

---

## **Аргументи за избора на сегашната концепция за генерален план на Летище София**

---

Публикуван на: 23.09.2002

След поредица разработки, обсъждания и консултации, в края на 1991 г. се проведе междуведомствен технико-икономически съвет, на който са представени Министерство на строежите, Столична голяма община, Министерство на транспорта и други заинтересовани ведомства. След разглеждане на всички (единадесет) възможни площадки в района и извън Софийското поле, се стигна до избора на три потенциални за изпълнение - разширение на сегашното летище, площадка по проекта на ИАТА и площадка 'Кривина'. Показателите за избора на трите площадки са бъдещото нарастване на въздушния трафик, влиянието върху околната среда, урбанистичното развитие на столицата, развитието на селското стопанство и икономиката, и много други фактори, без да се изключват и разходите за строителство и отчуждаване на земя.

РМС № 439/ 26.10.1992 разпорежда Министерството на транспорта да избере независима, международно призната, консултантска фирма чрез конкурс и при условията на Европейската банка за възстановяване и развитие, която да извърши Технико-икономическо проучване на предварително определените площадки. В изпълнение на това разпореждане на Министерския съвет, са разгледани офертите на 14 независими консултантски фирми, признати от ЕБВР, и по критериална система е избрана английската фирма 'Халкроу'. Анализът на фирмите и класацията им е изготвена от Института по въздушен транспорт. Последвалата съвместна дейност между английските и българските експерти е осъществена чрез Министерството на транспорта, за което се пази пълна документация.

Технико-икономическото проучване (Feasibility study) определи разширението на изток на сегашното летище, чрез изграждане на нова успоредна писта, пътнически терминали и инфраструктура, като най-рационално от техническа, икономическа и екологична гледна точка. Одобреният генерален план на летището през 2000 г. по проект на NACO е доразвиване на идейния проект на 'Халкроу', завършен и приет преди 8 години.

Естествено, добре би било изграждането на изцяло ново летище, с писта за излитане и кацане далеч от градските квартали, с модерна инфраструктура, необременена от даденостите на времето, но за пускането му в експлоатация са необходими минимум USD 500 млн., без стойността на земята (с площ 4 5 хил. дка). Освен това при многогодишните изследвания се стига до извода, че именно в този район на Софийското поле - между сегашното летище, Ботевградско шосе и селата Бусманци, Кривина, Равно поле и Долни Богров), е най-подходящ за ново летище, като направлението на сегашната писта е с най-добри аеронавигационни показатели. А никъде по света няма изградено ново летище на 5 км от старото, задрасквайки построеното до момента.

Избраното решение от 'Халкроу' има и други преимущества - отделните обекти (писта, терминали и др.) се изграждат поетапно, използвайки съществуващите съоръжения и инфраструктура, и усвоявайки акумулираните до момента средства.

През последните 30 години в Европа има изградени само две изцяло нови летища - 'Франц Йозеф Щраус' на Мюнхен и 'Спата' на Атина. Всички останали, включително 'Хийтроу', 'Шарл Де Гол' и др., се разширяват и развиват поетапно, усъвършенствайки съществуващата инфраструктура и съоръжения.

В заключение бих искал да цитирам решенията на Протокол № 3 от проведеното

заседание на постоянно действащия експертен съвет за новото летище на 24.01.1996 г. В него са взели участие и представителите на 'Транспроект' ЕООД Антон Наков - управител, и Емануил Анчев - директор.

Експертният съвет реши:

1. Изграждане на нова успоредна писта с дължина 3600 м, разположена на 210 м северно отстояние и изнесена на 500 м източно спрямо съществуващата писта.
2. Развитието на пътническият терминал да се осъществи в непосредствена близост до съществуващата приемна сграда в посока север, североизток.

Г-н Йордан Колев беше главен консултант на 'Транспроект' по развитието на пистовата система при разработването на техния проект за генерален план на летището през 1995 г.