



(L)

Анонимен [Вход \(/user/login\)](#) / [Регистрация \(/user/register\)](#)[ФОРУМ \(/FORUM\)](#) | [СИГНАЛ \(/SIGNAL\)](#)[НАБЛЮДАТЕЛ \(/CATEGORY-OBSERVER\)](#)

Не е редно някой хем да строи, хем сам да се контролира

Ремонтите в София понякога са много екзотични, казва председателят на Камарата на инженерите в инвестиционното проектиране Иван Каралеев

13 Февр. 2019

[Румяна Гочева \(/avtor/rumyana-gocheva\)](#)

488



(https://www.segabg.com/sites/default/files/_sega/styles/sega-max960-nocrop-watermark-conditional/public/2019/02/5290518.jpg?itok=-EjtMH4D)

МИХАЕЛА КАТЕРИНСКА

Инж. Иван Каралеев е председател на Камарата на инженерите в инвестиционното проектиране. Завършил е Машинно-електротехническият институт (сега ТУ). Защищава дисертация на 29 години, хабилитира се на 35 г. Работил е в комбинат "Марица-изток", градския транспорт в София и др. От 1991 г. е управител на фирма за проектиране. Изпълнявал е редица обекти, сред които и сгради на Пощенска банка, Токудабанк, Център Ройтерс, Виза, Военномедицинска академия и др. Участвал е в обследването и изготвянето на техническите паспорти на едни от най-големите медицински заведения в София - Медицинска академия, Майчин дом и Националната кардиологична болница.

- Г-н Каралеев, на държавната фирма "Автомагистрали" бе възложено без обществена поръчка да строи магистрала "Хемус". Има ли тя капацитет за това?

- Предполагам, че "Автомагистрали" могат да се справят с този проект. По Закона за обществените поръчки изпълнението може да се възложи без търг на държавна фирма и това не е проблем. Трябва да се има предвид обаче друго - до каква степен те могат да поемат цялостното изпълнение. Важно е да се види имат ли толкова добре подготвени хора, разполагат ли с техника, тъй като това са много специфични поръчки.

- Какви са рисковете?

- Ако няма достатъчен капацитет и ресурс, резултатът може да бъде изключително негативен. Понякога дори наемането на подизпълнители не решава въпроса, защото те от своя страна също трябва да са подготвени, а не и подизпълнителите да наемат свои подизпълнители. Важно е в закона да се разпишат точни и ясни правила за сключването на договори между подизпълнителите. Проблемът е, че законодателството се променя непрекъснато - само Законът за устройство на територията имам 70-80 поправки, които дори ние престанахме да броим. Това е основен закон - всички строежи са подчинени на него, а с тези чести промени понякога се създава правен хаос. Същото важи и за Закона за обществените поръчки. Не може той да е в сила от около три години, а вече да е променян 12-13 пъти.

- Тези промени не водят ли и до различно тълкуване на едни и същи текстове?

- Разбира се. Всяка община тълкува текстовете по различен начин, което е проблем за бизнеса. Затова и ми е трудно да кажа дали усещам намаляване на бюрокрацията. Намаляването на административното бреме е възможно само по един начин - чрез въвеждането на електронно управление и електронно правителство. Само това ще доведе до прозрачност. И тук далеч не става въпрос само за строителство, а за целия обществен живот на страната. Така ще може да се види кой носи отговорност за съответните решения.

Дори Македония от няколко години вече въведе разрешението за строеж да се изважда по електронен път. У нас тази процедура преминава през няколко институции, като всяка една от тях работи с различни срокове. Някои от тях имат нужда от няколко месеца и в резултат целият процес е доста усложнен. А един инвеститор не трябва да вади само този документ, а и книжа, свързани с околната среда, пожарната безопасност, електрическата мрежа и т.н. Затова понякога той просто се отказва.

- Част от електронното правителство са и електронните обществени поръчки...

- Да. Те са важни, тъй като само така ще може да се осъществява контрол. В момента при строителството има един голям проблем. Възлага се само на едно лице да поеме цялата поръчка и да отговаря за нейното изпълнение "от-до". Така обаче той хем възлага строителството, хем сам се контролира после.

- Тоест появява се конфликт на интереси?

- За жалост. Рисковете в такава ситуация са огромни, особено когато финансирането за цялата поръчка - от нейното изпълнение до нейния контрол, е в ръцете само на едно лице или фирма. С други думи, чрез финансирането на дадени дейности той може да диктува и да определя в голяма степен резултата. Контролът трябва да е независим, независими трябва да са и проектантите, и хората, които се занимават с вземането на проби от асфалта например. А не те да са подопечни на този, който е поел цялата поръчка и на практика разпределя парите. Само така ясно ще се види отговорността на всеки участник. В противен случай може да се стигне до некачествено изпълнение.

Има и друго - поръчките не бива да се възлагат по критерий най-ниска цена. Да, сега говорим за икономически най-изгодна оферта, но често пъти най-много точки при оценяването на офертата носи именно най-ниската цена. А тя води до много лоши резултати. Затова и англичаните казват: "Не сме толкова богати, за да си купуваме евтини обувки".

- Но правителството често пъти се хвали, че строи много и евтино?

- Най-ниската цена трябва първо да се обвърже с качеството. "Животът" на една сграда или автомагистрала може значително да се удължи, ако се използват качествени материали. Ако говорим за сградно строителство - вземете столици като Прага, Берлин, Лондон и вижте сградите им откога са и как изглеждат. Пътищата също.

- Ако една поръчка се разбие на части, това няма ли да оскъпи много проекта?

- Зависи. Ако предварително е изготвено качествено техническо задание, това едва ли ще се случи. Проблем ще има, ако заданието е некоректно или просто не е изработено добре. Тогава и резултатът ще е отрицателен. Понякога в самите поръчки се задават общи наукообразни изисквания и това затруднява фирмите. Затова е добре в разработването на дадена поръчка при изготвянето на проект да участват инженери, проектанти, архитекти, които ясно да разпишат условията, така че да не се получава двояко тълкуване. Вижте как при недобре зададени критерии в София се получи ужасна еkleктика в новото сградно строителство. Това са сгради, които в архитектурно отношение по моя преценка нямат нищо общо със стила на София. В резултат архитектурната среда не кореспондира с нищо - това е съчетание от цилиндри, сфери, конуси, пресечени пирамиди, които изобщо не си подхождат с останалите класически сгради в центъра, които са приятни за гледане.

- Само на общината ли е вината за това?

- Тези проекти трябва да се разглеждат и одобряват от професионалисти. А общината се обръща към нас само за определени обществени поръчки. Направление "Архитектура и градоустройство" ни кани, но не винаги участваме. За ремонта на ул. "Граф Игнатиев" например не си спомням да са ни изпращали материали за обсъждане и становище. Струва ми се, че интересът е само от наша страна, за жалост. А ние можем да помогнем - в камарата членуват около 13 000 професионалисти.

Освен естетически сградите трябва да бъдат оценявани и на база достъпа им до транспорт, водоснабдяване и др. Трябва да се преценява могат ли съответните транспортни артерии - улици и булеварди, да поемат натоварване, ако в сградата работят 3000 души например. Всички тези хора сутрин трябва безпроблемно да идват на работа, а вечер - да си тръгват.

- Трябва да се отчита и проблемът за паркирането?

- Да не говорим! Има недопустими неща. Важно е и да се запазят градинките - т.нар. "бели дробове" на града. Не е хубаво, когато тези зелени площи се елиминират по най-различни съображения и се допуска премахването им.

- Но в София това сякаш не е нещо ново...

- Да, за жалост. Когато се строи или се разраства едно селище, трябва да има визия за неговото развитие и тя да почива на икономическото развитие. Да не говорим за стила на сградите... В София се концентрира изключително голямо население, а това е по-характерно за страни, в които икономиката малко трудно върви. Голяма част от тях не са производствени, а са складове, молове. Ние трябва да се опитаме да предложим нещо наше, с което да привлечем инвеститорите.

- Как ви се струват ремонтите в София?

13.02.2019 г.

Не е редно някой хем да строи, хем сам да се контролира | СЕГА

- Много екзотични понякога. Дори наскоро слушах един човек в трамвая, който говореше на сина си, че огражденията, които са поставени, за да не се пречи на движението на трамвая, са много остри и ако някой се спъне и удари в тях, пораженията ще са много големи. Има специални изисквания за безопасност, които определят какво трябва да се вземе предвид. Навремето, когато произвеждахме трамваи, имахме много обсъждания за формата на мотрисата. Особено се обръщаше внимание на това, че тя трябва да е с обли форми, за да се предотвратят по-големи щети, ако стане инцидент.



Мислили сме и за друго - за т.нар. ремонти на ремонтите в София. В момента гаранцията, която се дава от строителя след приключването на проекта, е около пет години. Говоря не само за сгради, но и за магистралите. А финансовата гаранция по Закона за обществените поръчки в момента е около 5% от стойността на самия търг. Тоест, ако през тези пет години нещо се случи със сградата или с магистралата, която си построил, тази гаранция може да бъде усвоена. Според нас обаче този процент трябва да бъде увеличен, за да се повиши отговорността на тези, които изпълняват проекта.