

**До Министерството на транспорта,  
информационните технологии и съобщенията**

**В отговор на ваше писмо с рег. № 06- 02-128 / от 27.01.2010г.**

**Относно:Съгласуване на ПП за ОУП на Община и град Варна**

**Уважаеми господин Министър,**

След като се запозна внимателно със становището на Вашето Министерство, екипът разработващ ОУП на Община и град Варна предлага диференциран подход към повдигнатите въпроси, като ги обединява в три основни групи.

...

**Трета група** - обединява въпроси, свързани с проекто-предложения за обекти от национално ниво и стратегическо значение за развитието на общината и града. Става дума за:

- бъдещото развитие на гражданско летище за обществено ползване - т.1;
- нова функция за територията на пристанище Варна-Изток - т.2.1;
- изнасяне на товарна гара Варна - т.4.4;

Основополагащ принцип в развитието на града е постигането на единство между развитие и опазване на околната среда. Воден от този принцип, проектанският екип на ОУП е твърдо убеден в правилността на своите позиции и затова ги защитава аргументирано както следва:

**По т.1 - развитие на летище Варна:**

Вече три десетилетия развитието и модернизацията на летище Варна се свързва с решаването на сериозен екологичен проблем - ошумяването на застроени жилищни територии.

За първи път този проблем е огласен в ОГП Варна - 1982г. и след приемането на плана, се възлага изработването на т.н. Шумова карта, в която основно се проучва авиационният шум. Резултатите са тревожни. От наличните данни се вижда, че от съществуващата писта недопустимо се ошумяват 70% от обитателите на града.

От 79 - 82 dBa	- 131 880 обитатели
От 82 - 89 dBa	- 70 800 обитатели
Над - 84 dBa	- 6 240 обитатели

На основание тези резултати, през 1990г. Община Варна възлага

специализирано проучване с цел оптимизация на летище Варна и основно, намаляване на ошумяването над жилищните райони на града.

Проучването е на фирма “Институт по въздушен транспорт“, която през 1991г. представя: “Алтернативни варианти за изместване на летище Варна на нови площадки“. Разгледани са седем варианта:

- вариант 1- реконструкция и модернизация на летището с изграждане на нова „V“образна писта, т.н. „коса писта“;
- варианти 2, 3, 4, 5, 6 и 7 - изместване на летището на нови площадки, извън територията на общината.

Изводите на проектантите са следните:

По отношение на съществуващото състояние:

„...Геометричните размери на пистовата система не отговарят на изискванията на всички типове съвременни граждански самолети...“

„...Екологичното равновесие между летището и гр.Варна е нарушено...“

„...Съществува реална опасност от авария на самолети над застроени територии с непредвидими последици от материални щети и човешки жертви...“

По отношение на разглежданите варианти специалистите препоръчват:

„...целесъобразно е насочването към вариант 1, като най-реалистичен и който в по-кратки срокове и с по-малки ресурси ще подобри извънредно много екологичното равновесие между града и летището и експлоатационните качества на пистовата система...“

През 1995г. е изработен Генерален план на летище Варна, по възлагане на Министерството на транспорта. В него са заложили изводите и препоръките на предходната разработка. Генералният план предвижда удължаване на съществуващата ПИК и изграждане на нова ПИК по „V“образна схема.

През 1998г. е приет и влязъл в сила ТУП на община Варна, възложен от МРРБ, с финансиране от Световната банка. Директивата е: стриктно спазване на екологичните норми, което да гарантира устойчивото развитие на територията. В ТУП на община Варна е отразен Генералният план на летище Варна с „косата писта“и съответно е съгласуван и приет от Министерството на транспорта.

През 2006г. летище Варна е дадено на концесия. Предложението на концесията е обосновано върху съществуващата писта и не предвижда териториални промени, свързани с удължаване или промяна на пистата. На база концесионния договор, през 2007г. е изготвен нов Генерален план.

Допълнителни специализирани проучвания във връзка с ОУП и отнасящи се до летище Варна, не са правени.

Но това, което в ОУП е направено, е задълбоченото и детайлно проучване на проблема с въздействието на авиационния шум върху качествата на акустичната среда. Това проучване ползва актуална нормативна уредба и нови методики, базиращи се на официални данни, по ЗДОИ, както и информация от

проекта по изработване на стратегически карти за шум, задача която е стартирана от община Варна, в изпълнение на задълженията и по Закона за защита от шума в околната среда.

Към настоящия момент данните отново са обезпокоителни. Недопустимо се ошумяват над 100 000 обитатели на община Варна.

55 - 59 dBA	- 51 600 обитатели
60 - 64 dBA	- 32 000 обитатели
65 - 69 dBA	- 21 000 обитатели

Съгласно последното изменение на Наредба №16 за авиационния шум и газовите емисии на авиационните двигатели, за летище Варна е недопустимо да се ползва от реактивни самолети, които не отговарят на изискванията. Предстои въвеждане на стандартите на Международната организация за гражданско въздухоплаване, където тези изисквания ще бъдат още по-строги.

По този повод, в неформални срещи представители на концесионера споделят, че виждат две възможности за намаляване на шума - да се въведе ограничение за самолети, които не отговарят на изискванията, или да се отклоняват полети към летище Бургас.

И двете възможности ще доведат до намаляване на полетите и спад на пътнико-потока, докато в Генералния план е заложено двойно увеличение!!!

Това ще се отрази негативно на развитието на целия Североизточен регион и особено на туризма в северното Черноморие.

В заключение:

Отдаването на концесия на летище Варна е един ограничителен параметър за предвижданията на ОУП, но това не изключва възможността за резервиране на територия за бъдещо развитие на летището с изграждане на „косата писта“ и решаване на проблема с ошумяването на жилищните райони окончателно.

**По т.2.1. - нова общественно-обслужваща функция за територията на пристанище Варна - Изток, след изнасяне на товарните дейности на подходящ терен.**

Пристанище Варна - Изток е на повече от 100г. Изградено в най-западната част на Варненския залив в непосредствена близост до жп гара, то отдавна е достигнало своя апогей и вече петдесет години се говори за неговото поэтапно изнасяне на подходящ терен.

В средата на шейсетте години на миналия век, във връзка с Агломерация Варна – Девня - Провадия е разработен „Генерален план за развитие на пристанищата, каналите и терените около тях в района на Варна - Девня“. С този план пристанище Варна - Изток се предвижда да се развива като пътническо и пристанище за генерални товари, предназначени за нуждите на града, а товарите

за и от страната се изнасят в западна посока.

Съгласно ОГП 82г. и ЗРП на ЦГЧ на град Варна, част от пристанище Варна - Изток - до 5-то корабно място се предвижда за пътнически терминал и делови градски център.

Според „Актуализация на Генерален план на Пристанище Варна“, възложена от Агенцията по воден транспорт през 2004-2006г., територията от 1-во до 5-то к.м. на пристанище Варна - Изток ще се развива като „...атракционно-пътническа и рекреационна зона...“, свързана с градската обществена инфраструктура.

По мнение на специалистите работили по актуализацията на Генералния план, пристанище Варна - Изток не подлежи на рехабилитация защото: конструкцията не би издържала съвременните високотехнологични съоръжения, както и големи товари; няма свободна територия и акватория за развитие на нови пристанищни мощности; и най-важното, няма необходимите нормативни отстояния по Наредба №7 /за хигиенни изисквания за здравна защита на селищната среда /, съгласно която за пристанища за насипни товари и течни горива следва да се осигури отстояние от 1000м. до жилищни обекти, а за пакетирани товари - 300м.

Тук е мястото да се отбележи, че в рамките на трите години за подготовка на проектиране и обсъждане на ОУП, се водиха дебати по отношение избора на терен за изграждане на новия контейнерен терминал, но за приобщаването на територията на пристанище Варна - Изток към централната зона на града е на лице абсолютен консенсус. Идеята е приветствана от гражданите на Варна, от неправителствени организации, от външни консултанти /специалисти от Генуа и Барселона, където подобен проект вече е реализиран/, както и от заинтересованите ведомства - Пристанищна администрация и Агенцията по воден транспорт.

За това община Варна застава зад този проект и предприема редица мерки за ускоряване на процедурите по реализацията му. В уверение на това са представените по-долу решения на Общински съвет Варна по темата.

**Решение на ОбС Варна №4511-2(49)20, 22.12.2006г.** /виж приложение №1 /, с което ОбС задължава Кмета на Община Варна да възложи план за изменение на ТУП и ОУП на Варна, в който се определя теренът за изграждане на нови терминали според Актуализацията на Пристанище Варна и превръщане на територията на пристанище Варна - Изток в градска среда за широко обществено ползване.

**Решение на ОбС Варна №5094-3(56)02, 03.08.2007г.** /виж приложение №2 /, с което ОбС приема „Основни предложения на ПП на ОУП по отношение на „...т.7.Изнасяне на дейности на ж.п. и воден транспорт от централната зона на града и предоставяне на техните терени за рекреационни, търговско-делови,

културно-развлекателни и други подобни дейности,“

**Решение на ОбС Варна №5291-2(57)19.09.2007г.** /виж приложение №3/, с което възлага на Председателя на ОбС и Кмета на Община Варна да извършат необходимите действия и проведат съответните преговори с МТ и други заинтересовани министерства и ведомства с цел провеждане на процедура по замяна на собственост между Община Варна и държавата, а именно замяна на земя представляваща частна общинска собственост №1874/31.08.2000г. С площ 157дка, за изграждане на новите терминали на Пристанище Варна, със земя, представляваща държавна собственост, включена в териториалния обхват на пристанище Варна Изток.

**Решение на ОбС Варна №596-2(8)25.06.2008г.** /виж приложение №4/, с което упълномощава Председателя на ОбС и Кмета на Община Варна за подписване на Меморандум между Министерски съвет на Република България и Община Варна относно изработване на общи позиции и предприемане на съвместни действия, свързани с изграждането на нови терминали на Пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна, преместване на пристанище Варна - Изток и превръщане на територията му в градска среда за широко обществено ползване.

**Решение на ОбС Варна №649-2(9)25,28.07.2008г.** /виж приложение №5/, с което приема изготвения ПП на ОУП, като отговарящ на основните насоки на устройствената политика на Общински съвет Варна.

**Решение на ОбС Варна №945-2(9)09,11.12.2008г.** /виж приложение №6/, относно подготовка за международен конкурс за придобиване на устройствена концепция за изграждането на градска среда за широко обществено ползване на територията на пристанище Варна - Изток.

**Меморандум** подписан за Министерски съвет от Министър на Транспортa и Министър на МРРБ, за Община Варна от Кмет на Община Варна и от Председател на ОбС Варна /виж приложение №7/: “...Страните по този меморандум се споразумяха да предприемат съвместни действия във връзка с изграждането на нов контейнерен терминал на Пристанище Варна, преместване на пристанище Варна - Изток и превръщане на територията му в градска среда за широко обществено ползване”.

#### **По т.4.4. - изнасяне на товарна гара Варна.**

Проекторешението за изместване на товарната жп гара в западна посока се базира на разработения през 1973г. Генерален план на жп възел Варна, който предвижда развитие на жп гара Варна - Запад, ситуирана северно от жп линия №2, между линията и площадката на бившия Домостроителен комбинат, като връзката с републиканската жп мрежа се осъществява през жп гара Тополи.

Актуализацията на Генералния план на жп възел през 90-те години на миналия век не променя съществено резервираните територии по плана от 1973г.

В ТУП 98г. товарна гара Варна се изнася от централната градска част като задължително условие по Наредба №7 на МЗ за хигиенни изисквания за здравна защита на селищната среда. За нова товарна гара е резервирана територия в пълно съответствие с Генералния план.

Новият ОУП на Община Варна се разработва в условията на хармонизиране с Европейските директиви. Затова бъдещото развитие на жп възел Варна се определя от Стратегията за интегриране на българската железопътна инфраструктура в Европейската мрежа за интермодален транспорт. В тази връзка бъдещият жп възел Варна се разглежда като интермодален. Предвид новото съдържание на функциите на Интермодалния терминал /ИМТ/, от проектантите на ОУП е потърсено компетентното мнение на Дирекция „ЖП Администрация“ към МТ относно ситуирането на бъдещия ИМТ. */виж приложение №8 и 9/*

Консултациите с изтъкнати експерти */препоръчани от МТ тогава/* се обединяват в становището, че най-подходящия терен за изграждане на ИМТ е площадката за нова товарна гара, предвидена в Генералния план за развитие на жп възел Варна.

Като предимства на това предложение се изтъкват: достатъчна по размер площ, отдалеченост от жилищните територии на изискуемото отстояние, близост до индустриална зона, възможност за създаване на удобни връзки с жп инфраструктура, възможност за пряка връзка с новия пристанищен терминал, удобен автомобилен достъп - перспективното трасе за връзка между автомагистрала „Черно море“ и автомагистрала „Хемус“ чрез изграждане на нов мост над Варненското езеро тангира площадката за терминал, близост до Летище Варна, възможност за изграждане на товарно селище */виж приложение №8 и 9/*.

Като положителен принос се оценява корекцията направена в ОУП с разполагането на площадката южно от жп линията. Така се спестяват два надлеза, както и изместването на съществуващия път Варна - Девня.

В заключение, ОУП не би отговорил на очакванията на гражданите на Варна, не би спазил нормативната уредба на Република България и най-вероятно не би получил положителна екологична оценка ако се откаже от:

- резервиране на терен за изграждане на „косата писта“;
- изнасяне на товарна гара извън централната градска зона и резервиране на терен за изграждане на нова товарна гара;
- изнасяне на пристанище Варна - Изток, нова обществено-обслужваща функция за територията му и резервиране на терен за нов пристанищен терминал.

Приложения:

1. Решение на Общински Съвет Варна №4511-2(49)20, 22.12.2006г
2. Решение Общински Съвет Варна №5094-3(56)02, 03.08.2007г.
3. Решение на Общински Съвет Варна №5291-2(57)19.09.2007г.
4. Решение на ОбС Варна №596-2(8)25.06.2008г.
5. Решение на ОбС Варна №649-2(9)25,28.07.2008г.
6. Решение на ОбС Варна №945-2(9)09,11.12.2008г.,
7. Меморандум между Министерски съвет и община Варна
8. Становище за ситуиране на Интермодален терминал Варна в обхвата на ОУП на гр.Варна от Национален Център за Териториално Развитие до г-н Симеон Ананиев – Директор на ИА”ЖП администрация”
9. Становище за ситуиране на Интермодален терминал в обхвата на ОУП гр.Варна от инж.Тома Йоцов и инж.Илия Илиев