

ИСКАНИЯТА НА ТСТС СА КАТЕГОРИЧНО НЕОСНОВАТЕЛНИ

От инж. Христо Христов N от КИИП 01468

Относно:

Становище на инж. Н.Парлъкова – Председател на НП „ТСТС“
Отворено писмо от проф. д-р Владимир Тодоров
Нормативна обосновка от доц. д-р Руска Димитрова

Колеги,

Прочетох внимателно становището от инж. Парлъкова и „отвореното писмо“, надявам се само подписано от проф. Тодоров (без да го е прочел). Най-меко казано, от тях лъха само на професионална некомпетентност по поставеният от тях въпрос, от което не съм изненадан, тъй като за 47 години стаж, само като проектант, съм работил с всички специалности и какво ли не съм видял. Защо не съм изненадан? Защото има специалности и „специалности“, инженери и „инженери“, както и професори и „професори“. Всеки който е работил дълги години в областта на устройственото планиране и инвестиционното проектиране е стигнал до този извод, защото наистина има голяма разлика в квалификацията на инженерите по отделните специалности.

По отношение дейностите на инженерите геодезисти -вертикалисти и пътните инженери:

За първите - инженерите геодезисти, за участието им в териториалното и селищно устройство - устройственото планиране и инвестиционният процес е редно колегите пътищари добре да прочетат и осмислят становището на доц. д-р Руска Димитрова от 03.01.2018г. Там изчерпателно е казано всичко!!!! И най-вече от гледна точка на нормативната уредба. Освен това, добре е колегите пътни инженери да се запознаят с учебниците : Регулации и вертикално планиране на населени места – Проф. Владимир Йончев, 1974 г., Вертикално планиране – доц. Д-р Руска Димитрова – 2016г, както и с : Инструкция за вертикално планиране на населени места – Министерство на строежите - ГУГК (Главно управление геодезия и картография) 1973г, Инструкция за геодезическите работи в т.ч. вертикално планиране на подробни градоустройствени планове на населени места и други селищни територии – КАБ (Комитет по архитектура и градоустройство) - ГУГК -1978г, Инструкция за изработване и поддържане на планове за вертикално планиране – МРРБ – У-е „Геодезия и картография“ – 1998г. и много други. Обръщам внимание на Вертикално планиране на **населени места!!!**, и „други селищни територии“!!! Колегите пътищари, трябва да знаят, че инженерите и техници геодезисти, които са работили и работят в Геопланпроект София и клоновете му във всички окръжни центрове и Териториалните кадастри са изработвали ЕТК 1:5000 (уникална в световен мащаб карта), кадастрални планове, застроителни и регулационни планове (до 60-те години, след което само регулационните планове), и понастоящем според ЗУТ – ПУПове – ПЗ и

ПР. Първите регулационни планове в България основно са изработени от инженери геодезисти (земемери) в началото на XX век чрез геодезическо заснемане само на имотите и постройките в населените места, с теодолит или мензула. Същите инженери – земемери и техници земемери (от 1913 г – от техникум „Христо Ботев“ са проектирали уличната мрежа така, че да обособят квартали, захранване на парцели, изчертавали регулационния план и изработвали разписна книга. Все още (за съжаление) може да се видят такива на някои села, подписани от Цар Фердинанд. От началото на 50-те до средата на 90-те години, по моя преценка бяха изработени от инженери геодезисти, за над 80% от населените места, кадастрални и нови регулационни планове. Следващи етапи - трасировки на осовите мрежи на новите одобрени регулационни планове, нивелационни планове и нивелетни проекти – по моя преценка поне на 2-3000 населени места вкл. площни нивелации и вертикални планировки на обществени центрове и площадни пространства, паркове, паркинги и т.н, вертикални планировки с червени хоризонтални на специфични улични кръстовища (кръстовки) и т.н. Специално за нивелетните проекти съм сигурен, че нито един пътен, ВиК инженер и вече „важно“ наречените „ландшафтни архитекти“, не знаят за съществуването им, а те отлежават и до сега в архивите на общините и все още се ползват от геодезистите. А какво представлява накратко нивелационен план и нивелетен проект. Стабилизиран се стенни и земни репери. Чрез геометрична нивелация IV клас, двойно пронивелиране и след изравнение на нивелачната мрежа се получават котите на реперите. Подробната нивелация се извършва по осите на улиците през 20м. Заснемат се с абциси и ординати: начало и край бордюри, ПКХ, шахти, решетъчни оттоци както и забележките - котни на сутеренни и избени прозорци, входни стъпала, цокли на сгради по уличната регулация, напречни профили обхващащи освен уличното пространство и теренни точки в прилежащите квартали и т.н. Последните ситуационни подробности са основание за проектиране нивелетите на УЛИЦАТА така, че повърхностният воден отток от прилежащите квартали да се приема и отвежда по проектния надлъжен наклон навън, според естествените наклони на населеното място. Нивелетният проект разрешава комплексно, чрез проектните наклони на уличните, квартални и площадни пространства, както и след хидроложки и хидравлични изчисления на водните количества на дерета и реки за обезпеченост 1% и цялостно, населено място във вертикално отношение. В резултат, нивелетният проект съдържа най-общо: надлъжни профили с проектни нивелети в мащаб 1: 1000/ 100, напречни профили, картограма на земните маси, хидравлични изчисления, ОСР (общ справочен регистър) на осовата мрежа с котни на ОТ, теренни и проектни и крайният проект - регулационно нивелачният план, аналог на генерален план във вертикално отношение. И само за сведение на пътните инженери, от края на 50-те до началото на 90-те години, по тези именно нивелетни проекти, по проектни котни и нивелети, главно средните техници от техническите служби изградиха уличната мрежа („асфалтираха улиците“) на всички населени места в България!

Със същите в по-малка или по-голяма степен дейности по регулации и вертикално планиране на населените места, както и генерални планове на вилни зони, почивни, индустриални комплекси, селскокопански и много други, бяха ангажирани инженер геодезисти в отдели, групи и ателиета във всички Дирекции на Главпроект,

Софпроект, КНИПИТУГА, Ениргопроект, Машелектропроект, Заводпроект, Кооппроект, ПРОНО и всички районни проектантски организации.

Но, това беше до средата на 90-те. До тогава се осигуряваха средства за горните дейности от държавата, от МРРБ и от други министерства, в областта на устройственото планиране, инвестиционното проектиране и кадастъра, и по малко средства и до сега. В момента колегите инженери – геодезисти вертикалисти получават много малко възможности за работа от МРРБ, МЗХ, МОСВ и др. за проекти с бюджетни средства и по програми от Европейските фондове и ако получат и свършат работата, трудно им се заплаща.

За вторите – пътните инженери

В същото време, ИПП „Пътпроект“ бе подведомствен на ГУП (Главно управление на пътищата) към Министерство на транспорта, заедно с „Пристанищно управление“, „Транспроект“, „Транстрой“, 28 Окръжни пътни управления, околийски и общински пътни служби и др.

На инженерите от ИПП „Пътпроект“ и клоновете им в някой от по-големите градове на България, ГУП от 50-те години на миналия век осигуряваше финансиране и нормативна уредба за проектиране на всички пътищата от републиканската пътна мрежа, като Указания за проектиране на автомобилни пътища от 1979г вкл. раздел III, част 3 – „Асфалтови настилки – оразмеряване и типови конструкции“, които инженер геодезистите ползваха при проектиране на улиците в населените места. По моя преценка, от края на 60-те, над 40 000 км автомобилни пътища бяха проектирани и изградени с трайна асфалтобетонена настилка, в т.ч. и изградени 250 км магистрали, до средата на 90-те години. Високо оценявам отлично изпълнените пътни и железопътни проекти – първите етапи от магистрали Хемус и Тракия, с тунелите и уникалните съоръжения, виадуктите, Мостът на Дружбата на р. Дунав, Аспаруховият мост Варна, удвояването и електрифицирането на жп линиите и т.н. (за етапите на магистралите и пътищата от РПМ, които се проектират и изпълняват през последните 10 години, се въздържа за добра оценка). Впечатлявал съм се от изпълнени пътни проекти по отношение на трасе, на автомобилен път Враца – Леденика, Берковица – хижа Ком – Петрохан, за който през 2009 г. фирмата ми изработи ТП – реконструкция и рехабилитация, Кричим – Девин, Тетевен – Черни вит, на автомобилните пътища през проходите ни през Стара планина, Рила, Пирин и Родопите и много други и по отношение на изпълнена здрава пътна конструкция авт.път Лом – Монтана, Гиген – Загражден, Луковит – Червен бряг, Български извор - Севлиево, Гривица – Левски и много, много други. И един интересен случай. През лятото на 2016 на 2 км. западно от гр. Белене на автомобилния път при спускане по максимален наклон и дясна крива е станала катастрофа. След 3-4 часа пристигна следовател от Плевен. И извади едно архаично „геодезическо пособие“ – дървено приспособление с цевна либела и повдигателен червячен винт. Досетих се че ще измери надлъжният и напречният наклон на настилката и на глас обявих – 8,5% надлъжен и 6% напречен, като знаех, че това са максималните теоритични наклони. След обявяването на същите стойности от следователя, той и присъстващите катаджии и чакащи бяха впечатлени. А аз бях впечатлен от изключително точното изпълнение на пътен проект на място.

Но не мога да скрия и разочарованията ми и на колегите преди години, при заснемане на място и изпълнение на проекти по вертикално планиране в населени места. В резултат на неправилно, неграмотно проектиране и изпълнение на пътища в насип от 0.5, 1 и повече метра в регулационните граници на гр. Койнаре, Козлодуй, Червен бряг, Раднево, Хайредин, Костинброд, Брегово...и с.Гиген, Крушовене и мн. други, стотици прилежащи квартали са останали и до сега потопени, а за България може би са хиляди кварталите без каквато и да е възможност за отводняване на кварталните пространства по естественият напречен наклон на терена, който в равнинните населени места е 0.1 – 0.2% и напречните улици около 0.30%. Представяте ли си неудобството на обитателите на тези квартали при дъждове с висок интензитет и при пролетното снеготопене, когато водата се събере до „пътя в насип“. В много случай, при изработването на нивелетни проекти сме искали разрешение от МС, КАБ или МСБ – МРРБ да свалим нивелетата на въпросната улица,(да „изрежем пътя) и Министерството да осигури средства за възстановяването и по новата нивелета, което се случи за няколко такива, но останалите и до сега могат да се видят, като паметници на пътно инженерната мисъл в населени места.

От средата на 90-те със средства вече от МРРБ, по ФАР и по присъединителни програми фирмите на пътните инженери продължиха, почти само те, да имат работа – по етапи на автомагистрала и републиканската пътна мрежа и чрез ГУП и АПИ, не допускаха други фирми да им вземат проектите, и до сега е така. И... станаха „много важни“, разполагайки с договори за проектиране, предлагаха на геодезическата колегия „само да им заснемат напречните профили през 10м“ - за жълти стотинки...обидно. Понастоящем АПИ се е „затворил, заключил“ само с няколко фирми, като Пътстрой 2000, Пътстрой, Трансконсулт, Бурда и няколко мастодонти предприемачи- строители, които печелят обществени поръчки, само те, на „инженеринг“ – „проектиране и строителство“на неколkokратно завишени „прогнозни“ и по – модерното „индикативни цени! Със сигурност останалата част от колегите, пътни инженери, (изхвърлени извън този обръч), свикнали винаги и лесно да получат работа, защото имаше и добро заплащане, останаха без работа. Обедняха вероятно като нас инженерите геодезисти, като конструкторите, хидроинженерите, архитектите, ВиК... общо взето всички. Обедняха... и им се иска да се намесят и в населените места, да изработват проекти за вертикално планиране. Но не трябва. Няма каквато и да е квалификация в областта на устройственото планиране в населени места. Загрижеността на инж. Парлъкова за пътните инженери оценявам по достойнство. Във връзка с развитието на народното ни стопанство, от 50-те години, до края на миналият век, бяха изработени хиляди устройствени и инвестиционни проекти за развитието на селищните и извън селищни територии в България. Те бяха необходими за благоустрояването на населените места, за инженерната инфраструктура, индустриализацията и селското стопанство, за родината ни. Тези проекти бяха изработени от наши инженери от Политехника, ИСИ, ВИСИ, ВИАС, УАСГ в сътрудничество с инженери от ВМЕИ и ВМГИ с помощта на средните техници от Строителните техникуми. И до сега в УАСГ учебните планове и програми са съобразявани със спецификата на специалностите и реализацията на дипломираните

инженери в практиката.

Инженерите по специалност геодезия, са подготвяни да работят като ПРОЕКТАНТИ и ръководители в областта на устройственото планиране и инвестиционното проектиране. Освен предметите в катедри Геодезия, Фотограметрия, Картография, Опорни мрежи и Висша геодезия са подготвяни с лекции, упражнения, проекти и практики с по няколко семестъра по градоустройство, кадастър и регулации, регулации и вертикално планиране, приложна геодезия и инженерна геодезия (проектиране и трасиране на пътища, жп линии и гари и коловозни развятия, пристанищни територии, далекопроводи, канали и др.), строително дело, водно дело, икономика, организация и планиране и т.н. И освен, че излизаха и сега, добре подготвени, инженерите геодезисти, отиваха да работят като ПРОЕКТАНТИ в посочените по горе ИПП, при опитни инженери, архитекти, конструктори, ВиК, технолози, в областта на устройственото планиране и инвестиционното проектиране, т.е доквалифицираха се бързо, най вече и от многото проекти, които трябваше качествено и в срок да бъдат изпълнени.

Колегите – пътни и жс инженери, още от Политехниката и ИСИ (от 50 - 60- те) са обучавани по специалности ПС и ЖС, ПЖС, а в момента ТС, т.е. пътно строителство, железопътно строителство, пътно и железопътно строителство, транспортно строителство. Инженерите от тези специалности винаги са подготвяни за СТРОИТЕЛИ! Наистина една малка част от тях са работили като проектант в Пътпроект и Транспроект, и в момента в няколко частни проектантски фирми и на свободна практика като проектант на пътища и жп линии. Пътищата и жп линиите са от елементите на техническата инфраструктура, но в ИЗВЪН селищните територии, ИЗВЪН населените места!(с някои изключения за гарите).

По повод „желанията“ на секция ТСТС (транспортно строителство и транспортни съоръжения) – становище от инж. Парлъкова, „подкрепено“ със становище на декана и приложението – справка за изучаваните дисциплини и часове на факултет ТС:

1. Защо ли се прилага справка, от която категорично се вижда, че студентите ТС са обучавани само за строителство т.1-12 с изключение на т.3 – „градоустройство, градско движение и улици“ очевидно един семестър – лекции и упражнения общо 90 часа – информативно, за обща култура!. И за ваше сведение, в областта на устройственото планиране и инвестиционното проектиране дисциплините и общо часове по специалност геодезия са: териториално устройство (градоустройство) -90; устройство на урбанизираните територии -120; подробни устройствени планове – 120; вертикално планиране – 105; инженерна геодезия – 240; учебна практика по инженерна геодезия – 108; също така водно дело – 90; кадастър – 105 и кадастър проект -90; строително дело -95; пътища и железници – 90; и управление на проекти – 60. Коментарът е излишен! Колеги пътни инженери, очевидно е, и вие го осъзнавате, че вашата квалификация на пътни и ж.с инженери, е строителство на пътища и ж.п линии, с цялото ми уважение към вас, не е достатъчна за дейности в населени места.

Моля ви, не се намесвайте в урбанизираните територии, които по отношение на разнообразието от планове са били, са и винаги ще бъдат поле на съвместни действия на архитектите и инженерите геодезисти-вертикалисти и разбира се минали, настоящи и бъдещи войни за надмощие само между тях. Убеден съм, че архитектите не ви припознават вас, пътните инженери, като участници в устройственото планиране.

2. Инженерите по транспортно строителство, са заблудени от приложение №2 - забележете „Транспортно строителство и транспортни съоръжения“ от „Методикана възнагражденията...в устройственото планиране и инвестиционното проектиране“. Те са си въобразили някои неща по отношение на възможностите си, като са решили, че посочените дейности в раздел 2 и 3 , които са за устройствени планове и схеми, както и подробни устройствени планове и проекти за строителство в населени места, в урбанизираните територии, са в техния обхват. Тези точки са преписани наготово едно към едно от „Нормативи и условия за определяне на цени на проучвателни работи и проекти за териториално и селищно устройство, земеустройство и лесоустройство“ - сборник № 2 от 1985г на Главно управление по цените при Министерство на финансите на НРБ. В изработването на ценовите правилници (за по кратко) участваха преобладаващо архитекти и инженери геодезисти, специалностите, които участваха в устройственото планиране на населените места главно от Софпроект, Главпроект, КНИПИТУГА и РПО. В приложение № 2 за пътните и ж.с. инженери се отнася само раздел 4 – част I – железопътни линии и автомобилни пътища и съоръжения, но без „пристанища“, които са предмет на инженери по Хидротехническо строителство и „въжен транспорт“, на инженери специалност горско стопанство от Лесотехническият университет, както и електрификация на ж.п и тролейни линии – електроинженери. Раздел 4 от приложение № 2 е копие от „Нормативи и условия за определяне на цени на проучвателни работи и проекти за строителство на линейни обекти (железопътно и пътно строителство и съобщителна техника“ - сборник № 5 от 1985 г на Главно управление по цените при Министерство на финансите на НРБ. Цените в приложение № 2 се коригират с корекционен коефициент 2.80, към 2008г, съпоставени с 1985г.. С молба към инж. Парлъкова, да направи необходимото от секция ТСТС да излезе с предложение към КИИП коефициента 2.80 да се събира с инфлационен К - като отношение МРЗ в момента, към МРЗ от 2008г.

Въпреки, че могат да бъдат представени още много аргументи за несъстоятелността в исканията на секция и факултета ТСТС считам въпросът за приключен.

Предлагам да запазим уважението по между си като колеги проектанкти, такова каквото е било и да се обединим, защото настоящето ни не е никак розово. Въпреки, че милиарди се „усвояват“(изчезват) в последните 7-8 години в областта на инвестиционния процес, по моя преценка, като проектантски хонорари в колегията ни влизат максимум 0.1 – 0.2%.

Вече не се обявяват обществени поръчки за технически и работни проекти от инвестиционния процес. Обявяват се на „инженеринг“ – „проектиране и строителство“, на „прогнозни цени“ – измислени, неколkokратно по високи цени. Малка част от нас, инженерите проектанти участват в инженеринга, но дали са доволни от заплащането първо, а голямата част от нас остава без възможност да участват и спечелят обществена поръчка. Това ни е проблемът.

До преди 25-30 години ние, инженерите от ВИАС, ВМЕИ, ВМГИ, ВХТИ и ВЛТИ, работещи в двадесетина проектантски и научно изследователски институти, както и колегите от БАН, бяхме т.н. научно техническа интелигенция. Всички виждаме трагедията на БАН и никой от „държавата ни“ даже и не знае за нас, камо ли да се интересува. Ние инженерите и архитектите сме възпитани хора. До сега няма случай ние да сме протестирали..... пред Парламента, пред МС или МРРБ....а има за какво. Със Закона за обществените поръчки, в противоречие със ЗУТ ни отнеха правото да участваме и печелим от време навреме обществени поръчки за проектиране. По тази причина вече нямаме работа и бедстваме.

Ние инженерите, в това число и аз, сме очаквали нещо да направи за нас КИИП, за да „чуват“ за нас. Ние не членуваме в нито един профсъюз, в синдикална организация или съюз. Кой тогава да се опита, поне малко някъде да ни защити? Кой тогава може да внесе наше искане в Парламента, МС, МРРБ, МЗХ, МОСВ, за да може някъде да разберат за нашите проблеми и ни помогнат? В резултат, всеки се спасява по единично, но в повечето случаи за по голямата част от нас проектантите, спасение вече няма.