

ПИСТОВАТА СИСТЕМА ЗА НОВОТО СТОЛИЧНО ЛЕТИЩЕ ЗАСТРАШАВА ЖИТЕЛИТЕ НА СОФИЯ

Проектът на холандската фирма NACO B.V. не трябва да получи виза за строителство

Със зараждането и развитието на авиацията в България започва организация и строеж на летища. През 1914г. при с. Божурище е създадено първото летище с хангари и жилищни помещения, а през 1937г. започва строежът на гражданското летище край с. Враждебна.

За създаване на първия градоустройствен план на столицата у нас е поканен проф. арх. Адолф Мусман, член на Германската академия по градоустройство и териториално устройство. Нанасяйки площадката на "Враждебна" върху този план (1938г.), той вижда, че летището ще остане затворено и безперспективно за развитие. Професионалният му опит на урбанист му позволява да прозрے, че следващото гражданско летище на София ще бъде на изток от р. Искър и с коса писта.

Изборът на площадка и построяването на летища зависят от изискванията на авиацията и строителните възможности. Днес обаче, развитието е бурно и свързано с въвеждане в експлоатация на все по-големи и тежки летателни апарати. Ето защо летището не може да бъде неутрален елемент в географското и икономическото пространство, отразявайки икономическия, социален и туристически облик на страната и променяйки активността на района.

Двадесет години след построяването на столичното летище започват неговите реконструкции, включващи удължение на пистата, разширение на пътническия терминал, изграждане на нови технологични подобекти, развитие на захранващата инфраструктура и др.

До настоящия момент се открояват 11 етапа в неговото разширение, включващи и опити за изграждане на ново летище на нова площадка :

1/ 1961-62г. - Колектив на "ПРОНО", ръководен от арх. Дончо Димитров удължава пистата с 1000 м на изток.

2/ 1964-67г. - Колектив "Транспроект" започва изследвания за избор на нова площадка в Софийското поле. С разпореждане № 45/27.02.1967г. МС дава зелена улица за проектиране на "ново извънкласово летище в района на селата Долни Богров, Кривина и Равно поле".

3/ 1970-71г. - НИИТ и "Транспроект" обобщават избора на горепосочените площадки по метода на сравнителния анализ.

4/ 1973-74г. – Проведен е международен конкурс за пътнически терминал. Работна група изработва генерален план на софийското летище с активната консултация на 7 чуждестранни колектива, които единодушно посочват площадка "Кривина" като оптимално отговаряща на изискванията за безопасност, екологичност и перспективност в развитието на летището. С разпореждане № 339/30.12.1974г. МС утвърждава варианта "Кривина-север" и отпуска \$ 50 милиона за стартиране на строителството.

5/ 1981-82г. – Тъй като отпуснатите пари за изразходвани за други приоритети, СО "БГА-БАЛКАН" извършва със свои средства проучване и проектиране на коса писта на съществуващата площадка "Враждебна".

6/ 1984-85г. – "Транспроект" актуализира генералния план на летището ("Летищен комплекс София – район Кривина"). Отчитайки новите документи на ICAO е предложено ново косо направление (МК-111°/291°), което е по-благоприятно за съвместна работа с летище "Доброславци" и е осигурен 19 км. прав участък за гарантирано кацане по III-та категория (ICAO) на Софийското летище.

7/ 1988-89г. – След катастрофата на Як-40 (разбил се в коритото на р. Искър при засилване за излитане на 2.08.1988г) излиза разпореждане № 151/29.09.1988г. на МС за незабавно започване на строителство на площадка "Кривина". Тъй като това решение не е реализирано, СО "БГА-БАЛКАН" изработва концепция за ново летище, предприемайки действия със собствени сили и обявява конкурс за външно финансиране.

8/ 1990-91г. – Поканен е консултантът на IATA арх. Ханс Фишер за корекция на генералния план - така се появява площадката "IATA" (северно от с.Кривина). "Транспроект" и ИВТ изследват 11 потенциални места в Софийското поле, които в периода 16-20 септември 1991г. са облетени с активното участие на проф. Ашфорт (Англия) и канадския учен Пиер Куту. Утвърдена е "Методика за оценка по критерии и фактори", разработена от "Транспроект".

През декември 1991г. "Транспроект" прави окончателна оценка на площадките и стига до извода, че **"излитанията и кацанията от писти с направление изток-запад застрашават реално гъстонаселени райони на столицата с евентуални аварии с непредвидими последствия, както и с екологично замърсяване от прекомерно ошумяване"**. С разпореждане № 439/26.10.1992г. на МС е възложено на английската фирма "Sir William Halcrow" технико-икономическо проучване на 4 потенциални площадки за ново летище, за което са похарчени \$ 750 хиляди.

9/ 1993-94г. – На междуведомствен експертен съвет (16.08.1993г.) не се стига до единодушно мнение по английския проект, но се взима важно решение за изготвяне на средносрочна програма за развитие на летището и актуализация на генералния му план. Последният е възложен на "Транспроект". МОС категорично отхвърля варианта за разширение на сегашното летище с удължаване на пистата и приема решение №12/1993г. за преминаване в следваща фаза и проектиране на вариант "Кривина" за площадка на "Международно летище София". Министър д-р Валентин Босевски поставя като приоритет в него **човешкото здраве по отношение на шумовото натоварване и безопасността на населението в процеса на експлоатация на летище София.**

10/ 1996-97г. – М-во на транспорта провежда 3 независими прединвестиционни проучвания и прогнози за трафика от фирмите "Sir Al.Gibb&Partners", Европейска инвестиционна банка и ИПП "Транспроект", с което са похарчени нови \$200 хиляди. Новата английска фирма критикува сериозно доклада на "Sir W.Halcrow" с извода, че **"опцията за нова успоредна писта е твърде скъпа и не се оправдава от очаквания трафик. Разходите по развитието на съществуващото място да бъдат минимални, оставяйки отворени възможности в бъдеще да се вземат решения за промяна мястото на летището"**. М-во на транспорта приема "схема за възможности за делекоперспективно развитие на летище София", оставяйки възможност за промени на ниво експерти, в зависимост от преговорите за инвестиране. По този начин, без обсъждане на експертен съвет (РПТИС и МС), по-късно през 1998г. е доведена холандската фирма "NACO B.V.", която реализира своя изключително неблагоприятен проект.

11/ 1998-2000г. – Въпреки наличието на прекрасни проекти, реализирани от наши специалисти ("Транспроект", ИВТ и др.), проектът на ново летище е поверен в ръцете на чужда фирма и включен в Национален план за регионално развитие. Холандците ситуират терминалната сграда напълно погрешно в непосредствена близост до действаща кариера за инертни материали. По този начин строителството е оскъпено с тежки операции (на някои места баластаерите достигат до 30 метра) и с двойно увеличаване площта на подземните гаражи, които трябва да подпират терминалната конструкция. Последната е проектирана за 2.5 милиона пътничопоток годишно в район, неподходящ за перспективно развитие. Странната форма (обърната гласна "Y") на галерията довежда до съществени неудобства при обслужване на пътничопотока. Общозвестен е фактът, че най-краткият път за пътниците е при линейния терминал, разположен успоредно на пистата.

Според проекта бъдещото развитие на пистовата система включва изграждане на нова, успоредна на настоящата, писта (разположена на 210 м северно) и с по-голяма дължина ($L=3600$ м) и по-голяма настилкова носимост ($PCN=78$ за излетни тегла до 275 тона). Съществуващата ПИК се преустройва в магистрална рулџожа, като прагът ѝ 09 се измества на изток с 540 м и върху нея с ширина 23 метра се нанася допълнителен слой настилка за уеднаквяване на PCN. Двете полоси ще пресичат р. Искър по стоманен мост с ширина 460 метра.

Общата оценка на първия етап на строителството надхвърля \$220 милиона. Осигурени са заеми от EIB \$60 милиона и \$40 милиона от KFAED (кувейтски фонд). Всички останали средства и високите лихви по горепосочените заеми ще се плащат от целокупния български народ.

Докладите за въздействие върху околната среда (ОВОС) са извършени на отделни етапи, без да е разгледан цялостния проект и отчетени кумулативните въздействия. Некоректно е изследвана структурата на самолетния трафик, а шумовото нарастване ловко е моделирано с интегралния модел. Христоматийна истина е, че при запазеното пистово направление (запад-изток) на над-нормени шумови нива се подлагат

над 235000 столичани (виж експертната оценка на ИВТ и МНЗ от 06.06.1990г.). Дебело трябва да се подчертае, че **от гледна точка на процедурните маньоври при излитането и кацането от новата пистова система няма нито ред във ОВОС-а**, а опасността от аварии над града нараства от увеличавения трафик на все по-тежките летателни апарати.

Не само летците, но и пътниците знаят, че най-отговорният етап е излитането - при засилване се преминава през 3 скоростни "прага" (критичен, повдигане на носа и отлепване). Ако се получи дефект след преминаване на критичната скорост, полетът на самолета продължава, дори и да са спрели половината от двигателите. Досещате се каква ще е съдбата на самолета и жителите на града, попаднали под него. През изследвания период от последните 40 години в района на София са станали 6 самолетни катастрофи и 2 тежки авиопроизшествия. Сърцата на парижани още се свиват при спомена за миналогодишната катастрофа на "Concorde" (полет AF-4590 на 25.07.2000г.). Ненапразно европейското и световно авиационно законодателство категорично забранява полети над градски територии.

Крайно време е окончателните решения по ОВОС-а за пистовата система да се взимат от кадърни и добре информирани специалисти, между които лицата с летателен опит трябва да преобладават.

От направения опит за обсъждане (на 20.02.2001г. в сградата на ФНТС) на транспортната инфраструктура стана ясно, че няма никаква съгласуваност с проектите за магистрално строителство (разработени от МРРБ). Така нашият транспорт никога няма да се хармонизира с европейските изисквания и да се подобри социалната му ефективност.

Ето защо е **крайно наложително и спешно създаването на обществен форум** (от наши изтъкнати учени, архитекти, икономисти, еколози и др.), който да подпомага Народното събрание при взимането на важни решения по предстоящите инфраструктурни проекти.

Действията на държавните органи и неправителствени организации при решаването на бъдещето на национално значими обекти, трябва да бъдат абсолютно прозрачни и обсъждани от цялата ни общественост. Положителен ефект биха имали рубриците "форум на общественото мнение" в медийните формирания, до които всеки гражданин да има достъп.

Опитите на много специалисти през последните 40 години да реализират идеята за построяване на ново модерно столично летище отново ще се разминат с незавидното ни икономическо състояние в момента, още повече, че на Балканите от 1 март т.г. започна да функционира безспорният ни конкурент – новото атинско летище "Eleftherios Venizelos" с капацитет 16 милиона годишен пътничкопоток.

Всичко това диктува разумното решение, за момента да се сведе до минимум скъпоструващото разширение на столичното летище и със скромни инвестиции да се подобри якостта на пистовата настилка за нормалната му експлоатация.

Проектът на холандската фирма NACO B.V. трябва да бъде спрял от реализация, поради наличие на съществени недостатъци, изразяващи се в пълна липса на :

- 1/ безопасност на полетите, изпълнявани от новата пистова система над гъсто населени градски зони ;
- 2/ икономическа обосновка за възвръщаемост на вложените средства ;
- 3/ перспективност за разширение на летищната инфраструктура.

Въпросът за ново столично летище остава открит до момента, в който се подсигурят средства **за изграждане на истински ново и модерно летище на площадка "Кривина"**.

Само по този начин България би се справила с авиационната конкуренция на съседите и би осигурила необходимата финансова възвръщаемост. **Нашата столица заслужава и ще се гордее с такова летище за радост на поколенията ни!**

30 януари 2002г., София

Дипл. аероинж. Христо Златанов

Авторът на статията, дипл.аероинженер Христо Златанов, е един от 127-те възпитаници на авиоконструктора проф. Цветан Лазаров. Завършва ВМЕИ (1962г. – специалност "Самолетостроене") и работи непрекъснато 36 години (до края на 1998г.) в националния превозвач АК "БАЛКАН". През 1973г. участва в конкурса за ново летище в София. Изследва (1974-1978г.) типови критични явления в поведението на самолет Ту-154 и под ръководството на проф. Любен Панов написва дисертационния си труд "Устойчивост и управляемост на самолета при особени случаи". Летец-борден инженер с пролетени 15383 часа. Безпартиен. Журналист на свободна практика.

http://www.bluelink.net/bg/bulletins/ecopolis7_2002/tr1_1_4.htm

<http://www.slovo.bg/litforum/index.php?ar=503>