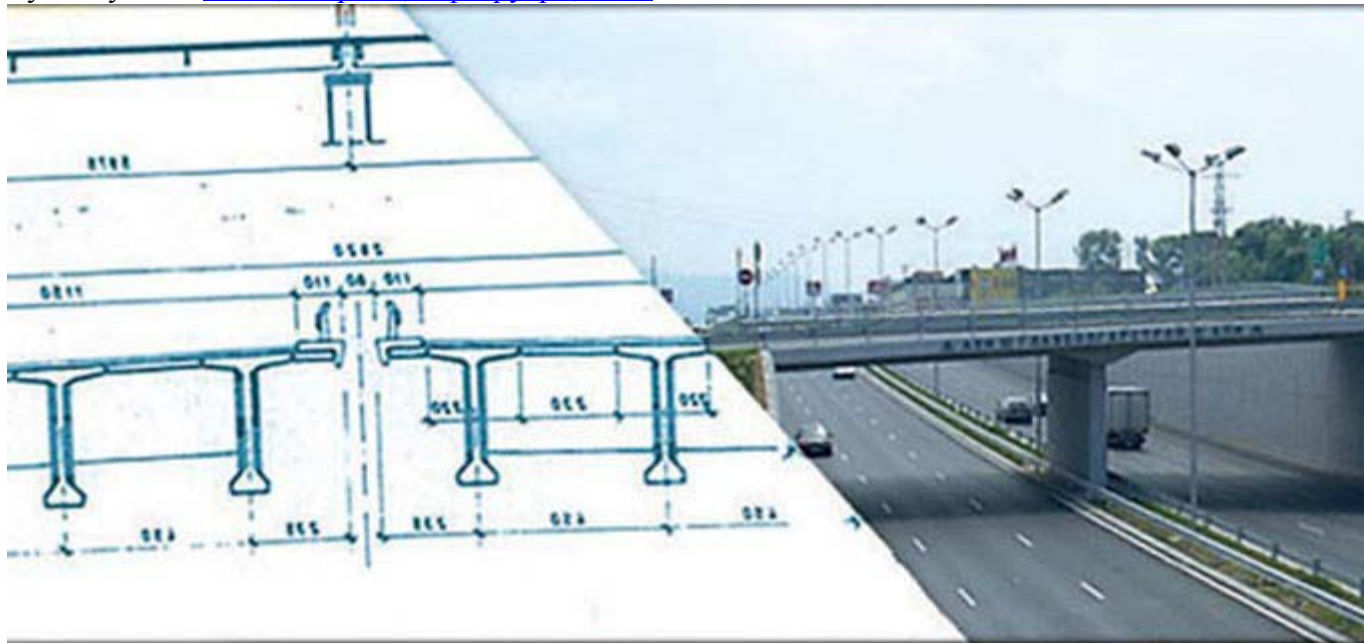


Редно ли е да се ограничават правомощията на пътните инженери в проектирането?

Публикувано: [10:42, вторник, 6 февруари, 2018](#)



Инж. Надежда Парлъкова-Жекова, председател на Национална професионална секция „Транспортно строителство и транспортни съоръжения“ – КИИП:

Апелирам за прекратяване на противопоставянето между инженерите геодезисти и транспортните инженери

След последното изменение на ЗУТ от 25 януари 2017 г. и належащата в тази връзка промяна на Наредба 4 за обхвата и съдържанието на инвестиционните проекти, през юни 2017 г. в МРРБ бе сформирана работна група за подготовка и обсъждане на тази промяна. В работната група членове са както представители на МРРБ, така и на множество професионални и браншови организации, като КАБ, КИИП, Съюза на българските архитекти, Камарата на инженерите геодезисти и др. Присъстват също и представители на администрацията: общините в България, Агенцията по геодезия, картография и кадастър, Агенция „Пътна инфраструктура“, ДНСК и др.

Транспортните инженери проектантите от години срещат проблеми с липсата на проектна част „Транспортна инфраструктура“ (или „Пътна“, както беше преименувана в работната група на МРРБ) в Наредба 4. Липсата на правила за проектирането водеше както до създаването на проекти без достатъчна пълнота и прецизност, така и до проблеми със съгласуването на тези проекти в общинската и държавната администрация. Нито едната, нито другата страна имаше законосъобразно основание в споровете. Проектирането на пътни обекти е заложено в различни програми с европейско, държавно и общинско финансиране. Това са обекти с висока стойност на

обществен интерес и би следвало въпросите, които ги касаят, да бъдат представени на обществото аргументирани по ясен и категоричен начин.

Във връзка с готвената промяна на Наредба 4 по повод изменението в ЗУТ през април 2017 г. на свое национално събрание секция ТСТС утвърди свое предложение за изменение, като гласува подготвения текст за липсващата проектна част. Когато обаче работната група в МРРБ започна своята работа и от секция ТСТС бе внесено това предложение, започнаха ожесточени нападки от страна на секция „Геодезия”, оспорващи правото на транспортните инженери да проектират пътни обекти в населените места. Стигна се до претенции за учебни планове, до предложения за разчленяване на транспортните проекти на отделни чертежи, като едните се изработват от пътни инженери, други – от инженери геодезисти. Това никога досега не се е случвало.

Проектите за обекти на транспортната инфраструктура са в обществени поръчки поради високите им строителни стойности и съответно ръководител-проект винаги е имало изискване да бъде транспортен инженер. Основна и водеща част на тези проекти е ТСТС. Разбира се, в тях винаги има част „Геодезия”, която представлява геодезическото заснемане, ВиК, електро, озеленяване, газификация, топлоснабдяване и др. в зависимост от конкретния обект. В споровете и работните групи, които се проведеха в КИИП по този повод, се стигна до споразумение между двете секции. Трасировъчен план се изработва в част „Геодезия” на пътният проект, вертикално планиране отпада, тъй като тя по същество е решението, произтичащо от изготвянето на ситуация, надлъжен профил и напречен профил и не може да бъде изготвена самостоятелно в друга част. Инвестиционният проект трябва да съдържа всички необходими технически данни за изпълнение на строежа, дори има изискване за задължителен авторски надзор при изпълнението на строителството.

Как може авторът на проекта да бъде отговорен за чужди проектантски решения? Всеки носи отговорност за своята собствена работа и дори смятаме, че е настъпил моментът, в който отговорностите както на проектантите и строителите, така и на всички участници в строителния процес трябва да са много по-високи.

Транспортната инфраструктура е приоритет в плановете на всички общини и на държавната политика като цяло. Към поставените въпроси трябва да се подходи отговорно и професионално. Транспортното планиране и проектиране трябва да се разглеждат в тяхната взаимна обвързаност. Съвременните тенденции са в посока все по-активното вграждане на интелигентните транспортни системи и това не може да се случи, без да се гледа на процеса в неговата цялост.

Една от основните цели на всеки комуникационен проект е намаляването на броя ПТП, т.е. за ефективността на даден проект може да се съди освен по неговата технико-икономическа ефективност, но и по това как влияе на безопасното протичане на движението. Събраните данни дават възможност да се направи анализ на причините и мерките, които трябва да се вземат за избягване на ПТП по уличната мрежа: подобряване на сигнализацията, маркировка, осветление, улична настилка, поставяне на светофари, разделяне на потоците чрез острови, намаляване на скоростта, направа на ограждения, проектиране на пешеходни тунели и пасарели, проектиране на „джобове“ за автобуси и тролейбуси и т.н.

Пътната безопасност в България е основен проблем за обществото и нейното подобряване би трябвало да бъде основна държавна политика. По последни данни България е на първо място по брой убити при ПТП в Европа. Значителна част от загиналите и ранените са в зоната на градовете. Това подчертава, че основните проблеми на транспортните комуникации са съсредоточени в градски условия, т.е. те се свеждат до правилно транспортно планиране и проектиране, организация и управление на градското движение.

Ние вярваме, че решенията, които ще бъдат взети в МРРБ, ще бъдат в полза на обществото и основен акцент ще са компетентността, професионализмът и повишаване качеството на инвестиционното проектиране. Съставът на работната група би трябвало да е гарант за това.

Във връзка с всичко казано дотук, настояваме за прекратяване на публичното натрупване на напрежение и преиначаване на случилото се, още повече че то е иницирано от няколко човека. Множеството колеги не разбират и не приемат разразилите се яростни нападки и обиди и не желаят да бъдат замесвани в подобни изяви.

Становището на транспортните инженери винаги е било, че не е логично нито приемливо, още по-малко от полза за никого, настройването на колеги срещу колеги. Многократно сме апелирали за прекратяване на противопоставянето, защото инженерите геодезисти и транспортните инженери работят в един екип, всеки в своята област.



Инж. Иван Богданов, председател на секция ТСТС – РК на КИИП – Видин:

Казусът е комерсиален

Въпросът с промените в Наредба №4 е комерсиален. Защо трябва да ни ограничават нас, транспортните инженери, които сме учили как се проектират и второстепенни улици, паркинги, бензиностанции, автогари? Ние сме подготвени за това, а не

геодезистите, които са по заснемането. Т.е. борбата е кой да проектира. Ние сме проектирали пътища, мостове, сложни съоръжения, не може сега да ни отстраняват от второстепенните обекти!

Инж. Теменужка Филипова, председател на секция ТСТС – РК на КИИП – Благоевград:

Трябва да се дава шанс на млади колеги да се реализират

В секцията ТСТС към РК на КИИП в Благоевград членуват 31 транспортни инженери. Само двама-трима работят пътни проекти, останалите оцеляват с дребни неща, като организация на движението, пътните настилки. А имаме и млади хора с проектна правоспособност, които не могат да се реализират. Затова съм против ограничението. Да се дава възможност на нашите колеги да проектират обектите на транспортната инфраструктура. Те са подготвени за това, което е най-важното при определянето кой да проектира.