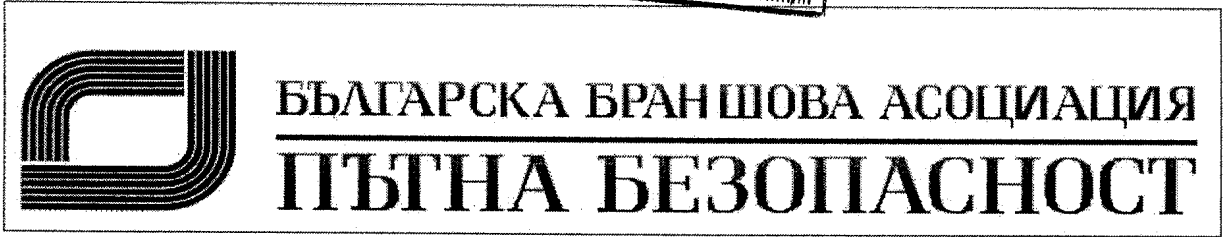


КАМАРА НА ИНЖЕНЕРИТЕ
В ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРОЕКТИРАНЕ
Изх. № КИИП-188 / 13.04.2011 г.



гр. Пловдив, Околовръстен път, кв.
Коматевов www.bbars.bg; e-mail: bbars@abv.bg

МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
ул. „Св. Св. Кирил и Методий“ № 17-19
тел.: 9405491, 9405492



Изх. № 33
12.04.2011 г.

ДО
Г-Н РОСЕН ПЛЕВНЕЛИЕВ
МИНИСТЪР НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО

ДО
Г-Н СТЕФАН КИНАРЕВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА КАМАРАТА НА
ИНЖЕНЕРИТЕ В ИНВЕСТИЦИОННОТО
ПРОЕКТИРАНЕ

ОТНОСНО: Проектантската компетентност за изготвяне на различни части
от инвестиционни проекти.

Уважаеми господа,

Сдружение “БЪЛГАРСКА БРАНШОВА АСОЦИАЦИЯ ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ”(ББАПБ) осъществява общественополезна дейност, насочена към подобряване на пътната безопасност, и която има за цел да работи активно за хармонизирането на българските стандарти за пътна безопасност с европейските и международни стандарти, норми и изисквания, както и да съблюдава тяхното спазване. В Асоциацията членуват изявени специалисти и експерти в областта на пътната безопасност, както и водещите фирми-производители, доставчици и изпълнители на пътни принадлежности за обезопасяване на националната пътна и улична мрежа.

Работейки като изпълнители на проекти за временна организация на движението при различни строително монтажни работи констатираме, че проектантите са от най различни секции на КИИП – електроинженери, геодезисти и други, а не от най-компетентните проектанти в тази област, от секцията „Транспортно строителство и транспортни съоръжения”. Този факт определя ниско качество на проектите, застрашава се безопасността на движението, нарушава се нормалното протичане на трафика.

Друг пример – проектите за светофарни уредби. Основно те се изработват от електроинженери, които изготвят и транспортно-техническата част за определяне времената за безопасност, продължителността на фазите и цикъла. За нормалното и безопасно регулиране на трафика огромно значение има транспортно-техническата част, която трябва да се изготвя именно от най-компетентните проектантите в тази област, от секцията „Транспортно строителство и транспортни съоръжения“. В Наредба №17 на МРРБ от 2001 г. обаче липсва такава методика.

В почти всички проекти на светофарни уредби не се прилагат изчисления на носимоспособността на конструкциите (стълбове и конзоли), върху които се закрепват светофарите. Това може да доведе до нещастни случаи при определени обстоятелства, най-често силен вятър. Това е отново работа на проектант от секцията „Транспортно строителство и транспортни съоръжения“.

Нерядко проекти на улици и настилки се изготвят от проектантите от секция „Геодезия и приложна геодезия“, вместо от компетентните проектантите от секция „Транспортно строителство и транспортни съоръжения“.

В нормативните документи на КИИП няма ясно разграничение на компетентностите на проектантите по отделните части. В чл.7 ал.8 на ЗКАИИП правилно е казано, че „Проекти, които не са подписани и подпечатани от проектантите със съответната проектантска правоспособност, не подлежат на разглеждане, оценяване, съгласуване и одобряване.....“. Поради това надзорните фирми и одобряващите органи са затруднени да изискват съответната компетентност на проектанта на съответната част от проекта. За близо 10-годишното съществуване на КИИП се набра достатъчно опит в определянето на съдържанието на отделните части на проектите и е дошло време в нормативните й документи да се включат изисквания за компетентността на проектанта по всяка част на проекта.

Във връзка с гореизложеното и за повишаване на качеството на проектите

ПРЕДЛАГАМЕ:

1.КИИП да изготви в непродължителен срок предложение за включване в Устава на КИИП или в Наредбата за проектантската правоспособност или в нов нормативен документ на КИИП на подробно регламентиране на компетентностите на проектантите по отделните части на проектите.

2.МРРБ да даде указания към надзорните фирми и одобряващите органи на проектите при прилагането на чл.7 ал.8 от ЗКАИИП да използват разпределението на КИИП на компетентностите на проектантите по отделните части на проектите.

3.МРРБ да осигури допълването на Наредба №17 от 23.07.2001 г. за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали с нов член със следния текст:

Чл. 56а. Определянето на продължителностите на времената за освобождаване, преходните интервали, разрешителните сигнали и цикъла става по методика, дадена в Приложение № 28.

Ние можем да предоставим изявен експерт в областта на организацията и регулирането на движението, с разработки и опит в теорията и практиката на проектирането на светофарни уредби, както и да окажем помощ при изготвяне на Заданието.

11.04.2011 г.

С уважение,



Николай Иванов
Председател на
Управителния съвет

