

ДО
инж.КАРАЛЕЕВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА КИИП
СОФИЯ

СТАНОВИЩЕ

От инж.М.Тончева

ОТНОСНО : *Работна група съгласно Заповед № РД-02-14-515/08.06.2017 г. за проект на наредба за изменение и допълнение на Наредба №4 от 2001 г. за обхвата и съдържанието на инвестиционните проекти*

ВЪВ ВРЪЗКА СЪС: Становище-нормативната обосновка на доц.,д-р,инж.Руска Димитрова

Становище на инж.Н.Парлъкова –Председател на НПС ТСТС

Отворено писмо на декана на факултета по Транспортно строителство проф.д-р Вл.Тодоров

Господин , Каралеев

Във връзка с предложения на секция “Транспортно строителство” при КИИП, с които се търси създаването на нова част на инвестиционните проекти “Транспортна инфраструктура”, в последствие променено като част “Пътна” на заседание на работна група в МРРБ, чрез чието съдържание се цели изземването на проектите по част “Геодезия”-вертикално планиране и трасировъчен план на линейни и площни обекти от инженери със специалност Транспортно строителство вмето инженери геодезисти,правя следните разяснения относно неоснователните искания и предложения на секция ТСТС:

Вертикалното планиране и трасировъчен план са се изработвали от геодезисти/земерери в миналото за всички линейни и площни обекти още след 1897г.. Наименованията са били други (регулации, нивелации, нивелетни решения, отлагане на проекта и т.н.), но съдържанието, както и изпълнителите изконно ясни – Геодезия и геодезисти. Във всички нормативни и поднормативни документи след 1879г. до днес са обосновани частите на инвестиционния проект,

като неизменно в обема на проекта са част Геодезическа (Вертикално планиране и трасировъчен план) .

Фирма " ГЕОПЛАНПРОЕКТ " ЕАД е една от най - старите проектантски организации занимаващи се с Вертикално планиране на линейни и площни обекти, вътрешно квартални пространства.Фирмата съществува от 1948г.Всички проекти за вертикално планиране , идейни,технически,работни са проектирани от инженери геодезисти и приемани от КТК –също инженери геодезисти.

При ПУП/РЕГУЛАЦИЯ И ЗАСТРОЯВАНЕ/ се изготвят идейни нивелетни проекти на проектни улици.Целта е да се покаже дали тя е с подходящ наклон за прилежащите територии.

До 1992г. се изготвяха проекти за Вертикално планиране на улична мрежа на цели населени места,така наречените нивелетни планове.Те са технически проекти и дават пълно решение за нивото на уличната мрежа спрямо прилежащите квартали, преминаващите водни течения,зелени площи и всички дадености на населеното място.С тях се решава и цялостното водоотвеждане за населеното място. Всички тези проекти са пряко свързани с кадастъра,с ПУП/РЕГУЛАЦИЯ И ЗАСТРОЯВАНЕ/. Те са основа за проектиране на всякакъв вид подземни проводи и съоразения и вертикалното решение на прилежащите терени, с една дума на всички инвестиционни проекти в населеното място,включително и реконструкции и рехабилитации на улици,за които се изисква съгласуване с нивелетните проекти .

В България са изработени стотици нивелетни проекти за всички големи градове и по малки населени места.Това което е написал инж.Л.Коларов – инж транспортно строителство ,че нивелетните проекти са „неадекватни „ явно не е ползвал тези,които се изработваха за целите населени места , приети по съответния ред,със заповед на министъра по регионално развитие.За тези проекти не сме имали практика да се отказваме или да препотвърждаваме корекция от инж.транспортно строителство. Във всички общини се съхраняват тези проекти. Те са изработени професионално по действащите ЗТСУ,правилници към него,наредби ,инструкции за ВП (1973г. и 1989г.) Обучението на инж.геодезисти включва изучаване на регулации и вертикално планиране по учебници на професор Йончев и доц.д-р П.Димитрова.

Инж.геодезисти нямат претенции за изработване на проект за рехабилитация, нито за проектиране на градски магистрали,обиколни,околовръстни пътища.

Инженерите транспортно строителство определено искат да отпадне една практика за общо вертикално решение за всяко населено място свързано с общото градоустройството. По този начин по лесно ще се налагат проекти дори за рехабилитация , чиято основна цел е осигуряване преминаване на транспортните средства, като се наруши обслужването на прилежащите квартали и имоти.

Уличната мрежа не е транспортна територия. Само улици ,които са част от републиканската пътна мрежа имат такъв статут. Така са квасифицирани като вид територия по ЗКИР и ЗУТ .

Уличната мрежа не трябва да се приема като път от извън селищна територия. Принципа на проектиране на улична мрежа и път са коренно противоположни. При проектирането на път нивелетата трябва да пази пътя от навлизане на външни води, а в урбанизираната територия уличната мрежа се явява своеобразен водосъбирателен басейн, към който се отвеждат водите от кварталите, когато не е изградена дъждоприемна канализация. Ето защо нивото на пътните платна трябва да бъде по-ниско разположено спрямо кварталите. Докато при проектиране на пътища нивото на пътното платно се проектира обикновено по-високо от прилежащите съседни терени към който се търси отвеждане на повърхностните води. Начинът на мислене за улиците като за пътища се вижда и в самите предложения за промени в Наредбата, като там често се смесват и постановките от устройственото планиране като се забравя, че Наредба №4 се отнася за друго, извън комуникационно - транспортните схеми.

Ето защо не приемаме предлаганата от секция “ Транспортно строителство”(ТС-ТС) на КИИП нова част “Транспортна инфраструктура” с посоченото от вносителите съдържание и обхват ,за недопустимо. Недопустимо е желанието за обсебване на основни, изконни дейности по част Геодезическа. Става дума за проектите по вертикално планиране и трасировъчен план и включването им в обхвата и съдържанието на друга специалност.

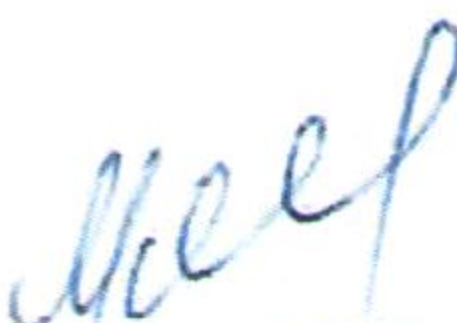
Подкрепям изцяло и заставам зад предложенията на доц. д-р инж.Руска Димитрова. С моя професионален опит от 44г. като геодезист, проектант по Регулации, ПУП и Вертикално планиране от 1973 г до момента смятам,че транспортните инженери прекаляват с обидите и квалификациите ,че геодезическите дейности са „спомогателни” по думите на проф.д-р ВЛ.Тодоров.Ние не им подвързваме папките.Геодезията е една от най- древните науки.Без нея не може и един метър да се проектира и построи.Запознайте се с историята на градоустройството,проектирането у нас и тогава обиждайте.

Нека колегите пътищари от Пловдив не се притесняват за ситуацията, която ние геодезистите не можем да определим. Само ще кажа, че кадастъра и регулацията определят ситуацията на улицата. За сведение кадастър и регулация по право се изработват само от геодезисти.

Господин Каралеев, моля изисквайте подробна учебна програма от транспортния факултет за ТСТС. Нека се види какво се изучава и веднаж за винаги да се решат тези спорове, кой каква правоспособност има. Тук явно не става въпрос за проектирането на улици, защото те и сега го правят, но искат да вземат всички проекти за Вертикално планиране и във вътрешно кварталните пространства и дори проектиране и в сградите. Явно нивелетните проекти за улиците в населените места са голяма пречка и колегите от Пловдив пишат неверни неща за тях. Поне едно 40-50 години те са се изработвали от инж. геодезисти и то съвсем регламентирано по съответните действащи закони. Ние геодезистите нямаме претенции да проектираме „конструкцията на улиците, както се изразяват за по голяма тежест пътните инженери. Нека ние си запазим правото за общото хоризонтално и вертикално решение, а те да си строят и оразмеряват, изчисляват уличните платна. Спрете всякакви обиди и квалификации за компетенцията на нас геодезистите. Без Геодезия няма карти и планове, които са основа за проектиране и строителство за всичко на тази земя.

София, 29.01.2018 г.

С уважение:



инж. М.Тончева

проектант по дисциплините:

Регулации, ПУП и Вертикално планиране от
1973 г до момента/

/член КС на КИИП ./