

ЗА ТЕЗИ, КОИТО ЗНАЯТ, ЗА ТЕЗИ, КОИТО СА ПОЗАБРАВИЛИ И ЗА ТЕЗИ, КОИТО НЕ ЗНАЯТ

Във връзка с изработването на Наредба за изменение и допълнение на Наредба №4 и постъпилите несъгласувани предложения на секция “Транспортно строителство” (ТС-ТС) при КИИП, с които се търси създаването на нова част на инвестиционните проекти- “Транспортна инфраструктура” или “Пътна”, чрез чието съдържание **се цели изземването на проектите по част “Геодезия”-вертикално планиране и трасировъчен план** от инженери със специалност Транспортно строителство. Също и желанието на секция ”Паркоустройство и благоустройство”да **включват в обхвата на своите проекти “Вертикално планиране”**, както и искането за създаване на самостоятелна част “Благоустройство”.

Неоснователните претенции, изречени на заседание на работната група в КИИП от представителка на секция (ТС-ТС).

Отворено писмо от факултет по транспортно строителство на УАСГ

Становище на професионална секция “Транспортно строителство и транспортни съоръжения” по повод “ Отворено писмо....”

Това е основанието за написване на този материал.

Преди да започна по същество искам да се обърна към всички колеги и приятели инженери “ ТС “и геодезисти и да ги уверя още веднъж в моята непредубеденост и най- дълбоко уважение към професията им.

Съжалявам, че за втори път съм принудена да изразя мнение в този предизвикан от амбиции и грубо погазване на колегиалност и обективни факти спор, изразени от двама председатели на секция ТС-ТС. Първия път претенциите бяха във връзка с признаването на професионални квалификации 2004 г. и сега избуяли наново амбиции във връзка с обема и съдържанието на инвестиционните проекти Съжалявам, че не съм проявила упорство 2004 г. да се ликвидира този безсмислен проблем между деканите на двата факултета. И тогава, както и сега се започна с настройване на общественото мнение и “прехвърляне от болната глава на здравата”.

Явно трябва да се започне по-отдалече за тези, които не знаят, но имат претенции и още затова, че летоброенето не започва от нас.

И още, че обективната реалност изисква да се преустанови категорично допускането на непригодна информация в базата кадастрални данни, които са основа на едно подредено и здраво общество.

1. Кратка историческа справка

1.1 Относно законодателството и нормативната уредба

Веднага след Освобождението е поставен въпросът за изграждането на Нова България. Планът на Русе, създаден за руските шурмоваци по време на войната, е изработен от военни земемери при използването на инструменти съответстващи на условията--теодолит и най-вече мензула. Този план обхваща основно уличната мрежа и имотите и сградите на по-значимите обществени обекти— конак, черкви, училища, болница, казарми и т.н. Архитектите—градоустроители приемат тази специфична карта като първия градоустройствен план в България.(Сборник доклади 1980 г. на САБ по случай 100 години Градоустройство в България).

Законодателството в областта на териториалното устройство и благоустройството започва непосредствено след Освобождението и се развива както следва:

1881 г. – Правила за строене на частни здания в градовете на българското княжество- ДВ бр. 59, от 19.08.1881 г., указ на княз Батемберг от 14.08.1881 г.

1897 г. – Закон за благоустройство;

1941 г. – Закон за комасацията;

1941 г. – Закон за национално стопанство и благоустройство;

1947 г. – Закон за планово изграждане на населените места (ЗПИИМ);

1972 г. – Закон за териториално и селищно устройство (ЗТСУ) и правилник за неговото приложение (ППЗТСУ);

1979 г. – Закон за единния кадастър (ЗЕК);

1983 г. – Правилник за прилагане на ЗЕК;

2000 г. – Закон за кадастър и имотна регистрация;

2001г. – Закон за устройство на територията (ЗУТ). Към него няма правилник за приложението му, а наредби. По-важни за проектантите – геодезисти по регулации и вертикално планиране са №1 (за видовете строежи), № 4(за обхвата на инвестиционните проекти) , №6 (ДВ 109 от 2003 г.нова 6 от 2009г.), № 7 (ДВ 3 от 2004 г.),№ 8 (за устройственото проектиране) и № 2 (ДВ 86 от 01.10.04, ДВ 93 от 2004 г.);

2007 г. – Закон за признаване на професионални квалификации (ЗПК). Законът е създаден във връзка с транспонирането на Директива 2005/36 на ЕС в нашето законодателство. **На това основание** професията проектант в инвестиционното проектиране по част геодезия, приложна геодезия , и професията на инженер по геодезия, кадастър и картография **са признати за регулирани професии, а кадрите, които упражняват тези професии са получили регулирано образование.**

Междувременно **2003 г.** се приема ЗКАИИП, **2005 г.Закон за геодезията,** с който се обхващат всички геодезически дейности, като се регламентира признаването на правоспособност за проектантите по част”Геодезия – ПУП, регулации, вертикално планиране, трасировъчен план и приложна геодезия” от КИИП. Това се налага поради обстоятелството, че част **“Геодезия”**е една от основните за всички видове строежи.

“Правилата...”са изработени от инж. Копыткин, възпитаник на Межевая школа,(межевать—парцелирам) Петербург. Те уреждат всички градоустройствени въпроси – уличната и дворищната регулация (проектирани разделно), строителството на улиците(калдръмний въпрос) и нивелацията (вертикалното планиране). Съставителят на **“Правилата...”**е автор на първия регулационен план на ул. “Съборна” и площадът около черквата Света Неделя.. С **“нивелацията”** (първото вертикално планиране),е проектирана черквата върху хълм, където се намира и до днес.

Законът за благоустройство на населените места заимства до голяма степен от приетия за първи път през 1896 и “проверен” вече аналогичен закон във Франция. Този закон служи за развитието на благоустрояването във всички негови аспекти.

Законът за планово изграждане на населените места (ЗПИИМ) и законът за териториално и селищно устройство (ЗТСУ) и правилникът за неговото приложение (ППЗТСУ) отразяват процесите на проектиране и строителство при нови обществени взаимоотношения и собственост, отчуждения и обезщетения. Правилата в законите обаче са строги и има невероятен контрол по отношение на техническите изисквания. За съжаление са проявени пропуски и недооценяване значимостта от подържането и непрекъснато попълване на геодезическите планове и карти с актуална информация за собственост, регулации, проектиране и строителство.Даваните разрешения за строеж само с **частични изменение на застроителните планове, без отразяването им в регулационните планове** са едни от основните носители на проблеми и до днес.Така са унищожени картен архив, кадастрални и комасационни планове. Не само това, но са извършени и масови съкращения на геодезисти в

техническите служби към общинските съвети, с което на практика е преустановено попълването на кадастрална информация, да не говорим за измененията на релефа, масовото строителство и подземната инфраструктура.

Тези тъжни констатации могат да се прочетат в самокритични доклади на архитекти в сборника доклади на САБ, 1980 г., по случай 100 години градоустройство в България.

Други носители на грешки в наше време са налагането на възстановяване на “реални граници”, дори когато не съществуваша и в градовете. Там можеха да се упражняват всякакви специалисти, защото законите го позволяваха и съдът решаваше в полза на тъжителите.

Свидетели сме на ежегодните промени на ЗУТ и неговите наредби. За съжаление очакванията към този закон не се покриват с неговата същност.

През всичките тези години, при всички действащи закони **част “Геодезия” е неизменно на своето място и включва вертикално планиране и трасировъчен план, независимо от вида на строежа** и се изработва от геодезисти (земемери и геометри, в миналото). През годините са разработвани инструкции, указания и др., в които са посочвани обема и съдържанието на част вертикална планировка (БСА кн. 6/1977 г., БСА, кн.10 от 1984 г., (БСА кн.8 /1988 г. др.).

1.2. Относно подзаконови норми и инструкции

Градоустройственото проектиране и частите на проекта дълги години се регламентираха с постановките на **правила и норми за планиране на населени места, проектиране и изпълнение** публикувани в бюлетин за строителство и архитектура (БСА кн.6/1977 г.).

Едва през 1989 със заповед № РД-02-14-306 от 15.09.1989 г. (ДВ, бр.87 от 1989 г.) се утвърждават Норми за проектиране на комуникационно-транспортните системи на НМ. В изпълнение на заповед на министър Хр. Тотев се публикуват изменените текстове на **Норми за проектиране на комуникационно-транспортните системи на НМ в (БСА кн.6/1994 г.) и (БСА кн.1/1995 г.)**.

Новото в тези “Норми...” е включването на главните селски улици като V клас към главната улична мрежа и обособяване на V и VI клас за второстепенната. Отменя се глава IV “Комуникации в населени места” и приложения 1 и 2 от **Правилата и нормативите за планиране на населени места** (обн., ДВ, бр.21 и 22 от 1970 г., попр., бр.67 от 1970 г.). Трябва да отбележа, че както чертежа така и формулите за определяне местоположението на точката с нулев наклон във вертикална крива са взети без моето авторско съгласие и са включени некоректно в раздел III, Надлъжен профил.

Членовете от 48 до 52 включително, които имат отношение към вертикалното планиране са в повечето случаи силно огрешени и **въобще трябва да отпаднат**. Това становище съм изразила пред съставителите, което разбира се не е взето под внимание

През 2004 г. се приема Наредба № 2 (ДВ, бр.86 от 2004 г.; попр. ДВ, бр.93 от 2004 г., изм. и доп., ДВ, бр 56 от 2015 г.), замислена първоначално като такава за организации на движението. Тази наредба не само, че не подобрява Норми за проектиране на комуникационно-транспортните системи на НМ в (БСА) кн.6/1994 г. и (БСА) кн.1/1995 г., които са изцяло имплантирани в наредба №2, но третира улиците като пътища. Достатъчно е да се видят техническите характеристики, които да се сравнят за съответните проектни скорости с тези за пътища. Въпросите за вертикалното планиране не само не са отстранени, но са и допълнително огрешени. В Наредба 2 са вградени схеми, фигури и таблици от немски правилници за главни улици (Empfehlungen für die Anlage von Eerschliessungsstrassen EAE 85/95, 1995, Ausgabe 1995), без да се държи сметка дали са съвместими с нашите норми и съществуващите, изградени улици. Ако попиташ защо са избрали 2,5% за напречен

наклон на тротоара и пътното платно ще се получи интересен отговор. Без да се отчита фактът, че не се проектира на свободна територия и не става дума за самостоятелен линеен обект при други условия.

С предлаганите изменения и допълнения на Наредба № 2 от 2017 всички посочени недостатъци не са отстранени.

За правилното вертикално планиране на уличната мрежа в населените места са изработвани инструкции за вертикално планиране, последната, от които е издадена от МРРБ, чрез Главно управление по геодезия и кадастър през 1998 г. **Инструкцията за изработване, прилагане и поддържане на планове за вертикално планиране** се явява трето допълнено и преработено издание на **Инструкция за вертикално планиране (ИВП 1961 г.)** и на **Инструкция за вертикално планиране на населени места (1973 г.)**. В **“Инструкцията....1998г.”** се изяснява обемът и съдържанието на план-схемите по ВП в различните фази на устройственото планиране, обемът и съдържанието на ВП в различните фази на инвестиционното проектиране.

Изяснен е статутът на нивелетния проект, като свързващо звено между устройственото планиране и инвестиционното проектиране. Нивелетният проект се изработва след трасирането на уличната регулация, на базата на геодезическо заснемане и нивелация на точки от оста и напречните профили. **С нивелетния проект се решава височинното положение на оста на улицата, а чрез типове напречни профили могат да се изчислят проектните височини в уличнорегулационната линия, включително в ъгловите точки на лицето на УПИ.** С нивелетния проект се набелязват и необходимите мероприятия за **недопускане вливането на външни води в НМ, както и особените случаи на водоотвеждане.** Нивелетен проект обхваща цялата улична мрежа на селището. Нивелетен проект може да се изработи и на базата на актуален нивелационен план на уличната мрежа. Така е по ЗТСУ преди приемането на ЗУТ.

С приемането на Наредба № 8 и превръщането на транспортно – комуникационните схеми в комуникационно-транспортни планове се премахна изработването на нивелетен проект, като се предвижда това да се прави само за новопроектирани улици!?

В **“Инструкцията....1998г.”** са заменени техническите показатели от старата инструкция (1973 г.) с приетите “нови”, за спазване съответствието между нормативните документи (**Норми за проектиране на комуникационно-транспортните системи на НМ в (БСАкн.6/1994 г.) и (БСАкн1/1995 г.)**). В приложенията е даден пълния обем чертежи за проекта на улица, кръстовище и паркинг, като показаните чертежи за вертикално планиране и трасировъчен план са изработени, според изискванията за част “Геодезия” и трасиране по ортогонален начин при съществуващи осови точки. Ако се махнат чертежите за организация на движението (дадени, като илюстрация на пълния обем чертежи 5/5) се вижда, че 4/5 от проекта за улица, паркинг или кръстовище са геодезическа дейност. Като се вземе под внимание, че “Организация на движението” (1/5 част от пълния обем чертежи) е отделна част, изработвана от ТС става ясно, че претенциите на Г-жа председателката на секция ТС-ТС и подгласниците й – ТС инженери са абсолютно неоснователни. Ситуационният план, проектът за вертикално планиране, включително надлъжни и напречни профили, както и трасировъчни чертежи са такива каквито се изучават в специалност “Геодезия” Така се изработват и проектите за улици, по време на учебния процес, от основаването на УАСГ 1942 г.. Трасировъчните планове в проектите се изработват като подробно са засегнати въпросите за проектиране на линейни обекти и площни обекти. и в действащата геодезическа координатна система, съгласно ЗУТ, ЗГ, и ЗКИР. Схематичните вертикални решения на кръстовища от предните инструкции са

силно идеализирани и в някои отношения подвеждащи и не присъстват в последната редакция на инструкцията, но подобни се предлагат сега в последната редакция на Наредба № 2..

Инструкцията е изработена от геодезисти в помощ на геодезическата практика и обучението на геодезисти по вертикално планиране, въпреки че беше изкупена и от много други специалисти, включително и инженери по ТС.(Ако някой се интересува от авторите на чертежите, може да ги намери в учебника ми по вертикално планиране, там няма самозванци.

През всичките години и при всички закони, методически указания, правилници, инструкции, наредби, нормативни документи няма обособена част—“пътна”. В зависимост от промените неизменно има указания за обема и съдържанието на отделните части на проекта , в това число и на част “Геодезия-ВП и ТП”

1.3. Относно кадрите

Променящите се политически условия между Русия и България след Освобождението не позволяват да се открие школа за обучение (според първоначалните договорки) на средни и висши кадри по топография и геометрия, както се е наричала още геодезията. Ето защо се обявяват места за така необходимите специалисти и много чужденци започват геодезическото заснемане и изработване на устройствени планове в населените места. Любопитен факт е, че архитектът на София-- .Антон Колар е с диплома “архитект-геометър”.Постепенно в страната се завръщат дипломирани се техници и инженери по геодезия, а също така и архитект- инженери. Първоначално застроителните и регулационни планове се изработвали само от инженери.В следствие и до днес основните планове, застроителен и регулационен, като единна форма на устройствения план се изработват съответно от архитект и инженер-геодезист. По всички останали части се изработват схеми. За ТС вече казах по-горе.

Вертикалното планиране и трасировъчен план са се изработвали от геодезисти/земемери 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), проверявани и коригирани от КТК – инж .геодезист.** и където е необходимо, част „**Организация на движението**“, изработена от ТС инженер.

Получените и усъвършенствани умения от някои инженери ТС при съвместната им работа с геодезисти(някои, от които и много добри и заслужаващи цялото ми уважение) в ателиетата и дирекциите на големите и вече несъществуващи проектантски организации (Главпроект, Софпроект и т.н.) не са основание за подмяна и обсебване на дейности **без необходимото достатъчно образование** и квалификация, която няма къде да придобият. За отличаване на проектите за улици изработвани само от ТС инженери, във ведомствената информация,(в Главпроект,Софпроект и т.н.) се е поставяло в етикета “част пътна”, самите те са се самоопределяли като “комуникатори”.Без такава част да има в нормативния свят.

Всички проектни решения по вертикално планиране на улици, кръстовища, паркинги и т.н., разработвани от ТС инженери в тези и други

проектантски институции (САБ, НТС, Интерпрограма, Интерпроект и др.) са били прегледани, корегирани и одобрявани от КТК – геодезист. Такива КТК са били в Главпроект инж. М. Михайлов, инж. М. Занков, инж. М. Николов, инж. Д. Динков, в Софтпроект инж. Б. Бонев и др. Самостоятелно проектиране вътре в квартала между уличнорегулационните линии е било недопустимо за ТС инженери.

2. Защо инженери по геодезия, а не архитекти, ландшафтни архитекти и други инженери—озеленители, ТС и др.

2.1. Да не забравяме:

- Земята е Геоид;
- Проектира се върху референтен елипсоид;
- Той от своя страна се проектира върху сфера;
- Сферата се разделя на сферични трапеци, които в зависимост от конкретните изисквания и избраната проекция може да се изобрази върху картен лист, който носи деформации вследствие описаните процеси.

Точното местоположение на всеки обект се определя еднозначно от пространствени координати.

2. 2. Линейните и площните обекти освен своята специфична форма изискват и специфичен подход по отношение тяхното документиране и проектиране. При геодезическото заснемане и последващото проектиране на надлъжния профил, вертикалното планиране и изчисляване на трасировъчните координати на точки от осите и съоръженията се налага въвеждане на корекции вследствие кривината на Земята, разликата в надморската височина между най-отдалечените точки на обекта. Ако за линейните обекти трябва да се проектират надлъжни и напречни профили, за площните има други изисквания. Особено се усложняват проектните решения когато се налага трансформация на координати за обект в съседни гранични координатни зони

-Изчисленията, които се правят не са достояние на останалите специалности -- участници в проектирането на обекта, които изискват и получават от част Геодезическа достоверна и удобна за съответната част изходна информация (гладка, като проектантската маса) без да е необходимо да владеят сферична геометрия, да определят посоката и силата на тежестта, без да знаят какви точно височини се използват и каква картна проекция е подходяща за обекта, ориентиран север-юг или за този, ориентиран изток-запад.

2. 3. Няма “малки” обекти, с което се оправдават някои неуважаващи дори себе си архитекти изработили сами “проект за вертикално планиране”. Или озеленители (ландшафтни архитекти), дръзнали да правят “проекти за вертикално планиране”. (Надлъжните и напречни разрези не са проекти за вертикално планиране, нито изрисуваните измислени хоризонтали).

2.4. Колкото до “ благоустройство”, като самостоятелна част, на всички, дори на неспециалисти е ясно, че е невъзможно това да стане без електричество, вода, подходящо и точно пространствено разположение на алеите, площадките, зелените площи(Виж и ЗТСУ). Всичко това се постига чрез проекти по части за съответните инфраструктурни мрежи, проекти по част Геодезическа – вертикално планиране и трасировъчен план и паркоустройствени проекти, които се осъществяват успешно, благодарение на съвместните решения на изброените специалности. Количествата за благоустройство са резултат и от картограмата, която е неразделна част от проекта за вертикално планиране. Ако става дума само за подмяна на парково обзавеждане, настилки, посадъчен материал, облицовки на стенички, детски площадки, при запазване на пространственото положение на алеите и отделните кътове, както и на

съществуващите инфраструктурни мрежи, това се нарича реконструкция или грубо казано текущ или планов ремонт. Предлаганите нови членове в наредба 4 **96а, 97а, 101** трябва да отпадат изцяло.

От Чл.99 (1) трябва да опадне т.8 с мотив: Вертикалното планиране не е предмет на част “паркоустройство и благоустройство”.

2.5. Няколко факта

Фактът, че се предлага понятието „обекти с транспортно натоварване“ и част пътна” говори за това, **че ТС инженери масово самостоятелно проектират ВП извън техните правомощия за всякакви обекти**, нещо немислимо до 1989г.

Факт са проектираните улици в насип, засипаните входове, задигнатите излишно нивелети (при реконструкции на улици задължително нивото е повишено), дори в центъра на София (Метростанция „Сердика“, кръстовището бул.,„Дондуков“ и бул.,„В. Левски“), появилите се надлъжни и напречни стъпала в тротоарите и т.н.

При реконструкция на улици ефектът на задигане на нивото е задължителен за момента, а в същото време при дъжд се получават завирявания, вследствие на които се появяват дупки, пропадания в настилката, свлачищни и срутищни процеси.

Факт са проектираните изходи от дворове и гаражи, които пресичат тротоара и го прекъсват, за може удобно автомобилът да излезе на пътното платно

Факт е затварянето на улица и превръщането в еднопосочна, за да се осигури транспортен уют на автомобилите на бизнеса (ул“Шар планина” и бул.”Тодор Александров”).

Факт са изпочупените настилки по тротоарите и на централни улици, появили се след разрешение за паркиране. Къде бяхте **общински съветници, инженери по ТС** да предупредите, че тротоарите са оразмерени за пешеходно, не за транспортно движение.? Обръщам се към вас защото геодезистите не се допускат по “предназначението ИМ” в ДАГ или “Ген плана” на София. .и много други.

Изискванията за проектиране на улици в урбанизирани територии са коренно противоположни на тези за пътища, факт който се пренебрегва с част от предлаганите изменения в наредба 4. Тази тенденция се забелязва и в текстовете за изменение на наредба 2, където на улиците се гледа **отново като на пътища** и се предлагат същите нормативни стойности, както при пътища

Задължителните части на проекта са тези, които са основание за издаване на разрешения за строеж. Останалите части на проекта можем да наречем комплексни, те завършват пълния обем на проекта, но не могат да съществуват самостоятелно и не се възлагат и изработват за всички обекти. **През всичките години и при всички нормативни документи няма обособена част—“пътна”.**

Впечатлява сега изкуствено създадена част “Пътна” от проекта със съдържание превишаващо компетенциите, получени с образованието, в нарушение на чл.229 и чл.230 на ЗУТ и едва ли не лобистки интереси.

Не вярвам, че в МРРБ умишлено се пренебрегват цитираните по-горе членове на ЗУТ, ЗППК, по отношение регулираните професии, Закон за висшето образование, ЗКАИИП и т.н.

В секция „Геодезия Приложна Геодезия“, предвид всичко, казано по-горе(т.2.1.) **не е допуснато признаване на правоспособност при заварено положение** на други специалисти, включително и **на инженери от специалност Транспортно строителство**, каквато възможност се търси индиректно с направените предложения от Секция ТС при КИИП за създаване на част „Транспортна инфраструктура“ или част “пътна”.

Режимът на застрояване, отстоянията между сградите, геометрията на улиците и алеите и т.н. създават ограничителни условия за вертикалното планиране. Проблемите се появяват далеч във времето и ако са били невидими в устройствения план с мащаб 1:1000, в инвестиционния проект в мащаб 1:200 са понякога непреодолими, но за това първопричината не е вертикалното планиране. Вертикалното планиране става невъзможно. В такива случаи се налага изменение на ПУП, връщане назад, забавяне на проектирането, оскъпяване заради забавянето, нови разрешителни за строеж и т.н.

Ако някой, припознал се ”проектант”, си позволи компромис, резултатът е вертикално нагаждане, измъчено приспособяване на новото строителство към съществуващата инфраструктура, без да се държи сметка за отводняване, достъпност, функционалност, запазване на околната среда и за жалост, без никаква мисъл за тези, които идват след нас.

Фактът за службите по ”Регулации и кадастър” към Общините показва, че не липсва здрав разум. За съжаление щатните бройки в много случаи са заети от инженери от друга специалност.

3. Относно образованието

КИИП да изиска учебните програми на двете специалности, от които ще се установи начинът на обучение и предполагаемите знания и умения.

Не всички геодезисти се занимават с вертикално планиране, както и не всички, завършили ТС проектират улици.

Обособяването на част „Организация на движението и транспортно-комуникационна безопасност“ към Наредба 4 ще даде възможност на проектантите – инженери със специалност ТС да приложат най-пълноценно придобитите знания от образованието си, освен това смятам, че това ще способства за подобряване качеството на изпълнение на проектите и контрола му. Така ще се регламентират и дейностите на инженерите по отделните части на проекта и ще се преустанови практиката на неправомерно проектиране и излишно подклажданите от ТС на дразги между две специалности, които имат основание за самостоятелно съществуване, без да си пречат и при взаимно уважение.

Направените и изпратени предложения в МРРБ относно проекта за изменение и допълнение на Наредба № 4 са съобразени с необходимостта от **транспортно-комуникационна безопасност** на населените места и образователната компетентност на завършилите специалност транспортно строителство.

4. Относно Отворено Писмо, подписано от Декана на Транспортен факултет и Становището на председателката на секция ТС-ТС. Стилът и на двата материала е един и същ. Затова ще се обърна към първоизточника:

Г-жо, председател на секция ТС-ТС на КИИП, разширете хоризонта си и не ни отнемайте възможността да ви уважаваме. Приложената геодезия винаги е била част от строителното инженерство.

Не се правете на жертва, защото именно вие сте тези, които подклаждате ненужно напрежение и противопоставяне, там където е царяло разбирателство и взаимопомощ.

Що се отнася до европейското законодателство, то не противоречи на националните законодателства, а има за задача да ги хармонизира чрез транспониране на приетите Директиви в ЕК в съответните национални закони, което за специалността “Геодезия” и за част “Геодезия” е вече направено, включително и чрез регулираното обучение.

И тъй като един от основните критерии в Директивите е именно обучението, КИИП е създадена 2003 със Закон, във връзка с правилно прилагане на Проекта по присъединяване, буди недоумение фактът, че говорите за

споразумителен протокол между две секции, сякаш става дума за Задруга на майсторите, а не за КИИП. КИИП, КАБ и МОН, ЦИНТИ, съвместно с МТСП и представители на Европейската комисия, проведеха обучение и стаж по присъединяването и транспонирането на Директива 2005/36 на всички нива.

Относно Декана и неговия подпис ще се обърна към Ректора на Университета:

Уважаеми, г-н Ректор,

Трябва ли да се търпи такава безотговорна реакция, на подведения Декан?! За всички проекти част "Геодезия ВП и ТП" е в обхвата на основните части, активно присъства преди и по време на проектирането и строителството и след това отразява реализирания проект в кадастъра. Само за ТС и Декана на ТФ се явява спомагателна.

Бих се изразила така: "За човешкият организъм скелетът спрямо кожата основен или спомагателен орган се явява?"

Няма геодезист, който да омаловажава и подценява ролята, на когото и да било, колега архитект или инженер, в това число и инженер по ТС.

Нито да спори по отношение изброените дисциплини, изучавани в транспортния факултет.

Безсмисленият спор се предизвиква от ТС представители, които не отчитат факта, че познанията им по геодезия са оскъдни, а по вертикално планиране и приложна геодезия въобще липсват и грешките, които могат да "натворят" при самостоятелно безконтролно проектиране са непоправими или много скъпо струващи.

За една сграда или съоръжени освен архитектурната част могат да участват конструктори, геодезисти, ел инженери, ВиК инженер, ОВК инженери, технолози и т.н. специалисти, за да получи своята завършена цялост.

Улицата като линеен обект е строеж, като всички останали и изисква участието на всички необходими специалности по компетентност, колкото и да са те. Проектира се в границите на уличната регулация, засягат се различни кадастрални обекти, провеждат се различни процедури, създават се нови пространствени координати, дейности от компетентността на част "Геодезия", която носи цялата отговорност за пространственото решение и координация с останалите инфраструктурни проекти.

Що се отнася до транспортното инженерство то има изключителната роля да осигури транспортната обезпеченост, съобразно натоварването, да организира по най- рационалния начин движението, да оразмери настилките, да предложи най-новите и икономически най-подходящи технологии, да съобрази вида на настилката с наличието на газоснабдяване и транспорта, който ще се провежда. Да организира безопасни условия по време на строителството и експлоатацията, да организира временните пътища, временната организация на движение, да изготви ПСД по данни и от другите специалности -- подготвителни работи, земни работи, механизация и т.н, които са от изключителната компетентност на ТС инженера.

Надявам се на адекватна реакция към всички адресати от хвърчащия първи лист на Отвореното писмо и най- строга отговорност от Декана на ТФ, който като математик може би ще отговори може ли да се поддържа в устойчиво равновесие една пространствена координатна структура (напр. кадастъра), ако в нея непрекъснато се внасят грешни координати?.

03.01.2018 г.

София

С уважение:

доц. д-р инж. Руска Димитрова