и реактивния подход, е най-ниска за пътища BGS1051, BGS2232, BGS2269, BGS1260 и BGS1186. Тези участъци следва да бъдат разглеждани като първостепенни при планиране на дейности. Някои отсечки с нулева плътност на ПТП имат ниска проактивна или окончателна оценка, което означава, че рискът се дължи предимно на пътната инфраструктура и не бива да се пренебрегва. Необходимо е да се приоритизират именно отсечките с едновременно ниска реактивна и окончателна оценка, а по останалите да се въведе редовен мониторинг чрез огледи на място, за да се оптимизира разпределението на ограничените общински ресурси.

Таблица 10

Път	ПТП	Проактивна оценка					Реактивна оценка					Класиране на ниво на пътна безопасност						
		Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
BGS1051	0.261	0%	63.19%	36.81%	0%	0%	0%	74.93%	25.07%	0%	0%	0%	0%	38.12%	36.81%	25.07%	0%	0%
BGS1053	0	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%
BGS1149	0	0%	67.60%	32.40%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	67.60%	32.40%	0%	0%	0%	0%
BGS1184	0	0%	32.52%	67.48%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	32.52%	67.48%	0%	0%	0%	0%
BGS1186	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
BGS1188	0	0%	38.74%	61.26%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	38.74%	61.26%	0%	0%	0%	0%
BGS1260	0	0%	18.11%	81.89%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	18.11%	81.89%	0%	0%	0%	0%
BGS2232	0.339	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	78.31%	21.69%	0%	0%	0%	0%	78.31%	21.69%	0%	0%	0%
BGS2266	0	0%	40.18%	59.82%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	40.18%	59.82%	0%	0%	0%	0%
BGS2268	0	0%	32.13%	67.87%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	32.13%	67.87%	0%	0%	0%	0%
BGS2269	0	0%	46.67%	12.45%	0%	40.88%	0%	59.12%	0%	0%	40.88%	0%	46.67%	12.45%	0%	0%	40.88%	0%
BGS2283	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%

В област Бургас не е оценяван път BGS3284, тъй като в по-голямата си част попада в населени места и няма участък над 1 км извън населени места.

IV.3. Област Варна

В област Варна в оценката са включени 2 общински пътища с обща дължина 23,14 км (Таблица 11). И двата пътя показват ниски проактивни и окончателни оценки, което означава, че състоянието е влошено и изисква целенасочени мерки.

Таблица 11

Път	ПТП	Проактивна оценка					Реактивна оценка					Класиране на ниво на пътна безопасност						
		Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
VAR2116	0.071	0%	51.08%	48.92%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	51.08%	48.92%	0%	0%	0%
VAR3194	0	0%	32.97%	67.03%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	32.97%	67.03%	0%	0%	0%	0%

В област Варна не е оценяван път VAR1191, тъй като в по-голямата си част попада в населени места и няма участък над 1 км извън населени места.



IV.4. Област Велико Търново

В област Велико Търново в оценката са включени 18 общински пътища с обща дължина 142,32 км (Таблица 12). Резултатите показват доминиране на ниските проактивни оценки и множество отсечки с ниска окончателна оценка, което налага приоритизация на мерките за обезопасяване. По плътност на ПТП се отличава VTR1235, което означава по-висок брой инциденти на километър. По проактивна оценка по-значими са VTR1161, VTR1200 и VTR1201, което подсказва широко разпространени инфраструктурни слабости. По реактивна оценка най-ниски стойности имат VTR1233, VTR1235, VTR1285, VTR1202, VTR1201, което потвърждава необходимостта от приоритетни мерки по тези участъци. Окончателната оценка е най-ниска за VTR1161, VTR1200, и VTR1201. Тези пътища следва да бъдат разглеждани като първостепенни при планиране на дейности.

Таблица 12

Път	ПТП	Проактивна оценка					Реактивна оценка					Класиране на ниво на пътна безопасност						
		Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо уващо трасе	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
VTR1161	0	0%	0%	93.02%	0%	6.98%	0%	93.02%	0%	0%	6.98%	0%	0%	0%	93.02%	0%	0%	6.98%
VTR1200	0	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
VTR1201	0	0%	57.19%	42.81%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	57.19%	0%	0%	0%	
VTR1202	0.059	0%	60.80%	39.20%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	60.80%	39.20%	0%	0%	
VTR1208	0	0%	20.90%	79.10%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	20.90%	79.10%	0%	0%	
VTR1210	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
VTR1233	0.167	0%	30.71%	31.33%	0%	37.97%	0%	23.65%	38.38%	0%	37.97%	0%	0%	9.85%	13.80%	38.38%	0%	
VTR1235	0.172	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	71.59%	28.41%	0%	0%	0%	0%	0%	71.59%	28.41%	0%	
VTR1285	0.125	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	91.59%	8.41%	0%	0%	0%	0%	0%	91.59%	8.41%	0%	
VTR1292	0	0%	29.55%	13.51%	56.94%	0%	0%	43.06%	0%	56.94%	0%	0%	0%	29.55%	13.51%	0%	56.94%	
VTR2016	0	0%	3.82%	96.18%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	3.82%	96.18%	0%	0%	
VTR2076	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	
VTR2211	0	0%	29.87%	63.40%	0%	6.74%	0%	93.26%	0%	0%	6.74%	0%	0%	29.87%	63.40%	0%	6.74%	
VTR2284	0	0%	34.86%	65.14%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	34.86%	65.14%	0%	0%	
VTR2287	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	
VTR2288	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	
VTR2290	0	0%	0%	39.76%	60.24%	0%	0%	39.76%	0%	60.24%	0%	0%	0%	0%	39.76%	0%	60.24%	
VTR3086	0	0%	1.38%	98.62%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	1.38%	98.62%	0%	0%	

Пътищата, които не са оценявани в област Велико Търново, са VTR2043, VTR3113 и VTR3213, тъй като в по-голямата си част попадат в населени места и нямат участък над 1 км извън населени места.

IV.5. Област Видин

В област Видин в оценката са включени 16 общински пътища с обща дължина 126,24 км (Таблица 13). Резултатите сочат доминиране на ниските проактивни оценки и множество отсечки с ниска окончателна оценка, което налага приоритетно решаване на проблемите. По плътност на ПТП се отличават VID3011, VID1120 и VID1030, което означава по-висок брой инциденти на километър и изисква допълнителен анализ и мерки. По проактивна оценка с най-ниски резултати са VID1003, VID1020, VID1030 и VID1080. По реактивна оценка най-ниски стойности имат VID3011, VID1120 и VID1030. Окончателната оценка е най-ниска за VID1003, VID1020, VID1030 и VID1080. Тези отсечки следва да бъдат разглеждани като първостепенни при планиране на дейности.



Таблица 13

Път	ПТП	Проактивна оценка					Реактивна оценка					Класиране на ниво на пътна безопасност						
		Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
VID1003	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
VID1020	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
VID1030	0.045	0%	18.89%	81.11%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	18.89%	81.11%	0%	0%	0%
VID1080	0	0%	56.73%	43.27%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	56.73%	43.27%	0%	0%	0%
VID1120	0.100	0%	28.64%	71.36%	0%	0%	0%	89.21%	10.79%	0%	0%	0%	0%	21.39%	67.82%	10.79%	0%	0%
VID1121	0	0%	13.31%	59.53%	27.16%	0%	0%	72.84%	0%	27.16%	0%	0%	0%	13.31%	59.53%	0%	27.16%	0%
VID1180	0	0%	24.72%	75.28%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	24.72%	75.28%	0%	0%	0%
VID1181	0	0%	12.40%	87.60%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	12.40%	87.60%	0%	0%	0%
VID1182	0	0%	41.19%	58.81%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	41.19%	58.81%	0%	0%	0%
VID2081	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
VID2123	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
VID3005	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
VID3006	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
VID3007	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
VID3011	0.481	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	4.81%	95.19%	0%	0%	0%	0%	0%	4.81%	95.19%	0%	0%
VID3085	0	0%	10.44%	89.56%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	10.44%	89.56%	0%	0%	0%

Пътищата, които не са оценявани в област Видин, са VID1013 и VID1033, тъй като в по-голямата си част попадат в населени места и нямат участък над 1 км извън населени места.

IV.6. Област Враца

В област Враца в оценката са включени 10 общински пътища с обща дължина 89,21 км (Таблица 14). Данните показват преобладаване на ниските проактивни оценки и множество отсечки с ниска окончателна оценка, което налага приоритизация на мерките за безопасност. По плътност на ПТП се отличава VRC1015. По проактивна оценка с най-ниски оценки са VRC1015, VRC1016 и VRC1065. По реактивна оценка най-ниски стойности имат VRC1015, VRC1016 и VRC1065. Окончателната оценка е най-ниска за VRC1015, VRC1016, VRC1065 и VRC1067.

Таблица 14

Път	ПТП	Проактивна оценка					Реактивна оценка					Класиране на ниво на пътна безопасност						
		Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
VRC1015	0.150	0%	31.93%	26.60%	0%	0%	0%	27.80%	30.73%	0%	0%	0%	0%	1.20%	26.60%	30.73%	0%	0%
VRC1016	0.178	0%	17.58%	82.42%	0%	0%	0%	66.96%	33.04%	0%	0%	0%	0%	0%	66.96%	33.04%	0%	0%
VRC1065	0	0%	69.32%	30.68%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	69.32%	30.68%	0%	0%	0%
VRC1067	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
VRC1110	0	0%	30.86%	69.14%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	30.86%	69.14%	0%	0%	0%
VRC1129	0	0%	21.28%	78.72%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	21.28%	78.72%	0%	0%	0%
VRC1143	0	0%	47.51%	41.38%	11.11%	0%	0%	88.89%	0%	11.11%	0%	0%	0%	47.51%	41.38%	0%	11.11%	0%
VRC1162	0	0%	10.51%	34.82%	54.67%	0%	0%	45.33%	0%	54.67%	0%	0%	0%	10.51%	34.82%	0%	54.67%	0%
VRC2108	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
VRC2144	0.224	0%	22.06%	77.94%	0%	0%	0%	76.82%	23.18%	0%	0%	0%	0%	22.06%	54.76%	23.18%	0%	0%

Пътищата, които не са оценявани в област Враца, са VRC1053, VRC1109, VRC2111 и VRC3054, тъй като в по-голямата си част попадат в населени места и нямат участък над 1 км извън населени места.

IV.7. Област Габрово

В област Габрово в оценката са включени 3 общински пътища с обща дължина 48,24 км (Таблица 15). Резултатите показват преобладаващи ниски проактивни оценки и наличие на участъци с ниска окончателна оценка, което налага приоритизация на мерките.



Таблица 15

Път	ПТП	Проактивна оценка					Реактивна оценка					Класиране на ниво на пътна безопасност						
		Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
GAB1165	0.066	0%	44.17%	55.83%	0%	0%	0%	82.17%	17.83%	0%	0%	0%	0%	37.67%	44.50%	17.83%	0%	0%
GAB2117	0	0%	77.85%	22.15%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	77.85%	22.15%	0%	0%	0%
GAB3120	0	0%	76.51%	23.49%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	76.51%	23.49%	0%	0%	0%

За областта няма пътища, които не са оценявани.

IV.8. Област Добрич

В област Добрич в оценката са включени 19 общински пътища с обща дължина 191,00 км (Таблица 16). Обобщените резултати показват ясно доминиране на ниските проактивни оценки и множество пътища с ниска окончателна оценка. По плътност на ПТП се отличават DOB3160, DOB3195, DOB3034, DOB1197 и DOB3194. По проактивна оценка в най-лошо състояние са DOB1047, DOB1107, DOB1108 и DOB1122, което предполага повече проблеми в пътните елементи. По реактивна оценка най-ниски стойности имат DOB3160, DOB3195, DOB3034 и DOB1197. Окончателната оценка е най-ниска за DOB1047, DOB1107, DOB1108 и DOB1122.

Таблица 16

Път	ПТП	Проактивна оценка					Реактивна оценка					Класиране на ниво на пътна безопасност						
		Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
DOB1047	0.148	0%	67.06%	32.94%	0%	0%	0%	78.24%	21.76%	0%	0%	0%	0%	57.31%	20.93%	21.76%	0%	0%
DOB1107	0	0%	63.29%	36.71%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	63.29%	36.71%	0%	0%	0%
DOB1108	0.128	0%	58.08%	41.92%	0%	0%	0%	77.31%	22.69%	0%	0%	0%	0%	41.71%	35.60%	22.69%	0%	0%
DOB1122	0.054	0%	45.23%	54.77%	0%	0%	0%	99.46%	0.54%	0%	0%	0%	0%	45.23%	54.23%	0.54%	0%	0%
DOB1149	0.136	0%	40.62%	59.38%	0%	0%	0%	73.63%	26.37%	0%	0%	0%	0%	25.83%	47.80%	26.37%	0%	0%
DOB1192	0.061	0%	5.91%	54.26%	0%	0%	0%	60.17%	0%	0%	0%	0%	0%	5.91%	54.26%	0%	0%	0%
DOB1196	0	0%	44.36%	55.64%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	44.36%	55.64%	0%	0%	0%
DOB1197	0.418	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
DOB2004	0	0%	80.65%	19.35%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	80.65%	19.35%	0%	0%	0%
DOB2142	0.074	0%	85.47%	14.53%	0%	0%	0%	86.21%	13.79%	0%	0%	0%	0%	78.90%	7.30%	13.79%	0%	0%
DOB2176	0	0%	26.77%	17.18%	56.06%	0%	0%	43.94%	0%	56.06%	0%	0%	0%	26.77%	17.18%	0%	56.06%	0%
DOB2191	0	0%	53.08%	46.92%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	53.08%	46.92%	0%	0%	0%
DOB3032	0	0%	44.43%	55.57%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	44.43%	55.57%	0%	0%	0%
DOB3034	0.526	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	84.74%	15.26%	0%	0%	0%	0%	0%	84.74%	15.26%	0%	0%
DOB3040	0	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%
DOB3145	0	0%	20.85%	12.36%	66.79%	0%	0%	33.21%	0%	66.79%	0%	0%	0%	20.85%	12.36%	0%	66.79%	0%
DOB3160	1.116	0%	0%	17.86%	82.14%	0%	0%	17.86%	0%	82.14%	0%	0%	0%	0%	17.86%	0%	82.14%	0%
DOB3173	0	0%	34.90%	65.10%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	34.90%	65.10%	0%	0%	0%
DOB3194	0.232	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	75.22%	24.78%	0%	0%	0%	0%	0%	75.22%	24.78%	0%	0%
DOB3195	1.010	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%

Пътищата, които не са оценявани в област Добрич, са DOB1146, DOB2148 и DOB3160, тъй като в по-голямата си част попадат в населени места и нямат участък над 1 км извън населени места.

IV.9. Област Кърджали

В област Кърджали в оценката са включени 15 общински пътища с обща дължина 101,01 км (Таблица 17). Резултатите показват преобладаващо ниски проактивни оценки и отсечки с ниска окончателна оценка. По проактивна оценка се отличават KRZ1005, KRZ1041 и KRZ3254, което подсказва системни инфраструктурни проблеми по тези отсечки. По реактивна оценка почти всички пътища са със среден резултат. Окончателната оценка е най-ниска за KRZ1005, KRZ1041 и KRZ3254.



Таблица 17

Път	ПТП	Проактивна оценка					Реактивна оценка					Класиране на ниво на пътна безопасност						
		Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
KRZ1005	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
KRZ1008	0	0%	37.23%	62.77%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	37.23%	62.77%	0%	0%	0%
KRZ1041	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
KRZ1060	0.140	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
KRZ1104	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
KRZ1107	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
KRZ1210	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
KRZ1377	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
KRZ1436	0	0%	29.45%	70.55%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	29.45%	70.55%	0%	0%	0%
KRZ2029	0	0%	0%	31.51%	68.49%	0%	0%	31.51%	0%	68.49%	0%	0%	0%	0%	31.51%	0%	68.49%	0%
KRZ2061	0.265	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
KRZ2062	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
KRZ2403	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
KRZ3254	0.313	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	74.92%	25.08%	0%	0%	0%	0%	0%	74.92%	25.08%	0%	0%
KRZ3410	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%

В област Кърджали не е оценяван път KRZ3021, тъй като е изцяло в лошо състояние, пътища KRZ2120, KRZ2228, тъй като в по-голямата си част попадат в населени места и нямат участък над 1 км извън населени места, и пътища KRZ3021, KRZ3040 и KRZ3074, защото не се откриват или са непроходими.

IV.10. Област Кюстендил

В област Кюстендил в оценката са включени 4 общински пътища с обща дължина 37,39 км (Таблица 18). Данните показват доминиране на ниските проактивни оценки и на участъци с ниска окончателна оценка. По пътищата не са регистрирани ПТП в разглеждания тригодишен период.

Таблица 18

Път	ПТП	Проактивна оценка					Реактивна оценка					Класиране на ниво на пътна безопасност						
		Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
KNL1016	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
KNL1129	0	0%	14.89%	85.11%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	14.89%	85.11%	0%	0%	0%
KNL1191	0	0%	0%	95.72%	0%	0%	0%	95.72%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	95.72%	0%	0%	0%
KNL3180	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%

За област Кюстендил няма пътища, които не са оценявани.

IV.11. Област Ловеч

В област Ловеч в оценката са включени 11 общински пътища с обща дължина 67,05 км (Таблица 19). Резултатите показват преобладаване на ниските проактивни и окончателни оценки. По плътност на ПТП най-отличаващи се са LOV1110, LOV1203 и LOV2202. По проактивна оценка най-изразени са LOV1110, LOV1203 и LOV1205, а по реактивна оценка най-ниски стойности имат LOV1110 и LOV1205. Окончателната оценка е най-ниска за същите пътища.



Таблица 19

Път	ПТП	Проактивна оценка					Реактивна оценка					Класиране на ниво на пътна безопасност						
		Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
LOV1002	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
LOV1090	0	0%	8.35%	91.65%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	8.35%	91.65%	0%	0%	0%
LOV1110	0.980	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	26.96%	73.04%	0%	0%	0%	0%	0%	26.96%	73.04%	0%	0%
LOV1116	0	0%	59.23%	40.77%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	59.23%	40.77%	0%	0%	0%
LOV1203	0.311	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
LOV1205	0.141	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	58.56%	41.44%	0%	0%	0%	0%	0%	58.56%	41.44%	0%	0%
LOV1253	0	0%	27.03%	0%	72.97%	0%	0%	27.03%	0%	72.97%	0%	0%	0%	27.03%	0%	72.97%	0%	0%
LOV2096	0	0%	31.79%	47.43%	20.78%	0%	0%	79.22%	0%	20.78%	0%	0%	0%	31.79%	47.43%	0%	20.78%	0%
LOV2121	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
LOV2202	0.255	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
LOV2204	0	0%	19.84%	80.16%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	19.84%	80.16%	0%	0%	0%

В област Ловеч не е оценяван път LOV3208, тъй като в по-голямата си част попада в населени места и няма участък над 1 км извън населени места.

IV.12. Област Монтана

В област Монтана в оценката са включени 10 общински пътища с обща дължина 103,04 км (Таблица 20). Данните показват доминиране на ниските проактивни и окончателни оценки. По проактивна оценка значими са MON1013, MON1091 и MON1062. По реактивна оценка най-ниски стойности имат MON2135 и MON1132, а окончателната оценка е най-ниска за MON1090 и MON1132.

Таблица 20

Път	ПТП	Проактивна оценка					Реактивна оценка					Класиране на ниво на пътна безопасност						
		Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
MON1001	0	0%	0%	0%	52.44%	47.56%	0%	0%	0%	52.44%	47.56%	0%	0%	0%	0%	0%	52.44%	47.56%
MON1013	0	0%	16.91%	83.09%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	16.91%	83.09%	0%	0%	0%
MON1041	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
MON1042	0	0%	0%	26.14%	0%	0%	0%	26.14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	26.14%	0%	0%	0%
MON1062	0	0%	28.81%	71.19%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	28.81%	71.19%	0%	0%	0%
MON1090	0.186	0%	18.40%	81.60%	0%	0%	0%	68.77%	31.23%	0%	0%	0%	0%	68.77%	31.23%	0%	0%	0%
MON1091	0	0%	9.59%	90.41%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	9.59%	90.41%	0%	0%	0%
MON1130	0	0%	70.54%	29.46%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	70.54%	29.46%	0%	0%	0%
MON1132	0.158	0%	80.64%	19.36%	0%	0%	0%	62.29%	37.71%	0%	0%	0%	0%	42.93%	19.36%	37.71%	0%	0%
MON2135	0.637	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
MON2136	0	0%	17.23%	12.87%	0%	69.90%	0%	30.10%	0%	0%	0%	0%	0%	17.23%	12.87%	0%	0%	69.90%

В област Монтана не са оценявани пътища MON1001, MON1092 и MON2002, тъй като са изцяло в лошо състояние, пътища MON1012, MON1040, MON2008, MON2043, MON3097 и MON3138, тъй като в по-голямата си част попадат в населени места и нямат участък над 1 км извън населени места.

IV.13. Област Пазарджик

В област Пазарджик в оценката са включени 8 общински пътища с обща дължина 115,21 км (Таблица 21). Резултатите показват преобладаващо ниски проактивни и окончателни оценки. По плътност на ПТП се отличават PAZ1061 и PAZ1041. По проактивна оценка най-изразени са PAZ1041, PAZ2063 и PAZ1102, а по реактивна оценка – PAZ1041, PAZ1181 и PAZ2044. Окончателната оценка е най-ниска за PAZ1041, PAZ1181 и PAZ2044.



Таблица 21

Път	ПТП	Проактивна оценка					Реактивна оценка					Класиране на ниво на пътна безопасност						
		Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
PAZ1041	0.248	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	80.69%	19.31%	0%	0%	0%	0%	0%	80.69%	19.31%	0%	0%
PAZ1043	0	0%	42.59%	57.41%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	42.59%	57.41%	0%	0%	0%
PAZ1061	0.546	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
PAZ1102	0	0%	9.51%	90.49%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	9.51%	90.49%	0%	0%	0%
PAZ1181	0.028	0%	27.38%	72.62%	0%	0%	0%	94.16%	5.84%	0%	0%	0%	0%	21.55%	72.62%	5.84%	0%	0%
PAZ2044	0.057	0%	60.47%	38.79%	0%	0.74%	0%	87.87%	11.39%	0%	0%	0.74%	0%	54.40%	33.47%	11.39%	0%	0.74%
PAZ2063	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
PAZ2105	0	0%	82.23%	17.77%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	82.23%	17.77%	0%	0%	0%

За област Пазарджик няма пътища, които не са оценявани.

IV.14. Област Перник

В област Перник в оценката са включени 5 общински пътища с обща дължина 11,13 км (Таблица 22). Данните показват доминиране на ниските проактивни оценки и наличие на отсечки с ниска окончателна оценка. По проактивна оценка най-критични са PER3027, PER3162 и PER3164, а по реактивна оценка всички пътища са със среден резултат.

Таблица 22

Път	ПТП	Проактивна оценка					Реактивна оценка					Класиране на ниво на пътна безопасност						
		Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
PER3027	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
PER3162	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
PER3164	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
PER3165	0	0%	32.06%	67.94%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	32.06%	67.94%	0%	0%	0%
PER3171	0	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%

В област Перник не са оценявани пътища PER1120, PER3158, PER3159, PER3185 и PER3186, тъй като в по-голямата си част попадат в населени места и нямат участък над 1 км извън населени места.

IV.15. Област Плевен

В област Плевен в оценката са включени 29 общински пътища с обща дължина 217,91 км (Таблица 23). Обобщените резултати показват ясно доминиране на ниските проактивни оценки и множество отсечки с ниска окончателна оценка, което налага приоритизация на мерките за обезопасяване. По плътност на ПТП най-отличаващи се са пътища PVN2145 и PVN1005, което означава по-висок брой инциденти на километър. По проактивна оценка се открояват PVN1004, PVN2046, PVN2120 и PVN2145. По реактивна и окончателна оценка най-ниски стойности имат PVN2121, PVN1047 и PVN1091.



Таблица 23

Път	ПТП	Проактивна оценка					Реактивна оценка					Класиране на ниво на пътна безопасност						
		Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
PVN1001	0.162	0%	35.88%	64.12%	0%	0%	0%	69.48%	30.52%	0%	0%	0%	0%	35.88%	33.60%	30.52%	0%	0%
PVN1003	0	0%	25.43%	59.49%	0%	0%	0%	84.92%	0%	0%	0%	0%	25.43%	59.49%	0%	0%	0%	
PVN1004	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
PVN1005	0.303	0%	44.81%	55.19%	0%	0%	0%	69.87%	30.13%	0%	0%	0%	24.98%	44.89%	30.13%	0%	0%	
PVN1020	0	0%	29.11%	65.04%	0%	0%	0%	94.15%	0%	0%	0%	0%	29.11%	65.04%	0%	0%	0%	
PVN1022	0	0%	61.88%	38.12%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	61.88%	38.12%	0%	0%	0%	
PVN1041	0	0%	63.47%	22.29%	0%	14.24%	0%	85.76%	0%	0%	14.24%	0%	63.47%	22.29%	0%	0%	14.24%	
PVN1045	0	0%	62.94%	37.06%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	62.94%	37.06%	0%	0%	0%	
PVN1047	0.153	0%	45.30%	54.70%	0%	0%	0%	54.29%	45.71%	0%	0%	0%	15.07%	39.22%	45.71%	0%	0%	
PVN1060	0	0%	10.98%	89.02%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	10.98%	89.02%	0%	0%	0%	
PVN1080	0.226	0%	51.72%	48.28%	0%	0%	0%	73.69%	26.31%	0%	0%	0%	25.41%	48.28%	26.31%	0%	0%	
PVN1091	0.176	0%	82.54%	17.46%	0%	0%	0%	67.20%	32.80%	0%	0%	0%	49.74%	17.46%	32.80%	0%	0%	
PVN1110	0	0%	85.30%	7.31%	0%	7.39%	0%	92.61%	0%	0%	7.39%	0%	85.30%	7.31%	0%	0%	7.39%	
PVN1124	0.161	0%	15.90%	84.10%	0%	0%	0%	98.39%	1.61%	0%	0%	0%	14.29%	84.10%	1.61%	0%	0%	
PVN1186	0	0%	35.61%	64.39%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	35.61%	64.39%	0%	0%	0%	
PVN1187	0.135	0%	33.76%	66.24%	0%	0%	0%	84.78%	15.22%	0%	0%	0%	27.06%	57.71%	15.22%	0%	0%	
PVN2002	0	0%	46.70%	53.30%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	46.70%	53.30%	0%	0%	0%	
PVN2024	0.277	0%	87.81%	12.19%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	87.81%	12.19%	0%	0%	0%	
PVN2043	0	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	
PVN2046	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
PVN2061	0	0%	82.63%	17.37%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	82.63%	17.37%	0%	0%	0%	
PVN2120	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
PVN2121	0.273	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	51.37%	48.63%	0%	0%	0%	51.37%	0%	48.63%	0%	0%	
PVN2122	0	0%	45.12%	54.88%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	45.12%	54.88%	0%	0%	0%	
PVN2145	0.461	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
PVN2194	0	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	
PVN3021	0	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	
PVN3023	0	0%	62.33%	37.67%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	62.33%	37.67%	0%	0%	0%	
PVN3123	0	0%	61.92%	34.99%	0%	3.08%	0%	96.92%	0%	0%	3.08%	0%	61.92%	34.99%	0%	0%	3.08%	

В област Плевен не са оценявани пътища PVN2024, PVN3025 и PVN3044, тъй като в по-голямата си част попадат в населени места и нямат участък над 1 км извън населени места.

IV.16. Област Пловдив

В област Пловдив в оценката са включени 12 общински пътища с обща дължина 104,11 км (Таблица 24). Данните показват преобладаване на ниските проактивни и окончателни оценки. По плътност на ПТП най-отличаващи се са PDV2056, PDV1082 и PDV1323, което индикира по-висока честота на инциденти на километър и изисква допълнителен анализ. По проактивна оценка най-изразени са PDV1323, PDV1217 и PDV1082. По реактивна оценка най-ниски стойности имат PDV2055, PDV1082 и PDV1190, а окончателната оценка е най-ниска за PDV1082, PDV2055 и PDV1190.

Таблица 24

Път	ПТП	Проактивна оценка					Реактивна оценка					Класиране на ниво на пътна безопасност						
		Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
PDV1057	0.131	0%	59.82%	40.18%	0%	0%	0%	88.22%	11.78%	0%	0%	0%	0%	59.82%	28.40%	11.78%	0%	0%
PDV1082	0.889	0%	22.00%	78.00%	0%	0%	0%	1.98%	98.02%	0%	0%	0%	0%	1.98%	98.02%	0%	0%	0%
PDV1100	0	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	
PDV1190	0.247	0%	40.08%	59.92%	0%	0%	0%	78.02%	21.98%	0%	0%	0%	26.26%	51.77%	21.98%	0%	0%	
PDV1217	0.066	0%	12.98%	87.02%	0%	0%	0%	87.88%	12.12%	0%	0%	0%	12.98%	74.90%	12.12%	0%	0%	
PDV1323	0.162	0%	6.73%	93.27%	0%	0%	0%	81.65%	18.35%	0%	0%	0%	0%	81.65%	18.35%	0%	0%	
PDV1325	0.080	0%	40.72%	59.28%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	40.72%	59.28%	0%	0%	0%	
PDV1361	0	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	
PDV1365	0	0%	70.23%	29.77%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	70.23%	29.77%	0%	0%	0%	
PDV2055	0.094	0%	61.42%	38.58%	0%	0%	0%	72.55%	27.45%	0%	0%	0%	42.36%	30.19%	27.45%	0%	0%	
PDV2056	1.397	0%	71.01%	28.99%	0%	0%	0%	96.75%	3.25%	0%	0%	0%	67.76%	28.99%	3.25%	0%	0%	
PDV2075	0	0%	24.11%	70.93%	0%	4.96%	0%	95.04%	0%	0%	4.96%	0%	24.11%	70.93%	0%	0%	4.96%	

В област Пловдив не е оценяван път PDV2362, тъй като в по-голямата си част попада в населени места и няма участък над 1 км извън населени места.



IV.17. Област Разград

В област Разград в оценката са включени 16 общински пътища с обща дължина 87,34 км (Таблица 25). Данните показват преобладаване на ниски проактивни оценки и множество отсечки с ниска окончателна оценка. По плътност на ПТП най-отличаващи се са RAZ2084, RAZ1092 и RAZ3143. По проактивна оценка се наблюдават голям брой пътища изцяло в лошо състояние, което подсказва системни инфраструктурни проблеми по тези отсечки. По реактивна оценка почти всички пътища са със среден резултат, а окончателната оценка е най-ниска за RAZ2084 и RAZ3143.

Таблица 25

Път	ПТП	Проактивна оценка					Реактивна оценка					Класиране на ниво на пътна безопасност						
		Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
RAZ1042	0	0%	81.21%	18.79%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	81.21%	18.79%	0%	0%	0%
RAZ1082	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
RAZ1087	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
RAZ1088	0	0%	0%	38.64%	19.62%	41.74%	0%	38.64%	0%	19.62%	41.74%	0%	0%	0%	38.64%	0%	19.62%	41.74%
RAZ1092	0.156	0%	0%	56.33%	43.67%	0%	0%	56.33%	0%	43.67%	0%	0%	0%	56.33%	0%	43.67%	0%	0%
RAZ2047	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
RAZ2048	0	0%	0%	17.77%	0%	82.23%	0%	17.77%	0%	0%	82.23%	0%	0%	0%	17.77%	0%	0%	82.23%
RAZ2084	0.293	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	50.48%	49.52%	0%	0%	0%	0%	50.48%	49.52%	0%	0%	0%
RAZ2116	0	0%	28.39%	71.61%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	28.39%	71.61%	0%	0%	0%	0%
RAZ2140	0	0%	21.89%	69.47%	0%	8.64%	0%	91.36%	0%	0%	8.64%	0%	0%	21.89%	69.47%	0%	0%	8.64%
RAZ2142	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
RAZ2144	0	0%	0%	33.15%	0%	66.85%	0%	33.15%	0%	0%	66.85%	0%	0%	0%	33.15%	0%	0%	66.85%
RAZ3003	0	0%	71.31%	28.69%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	71.31%	28.69%	0%	0%	0%	0%
RAZ3046	0	0%	21.66%	78.34%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	21.66%	78.34%	0%	0%	0%	0%
RAZ3061	0	0%	27.05%	26.09%	0%	46.86%	0%	53.14%	0%	0%	46.86%	0%	0%	27.05%	26.09%	0%	0%	46.86%
RAZ3143	0.327	0%	32.40%	67.60%	0%	0%	0%	51.57%	48.43%	0%	0%	0%	0%	51.57%	48.43%	0%	0%	0%

В област Разград не са оценявани пътища RAZ1141, RAZ2002, RAZ3013 и RAZ3014, тъй като в по-голямата си част попадат в населени места и нямат участък над 1 км извън населени места.

IV.18. Област Русе

В област Русе в оценката са включени 13 общински пътища с обща дължина 114,36 км (Таблица 26). Обобщените резултати показват доминиране на ниските проактивни и окончателни оценки. По плътност на ПТП се отличават RSE1101, RSE2004 и RSE1172. По проактивна оценка значими са RSE1003, RSE1172, RSE1210 и RSE3212, което подсказва наличието на инфраструктурни слабости по тези отсечки. По реактивна оценка най-ниски стойности имат RSE2004, RSE1171 и RSE1172, а окончателната оценка е най-ниска за същите участъци.



Таблица 26

Път	ПТП	Проактивна оценка					Реактивна оценка					Класиране на ниво на пътна безопасност						
		Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
RSE1001	0	0%	37.72%	62.28%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	37.72%	62.28%	0%	0%	0%
RSE1003	0.156	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	84.86%	15.14%	0%	0%	0%	0%	0%	84.86%	15.14%	0%	0%
RSE1082	0.096	0%	15.39%	84.61%	0%	0%	0%	84.51%	15.49%	0%	0%	0%	0%	0%	84.51%	15.49%	0%	0%
RSE1101	0.607	0%	29.88%	70.12%	0%	0%	0%	49.80%	50.20%	0%	0%	0%	1.52%	48.28%	50.20%	0%	0%	
RSE1130	0.256	0%	17.48%	82.52%	0%	0%	0%	78.72%	21.28%	0%	0%	0%	17.48%	61.24%	21.28%	0%	0%	
RSE1171	0.307	0%	28.92%	47.78%	0%	23.30%	0%	29.40%	47.31%	0%	23.30%	0%	28.92%	0.47%	47.31%	0%	23.30%	
RSE1172	1.826	0%	0%	29.80%	0%	70.20%	0%	12.57%	17.23%	0%	70.20%	0%	0%	12.57%	17.23%	0%	70.20%	
RSE1210	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
RSE2002	0.164	0%	24.19%	75.81%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	24.19%	75.81%	0%	0%	0%	
RSE2004	1.128	0%	37.23%	62.77%	0%	0%	0%	3.72%	96.28%	0%	0%	0%	0%	3.72%	96.28%	0%	0%	
RSE2052	0	0%	8.68%	8.94%	0%	82.38%	0%	17.62%	0%	0%	82.38%	0%	8.68%	8.94%	0%	0%	82.38%	
RSE2170	0	0%	28.53%	71.47%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	28.53%	71.47%	0%	0%	0%	
RSE3212	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	

В област Русе няма пътища, които не са оценявани.

IV.19. Област Силистра

В област Силистра в оценката са включени 19 общински пътища с обща дължина 122,70 км (Таблица 27). Данните показват преобладаващо ниски проактивни оценки и участъци с ниска окончателна оценка. По плътност на ПТП най-отличаващи се са SLS3088, SLS1111 и SLS1132. По проактивна оценка се наблюдават множество пътища изцяло в лошо състояние. По реактивна и окончателна оценка най-ниски стойности имат SLS3088, SLS1080 и SLS1132.

Таблица 27

Път	ПТП	Проактивна оценка					Реактивна оценка					Класиране на ниво на пътна безопасност						
		Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
SLS1021	0	0%	33.07%	66.93%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	33.07%	66.93%	0%	0%	0%
SLS1060	0	0%	28.68%	50.64%	20.68%	0%	0%	79.32%	0%	20.68%	0%	0%	0%	28.68%	50.64%	0%	20.68%	0%
SLS1080	0.285	0%	0%	39.75%	0%	60.25%	0%	21.18%	18.57%	0%	60.25%	0%	0%	0%	21.18%	18.57%	0%	60.25%
SLS1081	0	0%	23.57%	76.43%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	23.57%	76.43%	0%	0%	0%	
SLS1082	0.289	0%	42.84%	57.16%	0%	0%	0%	73.31%	26.69%	0%	0%	0%	42.84%	30.47%	26.69%	0%	0%	
SLS1086	0	0%	46.78%	53.22%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	46.78%	53.22%	0%	0%	0%	
SLS1111	0.322	0%	68.12%	31.88%	0%	0%	0%	72.30%	27.70%	0%	0%	0%	0%	31.88%	27.70%	0%	0%	
SLS1131	0	0%	11.10%	88.90%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	11.10%	88.90%	0%	0%	0%	
SLS1132	0.270	0%	26.46%	73.54%	0%	0%	0%	59.50%	40.50%	0%	0%	0%	9.99%	49.51%	40.50%	0%	0%	
SLS1133	0	0%	62.05%	37.95%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	62.05%	37.95%	0%	0%	0%	
SLS1136	0.300	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	63.07%	36.93%	0%	0%	0%	0%	63.07%	36.93%	0%	0%	
SLS1137	0	0%	23.37%	30.60%	46.03%	0%	0%	53.97%	0%	46.03%	0%	0%	0%	23.37%	30.60%	0%	46.03%	
SLS2027	0	0%	23.28%	17.01%	59.71%	0%	0%	40.29%	0%	59.71%	0%	0%	0%	17.01%	0%	59.71%	0%	
SLS2045	0	0%	0%	43.41%	56.59%	0%	0%	43.41%	0%	56.59%	0%	0%	0%	43.41%	0%	56.59%	0%	
SLS2064	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SLS2087	0	0%	69.74%	30.26%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	69.74%	30.26%	0%	0%	0%	
SLS2135	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SLS3066	0	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	
SLS3068	0.230	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	
SLS3088	0.752	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	3.76%	96.24%	0%	0%	0%	0%	3.76%	96.24%	0%	0%	
SLS3096	1.530	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	

В област Силистра не е оценяван път SLS2023, тъй като в по-голямата си част попада в населени места и няма участък над 1 км извън населени места.

IV.20. Област Сливен

В област Сливен в оценката са включени 2 общински пътища с обща дължина 46,74 км (Таблица 28). И двете отсечки показват ниски проактивни и ниски окончателни оценки, което означава влошено състояние и изисква целенасочени мерки.



Таблица 28

Път	ППТ	Проактивна оценка					Реактивна оценка					Класиране на ниво на пътна безопасност						
		Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
SLV1030	0	0%	22.10%	22.78%	0%	55.11%	0%	44.89%	0%	0%	55.11%	0%	0%	22.10%	22.78%	0%	0%	55.11%
SLV1112	0.038	0%	18.82%	81.18%	0%	0%	0%	92.67%	7.33%	0%	0%	0%	0%	18.82%	73.85%	7.33%	0%	0%

В област Сливен не е оценяван път SLV3120, тъй като в по-голямата си част попада в населени места и няма участък над 1 км извън населени места.

IV.21. Област Смолян

В област Смолян в оценката са включени 32 общински пътища с обща дължина 168,66 км (Таблица 29). Обобщените резултати показват ясно доминиране на ниските проактивни оценки и множество отсечки с ниска окончателна оценка. По проактивна оценка се наблюдават множество пътища изцяло в лошо състояние. По реактивна оценка почти всички пътища са със среден резултат, а при окончателната оценка редица пътища са в незадоволително състояние.

Таблица 29

Път	ППТ	Проактивна оценка					Реактивна оценка					Класиране на ниво на пътна безопасност						
		Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
SML1031	0	0%	61.32%	38.68%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	61.32%	38.68%	0%	0%	0%
SML1084	0.100	0%	70.48%	29.52%	0%	0%	0%	81.33%	18.67%	0%	0%	0%	0%	10.84%	70.48%	18.67%	0%	0%
SML1085	0	0%	68.17%	31.83%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	68.17%	31.83%	0%	0%	0%
SML1130	0	0%	52.99%	24.09%	0%	22.93%	0%	77.07%	0%	0%	22.93%	0%	0%	52.99%	24.09%	0%	0%	22.93%
SML1132	0	0%	0%	99.49%	0%	0%	0%	99.49%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	99.49%	0%	0%	0%
SML1135	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
SML1149	0	0%	0%	81.47%	0%	18.53%	0%	81.47%	0%	0%	18.53%	0%	0%	81.47%	0%	0%	0%	18.53%
SML2004	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
SML2030	0	0%	53.17%	46.83%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	53.17%	46.83%	0%	0%	0%	0%
SML2100	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
SML2109	0	0%	11.65%	88.35%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	11.65%	88.35%	0%	0%	0%	0%
SML2133	0	0%	77.28%	21.97%	0%	0.75%	0%	99.25%	0%	0%	0.75%	0%	0%	77.28%	21.97%	0%	0%	0.75%
SML2155	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
SML2210	0	0%	61.78%	38.22%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	61.78%	38.22%	0%	0%	0%	0%
SML2211	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
SML2213	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
SML2252	0	0%	56.26%	42.56%	0%	1.17%	0%	98.83%	0%	0%	1.17%	0%	56.26%	42.56%	0%	0%	1.17%	0%
SML2311	0	0%	27.89%	72.11%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	27.89%	72.11%	0%	0%	0%	0%
SML2322	0	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%
SML3033	0	0%	87.51%	0%	0%	12.49%	0%	87.51%	0%	0%	12.49%	0%	0%	87.51%	0%	0%	0%	12.49%
SML3107	0	0%	37.92%	32.64%	0%	29.44%	0%	70.56%	0%	0%	29.44%	0%	0%	37.92%	32.64%	0%	0%	29.44%
SML3137	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
SML3138	0.303	0%	0%	76.92%	0%	23.08%	0%	76.92%	0%	0%	23.08%	0%	0%	0%	76.92%	0%	0%	23.08%
SML3142	0	0%	91.30%	0%	0%	8.70%	0%	91.30%	0%	0%	8.70%	0%	0%	91.30%	0%	0%	0%	8.70%
SML3150	0	0%	44.07%	55.93%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	44.07%	55.93%	0%	0%	0%	0%
SML3153	0	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%
SML3154	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
SML3170	0.094	0%	9.34%	90.66%	0%	0%	0%	95.00%	5.00%	0%	0%	0%	9.34%	85.66%	5.00%	0%	0%	
SML3216	0	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%
SML3217	0	0%	63.06%	36.94%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	63.06%	36.94%	0%	0%	0%	0%
SML3218	0	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%
SML3251	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%

В област Смолян не са оценявани пътища SML1214, SML3139, SML3151, SML3157, SML3189 и SML3220, тъй като в по-голямата си част попадат в населени места и нямат участък над 1 км извън населени места.

IV.22. Област София

В област София в оценката са включени 46 общински пътища с обща дължина 210,91 км (Таблица 30). Данните показват преобладаващо ниски



проактивни и окончателни оценки. По плътност на ПТП най-отличаващи се са SFO2573, SFO1401 и SFO3214, което индикира по-висок брой инциденти на километър. По проактивна оценка се наблюдават множество пътища изцяло в лошо състояние. По реактивна оценка най-ниски стойности имат SFO1401, SFO2573 и SFO2405. Окончателната оценка е най-ниска за SFO1401, SFO2573 и SFO2046.

Таблица 30

Път	ПТП	Проактивна оценка					Реактивна оценка					Класиране на ниво на пътна безопасност						
		Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществена уащо трасе	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществена уащо трасе	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществена уащо трасе
SFO1040	0	0%	61.45%	38.55%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	61.45%	38.55%	0%	0%	0%
SFO1190	0	0%	39.13%	60.87%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	39.13%	60.87%	0%	0%	0%	
SFO1260	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SFO1300	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SFO1320	0	0%	49.55%	50.45%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	49.55%	50.45%	0%	0%	0%	
SFO1370	0	0%	71.43%	28.57%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	71.43%	28.57%	0%	0%	0%	
SFO1400	0	0%	35.66%	64.34%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	35.66%	64.34%	0%	0%	0%	
SFO1401	0.183	0%	100.00%	0%	0%	0%	64.35%	35.65%	0%	0%	0%	0%	64.35%	0%	35.65%	0%	0%	
SFO1403	0	0%	59.97%	40.03%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	59.97%	40.03%	0%	0%	0%	
SFO1430	0	0%	61.33%	38.67%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	61.33%	38.67%	0%	0%	0%	
SFO1431	0	0%	58.87%	41.13%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	58.87%	41.13%	0%	0%	0%	
SFO1471	0	0%	31.51%	68.49%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	31.51%	68.49%	0%	0%	0%	
SFO1600	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SFO2046	0.063	0%	0%	100.00%	0%	0%	84.63%	15.37%	0%	0%	0%	0%	0%	84.63%	15.37%	0%	0%	
SFO2047	0	0%	23.46%	76.54%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	23.46%	76.54%	0%	0%	0%	
SFO2191	0	0%	25.26%	74.74%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	25.26%	74.74%	0%	0%	0%	
SFO2263	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SFO2264	0	83.53%	16.47%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	83.53%	16.47%	0%	0%	0%	0%	
SFO2371	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SFO2372	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SFO2373	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SFO2404	0	0%	25.36%	74.64%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	25.36%	74.64%	0%	0%	0%	
SFO2405	0.099	0%	0%	100.00%	0%	0%	80.84%	19.16%	0%	0%	0%	0%	0%	80.84%	19.16%	0%	0%	
SFO2406	0	0%	42.60%	57.40%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	42.60%	57.40%	0%	0%	0%	
SFO2473	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SFO2573	0.242	0%	69.54%	30.46%	0%	0%	65.43%	34.57%	0%	0%	0%	0%	34.98%	30.46%	34.57%	0%	0%	
SFO2575	0	0%	54.79%	45.21%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	54.79%	45.21%	0%	0%	0%	
SFO2577	0	0%	36.04%	63.96%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	36.04%	63.96%	0%	0%	0%	
SFO2602	0	0%	25.74%	74.26%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	25.74%	74.26%	0%	0%	0%	
SFO2604	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SFO2607	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SFO2640	0	0%	53.08%	46.92%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	53.08%	46.92%	0%	0%	0%	
SFO3056	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SFO3214	0.046	0%	24.23%	4.52%	71.25%	0%	0%	28.75%	0%	71.25%	0%	0%	24.23%	4.52%	0%	71.25%	0%	
SFO3265	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SFO3301	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SFO3302	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SFO3407	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SFO3410	0	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	
SFO3411	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SFO3609	0	0%	0%	48.61%	51.39%	0%	0%	48.61%	0%	51.39%	0%	0%	0%	48.61%	0%	51.39%	0%	
SFO3612	0	0%	23.35%	48.11%	28.54%	0%	0%	71.46%	0%	28.54%	0%	0%	23.35%	48.11%	0%	28.54%	0%	
SFO3641	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SFO3642	0	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	
SFO3643	0	0%	46.35%	53.65%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	46.35%	53.65%	0%	0%	0%	
SFO3644	0	0%	17.43%	82.57%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	17.43%	82.57%	0%	0%	0%	

В област София не е оценяван път SFO1470, тъй като в по-голямата си част попада в населени места и няма участък над 1 км извън населени места.

IV.23. Област Стара Загора

В област Стара Загора в оценката са включени 17 общински пътища с обща дължина 120,76 км (Таблица 31). Резултатите показват доминиране на ниските проактивни оценки и множество отсечки с ниска окончателна оценка. По плътност на ПТП се отличават SZR1137, SZR1155 и SZR1102. По проактивна оценка значими са SZR1155, SZR2110, SZR2111 и SZR2152. По реактивна оценка най-ниски стойности имат SZR1155, SZR1137 и SZR1102, а окончателната оценка е най-ниска за SZR1155, SZR1137 и SZR1102.



Таблица 31

Път	ПТП	Проактивна оценка					Реактивна оценка					Класиране на ниво на пътна безопасност						
		Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
SZR1001	0.136	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
SZR1023	0.083	0%	39.05%	60.95%	0%	0%	0%	84.81%	15.19%	0%	0%	0%	0%	39.05%	45.76%	15.19%	0%	0%
SZR1042	0.051	0%	9.42%	86.45%	0%	0%	0%	86.30%	9.58%	0%	0%	0%	0%	9.42%	76.87%	9.58%	0%	0%
SZR1102	0.291	0%	57.27%	42.73%	0%	0%	0%	50.00%	50.00%	0%	0%	0%	0%	50.00%	0%	50.00%	0%	0%
SZR1133	0	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
SZR1137	0.796	0%	73.74%	26.26%	0%	0%	0%	2.65%	97.35%	0%	0%	0%	0%	0%	2.65%	97.35%	0%	0%
SZR1155	0.775	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%
SZR1156	0	0%	33.26%	66.74%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	33.26%	66.74%	0%	0%	0%
SZR1173	0.142	0%	52.80%	47.20%	0%	0%	0%	85.81%	14.19%	0%	0%	0%	0%	52.80%	33.00%	14.19%	0%	0%
SZR2002	0.057	0%	15.58%	44.05%	0%	22.92%	0%	50.91%	8.72%	0%	22.92%	0%	0%	15.58%	35.33%	8.72%	0%	22.92%
SZR2003	0	0%	61.64%	38.36%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	61.64%	38.36%	0%	0%	0%
SZR2005	0	0%	64.80%	35.20%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	64.80%	35.20%	0%	0%	0%
SZR2006	0	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
SZR2040	0	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%
SZR2110	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
SZR2111	0	0%	0%	97.79%	0%	0%	0%	97.79%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	97.79%	0%	0%	0%
SZR2152	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%

В област Стара Загора не са оценявани пътища SZR1086 и SZR1100, тъй като в по-голямата си част попадат в населени места и нямат участък над 1 км извън населени места.

IV.24. Област Търговище

В област Търговище в оценката са включени 6 общински пътища с обща дължина 77,91 км (Таблица 32). Данните показват преобладаване на ниските проактивни оценки и няколко отсечки с ниска окончателна оценка. По проактивна оценка най-критични са TGV2004 и TGV2101, а по реактивна оценка - TGV1164. Окончателната оценка е най-ниска за TGV1164, TGV2004 и TGV2101.

Таблица 32

Път	ПТП	Проактивна оценка					Реактивна оценка					Класиране на ниво на пътна безопасност						
		Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
TGV1058	0	0%	15.77%	84.23%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	15.77%	84.23%	0%	0%	0%
TGV1073	0	0%	7.65%	92.35%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	7.65%	92.35%	0%	0%	0%
TGV1137	0	0%	26.45%	67.48%	0%	0.56%	0%	93.93%	0%	0%	0.56%	0%	0%	26.45%	67.48%	0%	0%	0.56%
TGV1164	0.051	0%	11.30%	88.70%	0%	0%	0%	88.90%	11.10%	0%	0%	0%	0%	11.30%	77.60%	11.10%	0%	0%
TGV2004	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
TGV2101	0.092	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%

В област Търговище не са оценявани пътища TGV2071 и TGV3074, тъй като в по-голямата си част попадат в населени места и нямат участък над 1 км извън населени места.

IV.25. Област Хасково

В област Хасково в оценката са включени 44 общински пътища с обща дължина 190,93 км (Таблица 33). Обобщените резултати показват ясно доминиране на ниските проактивни оценки и множество отсечки с ниска окончателна оценка. По плътност на ПТП най-отличаващи се са НКV1008, НКV2121 и НКV2174. По проактивна оценка повечето пътища са изцяло в лошо



състояние. По реактивна и окончателна оценка най-ниски стойности имат НКV1008, НКV2211 и НКV2148.

Таблица 33

Път	ПТП	Проактивна оценка					Реактивна оценка					Класиране на ниво на пътна безопасност						
		Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
НКV1008	1.393	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	8.50%	91.50%	0%	0%	0%	0%	0%	8.50%	91.50%	0%	0%
НКV1082	0.160	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	83.16%	16.84%	0%	0%	0%	0%	0%	83.16%	16.84%	0%	0%
НКV1125	0.452	0%	0%	77.71%	0%	22.29%	0%	30.85%	46.86%	0%	22.29%	0%	0%	0%	30.85%	46.86%	0%	22.29%
НКV1144	0	0%	17.53%	82.47%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	17.53%	82.47%	0%	0%	0%	
НКV1149	0.091	0%	35.93%	64.07%	0%	0%	0%	88.87%	11.13%	0%	0%	0%	35.93%	52.95%	11.13%	0%	0%	
НКV1170	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
НКV1172	0.393	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	50.62%	49.38%	0%	0%	0%	0%	50.62%	49.38%	0%	0%	
НКV1173	0.259	0%	19.68%	80.32%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	19.68%	80.32%	0%	0%	0%	
НКV1195	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
НКV1217	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
НКV1223	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
НКV1258	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
НКV2030	0	0%	0%	66.73%	0%	33.27%	0%	66.73%	0%	0%	33.27%	0%	0%	66.73%	0%	0%	33.27%	
НКV2039	0	0%	0%	47.22%	0%	52.78%	0%	47.22%	0%	0%	52.78%	0%	0%	47.22%	0%	0%	52.78%	
НКV2042	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
НКV2048	0	0%	0%	71.61%	0%	28.39%	0%	71.61%	0%	0%	28.39%	0%	0%	71.61%	0%	0%	28.39%	
НКV2051	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
НКV2052	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
НКV2061	0.316	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	49.95%	50.05%	0%	0%	0%	0%	49.95%	50.05%	0%	0%	
НКV2081	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
НКV2121	1.146	0%	28.37%	71.63%	0%	0%	0%	49.86%	50.14%	0%	0%	0%	28.37%	21.49%	50.14%	0%	0%	
НКV2127	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
НКV2148	0.336	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	3.36%	96.64%	0%	0%	0%	0%	3.36%	96.64%	0%	0%	
НКV2161	0.118	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	74.94%	25.06%	0%	0%	0%	0%	74.94%	25.06%	0%	0%	
НКV2174	0.462	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	38.34%	61.66%	0%	0%	0%	0%	38.34%	61.66%	0%	0%	
НКV2175	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
НКV2192	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
НКV2199	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
НКV2200	0	0%	36.75%	63.25%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	36.75%	63.25%	0%	0%	0%	
НКV2201	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
НКV2211	0.364	0%	64.00%	36.00%	0%	0%	0%	3.64%	96.36%	0%	0%	0%	0%	3.64%	96.36%	0%	0%	
НКV2220	0.120	0%	11.81%	88.19%	0%	0%	0%	80.96%	19.04%	0%	0%	0%	11.81%	69.16%	19.04%	0%	0%	
НКV2222	0	0%	35.16%	64.84%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	35.16%	64.84%	0%	0%	0%	
НКV2141	0	0%	52.30%	47.70%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	52.30%	47.70%	0%	0%	0%	
НКV3143	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
НКV3197	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
НКV3198	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	

В област Хасково не са оценявани пътища НКV1193, НКV2034, НКV2126, НКV2142 и НКV2147, тъй като в по-голямата си част попадат в населени места и нямат участък над 1 км извън населени места.

IV.26. Област Шумен

В област Шумен в оценката са включени 28 общински пътища с обща дължина 169,20 км (Таблица 34). Обобщените данни показват преобладаване на ниски проактивни оценки и множество отсечки с ниска окончателна оценка. По плътност на ПТП най-отличаващи се са SHU3132, SHU1001 и SHU1102. По проактивна оценка повечето пътища са изцяло в лошо състояние. По реактивна и окончателна оценка най-ниски стойности имат SHU3132, SHU1001 и SHU1160.



Таблица 34

Път	ПТП	Проактивна оценка					Реактивна оценка					Класиране на ниво на пътна безопасност						
		Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
SHU1001	0.180	0%	19.10%	80.90%	0%	0%	0%	56.94%	43.06%	0%	0%	0%	0%	19.10%	37.84%	43.06%	0%	0%
SHU1008	0	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%
SHU1021	0.082	0%	34.05%	65.95%	0%	0%	0%	89.97%	10.03%	0%	0%	0%	24.34%	65.63%	10.03%	0%	0%	
SHU1024	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SHU1041	0	0%	31.03%	68.97%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	31.03%	68.97%	0%	0%	0%	
SHU1060	0	0%	8.65%	85.54%	0%	5.81%	0%	94.19%	0%	0%	5.81%	0%	8.65%	85.54%	0%	0%	5.81%	
SHU1061	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SHU1102	0.135	0%	42.91%	50.43%	0%	0%	0%	80.97%	12.37%	0%	0%	0%	42.91%	38.06%	12.37%	0%	0%	
SHU1137	0	0%	52.37%	47.01%	0%	0.62%	0%	99.28%	0%	0%	0.62%	0%	52.37%	47.01%	0%	0%	0.62%	
SHU1150	0.114	0%	6.13%	93.87%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	6.13%	93.87%	0%	0%	0%	
SHU1158	0.088	0%	34.74%	65.26%	0%	0%	0%	99.12%	0.88%	0%	0%	0%	34.74%	64.38%	0.88%	0%	0%	
SHU1160	0.058	0%	28.32%	71.68%	0%	0%	0%	85.93%	14.07%	0%	0%	0%	19.95%	65.97%	14.07%	0%	0%	
SHU2002	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SHU2020	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SHU2025	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SHU2101	0	0%	61.89%	38.11%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	61.89%	38.11%	0%	0%	0%	
SHU2131	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SHU2134	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SHU2156	0	0%	25.50%	74.50%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	25.50%	74.50%	0%	0%	0%	
SHU2159	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SHU2165	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SHU3023	0	0%	45.83%	54.17%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	45.83%	54.17%	0%	0%	0%	
SHU3042	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SHU3062	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SHU3132	0.518	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	5.18%	94.82%	0%	0%	0%	0%	5.18%	94.82%	0%	0%	
SHU3151	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SHU3152	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	
SHU3153	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	

В област Шумен не са оценявани пътища SHU1006, SHU2161, SHU2162, SHU2163, SHU3130 и SHU3157, тъй като в по-голямата си част попадат в населени места и нямат участък над 1 км извън населени места.

IV.27. Област Ямбол

В област Ямбол в оценката са включени 11 общински пътища с обща дължина 74,56 км (Таблица 35). Данните показват доминиране на ниските проактивни оценки и наличие на няколко отсечки с ниска окончателна оценка. По проактивна оценка най-изразени са JAM1059 и JAM3100. По реактивна и окончателна оценка най-ниски стойности имат JAM2060 и JAM2110.

Таблица 35

Път	ПТП	Проактивна оценка					Реактивна оценка					Класиране на ниво на пътна безопасност						
		Нисък риск	Среден риск	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Нисък риск	Несигурен резултат	Висок риск	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе	Отлично състояние	Добро състояние	Задоволително състояние	Незадоволително състояние	Лошо състояние	Лошо експлоатационно състояние	Физически несъществуващо трасе
JAM1028	0	0%	69.67%	30.33%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	69.67%	30.33%	0%	0%	0%
JAM1052	0	0%	68.56%	31.44%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	68.56%	31.44%	0%	0%	0%
JAM1059	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%
JAM1096	0	0%	53.53%	46.47%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	53.53%	46.47%	0%	0%	0%	
JAM2057	0	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	
JAM2058	0	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	
JAM2060	0.135	0%	79.65%	20.35%	0%	0%	0%	75.07%	24.93%	0%	0%	0%	54.72%	20.35%	24.93%	0%	0%	
JAM2087	0	0%	79.01%	20.99%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	79.01%	20.99%	0%	0%	0%	
JAM2110	0.381	0%	61.50%	38.50%	0%	0%	0%	75.98%	24.02%	0%	0%	0%	37.48%	38.50%	24.02%	0%	0%	
JAM3097	0	0%	72.25%	27.75%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	72.25%	27.75%	0%	0%	0%	
JAM3100	0	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	0%	0%	100.00%	0%	0%	0%	

В област Ямбол няма пътища, които не са оценявани.



V. ОБСЪЖДАНЕ НА РЕЗУЛТАТИТЕ

След представянето на количествените резултати настоящият раздел представя аналитичен поглед към състоянието на безопасността по общинските пътища в Република България. Оценката разкрива неравномерност между отделните области, като различията са по-изразени в сравнение с републиканските пътища.

Резултатите от комбинирането на проактивния и реактивния подход очертават общинските пътища като такива в най-лошо състояние и с най-голяма липса на основни дейности като планиране, поддържане и ефективно управление. Проактивната оценка показва, че в голяма част от страната общинските пътища страдат от липса на основни елементи за безопасност: износена или липсваща пътна маркировка, непълна или остаряла сигнализация, отсъствие на ограничителни системи за пътища, непрофилирани банкети и необезопасено крайпътно пространство, в което често има растителност и неподвижни препятствия.

Реактивната оценка, базирана на тежките ПТП, потвърждава част от тези тенденции, но разкрива и специфични особености на общинската мрежа. В някои области липсват ПТП, което на пръв поглед може да създаде впечатление за безопасна пътна инфраструктура. В действителност обаче ниският трафик прикрива рискове, породени от пътни елементи в лошо състояние, и в тези области резултатите от проактивната оценка са много ниски.

Окончателното класиране на ниво на пътна безопасност, което съчетава проактивните и реактивните данни, очертава общинската пътна мрежа като такава с лошо или изцяло липсващо поддържане, системен недостиг на средства и капацитет в общинските администрации.

Анализът на пътните елементи показва, че най-слаби резултати се наблюдават при крайпътното пространство, отводняването, пътната маркировка и пътните знаци. В много общини липсва системно профилиране на банкети, което води до задържане на вода и ускорено разрушаване на настилката. В периферните зони на населените места гъстотата на точки за достъп към имоти, горски и селскостопански пътища е висока, което създава предпоставки за конфликти между различни участници в движението. Тези проблеми са характерни за голяма част от страната, но са особено изразени в селските райони.

Проблемите по общинските пътища не са само инженерни, а в голяма степен управленски. Липсата на системно поддържане, неравномерното разпределение на ресурсите и отсъствието на мониторинг и контрол водят до натрупване на рискове. В много случаи поддържането се извършва без логическа последователност на дейностите. Това води до влошаване на



състоянието, което не може да бъде компенсирано без целенасочени инвестиции.

За да се постигне реално подобрене, е необходимо интегриране на оценките в стратегическото планиране на общинско и областно ниво, и осигуряване на отделно финансиране за общинските пътища, независимо от републиканските пътища. Регионалните особености трябва да бъдат отчетени при планирането на мерки, като приоритет следва да се даде на участъци, които комбинират ниска проактивна и реактивна оценка. Само чрез системен подход, съчетаващ инженерни решения, управленски реформи и устойчиво финансиране, може да се постигне значимо повишаване на безопасността по общинските пътища в България.



VI. ПОСЛЕДВАЩИ ДЕЙСТВИЯ

Въз основа на резултатите от цялостната оценка и съгласно чл. 6, ал. 1 от Наредба за процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура е необходимо да бъдат предприети конкретни действия за подобряване на пътната инфраструктура от гледна точка на нейната безопасност. На първо място, се идентифицират участъци, подлежащи на целенасочена инспекция за пътна безопасност. Това са отсечките с най-лоши резултати по проактивна и реактивна оценка, както и тези с добра оценка от проактивния подход, но с най-ниска оценка от реактивния.

VI.1. Целенасочени инспекции

Всеки общински път поотделно е анализиран съгласно получените резултати от окончателното класиране на ниво на пътна безопасност, след което са изведени участъци, подлежащи на детайлен преглед от компетентни екипи, включващи одитори по пътна безопасност. Приоритет следва да бъде даден на участъци, по които има висок обем на трафика, включително на тежкотоварни автомобили, както и на отсечки, които свързват по-големи населени места. По този начин се осигурява ефективно и устойчиво подобряване на пътните елементи по най-стратегически значимите направления. В Приложение №5 към настоящия доклад са представени участъците, подлежащи на целенасочени инспекции съобразно тяхното състояние.

Целта на целенасочените инспекции е да се направи детайлен преглед на състоянието на пътните елементи, да се установят конкретни недостатъци и да се предложат преки коригиращи действия. Те следва да бъдат комплексни, обхващащи всички функционалности на пътя и пътните елементи. На трасета, които преминават през няколко общини, често се наблюдава неравномерно поддържане и липса на единен подход. Ето защо е необходимо да се предприемат промени в начина на управление и поддържане на общинските пътища и пътните елементи.

VI.2. Преки коригиращи действия. Повишаване ефективността на управлението на пътната инфраструктура

В тази част ще бъдат предписани предложения за повишаване ефективността на управлението на пътищата, тъй като лошите резултати са вследствие на недостатъци в управление, планиране и приоритизиране на дейностите. Предвид комплексните проблеми по всички общински пътища, не са идентифицирани участъци, на които могат да се предпишат конкретни коригиращи действия, които да бъдат изпълнени в кратък срок, а е необходим комплексен подход чрез подобряване на поддържането и извършване на целенасочени инспекции. Посочването на преки коригиращи действия крие опасност от negliжиране на останалите проблеми по пътните участъци.



Редица пропуски и несъответствия се наблюдават в поддържането на пътната инфраструктура. Като основен приоритет е изведена пътната настилка и голямата част от средствата за поддържане се изразходват за нейното възстановяване. Дефектите и пропуските в нея могат да се компенсират чрез адекватна сигнализация, но дефекти и пропуски в сигнализацията не могат да се компенсират с нищо и неизбежно водят до настъпване на инциденти. От гледна точка на пътната безопасност, която би трябвало да е основен приоритет при поддържането, дейностите, които имат най-голям ефект за повишаването ѝ, са тези, подобряващи състоянието на сигнализацията, видимостта и разпознаваемостта на пътя. Тези дейности обхващат поддържането на пътните знаци, пътната маркировка, ограничителните системи за пътища, както и свободно от препятствия и почистено крайпътно пространство. Последното играе основна роля, тъй като освен на видимостта, влияе и на целостта на пътната конструкция посредством доброто отводняване, което не е осигурено на по-голямата част от общинските пътища. Изпълнението на тези дейности е въпрос на наличие на финансови средства, които следва да бъдат изразходвани ефективно чрез интегриране на система за планиране и приоритизиране на всички дейности в администрациите, управляващи пътищата.

Друг основен проблем е възстановяването на пътни знаци и ограничителни системи за пътища, чиято цялост е нарушена вследствие на инцидент или друго събитие. На практика изминава доста дълъг период, докато съответната пътна принадлежност бъде възстановена. Причината за това е липсата на кадрови ресурс в общинските администрации, който да се занимава целенасочено с дейностите, свързани с пътната инфраструктура. През това време участъкът остава несигнализиран и/или небезопасен.

Липсата на пътна маркировка по общинските пътища е сериозен проблем, който е предпоставка за настъпване на пътнотранспортни произшествия. На редица участъци има наличие на маркировка само в оста, докато на мнозинството тя липсва. Полагането на по-качествена, съответно по-скъпа пътна маркировка води до по-малки разходи в средносрочен и дългосрочен план, което от своя страна улеснява дейностите по поддържането ѝ и повишава значително безопасността по пътищата.

Прегледът и актуализирането на скоростните режими и точките за достъп също играят важна роля за безопасността на участниците в движението. Хомогенността на скоростта на движение е важен показател, който се пренебрегва на много пътни участъци. Това е резултат и от наличието на много точки за достъп, които освен че налагат намаляване на скоростта, увеличават броя на конфликтните точки, а оттам и риска за настъпване на ПТП. Поради това е задължително да бъдат премахнати всички нерегламентирани излази на общинските пътища, като всяка отговорна администрация, от която зависи това, следва да изпълни своите задължения по отношение на горските и селскостопанските пътища, тъй като мнозинството от тези нерегламентирани точки са пресичания с този вид пътища, които не са отворени за обществено



ползване. В дългосрочен план е необходимо намирането на трайни решения за реализираните спирки и отбивки в кръстовища, като последните следва да бъдат измествани.

Във връзка с изложеното дотук и предвид големия брой участъци с необходимост от предприемане на действия, е необходимо да бъде изготвена постоянно действаща програма за изпълнение на целенасочени инспекции и преки коригиращи действия, като общинските администрации следва да бъдат подпомагани в тази дейност от отговорните за безопасността на движението институции с цел осигуряване на устойчива безопасност на общинската пътна инфраструктура.



VII. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Безопасността на движението по общинските пътища е далеч от необходимото ниво. Проблемите на безопасността на пътната инфраструктура не са сложни за решаване, стига да има достатъчно разбиране и воля за разрешаването им. Осигуряването на целеви финансови средства за пътна безопасност, както и обучението на кадри, е изключително важно и значително ще повиши ефективността на работа по този така важен за обществото проблем. Организацията на движение като основен компонент от безопасността на движението по пътищата трябва да бъде издигната на най-високо ниво. Актуализирането на съществуващата сигнализация, обезопасяването на крайпътното пространство, доброто отводняване са неща от съществено значение и биха били с изключително голям ефект върху пътната безопасност. Необходимо е ефективно приоритизиране на дейностите в рамките на наличния финансов ресурс за поддържане.

Недостигът на финансови средства в администрациите, управляващи пътищата, е основен проблем. Именно затова е необходимо малкото налични средства да се изразходват ефективно. Вложени в безопасността на движението по пътната инфраструктура, тези средства не са разход, а инвестиция със сигурна печалба за обществото в особено големи размери.

Активната политика и дейности, свързани с пътната безопасност, през последните години белязаха значителен напредък. Не трябва да се подценява и изпуска всяка необходима стъпка в развитието на всеки аспект на безопасността на движението. Обществото иска бързи резултати, но видно от европейската и световната практика, това не е възможно и са необходими време, воля и професионализъм за следване на начертания път, за оценка на напредъка и постигането на всяка една отделна цел. На пръв поглед маловажни неща всъщност са една стабилна основа, без която развитието е епизодично или изобщо не е възможно.



ПРИЛОЖЕНИЯ

№ 1 Методика за дейностите при извършване на цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа - <https://www.sars.gov.bg/deinost-na-dabpd/%d0%bf%d1%80%d0%be%d1%86%d0%b5%d0%b4%d1%83%d1%80%d0%b8-%d0%bf%d0%be-%d0%bf%d1%8a%d1%82%d0%bd%d0%b0%d1%82%d0%b0-%d0%b8%d0%bd%d1%84%d1%80%d0%b0%d1%81%d1%82%d1%80%d1%83%d0%ba%d1%82%d1%83%d1%80%d0%b0/#>

№ 2 Методика за класифициране на нивото на пътна безопасност по чл. 33 от наредба за процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура - <https://www.sars.gov.bg/deinost-na-dabpd/%d0%bf%d1%80%d0%be%d1%86%d0%b5%d0%b4%d1%83%d1%80%d0%b8-%d0%bf%d0%be-%d0%bf%d1%8a%d1%82%d0%bd%d0%b0%d1%82%d0%b0-%d0%b8%d0%bd%d1%84%d1%80%d0%b0%d1%81%d1%82%d1%80%d1%83%d0%ba%d1%82%d1%83%d1%80%d0%b0/#>

№ 3 Списък на пътищата, включени в обхвата на процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура - <https://www.sars.gov.bg/deinost-na-dabpd/%d0%bf%d1%80%d0%be%d1%86%d0%b5%d0%b4%d1%83%d1%80%d0%b8-%d0%bf%d0%be-%d0%bf%d1%8a%d1%82%d0%bd%d0%b0%d1%82%d0%b0-%d0%b8%d0%bd%d1%84%d1%80%d0%b0%d1%81%d1%82%d1%80%d1%83%d0%ba%d1%82%d1%83%d1%80%d0%b0/#>

№ 4 Интерактивна карта за класифициране на безопасността на пътната инфраструктура в Република България - <https://experience.arcgis.com/experience/eff259620af6487ab13892649421a87a>

№ 5 Списък на участъците, подлежащи на целенасочена инспекция за пътна безопасност.



ПРИЛОЖЕНИЕ № 5

СПИСЪК НА УЧАСТЪЦИ ОТ ОБЩИНСКИТЕ ПЪТИЩА, ПОДЛЕЖАЩИ НА ЦЕЛЕНАСОЧЕНА ИНСПЕКЦИЯ ЗА ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

№	Път	№ на участъка	L, км	Проактивна оценка	Реактивна оценка	Окончателно класиране на ниво на пътна безопасност
1	BLG1020	16	0.36	Висок риск	Висок риск	Лошо
2	BLG1020	17	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
3	BLG1020	18	1.42	Висок риск	Висок риск	Лошо
4	BLG1021	4	0.01	Висок риск	Висок риск	Лошо
5	BLG1021	5	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
6	BLG1021	6	0.95	Висок риск	Висок риск	Лошо
7	BLG1166	5	0.9	Висок риск	Висок риск	Лошо
8	BLG1166	6	0.31	Висок риск	Висок риск	Лошо
9	BLG1166	13	0.32	Висок риск	Висок риск	Лошо
10	BLG1166	17	0.19	Висок риск	Висок риск	Лошо
11	BLG1166	30	0.54	Висок риск	Висок риск	Лошо
12	BLG1270	4	0.14	Висок риск	Висок риск	Лошо
13	BLG1270	5	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
14	BLG1270	6	0.59	Висок риск	Висок риск	Лошо
15	BLG1273	2	0.89	Висок риск	Висок риск	Лошо
16	BLG1273	3	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
17	BLG1273	4	1.04	Висок риск	Висок риск	Лошо
18	BLG1277	5	0.67	Висок риск	Висок риск	Лошо
19	BLG1277	6	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
20	BLG1277	7	1.5	Висок риск	Висок риск	Лошо
21	BLG1291	6	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
22	BLG1291	7	0.5	Висок риск	Висок риск	Лошо
23	BLG1291	8	0.48	Висок риск	Висок риск	Лошо
24	BLG1291	9	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
25	BLG1291	10	0.63	Висок риск	Висок риск	Лошо
26	BLG1330	4	0.4	Висок риск	Висок риск	Лошо
27	BLG1330	5	1.88	Висок риск	Висок риск	Лошо
28	BLG1330	8	0.28	Висок риск	Висок риск	Лошо
29	BLG2114	4	0.1	Висок риск	Висок риск	Лошо
30	BLG2114	5	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
31	BLG2114	6	0.67	Висок риск	Висок риск	Лошо
32	BGS2232	2	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
33	BGS2232	3	0.93	Висок риск	Висок риск	Лошо
34	DOB1047	4	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
35	DOB1047	6	0.08	Висок риск	Висок риск	Лошо
36	DOB1047	17	1.37	Висок риск	Висок риск	Лошо
37	DOB1108	25	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
38	DOB1122	1	0.1	Висок риск	Висок риск	Лошо
39	DOB1149	6	1.7	Висок риск	Висок риск	Лошо



40	DOB1197	2	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
41	DOB1197	3	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
42	DOB1197	4	0.4	Висок риск	Висок риск	Лошо
43	DOB1197	5	0.58	Висок риск	Висок риск	Лошо
44	DOB1197	6	1.82	Висок риск	Висок риск	Лошо
45	DOB2142	3	0.98	Висок риск	Висок риск	Лошо
46	DOB3034	1	0.29	Висок риск	Висок риск	Лошо
47	DOB3194	2	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
48	DOB3194	3	0.08	Висок риск	Висок риск	Лошо
49	DOB3195	2	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
50	DOB3195	3	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
51	GAB1165	14	0.86	Висок риск	Висок риск	Лошо
52	GAB1165	15	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
53	GAB1165	16	0.85	Висок риск	Висок риск	Лошо
54	GAB1165	5	0.75	Висок риск	Висок риск	Лошо
55	HKV1008	2	0.49	Висок риск	Висок риск	Лошо
56	HKV1008	4	1.48	Висок риск	Висок риск	Лошо
57	HKV1082	18	0.59	Висок риск	Висок риск	Лошо
58	HKV1082	19	0.84	Висок риск	Висок риск	Лошо
59	HKV1082	20	0.68	Висок риск	Висок риск	Лошо
60	HKV1125	2	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
61	HKV1125	3	0.41	Висок риск	Висок риск	Лошо
62	HKV1125	9	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
63	HKV1125	10	0.28	Висок риск	Висок риск	Лошо
64	HKV1149	16	0.06	Висок риск	Висок риск	Лошо
65	HKV1149	17	1.16	Висок риск	Висок риск	Лошо
66	HKV1172	2	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
67	HKV1172	3	0.9	Висок риск	Висок риск	Лошо
68	HKV1172	7	0.17	Висок риск	Висок риск	Лошо
69	HKV1172	8	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
70	HKV1172	9	0.72	Висок риск	Висок риск	Лошо
71	HKV2061	4	0.39	Висок риск	Висок риск	Лошо
72	HKV2061	5	1.193	Висок риск	Висок риск	Лошо
73	HKV2121	4	0.23	Висок риск	Висок риск	Лошо
74	HKV2121	5	1.52	Висок риск	Висок риск	Лошо
75	HKV2148	2	0.89	Висок риск	Висок риск	Лошо
76	HKV2148	3	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
77	HKV2148	4	1	Висок риск	Висок риск	Лошо
78	HKV2161	2	0.89	Висок риск	Висок риск	Лошо
79	HKV2161	3	1.24	Висок риск	Висок риск	Лошо
80	HKV2174	4	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
81	HKV2174	5	1.68	Висок риск	Висок риск	Лошо
82	HKV2211	2	0.89	Висок риск	Висок риск	Лошо
83	HKV2220	2	0.89	Висок риск	Висок риск	Лошо
84	HKV2220	3	0.69	Висок риск	Висок риск	Лошо
85	KRZ3254	2	1.6	Висок риск	Висок риск	Лошо



86	LOV1110	2	1.49	Висок риск	Висок риск	Лошо
87	LOV1205	2	0.89	Висок риск	Висок риск	Лошо
88	LOV1205	3	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
89	LOV1205	4	1.05	Висок риск	Висок риск	Лошо
90	MON1090	3	0.69	Висок риск	Висок риск	Лошо
91	PAZ1041	2	0.78	Висок риск	Висок риск	Лошо
92	PAZ2044	2	0.89	Висок риск	Висок риск	Лошо
93	PAZ2044	3	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
94	PVN1001	2	0.89	Висок риск	Висок риск	Лошо
95	PVN1001	3	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
96	PVN1005	9	0.68	Висок риск	Висок риск	Лошо
97	PVN1047	10	0.12	Висок риск	Висок риск	Лошо
98	PVN1047	11	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
99	PVN1047	26	1.92	Висок риск	Висок риск	Лошо
100	PVN1187	5	0.61	Висок риск	Висок риск	Лошо
101	PVN1187	7	0.65	Висок риск	Висок риск	Лошо
102	PDV1057	2	0.9	Висок риск	Висок риск	Лошо
103	PDV1082	2	1.43	Висок риск	Висок риск	Лошо
104	PDV1082	5	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
105	PDV1082	6	1	Висок риск	Висок риск	Лошо
106	PDV1190	2	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
107	PDV1217	7	0.23	Висок риск	Висок риск	Лошо
108	PDV1217	8	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
109	PDV1217	9	0.63	Висок риск	Висок риск	Лошо
110	PDV1323	2	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
111	PDV1323	16	0.29	Висок риск	Висок риск	Лошо
112	PDV1323	17	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
113	PDV1323	18	0.6	Висок риск	Висок риск	Лошо
114	PDV2055	2	0.89	Висок риск	Висок риск	Лошо
115	RAZ2084	2	1.69	Висок риск	Висок риск	Лошо
116	RAZ3143	3	0.49	Висок риск	Висок риск	Лошо
117	RSE1003	14	0.23	Висок риск	Висок риск	Лошо
118	RSE1003	15	1.52	Висок риск	Висок риск	Лошо
119	RSE1003	20	0.19	Висок риск	Висок риск	Лошо
120	RSE1082	15	0.01	Висок риск	Висок риск	Лошо
121	RSE1101	5	1.44	Висок риск	Висок риск	Лошо
122	RSE1130	2	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
123	RSE1130	3	0.64	Висок риск	Висок риск	Лошо
124	RSE1130	4	0.34	Висок риск	Висок риск	Лошо
125	RSE1130	5	1.29	Висок риск	Висок риск	Лошо
126	RSE1130	34	0.54	Висок риск	Висок риск	Лошо
127	RSE1130	35	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
128	RSE1130	36	0.2	Висок риск	Висок риск	Лошо
129	RSE1171	5	0.96	Висок риск	Висок риск	Лошо
130	RSE1171	6	1.05	Висок риск	Висок риск	Лошо
131	RSE1172	7	0.95	Висок риск	Висок риск	Лошо



132	RSE2004	3	1.57	Висок риск	Висок риск	Лошо
133	SHU1001	4	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
134	SHU1001	5	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
135	SHU1001	6	0.41	Висок риск	Висок риск	Лошо
136	SHU1021	14	0.04	Висок риск	Висок риск	Лошо
137	SHU1102	9	0.43	Висок риск	Висок риск	Лошо
138	SHU1102	10	1.41	Висок риск	Висок риск	Лошо
139	SHU1158	1	0.1	Висок риск	Висок риск	Лошо
140	SHU1160	3	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
141	SHU3132	2	1.83	Висок риск	Висок риск	Лошо
142	SLS1080	3	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
143	SLS1080	4	0.65	Висок риск	Висок риск	Лошо
144	SLS1082	5	0.13	Висок риск	Висок риск	Лошо
145	SLS1082	6	1.72	Висок риск	Висок риск	Лошо
146	SLS1132	2	0.89	Висок риск	Висок риск	Лошо
147	SLS1136	2	1.23	Висок риск	Висок риск	Лошо
148	SLS3088	2	0.89	Висок риск	Висок риск	Лошо
149	SLS3088	3	1.67	Висок риск	Висок риск	Лошо
150	SLV1112	42	0.1	Висок риск	Висок риск	Лошо
151	SLV1112	43	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
152	SLV1112	44	0.83	Висок риск	Висок риск	Лошо
153	SML1084	2	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
154	SML1084	3	0.87	Висок риск	Висок риск	Лошо
155	SML3170	2	0.53	Висок риск	Висок риск	Лошо
156	SFO2046	22	0.64	Висок риск	Висок риск	Лошо
157	SFO2046	23	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
158	SFO2046	24	0.81	Висок риск	Висок риск	Лошо
159	SFO2405	5	1.93	Висок риск	Висок риск	Лошо
160	SZR1023	17	1.84	Висок риск	Висок риск	Лошо
161	SZR1042	2	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
162	SZR1042	3	0.89	Висок риск	Висок риск	Лошо
163	SZR1102	5	1.47	Висок риск	Висок риск	Лошо
164	SZR1137	2	0.89	Висок риск	Висок риск	Лошо
165	SZR1155	2	1.29	Висок риск	Висок риск	Лошо
166	SZR1173	22	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
167	SZR1173	23	1.01	Висок риск	Висок риск	Лошо
168	SZR2002	9	1.97	Висок риск	Висок риск	Лошо
169	TGV1164	2	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
170	TGV1164	3	1.18	Висок риск	Висок риск	Лошо
171	VTR1233	8	0.7	Висок риск	Висок риск	Лошо
172	VTR1233	9	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
173	VTR1235	2	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
174	VTR1235	3	0.66	Висок риск	Висок риск	Лошо
175	VTR1285	2	0.67	Висок риск	Висок риск	Лошо
176	VID1120	5	0.71	Висок риск	Висок риск	Лошо
177	VID3011	2	0.89	Висок риск	Висок риск	Лошо



178	VID3011	3	1.09	Висок риск	Висок риск	Лошо
179	VRC1016	3	0.87	Висок риск	Висок риск	Лошо
180	VRC2144	9	0.53	Висок риск	Висок риск	Лошо
181	VRC2144	10	0.99	Висок риск	Висок риск	Лошо
182	VRC2144	11	0.55	Висок риск	Висок риск	Лошо