

СТАНОВИЩЕ

На Национална професионална секция „Транспортно строителство и транспортни съоръжения“ КИИП

По повод открито писмо на Факултет по транспортно строителство при
Университета по архитектура, строителство и геодезия изразяваме следното становище:

Подкрепяме откритото писмо на Транспортен факултет към УАСГ и смятаме, че в време
въпросите да се решат по същество и окончателно, така че да не възникват никакви спорове по
отношение на обема на работа между колегите транспортни инженери и инженер геодезистите.

Към момента в българските общини се поставят различни изисквания по отношение на
обхвата на проектите, свързани с транспортна инфраструктура. Или не се поставят никакви
изисквания. Във всяка община има отдел „Кадастър и регулации“, т.е. най-малко един
специалист геодезист и в много малка част от общините има транспортни инженери. Връщат се
ИТП по част Пътна за подпечатване от инженер геодезист на трасировъчен план и вертикална
планировка, в същото време вертикални планировки за пътни обекти се изработват от инженери
геодезисти без пътна част, без конструкции на настилки, без количествени сметки и детайли. Не
се спазват приетите решения на споразумителния протокол между двете професионални
секции. Не се спазват, защото информацията не е известна на същите тези общини. Решенията
се вземат субективно, според ситуацията.

Ето защо настояваме за окончателно решаване на проблемите и предоставянето на ясна
информация към общините и консултантските фирми в България.

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 към приключване на темата с цялостното ѝ изясняване, защото
инженерите геодезисти и транспортните инженери работят рамо до рамо, всеки в своята област.

Твърдим, че транспортното инженерство трябва да се разглежда в неговата
цялост и взаимно обвързване на всички аспекти в планирането и проектирането.
Това е изключително сериозна наука, която не може да се припизва само до
изчертаване на надлъжни профили и вертикална планировка. Съвременните
тенденции са в посока все по-активното въграждане на интелигентните транспортни
системи, създаването на „умни“ градове и т.н. и това не може да се случи без да се
гледа на процеса в неговата цялост.

Същността на предложението на Национална професионална секция „Транспортно
строителство и транспортни съоръжения“ на КИИП, внесено и разисквано в работна група на
МРРБ през м. юни 2017г., беше попълване на Наредба № 4 с една липсваща изцяло част на
инвестиционните проекти. При възлагането на обществени поръчки за инвестиционни проекти
на улици и улични съоръжения в тръжната документация винаги се цитира Наредба 4, а такава
част в Наредбата липсва. Попълването на този пропуск на нормативната уредба, е в интерес на
повишаване качеството на проектните разработки, както и на поемането на пълна отговорност
за извършена работа от съответните проектанти. Такава нормативна база е имало в миналото и
тя беше ползвана като основа за предложението и подготвена още преди години от изявени
наши колеги проектанти с много сериозен професионален опит.

Стратегията на КИИП включва повишаване на качеството на проектантския продукт,
оттам и съответните ползи за всеки отделен Възложител - било то държавна, общинска структура

или физическо, или юридическо лице. Целите на КИИП като професионална браншова организация на българските проектанти би трябвало да е не само да се изработват прецизни, верни и качествени проекти, но и в подкрепа в осъществяването на контрол на всички етапи на строителството, така че крайния потребител да получи максимално качествен, технически ефективен, съвременно издържан строителен обект, независимо от неговото предназначение – сграда или съоръжение, транспортна инфраструктура, инсталационни мрежи и т.н.

Една справка в европейските и световни регулации би показала, че в света съществуват две категории инженери : /Land Surveyors, Survey Engineers/ и Civil Engineers т.е. Инженери геодезисти и Строителни инженери.

Самите закони и нормативи, отнасящи се до геодезията като наука, касаят геодезически дейности, не строителни.

Нямаме против да се проучат европейски и световни добри практики за задълженията и отговорностите на двете категории специалисти.

Твърдим, че наслагване на напрежение между отделните професионални секции е в ущърб на всички колеги проектанти.

08.12.2017г.

инж. Надежда Парлъкова

Председател на НПС „ТСТС“ в КИИП

Открито писмо от Факултет по транспортно строителство при Университета по архитектура, строителство и геодезия

Уважаеми дами и господа,

Дългогодишен е спорът за ролята и мястото на инженера по транспортно строителство и инженера по геодезия. Геодезията като наука и практическа дейност е неразделна част от процеса на проектирането и строителството на пътищата/улиците. В близкото минало пътният инженер сам осъществяваше геодезичните работи особено по време на строителството. В последните години значително се развиват геодезичните методи и апаратура, което спомогна да се повиши качеството в транспортното строителство. Това допринесе и за повишаване ролята на инженера по геодезия. Всъщност нарасна специализацията на труда, което е и световна тенденция. Въпреки тези процеси геодезията е спомагателна дейност в транспортното строителство. В този смисъл непонятен е стремежа на някои инженери по геодезия да имат доминираща роля в инвестиционното проектиране на транспортни обекти и особено на улиците в населените места.

Улицата е едно отговорно транспортно съоръжение, въпреки нашето възприятие на обект от бита. Правилното ѝ позициониране в комуникационно-транспортната система е свързано с ефективното провеждане на транспортните и пешеходните потоци и гарантиране на тяхната безопасност. Тя е мястото, където се разполага и инженерната инфраструктура на града. Свързана е с обслужването на прилежащите имоти и обекти. Нещо много съществено, улицата е конструкция по отношение посимоспособността на пътното тяло и настилната в зависимост от транспортното натоварване. Освен това трябва да се вписва в архитектурната среда на града. Проектирането на нейното трасе, избора на напречния и надлъжния профил и оразмеряване на типа на пътната конструкция трябва да осигуряват функционирането на комплексното предназначение на улицата.

Подготовката и образованието на инженера по транспортно строителство е насочена към реализация на посочените функции на тези съоръжения. Програмата на неговото обучение от 3-ти до 5-ти курс включва дисциплини, които са свързани с неговото изграждане като транспортен инженер (Приложение: Справка за дисциплините). Подготовката на инженера по геодезия в областта на транспортното строителство е ограничена и съответства на неговата спомагателна дейност в този процес.


Уважаеми дами и господа,

Факултета по транспортно строителство оценява необходимостта от разделение (специализации) на труда, но категорично възразява за преразпределение на труда, когато това се извършва в разрез с професионалното отношение към него.

Умишлено не влизаме в детайлите и дебатите, свързани с изменение и допълнение на съответните нормативни актове. Целта на това открито послание на Факултета по транспортно строителство е да се спазват принципите на професионализъм в транспортното строителство при актуализацията на нормативната база с цел най-рационалното използване на наличните ни ресурси на държавата и обществото при финансирането, възлагането, проектирането и строителството на пътнища и улици.

Приложение: Справка на дисциплините в специалност „Транспортно строителство“

С уважение:

проф. д-р Владимир Тодоров, 
декан на Факултета по транспортно строителство,
УАСГ

ПРИЛОЖЕНИЕ

Справка на дисциплините от специалност „Транспортно строителство“, специализация „Пътно строителство“

- 1. Строителство на пътища**
75 часа лекции и 75 часа упражнения (проект + лабораторни изпитвания)
- 2. Поддържане и реконструкция на пътища**
45 часа лекции и 45 часа упражнения (проект)
- 3. Градоустройство, градско движение и улици**
45 часа лекции и 45 часа упражнения (проект)
- 4. Организация и безопасност на движението**
30 часа лекции
- 5. Съвременни технологии в пътното строителство**
30 часа лекции
- 6. Проектиране на пътища и възли**
90 часа лекции и 90 часа упражнения (проект)
- 7. Транспортни системи**
30 часа лекции и 15 часа упражнения
- 8. Аеродрумно строителство**
30 часа лекции и 30 часа упражнения (проект)
- 9. Стоманобетонни мостове**
75 часа лекции и 45 часа упражнения (проект)
- 10. Стоманени мостове**
60 часа лекции и 60 часа упражнения (проект)
- 11. Транспортни тунели**
45 часа лекции и 30 часа упражнения (проект)
- 12. Железници (общ курс)**
45 часа лекции и 45 часа упражнения (проект)