

Инж. Веселин Давидов, съветник на министъра на регионалното развитие и благоустройството:

Иновативните технологии са дело на университетите и бизнеса

Г-н Давидов, какво успява да накара млади хора като вас да се върнат да живеят и работят в България? Лесно ли е решението и какви са очакванията ви?

- Желанието за промяна ме върна в България, исках да съм част от този процес и да помогна с всичко добро, което съм научил в Германия. Не съжалявам и за момент за това си решение, особено след като вече се виждат и първите резултати от усилената работа през последната година. Мотивиращо за мен е да работя в млад и амбициран екип.

Какво е необходимо според вас пътят, улиците, сградите и градовете ни като цяло да заприличат по-скоро и в по-голяма степен на немските? Има ли съществени разлики в организацията на строителния процес, техническите разпоредби, нови технологии и др.?

- Въпросът е доста широк. За всеки от споменатите от вас компоненти има какво да се каже и желае в тази посока. За наша радост съществена част от политиките на ЕС са ориентирани именно към намаляване на различията, изравняване на стандартите, подобряване на условията, кохезионните процеси и т.н. Така че може би най-ефективното и бързо „решение на задачата“ се състои именно в реализацията на повече проекти по оперативни програми.

Паралелно с това смятам, че е изключително необходимо и у нас думи като качество, сигурност, отговорност, безопасност, иновация да се изписват с главни букви, особено в строителния бранш за всеки етап и от всички участници в строителния процес.

Аналогично е при сградите. Кратък при-



мер - за парапети на балконите и стълбищата има техническо изискване за минимална височина от 90 см и максимален отвор 12 см. Когато от българска страна се кандидатстваше за включване на Белозградчишките скали в листата на 7-те чудеса на света, по страниците за гласуване в интернет бяха сложени препратки и снимки, на които се виждаха оградни парапети от по две вертикални и една хоризонтална тръба с огромни отвори. Много хора в България едва ли виждат в това нещо проблемно, но мисленето на средностатистическия европейец автоматично визуира проблем, свързан с безопасността, поради което шансовете да одобри или реши да посети това място с децата си се намаляват драстично. А той все пак е представител на целевата група на туристическия ни бранш.

Споменахте иновации, може ли да дадем примери, свързани с въвеждане на нови технологии в пътното строителство?

- Разбира се. Въвеждането на иновативните технологии е важно за прогреса и икономиката на всяка страна и следва

Веселин Давидов е на 31 г., той е дипломиран инженер на Техническият университет (ТУ) - Берлин. Специализирал е "Пътно строителство и строителна икономика". Трудовият му стаж като студентски сътрудник към ТУ - Берлин, и в редица немски фирми (сред тях в строителния бранш са Max Giese Bau GmbH, Anders & Anders GbR и др.). Той е сред създателите на Българско-германското студентско сдружение „Хъшове“ - Берлин. От 2007 г. в България е гл. инженер на строителна фирма "Векинженеринг" ЕООД. От септември 2009 г. е старши експертен сътрудник към Комисията по регионална политика и местно самоуправление на 41-ото Народно събрание, от март 2010 г. е съветник към политическия кабинет на министъра на регионалното развитие и благоустройството

да се осъществява на всички нива - особено в университетите. Те са обикновено в основата на тяхното разработване чрез партньорски проекти с представители на частния сектор, както и тяхното усвояване. Например проект на влезлия в сила от 2003 г. технически правилник за пестене на енергия (енергийна ефективност) ни бе преподаван и държахме изпити по него по строителна физика още 2001/2002 г., т.е. в обучението се имплементират познания за предстоящи стандарти.

Нека ви дам и пример за разработване на нови технологии. Имаш честта дипломната ми работа да е част от пилотен нау-

чен проект на световно ниво в сферата на пътното строителство, осъществен чрез партньорство между университета ми (Техническият университет - Берлин) и една от водещите пътностроителни фирми в Германия. Целта бе разработване и тестване на нова технология за производство на пътни настилки от сплитмасткс-асфалт 0/11. (Цялата разработка ще представим в брой 6 на списание "Индекс Пътища")

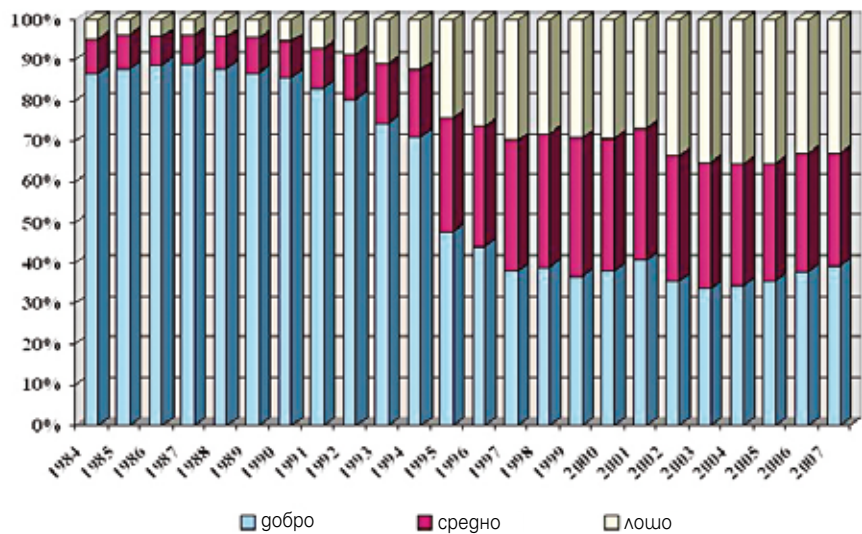
Какво смятате за развитието на републиканската пътна мрежа (РПМ) до 2020 г.?

Мисля, че са необходими редица допълнителни мерки за генералното подобряване на състоянието на РПМ. За съжаление тя все още не може да се съвземе от „болното“ състояние, в което е изпаднала още през първите години на прехода.

Перманентния недостиг на инвестиции за ТРП и основен ремонт се натрупва с по-голяма стойност за всяка следваща година като лихва към банков заем.

Паралелно с това от съществено значение и със сигурност с по-голям приоритет за нейното бъдещо развитие е подсилване на слабите ѝ участъци, или както е модерно да се казва с една друга терминология - премахване на тесните места. Визирам именно доизграждането на автомагистралите и изграждане на нови скоростни пътища. Знаете може би, че гъстотата на българската пътна мрежа е сопоставима със средната гъстота за страните - членки на ЕС. По отношение на гъстотата на автомагистралите и скоростните пътища обаче страната ни изостава значително - 4.2 км/1000 км². За сравнение, в Германия гъстотата е около 32 км./1000 км², в Словения - 14 км/1000 км². Анализът е ясен - дистрибутивните (разпределителните) и свойства са наред, но не и „главните артерии“ с водещо трансрегионално, транснационално, трансевропейско и дори трансконтинентално значение. България заема стратегическа географска позиция както в Европа, така и на Балканския полуостров. През територията ѝ преминават пет трансевропейски транспортни коридори -

СЪСТОЯНИЕ НА РЕПУБЛИКАНСКИТЕ ПЪТИЩА ПО ГОДИНИ В % ОТ ОБЩАТА ДЪЛЖИНА



№ 4, 7, 8, 9 и 10. Налице е необходимост от ефективно интегриране на националната пътна инфраструктура в европейската. Това би повишило неимоверно кохезията между България и другите страни от ЕС.

Към гореспоменатата характеристика на РПМ бих добавил огромният превес на автомобилния над другите видове транспорт, както и тенденцията за неговото перманентно увеличаване до 2020 г. Той играе ключова роля за разгръщане потенциала на регионите и за икономическия напредък на страната ни. Статистически данни от последните години сочат, че превозването на приблизително две трети от общия обем на товарите (69%) и пътниците (64.4%) се осъществява чрез автомобилния транспорт.

Съществен фактор е и безопасността. Данните от статистически анализи сочат именно автомагистралите и скоростните пътища като най-безопасни. На фона на високия брой жертви, които регистрираме в България, вследствие ПТП, това представлява немаловажен допълнителен фактор за приоритизиране на тяхното изграждане.

Имаме уникалната историческа възможност да реализираме проектите за доизграждане на автомагистралаи и скоростни пътища чрез основно финансиране от фондовете на ЕС. И не само я имаме, а и вече реално се възползваме от нея. Аз смятам, че

държавата ни в момента показва характер, следва ясни политики, спазва стриктно демократичните правила и резултатът за това е налице. Тази тенденция трябва да продължи и да се интензира още повече.

Има ли други тенденции за развитие на пътния ни сектор в общоевропейски и национален план?

Важна новина за нас е процедурата за ревизиране на данни и приемане на нови предложения за развитието на TEN-T мрежата, която главна дирекция „Мобилност“ на ЕК стартира наскоро. Водещото предложение, което страната ни отправя, е включването на „Хемус“ в мрежата на TEN-T в пътния сектор. Тя има стратегическо значение за развитието на 43.7% от територията на България и за 37.5% от населението ѝ. Следващи предложения са участъкът Русе - Варна, както и скоростен път „Рила“, който следва да свърже магистралите „Струма“, „Тракия“ и „Хемус“.

Важна стъпка във връзка с директиви на ЕС, която смятам, че е редно да се осъществи в средносрочен план, е преминаването от таксуване, базирано на време (винетна система) към таксуване, базирано на изминати километри (тол-система). Това е по-справедливо облагане, защото определя този, който ползва, тежи и замърсява повече - той да плаща и повече.