|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Содержание** | | | | |
|  | Лист согласований | |  |
|  | Состав проекта | |  |
|  | Общие сведения | |  |
|  | Положения о размещении Центральной кольцевой автомобильной дороги, содержащие характеристику проектируемой автомобильной дороги федерального значения (класс, категория, число полос движения и пр.) | |  |
|  |  | Характеристика проектируемой автомобильной дороги |  |
|  | Положения о характеристиках планируемого развития территории, в том числе сведения о плотности и параметрах застройки территории, а также характеристику развития систем социального, транспортного обслуживания и инженерно-технического обеспечения автомобильных дорог, улично-дорожной сети и других транспортных коммуникаций, необходимых для развития территории | |  |
|  |  | Характеристика планируемого развития территории и развитие улично-дорожной сети |  |
|  |  | Развитие систем социального, транспортного обслуживания  и инженерно-технического обеспечения автомобильной дороги |  |
|  | Планируемый баланс проектируемой территории | |  |
| **5.** | Условия прохождения проектируемой дороги по территории Солнечногорского, Дмитровского, Пушкинского, Щелковского, Ногинского муниципальных районов и городского округа Черноголовка Московской области | |  |
|  | 5.1. | Условия прохождения проектируемой дороги по территории сельского поселения Пешковское Солнечногорского м/р МО |  |
|  | 5.2. | Условия прохождения проектируемой дороги по территории сельского поселения Габовское Дмитровского м/р МО |  |
|  | 5.3. | Условия прохождения проектируемой дороги по территории городского поселения Икша Дмитровского м/р МО |  |
|  | 5.4. | Условия прохождения проектируемой дороги по территории городского поселения Деденевское Дмитровского м/р МО |  |
|  | 5.5. | Условия прохождения проектируемой дороги по территории городского поселения Дмитров Дмитровского м/р МО |  |
|  | 5.6. | Условия прохождения проектируемой дороги по территории сельского поселения Костинское Дмитровского м/р МО |  |
|  | 5.7. | Условия прохождения проектируемой дороги по территории Пушкинского муниципального района Московской области |  |
|  | 5.8. | Условия прохождения проектируемой дороги по территории сельского поселения Огудневское Щелковского м/р МО |  |
|  | 5.9. | Условия прохождения проектируемой дороги по территории сельского поселения Буньковское Ногинского м/р МО |  |
|  | 5.10. | Условия прохождения проектируемой дороги по территории сельского поселения Мамонтовское Ногинского м/р МО |  |
|  | 5.11. | Условия прохождения проектируемой дороги по территории сельского поселения Ямкинское Ногинского м/р МО |  |
|  | 5.12. | Условия прохождения проектируемой дороги по территории городского округа Ногинск Ногинского м/р МО |  |
|  | 5.13. | Условия прохождения проектируемой дороги по территории городского округа Черноголовка Московской области |  |
|  | | | |
|  | Распоряжение Федерального дорожного агентства (Росавтодор) «О подготовке документации по планировке территории объекта» № 774-р от 26.10.2012 года | |  |
|  | Задание на проектирование | |  |
|  |  | |  |
|  | | | | |

1. **Общие сведения**

Работа «Проект планировки территории объекта «Строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги (с последующей эксплуатацией на платной основе), Московская область, пусковой комплекс № 3» выполнена в соответствии с:

* Договором № СДП-ГК №3ТЭ-2013-1017/01 от 26.09.2013 г. между ООО «СГТП» и ОАО «Союздорпроект»;
* Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010-2015 гг.)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20.05.2008 года № 377;
* Программой деятельности Государственной компании «Автодор» на долгосрочный период (до 2019 г.), утверждённой Распоряжением Правительства РФ от 14.11.2011 №1989-р.
* Распоряжением Федерального Дорожного Агентства (Росавтодор) за № 774-р от 26.10.2012 года «О подготовке документации по планировке территории объекта «Строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги с последующей эксплуатацией на платной основе».

Заказчиком является Государственная компания «Российские автомобильные дороги» Государственной компанией «Автодор».

Проектируемая территория расположена в Московской области.

Разработка проекта планировки осуществляется в целях:

* обеспечения устойчивого развития территорий линейного объекта, образующего элемент планировочной структуры территории;
* выделения элементов планировочной структуры (кварталов, микрорайонов, иных элементов);
* установления параметров планируемого развития элементов планировочной структуры, зон планируемого размещения автомобильных дорог федерального значения, объектов дорожного сервиса;
* установления границ земельных участков, на которых расположены конструктивные элементы автомобильной дороги, дорожные сооружения и объекты дорожного сервиса.

Разработка проекта планировки территории осуществлялась в соответствии с требованиями действующего законодательства:

* Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004г. № 190-ФЗ;
* Земельный кодекс РФ от 25.10.2001г. № 136-ФЗ;
* СНиП 11-04-2003. Инструкция о порядке разработки, согласования, экспертизы и утверждения градостроительной документации;
* СНиП 2.05.02-85 «Автомобильные дороги»;
* Федеральный закон от 08.11.2007г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
* Приказ Министерства транспорта РФ № 199 от 06.07.2012 г. «Об утверждении Порядка подготовки документации по планировке территории, предназначенной для размещения автомобильных дорог общего пользования федерального значения»;
* Приказ Министерства транспорта РФ № 4 от 13 января 2010 года «Об установлении и использовании придорожных полос автомобильных дорог федерального значения»;
* Приказ Министерства транспорта РФ № 5 от 13 января 2010 года «Об установлении и использовании полос отвода автомобильных дорог федерального значения»;
* Постановление Правительства Московской области от 11.07.2007г. № 517/23 «Об утверждении Схемы территориального планирования Московской области – основных положений градостроительного развития».
* Постановление Правительства Московской области от 10 июня 2011 г. №548/21 «Об одобрении проекта Схемы территориального планирования транспортного обслуживания Московской области».

Задание на подготовку документации по планировке территории объекта «Строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги (с последующей эксплуатацией на платной основе), Московская область, пусковой комплекс № 3», было выдано в качестве Приложения № 1 к договору № 3ТЭ-2013-1017 от 25 сентября 2013 г.

В задании сформулированы требования к основным техническим параметрам проектируемой автодороги как автомагистрали категории 1А в соответствии с ГОСТ Р 52398-2005 «Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования» и ГОСТ Р 52399-2005 «Геометрические элементы автомобильных дорог» и ГОСТ Р 52748-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Методы определения параметров геометрических элементов автомобильных дорог»:

В качестве исходных данных для разработки проекта планировки послужили следующие материалы, предоставленные ОАО «Союздорпроект»:

* Инженерно-топографический план территории вдоль проектируемой автодороги в М 1:2000, подготовленный ФГУП «МАГП».
* Данные имущественно-правовой инвентаризации земель в коридоре проектируемой автодороги шириной 300 м (по 150 м от проектной оси в каждую сторону).
* Данные расчётов перспективной интенсивности движения (на 20-ти и 30-ти летние периоды).
* Технический отчет об инженерно-геологических изысканиях, подготовленный ООО «Спецметропроект» в 2010 году;
* Технические отчеты об инженерно-гидрометеорологических, инженерно-геотехнических, инженерно-экологических и экономических изысканиях;
* Технический отчет об обследовании существующих сооружений;
* Технический отчет об археологическом обследовании;
* Сведения, предоставленные Министерством культуры и Министерством экологии и природопользования Московской области.
* Схема территориального планирования Московской области, утвержденная Постановлением Правительства Московской области от 11.07.2007г. № 517/23 «Об утверждении Схемы территориального планирования Московской области – основных положений градостроительного развития».
* Схема территориального планирования транспортного обслуживания Московской области, утвержденная Постановлением Правительства Московской области от 10 июня 2011 г. № 548/21 «Об одобрении проекта Схемы территориального планирования транспортного обслуживания Московской области».
* Утвержденные Схемы территориального планирования муниципальных районов и генеральные планы сельских и городских поселений, по территории которых проходит проектируемая автодорога.
* Выкопировки схем расположения инженерных коммуникаций.
* Технические условия по переустройству инженерных коммуникаций, попадающих в зону строительства, от балансодержателей (собственников) инженерных коммуникаций.

1. **Положения о размещении Центральной кольцевой автомобильной дороги, содержащие характеристику проектируемой автомобильной дороги федерального значения**

**(класс, категория, число полос движения и др.)**

Центральная кольцевая автомобильная дорога (ЦКАД) проектируется как важнейший элемент развития транспортной инфраструктуры Московской области. Также, строительство ЦКАД является одним из ключевых элементов федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы в России».

Основные социальные и экономические задачи, решаемые строительством ЦКАД:

* разгрузка дорожной сети города Москвы (МКАД) и Московской области от движения большегрузного и транзитного транспорта;
* рационализация структуры грузораспределения;
* создание автодорожной составляющей международных транспортных коридоров, проходящих через территорию Московской области;
* формирование условий комплексного развития инфраструктуры и территории Московской, Тверской, Ярославской, Владимирской, Рязанской, Калужской, Тульской, Смоленской областей и Москвы на основе мультипликативного эффекта от строительства ЦКАД;
* снижение себестоимости перевозок и уровня транспортных издержек для грузоотправителей.

ЦКАД проектируется как платная трасса (за исключением 5-го пускового комплекса и участка №5 2-го пускового комплекса). Строительство и эксплуатация трассы планируется на принципах государственно-частного партнерства. Основные субъекты реализации проекта — правительство России, правительство Московской области, частные инвесторы. Согласно планам правительства, 65% средств на финансирование проекта предоставит Инвестиционный фонд РФ, 10% — бюджет Московской области, 25% запланировано привлечь из бизнес-источников.

Проектом предусмотрено разделение ЦКАД на 5 пусковых комплексов строительства:

Пусковой комплекс №1 от автомобильной дороги М-4 «Дон» до автомобильной дороги М-1 «Беларусь». Протяженность – 118823,78 м.

Пусковой комплекс №2 от автомобильной дороги М-1 «Беларусь» до автомобильной дороги М-10с «Столица» и далее в обход г. Клина примыкание к МБК. Протяженность – 120866,15 м.

Пусковой комплекс №3 от автомобильной дороги М-10с «Столица» до автомобильной дороги М-7 «Волга». Протяженность – 105326,74м.

Пусковой комплекс №4 от автомобильной дороги М-7 «Волга» до автомобильной дороги М-4 «Дон». Протяженность – 96489,99 м.

Пусковой комплекс №5 от поворота ЦКАД в обход г. Наро-Фоминска до автомобильной дороги М-10с «Столица». Протяженность – 87709,80 м.

**Общая протяженность ЦКАД составляет 529216,46 м – 529,22 км.**

Район проектируемого строительства третьего пускового комплекса ЦКАД расположен в Солнечногорском, Дмитровском, Пушкинском, Щелковском и Ногинском муниципальных районах Московской области. В Щелковском районе трасса проходит по территории одного сельского поселения – Огудневского – общая протяженность трассы по Щелковскому району – **11,4 км.**

**2.1. Характеристика проектируемой автомобильной дороги**

В соответствии с Перечнем автомобильных дорог общего пользования федерального значения (утвержденным постановлением Правительства РФ от 17 ноября 2010 г. № 928) и со «Схемой территориального планирования транспортного обслуживания Московской области», разработанной в рамках проекта «Разработка Генерального плана развития Московской области на период до 2020 года» (утвержденной постановлением Правительства МО от 10.06.2011 № 548/21 «Об одобрении проекта Схемы территориального планирования транспортного обслуживания Московской области») строящаяся Центральная кольцевая автомобильная дорога является платной скоростной автомобильной дорогой федерального значения 1А категории.

С целью определения количества полос движения на протяжении всей трассы, был выполнен расчёт пропускной способности с определением уровня загрузки на минимальное и максимальное значение пропускной способности и, соответственно, определены технические параметры автомобильной дороги.

**Технические параметры**

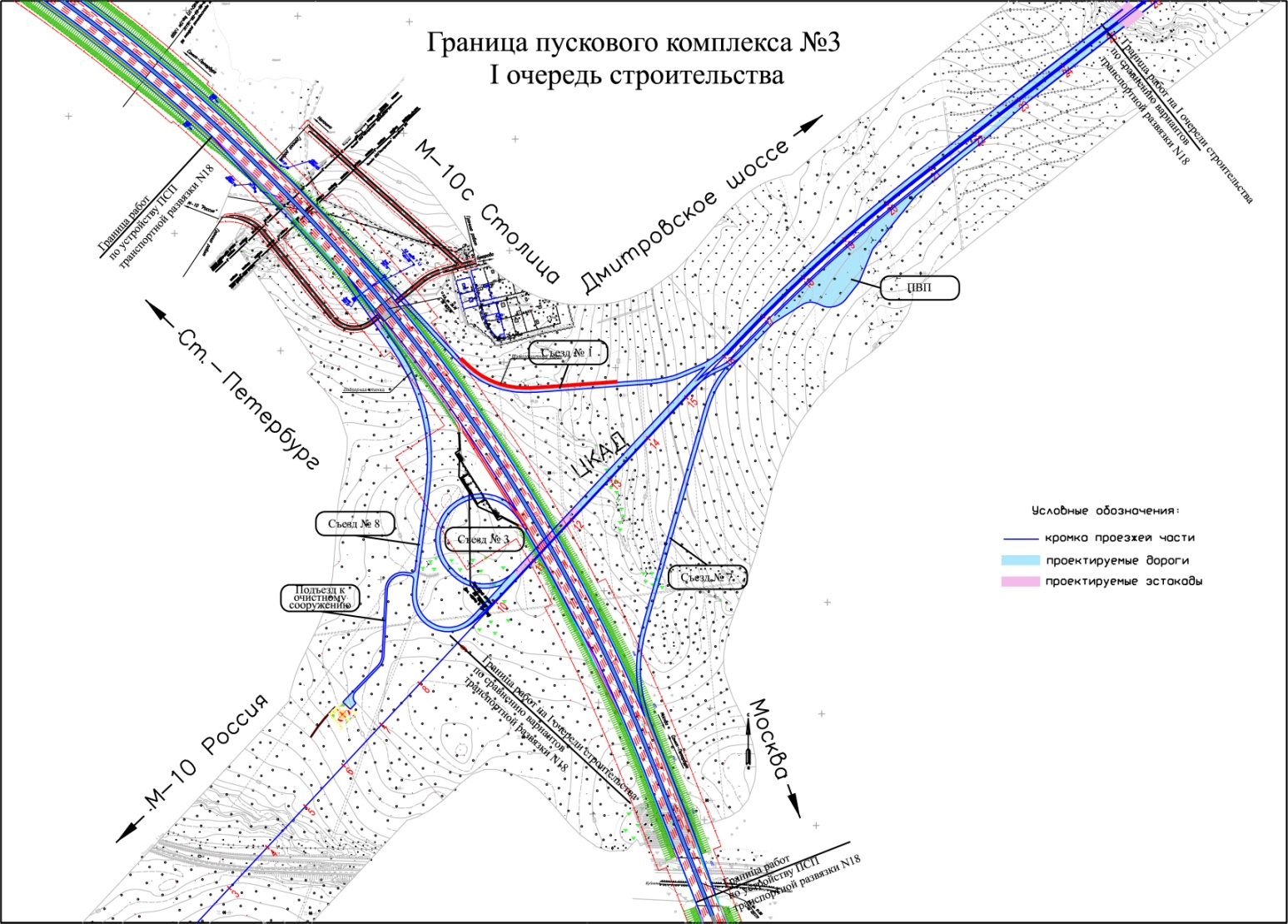
|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Технические параметры** | **Пусковые комплексы** | |
| **№1** | **№3** |
| Категория автомобильной дороги | IA | IA |
| Класс автомобильной дороги | платная автомагистраль | |
| Строительная длина, км | 118,55 | 105,33 |
| Расчетная скорость, км/ч | 150 | 150 |
| Число полос движения, шт. | 6 | 6 |
| Ширина земляного полотна, м | 36,0 | 36,0 |
| Ширина проезжей части, м | 2 x 15,0 | 2 x 15,0 |
| Ширина обочин, м | 3,75 | 3,75 |
| Ширина центральной разделительной полосы, м | 6,0 | 6,0 |
| Тип дорожной одежды | Капитальный | |
| Вид покрытия | Асфальтобетон | |
| Транспортные развязки и пересечения в разных уровнях, шт./га | 6 / 209 | 8 / 264,8 |
| Путепроводы, мосты, эстакады, шт./м | 80 / 12803 | 87 / 11902 |
| Освещение на автодороге, мостах/путепроводах (есть / нет) | есть | |
| Ограждение на автодороге, мостах/путепроводах (металл / ж.б.) | металлическое | |

Параметры трассы соответствуют расчетной скорости 140 км/ч, классу автомобильной дороги – автомагистраль и категории автомобильной дороги – IА по ГОСТ Р 52399-2005, ГОСТ Р 52398-2005, СТУ «ЦКАД» раздел 6 и 7.

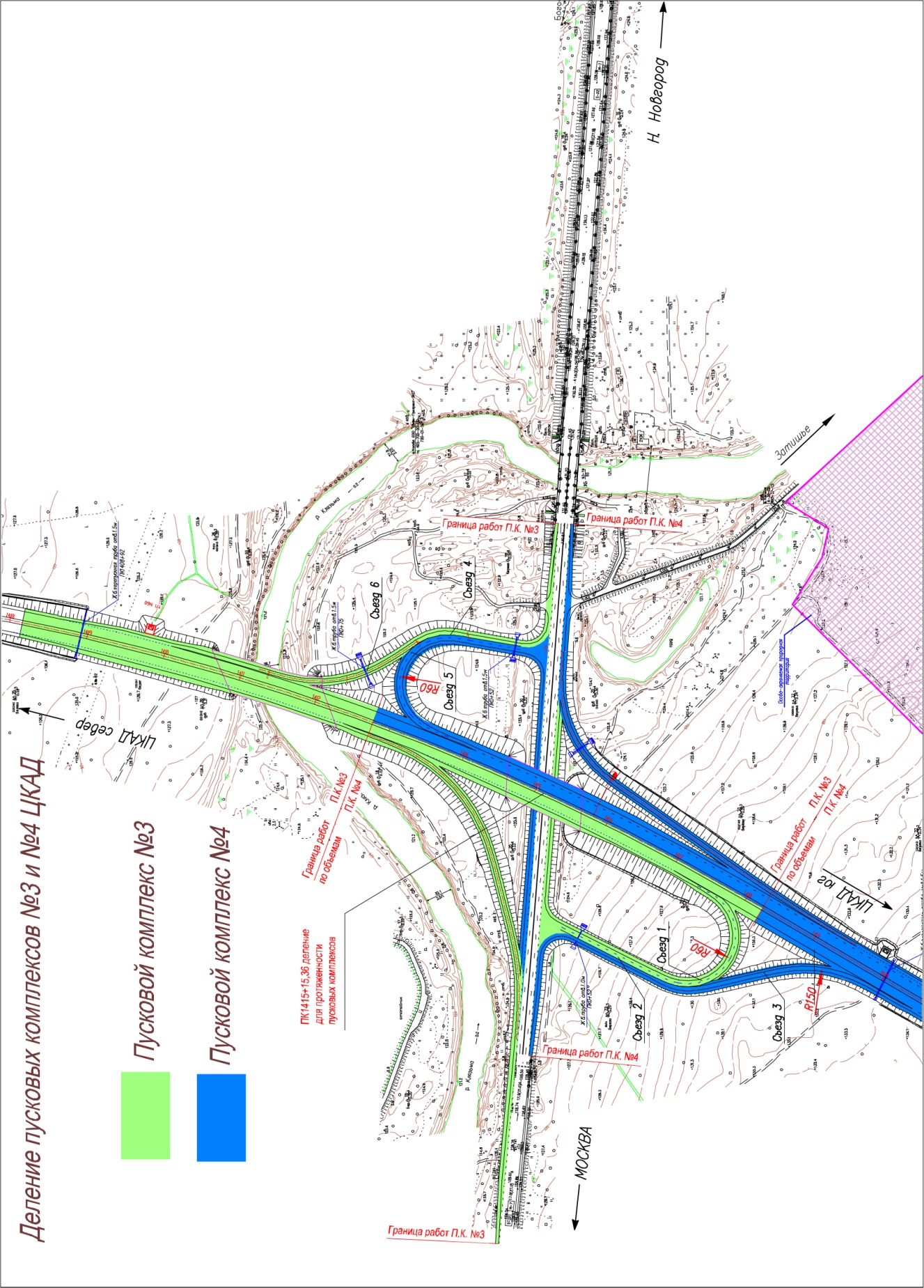
Начало пускового комплекса №3 ПК 11+39,42 предусмотрено на пересечении ЦКАД с проектируемой автомобильной дорогой М-10с «Столица».

Конец пускового комплекса №3 ПК 1415+15,36 принята на пересечении с автомобильной дорогой М-7 «Волга».

На 1-ю очередь граница строительных работ в начале пускового комплекса № 3 принята на ПК 9+00, граница строительных работ в конце пускового комплекса № 3 ПК 1415+15,36 соответствует полному развитию.



**Рис. 1. Начало пускового комплекса № 3**



**Рис. 2. Окончание пускового комплекса № 3**

**Ведомость проектного километража**

|  |  |
| --- | --- |
| **Проектный**  **километр** | **ПК+** |
| 305+542,17 | 11+39,42 |
| 306 | 15+97,25 |
| 307 | 25+97,25 |
| 308 | 35+97,25 |
| 309 | 45+97,25 |
| 310 | 55+97,25 |
| 311 | 65+97,25 |
| 312 | 75+97,25 |
| 313 | 85+97,25 |
| 314 | 95+97,25 |
| 315 | 105+97,25 |
| 316 | 115+97,25 |
| 317 | 125+97,25 |
| 318 | 135+97,25 |
| 319 | 145+97,25 |
| 320 | 155+97,25 |
| 321 | 165+97,25 |
| 322 | 175+97,25 |
| 323 | 185+97,25 |
| 324 | 195+97,25 |
| 325 | 205+97,25 |
| 326 | 215+97,25 |
| 327 | 225+97,25 |
| 328 | 235+97,25 |
| 329 | 246+43,37 |
| 330 | 256+43,37 |
| 331 | 266+43,37 |
| 332 | 276+43,37 |
| 333 | 286+43,37 |
| 334 | 296+43,37 |
| 335 | 306+43,37 |
| 336 | 316+43,37 |
| 337 | 326+43,37 |
| 338 | 336+43,37 |
| 339 | 346+44,94 |
| 340 | 356+44,94 |
| 341 | 366+44,94 |
| 342 | 376+44,94 |
| 343 | 386+44,94 |
| 344 | 396+44,94 |
| 345 | 406+44,94 |
| 346 | 416+44,94 |
| 347 | 426+44,94 |
| 348 | 436+44,94 |
| 349 | 446+44,94 |
| 350 | 456+44,94 |
| 351 | 466+44,94 |
| 352 | 476+44,94 |
| 353 | 486+44,94 |
| 354 | 496+44,94 |
| 355 | 506+44,94 |
| 356 | 516+44,94 |
| 357 | 526+44,94 |
| 358 | 536+44,94 |
| 359 | 546+44,94 |
| 360 | 556+44,94 |
| 361 | 566+44,94 |
| 361+836,58 | 574+81,52/700+00 |
| 362 | 701+63,42 |
| 363 | 711+63,42 |
| 364 | 721+63,42 |
| 365 | 731+63,42 |
| 366 | 741+63,42 |
| 367 | 751+63,42 |
| 368 | 761+63,42 |
| 369 | 771+63,42 |
| 370 | 781+63,42 |
| 371 | 791+63,42 |
| 372 | 801+63,42 |
| 373 | 811+63,42 |
| 374 | 821+63,42 |
| 375 | 831+63,42 |
| 376 | 841+63,42 |
| 377 | 851+63,42 |
| 378 | 861+63,42 |
| 379 | 871+63,42 |
| 380 | 881+63,42 |
| 381 | 891+63,42 |
| 382 | 901+63,42 |
| 383 | 911+63,42 |
| 384 | 921+63,42 |
| 385 | 931+63,42 |
| 386 | 941+63,42 |
| 387 | 951+63,42 |
| 388 | 961+63,42 |
| 389 | 971+63,42 |
| 390 | 981+63,42 |
| 391 | 991+63,42 |
| 392 | 1001+63,42 |
| 393 | 1011+63,42 |
| 394 | 1021+63,42 |
| 395 | 1031+63,42 |
| 396 | 1041+63,42 |
| 397 | 1051+63,42 |
| 398 | 1061+63,42 |
| 399 | 1071+63,42 |
| 400 | 1081+63,42 |
| 401 | 1091+63,42 |
| 402 | 1101+63,42 |
| 403 | 1111+63,42 |
| 404 | 1121+63,42 |
| 405 | 1131+63,42 |
| 406 | 1141+63,42 |
| 407 | 1151+63,42 |
| 407+961,78 | 1161+25,20/1386+08,23 |
| 408 | 1386+46,45 |
| 409 | 1396+46,45 |
| 410 | 1406+46,45 |
| 410+868,91 | 1415+15,36 |

*Описание прохождения трассы по Солнечногорскому муниципальному району*

Прохождение трассы ЦКАД по рекомендуемому варианту предварительно согласовано с главным архитектором района.

Начало пускового комплекса №3 ПК11+39,42 предусмотрено на пересечении ЦКАД с проектируемой автомобильной дорогой М-10с «Столица».

Трасса ЦКАД в начале пускового комплекса №3 проходит в створе с реконструируемой в составе проекта (пусковой комплекс №5) существующей автомобильной дорогой Московское Малое кольцо (ММК) А-107. Граница строительных работ на полное развитие с учетом размещения съездов, переходно-скоростных полос и пунктов взимания платы транспортной развязки №18 пускового комплекса №3 предусмотрено на ПК 880’+00.

Далее трасса проходит до ПК 884’+84,35, который соответствует ПК 0+00.

На расстоянии 850 м от начала трассы ЦКАД пересекает Окружную железную дорогу на перегоне между станциями «Платформа 128 км» и «Платформа 136 км», проходя эстакадой над железной дорогой.

На ПК 11+39,42 предусматривается транспортная развязка № 18 в разных уровнях с проектируемой скоростной автомобильной дорогой М-10с «Столица». ЦКАД пересекает автомобильную дорогу М-10с «Столица» путепроводом. Основные направления транспортных потоков предусматривается направленными съездами.

Далее трасса на ПК 15 с юга на расстоянии 255м обходит садовые участки.

Затем на ПК 38 +00 - ПК 39+00 ЦКАД обходит южнее на расстоянии 72м -177м садовые участки.

На ПК 25+40 предусматривается искусственное сооружение через ручей без названия, далее на ПК 42+00 – мост через реку Чернавка, совмещенный с экодуком для прохода животных.

На ПК 45+07 ЦКАД пересекает автодорогу Стародальня - ММК. В месте пересечения предусмотрена эстакада над существующей дорогой.

Затем трасса ЦКАД на участке ПК 47+50 – ПК 56 +00 проходит между садовыми участками: южнее - на расстоянии 66м - 182м, севернее - на расстоянии от 20м до 174м. Южнее дороги в зону строительства попадают 2 садовых участка и 13 участков попадают в зону санитарного разрыва. Севернее ЦКАД в зону санитарного разрыва попадают 2 садовых участка.

На ПК 53+80 для прохождения животных запроектирован экодук над ЦКАД.

Затем с ПК 62+00 до ПК 64+00 дорога проходит южнее садовых участков на расстоянии 270м. На ПК67 слева от дороги предусматривается площадка отдыха.

На ПК 69+53 трасса пересекает границу между Солнечногорским и Дмитровским районами.

*Описание прохождения трассы по Дмитровскому муниципальному району*

Трасса ЦКАД в границах района проходит на протяжении 30,41 км, трасса предварительно согласована с главным архитектором района.

На большом протяжении проектируемая дорога ЦКАД проходит по землям лесного фонда.

На ПК 85+28 ЦКАД пересекает ММК под острым углом. Для уменьшения стоимости строительства искусственного сооружения в проекте предусмотрено переустройство ММК с пересечением на ПК 87+26,43.

На ПК 90+56 проектируемая дорога пересекает Рогачевское шоссе. В месте пересечения предусмотрен путепровод над существующей дорогой.

На ПК 107+70 запроектирован мост через реку Котловка.

На ПК113-пк116 трасса с северо-запада обходит садовые участки на расстоянии 420м. На ПК 121+10 –мост через реку Волгуша с пролетом для прохода диких зверей.

На ПК 147+05 ЦКАД пересекает существующую дорогу Горки – Никольское.

На пересечении предусмотрена развязка движения в разных уровнях по типу «неполный клеверный лист» со строительством подъездной дороги к ММК II категории протяжением 4,8 км. На пересечении её с ММК предусмотрено строительство удлиненной кольцевой развязки в одном уровне. В перспективе возможно строительство путепровода для пересечения транзитных потоков в разных уровнях.

На ПК 140 справа и ПК 150 слева предусмотрено строительство пунктов взимания платы.

На ПК 166 – ПК 176 ЦКАД проходит северо-западнее д. Лупаново на минимальном расстоянии 2,3 км.

Затем, на ПК 186+13 ЦКАД пересекает существующую дорогу V категории Хорошево – Лесничество, на которой предусматривается строительство путепровода с подходами.

На ПК 193 – ПК 195 предусмотрены площадки отдыха.

На ПК 199 предусмотрен **экоду**к для пропуска диких животных.

На ПК 207+00 ЦКАД пересекает существующую дорогу Старо – Икша.

В связи с **пересечением под острым углом** в проекте предусмотрено переустройство участка существующей дороги на протяжении 1,45 км (от ПК 203+48 до ПК 218+00) с примыканием к дороге Дьяково – Икша, на пересечении с которой предусмотрено устройство путепровода.

На участке от ПК 218+00 – ПК 226+00 дорога проходит между садовыми участками с минимальным приближением к ним с севера 119 м, с юга – 200м.

Для сохранения связи садовых участков вдоль ЦКАД запроектирована автомобильная дорога V категории протяжением 550 м с примыканием её к существующей дороге Дьяково – Икша, а для пешеходов предусмотрен пешеходный переход в отметках существующей земли под ЦКАД на ПК 228+50.

Затем проектируемая дорога обходит севернее карьер песка на минимальном расстоянии приближения 55 м от оси дороги.

На ПК 240+00 ЦКАД проходит с юга на расстоянии 300 м от садовых участков.

На участке ПК 248+00 – ПК 250+00 ЦКАД проходит между садовыми участками. Минимальное расстояние до участков севернее ЦКАД – 87м, южнее – 133м. ЦКАД запроектирована в глубокой (около 10 м) выемке. Существующая дорога для связи участков проходит по путепроводу над ЦКАД. С целью уменьшения количества искусственных сооружений спрямлена существующая дорога от садовых участков до Дмитровского шоссе и изменено место примыкания ее к дороге между садовыми участками.

Затем проектируемая дорога пересекает Дмитровское шоссе, Савеловскую железную дорогу на перегоне Икша – Морозки, канал им. Москвы и автомобильную дорогу Игнатово – ММК эстакадой.

На ПК 296 ЦКАД приближается к ММК с внутренней стороны. В месте сближения предусмотрена транспортная развязка №20 с ММК. Устраиваются 4 направленных съезда, кроме того устраиваются 2 разворотных съезда на ММК.

На ПК 293 – ПК 303 проектируемая дорога проходит между садовыми участками на расстоянии: южнее – 36 м, севернее – 56 м.

На ПК 307 – ПК 308 трасса ЦКАД обошла спец. территорию на расстоянии 42 м, что вызвало смещение дороги в сторону электрической подстанции (расстояние от ЦКАД 16м \) и населенного пункта Селевкино (0 м). В результате такого прохождения в зону строительства попадают электроподстанция, 14 участков д. Селевкино и 1 участок коттеджного поселка на ПК 299. В зону санитарного разрыва попали 2 участка д. Селевкино, 1 участок коттеджного поселка на ПК 299 – ПК 301 севернее дороги, 3 участка в садоводческом товариществе на ПК 300 – ПК 302 южнее ЦКАД.

Для связи разобщенных территорий на ПК 312 предусмотрен путепровод с тротуарами для пешеходного движения.

На ПК 314 слева на расстоянии 800 м предусмотрено резервирование площадки для размещения ДЭП.

На данном участке рассматривался вариант прохождения трассы по спец. территории для уменьшения сноса, были переданы материалы в министерство обороны для рассмотрения возможности прохождения трассы ЦКАД. Ответ был дан отрицательный.

Затем ЦКАД в районе ПК 348 – ПК351 обходит садовые участки на минимальном расстоянии 75м. Для сохранения связи садовых участков с ММК ЦКАД проходит над существующей дорогой эстакадой. На участке ПК 361 – ПК 362 слева и справа от дороги располагаются площадки отдыха.

На ПК 368 запроектирован мост через реку и на ПК 378 запроектирован **экодук** через ЦКАД.

На ПК 374+13 трасса пересекает границу между Дмитровский и Пушкинским районами.

*Описание прохождения трассы по Пушкинскому муниципальному району*

Трасса ЦКАД в границах района проходит на протяжении 31,68 км, трасса предварительно согласована с главным архитектором района.

На ПК 383 – ПК 384 трасса проходит вдоль д. Ординово с минимальным расстоянием приближения 6м. В зону строительства попадают 3 участка, расположенные в д. Ординово, и в зону санитарного разрыва дороги – 6 участков.

Далее ЦКАД на ПК 386 – ПК 387 проходит вдоль садовых участков. В зону строительства попадают 8 участков общей площадью 6150 м2.

На ПК 383 устраивается мост через водоток с дополнительным пролетом для нового подъезда к д. Ординово.

На ПК 385 – ПК 390 предусмотрена эстакада, которая пересекает реку Какотка, существующую дорогу к садовым участкам и ММК.

На ПК 389 – ПК 392 трасса проходит севернее садовых участков на минимальном расстоянии 76 м.

Далее на ПК 399 ЦКАД южнее проходит вдоль производственных территорий на расстоянии 10м.

На ПК 405 проектируемая трасса эстакадой пересекает автомобильную дорогу Ашукино – МММ – Алешино.

На ПК 412+50 предусмотрен мост через реку Ольшанка с пролетом для пропуска животных

На ПК 419 существующая дорога проходит путепроводом над ЦКАД (который проходит в 8-ми метровой выемке).

На ПК 418 – ПК 421 ЦКАД обходит севернее на расстоянии 321 м оздоровительный лагерь.

На ПК 432 предусмотрен **экодук** над ЦКАД для прохода диких животных.

На ПК 443 предусмотрено переустройство участка ММК с целью уменьшения общей длины и длины пролетов эстакады в теле ЦКАД.

На ПК 443 ЦКАД пересекает эстакадой ММК и ручей.

На ПК 463 – ПК 464 ЦКАД пересекает водоток с устройством искусственного сооружения.

На ПК 455 – ПК 532 трасса ЦКАД изменена относительно трассы, предложенной ГУП МО «НИиПИ Градостроительства» с целью уменьшения сноса садовых участков.

На ПК 468 – ПК 473 ЦКАД проходит южнее на расстоянии 92 м от садовых участков. На ПК 474 запроектирован мост через р. Вязь с дополнительным пролетом для прохода диких животных.

На ПК 480 – ПК 484 трасса обходит южнее на расстоянии 58 м производственные площадки МТФ.

На ПК 482 – ПК 489 южнее ЦКАД (проходит в выемке глубиной 6-8 м) на расстоянии 144 м находится населенный пункт Цернское. Для уменьшения количества искусственных сооружений на ЦКАД автомобильная дорога Цернское – ММК перенесена влево. Проектируемая трасса ЦКАД пересекает автодорогу Цернское – ММК в дополнительном пролете моста через пруд.

На ПК 496 слева и ПК 498 справа предусмотрены площадки отдыха.

На ПК 504 – ПК 511 ЦКАД проходит между садовыми участками.

На ПК 504 – ПК 506 дорога проходит по садовым участкам. В зону строительства попадают 10 участков. В зону санитарного разрыва дороги попадают 9 участков.

Далее на ПК 508 – ПК 511 ЦКАД проходит севернее садовых участков на минимальном расстоянии 35м. В зону санитарного разрыва дороги попадают 7 участков общей площадью 6125 м2.

На ПК 506 – ПК 510 на минимальном расстоянии 86 м ЦКАД обходит садовые участки. На ПК 506+20 ЦКАД пересекает эстакадой автодорогу Зеленоградский – ММК.

Подъезд от садовых участков на ПК 508 – ПК 511 предусмотрен местным проездом параллельно ЦКАД и примыкает к существующей дороге Зеленоградский – ММК.

На ПК 519+80 ЦКАД эстакадой пересекает Ярославскую железную дорогу.

Далее на ПК 521+50 – ПК 527+50 ЦКАД проходит по участкам садоводческого товарищества «Научные работники». В зону строительства попадают 10 участков, в зону санитарного разрыва дороги – 12 участков.

На ПК 541+80 проектируемая дорога пересекает ММК эстакадой.

На ПК 543 – ПК 544 на расстоянии 176м южнее ЦКАД обходит поселок Талицы.

На ПК 545 ЦКАД пересекает автомобильную дорогу ММК – Софрино эстакадой.

На ПК 550 запроектирована транспортная развязка №21 с автомобильной дорогой М-8 «Холмогоры». ЦКАД пересекает эстакадой существующие дорогу и транспортную развязку ММК с автомобильной дорогой М-8 «Холмогоры».

На ПК 550 – ПК 552 слева находятся нежилые здания. В зону строительства попадает 1 здание.

Затем на ПК 553 – ПК 554 ЦКАД южнее обходит больницу им. Семашко на расстоянии 84 м. ЦКАД пересекает автодорогу к больнице эстакадой.

На ПК 563 ЦКАД эстакадой пересекает автодорогу ММК – Могильцы. Трасса существующей местной дороги Могильцы – ММК изменена связи с оптимизацией продольного профиля ЦКАД.

Далее трасса проходит до ПК 574+81,52, соответствующего **ПК 700+00.**

На ПК 702 – ПК 704 трасса пересекает садовые участки, расположенные в зоне ЛЭП. В зону строительства попадает 12 участков. В зону санитарного разрыва дороги попадают 8 участков. Предусмотрено строительство пешеходного перехода в теле ЦКАД.

На ПК 712 ЦКАД пересекает существующий подъезд к воинской части.

На ПК 720 ЦКАД пересекает водоток с устройством искусственного сооружения.

Далее трасса проходит на 220-315 м южнее населённого пункта «Назарово». (ПК 722 – 731).

На ПК 731+60 трасса пересекает автомобильную дорогу на Назарово, участок которой переустраивается со строительством путепровода через ЦКАД.

На ПК 735+80 ЦКАД пересекает р. Прорваниха мостовым переходом.

На ПК 741+50 предусмотрена транспортная развязка №22 в двух уровнях с автомобильной дорогой Пушкино – Красноармейск. В месте пересечения ЦКАД проходит в 5-ти метровой выемке, на автомобильной дороге Нагорное – Красноармейск устраивается путепровод через ЦКАД.

На ПК 758 предусмотрено переустройство участка ММК со строительством путепровода через ЦКАД.

На ПК 763 предусмотрены площадки отдыха слева и справа.

На ПК 778 пересекаем местную дорогу (оздоровительный лагерь – «Лепешки») путепроводом в теле ЦКАД.

На ПК 786 – 788 трасса пересекает ЛЭП (35кВ) и садовые участки, расположенные в зоне ЛЭП. В зону строительства попадает 6 участков. В зону санитарного разрыва попадает 2 участка.

На ПК 816+20 ЦКАД пересекает р. Воря мостовым переходом и границу между Пушкинским и Щелковским районами.

*Описание прохождения трассы по Щелковскому муниципальному району*

Трасса ЦКАД в границах района проходит на протяжении 11,42 км, трасса предварительно согласована с главным архитектором района.

На ПК 816 ЦКАД пересекает р. Воря мостовым переходом. На участке с ПК816 по ПК 822 трасса проходит южнее от существующей дороги А-107 на расстоянии 55 м от оси и прилегающего посёлка Воре-Богородское в 90 м от оси.

На участке с ПК 822 – ПК 840 предполагается переустройство ММК с пересечением ЦКАД путепроводом.

На ПК 836 – ПК 837 ЦКАД пересекает садоводческие участки, расположенные в зоне ЛЭП. В зону строительства попадает 8 участков, кроме того в зону санитарного разрыва попадают 5 участков.

На ПК 844 – ПК 847 ЦКАД пересекает садоводческие участки, расположенные в зоне ЛЭП. В зону строительства попадает 18 участков, кроме того в зону санитарного разрыва попадают 15 участков.

На ПК 846+50 ЦКАД пересекает автомобильную дорогу Щелково – Фряново, на этом пересечении предполагается устройство транспортной развязки № 23 в двух уровнях.

На ПК 847 – ПК 848 ЦКАД проходит юго-западней спортивно-оздоровительного лагеря, на минимальном расстоянии 35м-90м.

На ПК 847 – ПК 861 ЦКАД проходит северо-восточней садоводческих участков, расположенных в зоне ЛЭП на расстоянии 80-300м.

На ПК 852 – ПК 865 предусматривается переустройство участка ММК.

На ПК 856 – ПК 860 ЦКАД проходит юго-западней садоводческих участков, на минимальном расстоянии 160 м. Подъезд к данным садовым участкам осуществляется с устройством местного проезда протяженностью 1100 м с примыканием к ММК под эстакадой ЦКАД на ПК 850.

На ПК 877 предусмотрено строительство перехода для диких животных.

На ПК 910+50 ЦКАД пересекает ММК путепроводом. На ПК920 ЦКАД пересекает садовые участки, расположенные в зоне ЛЭП. В строительную зону попадают 4 участка, кроме того в зону санитарного разрыва попадают 4 участка. На ПК 925 справа и слева предусматривается строительство площадок отдыха.

На ПК 930+13 ЦКАД пересекает (мостовым переходом) р. Пруженка и границу с Ногинским районом.

*Описание прохождения трассы по городскому округу Черноголовка*

Вдоль территории г.о. Черноголовка трасса ЦКАД проходит всего на протяжении 20 м на ПК 940. Граница участка проходит по мостовому переходу через р. Пруженка.

*Описание прохождения трассы по Ногинскому муниципальному району*

На ПК930 ЦКАД пересекает (мостовым переходом) р. Пруженка.

На ПК946 ЦКАД пересекает автомобильную дорогу А103 Щелковское шоссе, где предусматривается транспортная развязка №24 в двух уровнях.

ЦКАД в районе ПК 978+30 пересекает железную дорогу между дачными участками (ширина зоны, свободной от застройки, 300 м), расположенными вдоль железной дороги, над которой предусматривается устройство путепровода в теле ЦКАД.

Далее на ПК 986 ЦКАД пересекает ММК, где предусматривается строительство транспортной развязки №25 в двух уровнях. Предусмотрено строительство путепровода в теле ЦКАД над ММК и 3-х направленных съездов.

Вдоль ЦКАД на участке ПК 979 – ПК 1000 предусматривается местный проезд с примыканием к ММК.

На ПК 1014 ЦКАД пересекает существующую дорогу, на которой предусматривается строительство путепровода над ЦКАД с подходами.

На ПК 1021 ЦКАД пересекает р. Черноголовка с устройством мостового перехода.

На ПК 1033 ЦКАД пересекает существующую дорогу, на которой предусматривается строительство путепровода над ЦКАД с подходами.

Далее на ПК 1037 – 1038 ЦКАД проходит над прудом с устройством мостового перехода.

На ПК 1064+50 ЦКАД пересекает существующую дорогу, на которой предусматривается строительство путепровода над ЦКАД с подходами.

Далее на участке ПК 1071 – ПК 1080 ЦКАД проходит по заболоченной территории с устройством 3-х мостов.

Далее на ПК 1085 – 1087 ЦКАД пересекает существующую дорогу и р. Загребка. Предусмотрено устройство моста-эстакады в теле ЦКАД.

На ПК 1064+50 ЦКАД пересекает существующую дорогу Жилино – Мамонтово, на которой предусматривается строительство путепровода над ЦКАД с подходами.

На ПК 1119 слева и справа предусмотрено строительство площадок отдыха.

На ПК 1150 ЦКАД пересекает существующую дорогу Бабенки – садовые участки, на которой предусматривается строительство путепровода над ЦКАД с подходами.

На ПК 1159 – ПК 1161+30 ЦКАД пересекает 3 линии ЛЭП, под которыми расположены садоводческие участки, под снос попадает 20 участков.

1. **Положения о характеристиках планируемого развития территории, в том числе сведения о плотности и параметрах застройки территории, а также характеристику развития систем социального, транспортного обслуживания и инженерно-технического обеспечения автомобильных дорог, улично-дорожной сети и других транспортных коммуникаций, необходимых для развития территории**

**3.1. Характеристика планируемого развития территории и развитие улично-дорожной сети**

Преобразование опорной автодорожной сети Московской области предполагает формирование системы скоростных магистральных автодорог за счет строительства новых и реконструкции уже существующих автодорог.

Предполагается, что основу системы скоростных магистральных автодорог в Московской области составит Центральная кольцевая автомобильная дорога (ЦКАД).

***Московская область*** расположена в центре европейской части России в бассейнах рек Волги, Оки, Клязьмы, Москвы.

Территория области составляет 46 тыс.кв.км. Население области по состоянию на 01.01.08г. составляет 6672,8 тыс. человек. В городах проживает 5'367,4 тыс. человек или 80,4% населения области.

На севере и северо-западе Московская область граничит с Тверской областью, на западе – со Смоленской областью, на северо-востоке – с Ярославской областью, на востоке – с Владимирской областью, на юго-востоке – с Рязанской, на юге – с Тульской областью, на юго-западе – с Калужской областью.

В области 39 районов, 76 городов, 109 поселков городского типа, 6'235 сельских населенных пунктов. Средняя плотность населения – 145,7 человека на км2, что в 16 раз выше средней по стране. Наибольшая плотность имеет место в ближайших к Москве районах ([Люберецком](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D1%8E%D0%B1%D0%B5%D1%80%D0%B5%D1%86%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD_%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D0%B8), [Балашихинском](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%B0%D0%BB%D0%B0%D1%88%D0%B8%D1%85%D0%B8%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD_%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D0%B8), [Химкинском](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A5%D0%B8%D0%BC%D0%BA%D0%B8%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD_%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D0%B8), [Красногорском](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D1%80%D0%B0%D1%81%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD_%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D0%B8) и др.), наименьшая – в окраинных районах – [Лотошинском](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D0%BE%D1%82%D0%BE%D1%88%D0%B8%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD_%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D0%B8), [Шаховском](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A8%D0%B0%D1%85%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD_%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D0%B8), [Можайском](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D0%B6%D0%B0%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD_%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D0%B8), где она составляет около 20 чел./км²; редко заселена также восточная часть Мещёрской низменности (менее 20 чел./км²).

Сооружение ЦКАД является первоочередной задачей развития транспортного комплекса Московской области, поскольку решает и способствует решению ряда ключевых задач:

* интеграции сети автомобильных дорог Московской области и Российской Федерации в международную опорную сеть автодорог;
* отвлечению от перегруженной автотранспортом центральной части Московской области транзитных потоков, в том числе по маршрутам 2-го и 9-го международных транспортных коридоров;
* развитию сети скоростных магистралей;
* обеспечению условий для формирования узлов ускоренного развития – опорных точек роста экономики Московской области;
* активизации связей между устойчивыми системами расселения.

Строительство ЦКАД обеспечит формирование на территории Московской области хордовых автодорог по направлениям МТК - международных транспортных коридоров.

**МТК № 2 – Транспортный коридор «Север – Юг»** к настоящему времени включает маршрут Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва – Киев – Одесса.

В перспективе он свяжет Северную Европу, Россию, Центральную Азию/Кавказ и Персидский залив. В этот коридор войдет мощная и разветвленная сеть существующих российских транспортных коммуникаций, включая железнодорожные и автомобильные дороги, внутренние судоходные и морские порты, а также транспортные сети Ирана, Индии и других стран.

Российская часть коридора, проходящего через Московский регион, включает автомагистрали: Москва – Санкт-Петербург, Москва (западный участок ЦКАД) – Брянск – Киев, Москва – Симферополь, Москва – Рязань.

В составе этого коридора будут осуществляться работы по развитию магистральных дорог Санкт-Петербург – Москва – Новороссийск, Москва – Астрахань – Махачкала и других, включая подъезды к границам Финляндии и Норвегии на севере, и Украины, Грузии, Азербайджана и Казахстана на юге.

**МТК № 9 – Международный транспортный коридор «Запад – Восток»** проходит через города Берлин – Варшава – Минск – Москва (южный участок ЦКАД) – Нижний Новгород. Этот транспортный коридор является составной частью Транссиба, основой которого является железнодорожная магистраль.

В перспективе это – универсальный коридор широтного направления, имеющий большое значение не только для Евразии, но и для всего мира.В принципе по своим техническим характеристикам и потенциалу он способен принять на себя даже часть товарообмена между США и ЕС.

Поэтому в настоящее время реконструируются морские терминалы в портах Санкт-Петербурга и Восточный. Российская часть коридора включает автомагистрали Москва – Минск, Москва – Нижний Новгород.

Кроме основных, европейских транспортных коридоров, существуют также локальные коридоры, имеющие большое значение для экономики страны и создающие разветвленную сеть транспортных артерий, например, такие как Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва (северный участок ЦКАД) – Нижний Новгород.

**Трасса Центральной кольцевой автомобильной дороги** разбита на 5 пусковых комплексов.

Рассматриваемый **3 пусковой комплексЦКАД** проходит по территориям 5 муниципальных районов – Дмитровского, Ногинского, Пушкинского, Солнечногорского, Щелковского и городского округа Черноголовка Московской области.

Площадь Дмитровский района – 2186 км2, население 149,8 тыс. человек.

Площадь Ногинского района – 893 км2, население 208,6 тыс. человек.

Площадь Пушкинского района – 610 км2, население 165,2 тыс. человек.

Площадь Солнечногорского района – 1135 км2, население 123,2 тыс. человек.

Площадь Щелковского района – 691 км2, население 187,5 тыс. человек.

Основные автомобильные дороги, составляющие опорную сеть района тяготения 3 пускового комплекса:

**Федеральные автомобильные дороги:**

[Нижегородское шоссе](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%B8%D0%B6%D0%B5%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D1%88%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B5) (М-7 «Волга» [Москва](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%B0) – [Уфа](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A3%D1%84%D0%B0)) (E22);

[Ярославское шоссе](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AF%D1%80%D0%BE%D1%81%D0%BB%D0%B0%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D1%88%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B5) (М-8 «Холмогоры» [Москва](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%B0) – [Архангельск](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D1%80%D1%85%D0%B0%D0%BD%D0%B3%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D1%81%D0%BA)) (E115);

[Ленинградское шоссе](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C10_(%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%B0%D0%B3%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8C)) (М-10 «Россия» [Москва](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%B0) – [Тверь](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%B2%D0%B5%D1%80%D1%8C) – [Великий Новгород](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B5%D0%BB%D0%B8%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%9D%D0%BE%D0%B2%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4) – [Санкт-Петербург](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B0%D0%BD%D0%BA%D1%82-%D0%9F%D0%B5%D1%82%D0%B5%D1%80%D0%B1%D1%83%D1%80%D0%B3)) (E105);

[Щелковское шоссе](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A9%D0%B5%D0%BB%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D1%88%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B5) (А-103 [Москва](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%B0) – [Щелково](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A9%D0%B5%D0%BB%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D0%BE) – [Черноголовка](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A7%D0%B5%D1%80%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%BA%D0%B0));

[Дмитровское шоссе](http://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%94%D0%BC%D0%B8%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D1%88%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B5&action=edit&redlink=1) (А-104 [Москва](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%B0) – [Дубна](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D1%83%D0%B1%D0%BD%D0%B0));

**Территориальные автомобильные дороги:**

[Рогачевское шоссе](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%BE%D0%B3%D0%B0%D1%87%D0%B5%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D1%88%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B5) (Р-113 [Лобня](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D0%BE%D0%B1%D0%BD%D1%8F) – [Рогачево](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%BE%D0%B3%D0%B0%D1%87%D0%B5%D0%B2%D0%BE))

Протяжение автомобильных дорог по районам, попадающим в зону проектирования 3 пускового комплекса, приводится в таблице:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование**  **муниципальных образований** | **Протяжение, км** | **Площадь автомобильных дорог, тыс.м2** | | **Наличие мостов** |
| Дмитровский | 124,3 | 610,5 | 512,6 | 7 |
| Ногинский | 289,6 | 1497,9 | 1203,5 | 7 |
| Пушкинский | 82,8 | 496,7 | 486,1 | 4 |
| Солнечногорский | 117,2 | 555,8 | 364,4 | 2 |
| Щелковский | 199,3 | 906,9 | 573,2 | 4 |

По этим дорогам осуществляются внутрирайонные, межрайонные, межобластные и дальние перевозки.

В наиболее напряженном режиме работают федеральные автомобильные дороги, пропускная способность которых почти полностью исчерпана, что приводит к снижению скорости движения, возникновению заторов в часы «пик», высокой аварийности и, как следствие, неэффективной работе автомобильного транспорта и ухудшению экологической обстановки.

Одной из причин высокой интенсивности движения на автомобильных дорогах Московской области является низкая плотность автомобильных дорог. При уровне автомобилизации населения Московской области сопоставимом с уровнем автомобилизации населения стран Европы плотность сети автомобильных дорог на территории области в 4 и более раз ниже, чем в странах Европы, размер территории которых близок территории Московской области.

За десять лет резко возросло количество легковых и грузовых автомобилей в Московской области (2,9 и 2,6 раза соответственно). Количество автобусов незначительно снизилось.

К числу приоритетных мероприятий «Программы развития транспортного комплекса Московского региона (2010 – 2015 годы)», отвечающих федеральным, региональным и городским интересам, относятся:

* комплексное взаимоувязанное развитие всех видов пассажирского транспорта с сохранением приоритета в развитии массовых скоростных видов внеуличного пассажирского транспорта, в первую очередь, метрополитена и железных дорог в городском и пригородно-городском сообщении, как фактора, сдерживающего использование личного транспорта;
* обеспечение эффективного взаимодействия систем городского, пригородного и внешнего транспорта, общественного и индивидуального транспорта;
* строительство крупных транспортных пересадочных комплексов и узлов, модернизация автовокзалов и автобусных станций;
* приоритетное развитие системы автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров, взаимоувязанное развитие системы магистралей Москвы с сетью автодорог Московской области;
* преобразование радиально-кольцевой структуры опорной автодорожной сети Московского региона в сетевую структуру с преобладанием скоростных хордовых автодорог, разгрузка основных магистралей Московского транспортного узла за счет нового строительства и проведения работ по реконструкции перегруженных участков дорожной сети, реализация мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения, строительства пешеходных переходов и транспортных развязок;
* реализация проектов по строительству платных магистралей и скоростных автомобильных дорог Москва – Санкт-Петербург, соединительной автомобильной дороги от МКАД до автомобильной магистрали М-1 «Беларусь», федеральной автомобильной дороги М-4 «Дон» и др.;
* строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области;
* развитие аэропортов Московского авиационного узла, совершенствование транспортных связей с аэропортами;
* развитие внутреннего водного транспорта, повышение его роли в обеспечении грузовых и пассажирских перевозок;
* внедрение и развитие инновационных технологий в работу дорожно-транспортного комплекса и современных систем управления мультимодальными перевозками;
* создание транспортно-логистических и дистрибутивных центров для инициирования формирования дополнительных доходов в сопряженных отраслях, предоставляющих логистические, складские, информационные и распределительные услуги;
* совершенствование нормативной правовой базы, регламентирующей деятельность транспортного комплекса;
* улучшение инвестиционного климата для привлечения частных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры, реализация проектов на концессионной основе с использованием механизмов государственно-частного партнерства;
* обеспечение высокого уровня безопасности и уменьшение негативного воздействия дорожно-транспортного комплекса на окружающую среду за счет ужесточения требований к экологическим характеристикам транспорта.

Согласно «Программе развития транспортного комплекса Московского региона (2010-2015 годы), предполагается, что транспортно-логистическая система Центрального федерального округа в период до 2025 года будет обеспечивать не только существенно больший объем работ, но и будет в большей степени нацелена на удовлетворение межрегиональных связей.

Схемой территориального планирования Московской области предусматривается концентрация финансовых, ресурсных и административных ресурсов в ограниченном числе «точек роста» экономики Московской области, таким образом, предусматривается формирование:

* 12 центров развития инновационной экономики (населенные пункты Дубна, Жуковский, Клин, Королев, Красноармейск, Протвино, Пущино, Реутов, Ступино, Троицк, Фрязино, Черноголовка);
* 14 узлов производственного направления (традиционные сектора экономики);
* 5 узлов новой комплексной жилищной застройки;
* 7 узлов комплексной реконструкции существующей городской застройки;
* 7 центров общественно-делового назначения;
* 17 центров туристско-рекреационного обслуживания.

В этих формированиях будет организовано не менее 550 тыс. новых рабочих мест.

Развитие инновационной экономики предполагается практически равномерно по всей территории Московской области. Новые производственные узлы традиционного направления создаются преимущественно в восточном секторе (Коломна, Воскресенск, Егорьевск, Куровское, Рошаль). Новые центры туристско-рекреационного обслуживания развиваются в периферийных частях Московской области. Такие изменения приведут к выравниванию пространственной структуры мест приложения труда. Численность населения Московской области к 2030 году возрастет незначительно, около 15%, однако значительно вырастет уровень автомобилизации, которое является одной из основных причин роста интенсивности движения на дорогах Москвы и Московской области. Являясь в настоящее время одним из самых динамично развивающихся регионов Российской Федерации, Московская область будет развиваться еще более быстрыми темпами. Центральный регион и Московская область значительно опережает по темпам роста другие регионы РФ, следовательно, и рост уровня автомобилизации в этих регионах будет выше среднего по стране, что необходимо учитывать при развитии региональной транспортной сети

**3.2. Развитие систем социального, транспортного обслуживания и инженерно-технического обеспечения автомобильной дороги**

**Многофункциональные зоны**

Объекты дорожного сервиса (МФЗ) – здания, строения, сооружения, иные объекты, предназначенные для обслуживания участников дорожного движения по пути следования (автозаправочные станции, автостанции, автовокзалы, гостиницы, кемпинги, мотели, пункты общественного питания, станции технического обслуживания, подобные объекты, а также необходимые для их функционирования места отдыха и стоянки транспортных средств).

Для удобства пользователей необходимые объекты дорожного сервиса на ЦКАД объединены в многофункциональные зоны дорожного сервиса (эти зоны не входят в полосу отвода проектируемой автомобильной дороги и места их размещения будут определены на последующей стадии проектирования ).

Многофункциональные зоны дорожного сервиса – это зоны комплексного обслуживания пользователей и размещения объектов дорожного сервиса, включающие места стоянки транспортных средств, зоны отдыха водителей и пассажиров, туалеты, заправочные станции, объекты общественного питания и торговли, мотели, автомобильные мойки, станции технического обслуживания и другие объекты, обеспечивающие наиболее полный пакет услуг для пользователей автомобильных дорог. (В соответствии с Регламентом размещения многофункциональных зон дорожного сервиса на автомобильных дорогах Государственной компании «Российские автомобильные дороги» № 93 от 19 июля 2010г. – далее Регламент МФЗ Приложение 5). Многофункциональные зоны дорожного сервиса располагаются по определенной системе, предписанной Регламентом МФЗ, на расстоянии 50 км друг от друга.

В «Требованиях» к многофункциональным зонам дорожного сервиса на автомобильных дорогах ГК «Автодор», прописанных в регламенте МФЗ, содержится перечень объектов, которые должна включать МФЗ:

* отдельные места для стоянки легковых автомобилей, грузовых автомобилей и автобусов;
* многотопливную заправочную станцию;
* туалеты;
* зону отдыха водителей и пассажиров со специально отведенными местами для курения;
* объекты общественного питания;
* магазин;
* мотель;
* автомойку;
* станцию технического обслуживания;
* душевые,
* прачечную;
* пункт медицинской помощи;
* мусоросборники;
* телефон.

В состав объектов МФЗ могут быть включены:

* места (рынок) для розничной реализации продуктов или сувениров местного промысла;
* места для стоянки легковых автомобилей с прицепами-дачами;
* телекоммуникационный сервис (Интернет);
* банкоматы.

Для реализации на ЦКАД разработан типовой вариант многофункциональной зоны дорожного сервиса, размещаемой на участке площадью 2,7 га и включающий заправочный блок, совмещенный с мойкой и СТО для легкового автотранспорта, кафе и мотелем, а также стоянки автобусов, легковых и грузовых автомобилей.

Многофункциональная зона одностороннего типа, с современным техническим оборудованием и возможностью обслуживания наибольшего количества грузовых автомобилей в сутки.

Мощность АЗС в составе ИФЗ составляет – 448 заправок грузовых автомобилей в сутки дизельным топливом, 720 легковых автомобилей в сутки, 256 автомобилей с двигателями, работающими на газу. МФЗ размещается по одной из сторон от ЦКАД и имеет возможность обслуживания автомобилей передвигающихся в одном направлении.

Территория зоны планировочно разделена на территорию для грузовых автомобилей и легковых автомобилей. На территории, предназначенной для обслуживания грузовых автомобилей, расположена группа ТРК с высоким давлением, а также ТРК со сжиженным газом (пропан и метан). На этой же территории расположен мотель со стоянкой (Трак-стоп) для грузовых автомобилей и СТО. На территории, предназначенной для обслуживания легковых автомобилей, расположена группа ТРК низкого давления для легкового транспорта и магазин–операторская с возможностью размещения кафе (фаст-фуд).

Площадь территории под размещение МФЗ составляет S=2,7 га.

МФЗ состоит из:

1. 10 ТРК под навесом для легковых автомобилей
2. Очистные сооружения поверхностных стоков.
3. Парковка на 20 м/м легкового транспорта.
4. 7 ТРК для грузовых автомобилей (дизель).
5. 4 ТРК для грузовых автомобилей с двигателями работающими на газу (пропан, метан).
6. Магазин с операторской и кафе (фаст-фуд) на 10 мест.
7. Мотель на 50 номеров, включает столовую на 30 посадочных мест и санитарно-гигиеническую группу (душевые, комнаты отдыха, медпункт).
8. Трак-стоп на 100 м/м.
9. СТО для технического обслуживания грузовых автомобилей на 10 постов.
10. Резервуарный парк
11. Площадка слива топлива.
12. Противопожарные резервуары.
13. Септик

В случае автономного водоснабжения с одной стороны размещается водозаборная скважина и источники энергоснабжения. В этом случае – площадь 2,8 га.

Схема планировочной структуры ТИП-1 МАЗК отображена на рисунке 2.

На ПК3 Центральной кольцевой автомобильной дороге, вне границ полосы отвода, планируется разместить 7 МФЗ:

|  |  |
| --- | --- |
| **Муниципальное образование** | **Пикеты, сторона ЦКАД** |
| Дмитровский муниципальный район | ПК 137, внутренняя сторона |
| Дмитровский муниципальный район | ПК 151, внешняя сторона |
| Дмитровский муниципальный район | ПК 293, внешняя сторона |
| Дмитровский муниципальный район | ПК 323, внутренняя сторона |
| Щелковский муниципальный район | ПК 842, внешняя сторона |
| Щелковский муниципальный район | ПК 855, внутренняя сторона |
| Ногинский муниципальный район | ПК 1402, внутренняя сторона |

**Площадки отдыха**

Площадки для стоянок автомобилей (площадки отдыха) относятся к дорожным инженерным устройствам и предназначены для отдыха водителей и пассажиров, проверки состояния транспортных средств и грузов, устранения неисправностей и удовлетворения разнообразных потребностей водителей и пассажиров.

Согласно СНиП 2.05.02-85 площадки отдыха следует предусматривать через 15-20 км на дорогах I и II категорий, 25-35 км на дорогах III категории и 45-55 км на дорогах IV категории.

Количество площадок отдыха на проектируемом 3 пусковом комплексе ЦКАД составит 6 штук.

Согласно Приложению 1 к постановлению Правительства РФ от   
29 октября 2009 г. № 860 «О требованиях к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования объектами дорожного сервиса, размещаемыми в границах полос отвода» на каждой площадке отдыха предусмотрены:

* стоянки для грузового и легкового транспорта на 29 маш./мест;
* столы и скамейки для отдыха и приема пищи;
* туалетные кабины;
* контейнерные площадки для мусора.

Ориентировочная площадь стоянок принята по нормам технического проектирования предприятий автомобильного транспорта из расчета: на один легковой автомобиль – 25м2; на грузовой автомобиль – 40 м2.

Площадки отдыха отделены от основных полос движения газоном, озеленение которого предусмотрено засевом многолетних трав по слою растительного грунта и посадкой кустарников. Озеленение выполняет защитную функцию от шума и дорожной пыли, а также играет чисто эстетическую роль для более спокойного отдыха.

Сток и отвод воды обеспечивается вертикальной планировкой площадки отдыха и водоотводными устройствами.

Площадки отдыха для кратковременных стоянок автомобилей предназначены для отдыха водителей, пассажиров и обслуживания подвижного состава в пути следования, что способствует повышению безопасности движения.

На территории площадок отдыха могут быть предусмотрены сооружения для технического осмотра автомобилей и пункты торговли.

**Пункты взимания платы**

Проекты пунктов взимания за проезд разрабатываются в составе проектов создания платных автомобильных дорог (дорожных объектов) на основании утвержденного Перечня федеральных автомобильных дорог, эксплуатацию которых предполагается осуществлять на платной основе, и в соответствии со СНиП 2.05.02-85, СНиП 2.08.02-89, СНиП 2.07.01-89, СНиП 2.01.02-85, СП II-101-95, СП 81-01-94, ВСН 42-87.

Разработка генерального плана ПВП ведется с учетом требований, изложенных в СНиП 2.07.01-89, СНиП 2.09.04-87, СНиП 2.05.02. На генеральном плане предусматриваются рабочая и административная зоны. По условиям размещения элементов ПВП длина рабочей зоны принимается не менее 312 м, ширина определяется в зависимости от числа полос движения (ширина одной полосы - 3,75 м), требуемой пропускной способности ПВП и ширины проезда негабаритного транспорта (не менее 6 м).

В рабочей зоне ПВП выделяются:

• въездные и выездные площадки с полосами движения;

• полосы для движения негабаритного и специального транспорта по одной на каждое направление движения;

• островки безопасности с кабинами сбора платы, шлагбаумами, располагаемыми под единым навесом, выполняющим защитные и информационные функции;

• площадки для остановки транспортных средств;

• резервные территории для увеличения числа полос движения и размещения дополнительных кабин сбора платы;

При объединении сооружений различного функционального назначения в комплекс на общей территории организуются проходы и проезды. Для ПВП с числом полос 4 и более предусматриваются подземные проходы к островкам безопасности и кабинам сбора платы. Выход из подземного перехода устраивается непосредственно в кабину сбора платы. Часть объектов и оборудования (датчики, измерительные устройства, системы приема и передачи данных, специальные информационные щиты, дорожные знаки) допускается размещать вне пределов площадки ПВП.

Расстояние видимости при подходе к ПВП принимается согласно СНиП 2.05.02-85. Перед ПВП и за ним предусматривается возможность разворота транспортных средств в обратном направлении. Рекомендуемый продольный уклон проезжей части в зоне ПВП – не более 1%. Поперечный уклон в зоне выездной и въездной площадки рекомендуется назначать согласно СНиП 2.05.02-85.

Размеры площадки для размещения ПВП определяются в зависимости от числа транзитных полос движения, КСП, определенных на основании расчетной интенсивности движения, а также планировки и размеров других зданий и сооружений, включаемых в состав ПВП. При этом въездные и выездные площадки должны иметь длину не менее 150 м.

В состав ПВП включаются здания, сооружения, специальное оборудование для сбора платы за проезд и контроля движения, системы видеонаблюдения, безопасности и жизнеобеспечения, в том числе:

* административное здание, включая служебное помещение, комнату охраны, комнату для отдыха сотрудников, комнату с ограниченным доступом для оборудования связи, локальной вычислительной сети и т.п., санузел;
* въездные и выездные площадки с полосами движения и соответствующей разметкой;
* площадка для стоянки транспортных средств (в том числе задержанных и неисправных);
* площадка для кратковременного отдыха водителей;
* полосы для движения негабаритных транспортных средств;
* островки безопасности для размещения кабин сбора платы и оборудования для автоматического взимания платы, выдачи въездных талонов (билетов) и для контроля движения;
* кабины сбора платы;
* система управления ПВП, включая локальную вычислительную сеть, систему защиты и хранения информации, мини-АТС для внутренней связи и выхода на городскую телефонную сеть, систему ограничения доступа в служебные помещения, систему видеонаблюдения;
* система жизнеобеспечения, включая систему кондиционирования, вентиляции и отопления, система поддержания микроклимата в помещениях КСП, систему водоснабжения, систему электроснабжения и освещения, противопожарную систему и др.;
* технические средства организации движения на ПВП;
* источники бесперебойного и аварийного электроснабжения;

Островки безопасности имеют ширину минимально 2,1 м и длину 22 м. Полоса для транзитного движения транспорта имеет ширину в месте проезда транспорта между островками безопасности минимально 3 м, а для пропуска негабаритного транспорта устраивается проезд не менее 6 м на каждом направлении движения.

Кабины для сбора платы за проезд имеют внешние размеры:

• по ширине не менее 1,5 м,

• по длине не менее 2,5 м,

• по высоте не менее 2,5 м.

Кабины имеют окна для приема платы за проезд ручным способом на высоте, соответствующей высоте окна обслуживаемого транспортного средства. Кабины сбора платы за проезд имеет ограждение безопасности. Кабины сбора платы за проезд отапливаемые, вентилируемые, обеспеченные энергоснабжением, средствами пожаротушения, сигнализации.

Автоматический шлагбаум располагается на таком расстоянии от окна кабины сбора платы, чтобы водитель мог произвести оплату не выходя из транспортного средства.

Габарит навеса приняты в соответствии с действующими нормами с учетом размеров кабин сбора платы за проезд.

Пусковой комплекс 3 разделен на два участка строительства:

* участок 1 – от ПК 880’ до ПК 574;
* участок 2 – от ПК 700 до ПК 1415.

На каждом участке предусмотрено размещение пунктов взимания платы на 3 и 6 полос движения на съездах и на 12 полос движения на основном ходе.

Генплан разработан c учетом требований, изложенных в СНиП 2.05.02-85, СНиП.2.07.01-89, СНиП 2.09.04-87, а также в Методических рекомендациях по строительству и размещению пунктов взимания платы за проезд.

На генеральном плане размещены следующие сооружения:

* административное здание ПВП;
* подземный переход;
* навес над полосами взимания платы;
* островок безопасности и кабина сбора платы;
* очистные сооружения бытовых стоков;
* резервуары противопожарного запаса воды емк.2 х 55м3;
* комплектная трансформаторная подстанция (КТП);
* дизельная электростанция;
* служебная стоянка транспортных средств;
* стоянка автомобилей пользователей автодороги;
* контейнер для отработанных люминесцентных ламп;
* площадка для контейнера ТБО;
* площадки для первичных средств пожаротушения.

На территории ПВП предусматриваются рабочая и административная зоны. Генеральный план пункта взимания платы по основному ходу (развязки 18 и 21) предусматривает размещение 12 островков безопасности с кабинами сбора платы, служебную стоянку транспортных средств на 10 автомобилей и стоянку автомобилей пользователей автодороги на 3 грузовых автомобиля и 15 легковых автомашин.

На ПВП на съездах разработаны генеральные планы с размещением 6 островков безопасности и кабин сбора платы в каждом направлении движения (развязка 18) и с размещением 3 островков безопасности и кабин взимания платы (развязки 19, 20, 22, 23, 24, 25). В зависимости от интенсивности движения принято и количество машиномест на автостоянках.

Учитывая требования СНиП 35-01-2001 о доступности зданий и сооружений маломобильным группам населения, на стоянках автомобилей пользователей автодороги предусмотрены места для транспорта инвалидов, а также запроектированы пути движения к местам общего пользования, посещаемых инвалидами.

Для возможности сбора дождевых стоков на территории ПВП предусмотрено устройство лотков с дождеприемными решетками с выпуском стоков в водоотводную канаву.

Архитектурно-строительные решения выполнены с учетом архитектурно-планировочного задания. Комплекс зданий и сооружений состоит из административного здания ПВП, подземного перехода, островков безопасности с кабинами взимания платы и навесом над ними.

Административное здание ПВП представляет собой одноэтажное здание прямоугольного очертания в плане с размерами в осях 9,0×31,5м.

Кабина взимания платы (КВП)– прямоугольная в плане имеет габаритные размеры 3,0 × 1,150 м по внутренним граням стены и расположена на островке безопасности под навесом. Кабина взимания платы отделена от технологического подземного перехода противопожарной дверью. В кабине предусмотрен эвакуационный выход шириной 1,0м.

Островок безопасности выполнен из монолитного бетона класса В15. По периметру выполнен защитный барьер из металлоконструкций.

*1-я очередь строительства*

На 1-ю очередь строительства проектом предусмотрены пункты взимания платы:

* № 3.4 на ПК 19 справа для автодороги М-10с «Столица» на 6 полос движения;
* №3.5 на ПК 30 слева на 8 полос движения для ЦКАД с установкой оборудования выдачи талонов для автодороги М-10с «Столица»;
* №3.6 на ПК 138 справа на 3 полосы движения;
* №3.7 ПК 151 слева на 3 полосы движения на транспортной развязке №19;
* №3.10 на ПК 533 справа на 8 полос движения;
* №3.11 на ПК 560 слева на 8 полос движения;
* №3.20 на ПК 1401 справа на 8 полос движения.

*Перспективное развитие*

На перспективное развитие проектом предусмотрены дополнительные к 1-й очереди:

* пункты выдачи талонов №3.1 на ПК 0+00 справа и №3.3 на ПК 19+00 слева для автодороги М-10с «Столица» на 6 полос движения;
* пункты взимания платы № 3.2 на ПК 0+00 слева для автодороги М-10с «Столица» на 6 полос движения;
* пункты взимания платы № 3.8 на ПК 293 справа на 3 полосы движения и № 3.9 ПК 323 слева на 3 полосы движения на транспортной развязке №20;
* № 3.10 на ПК 533 справа устраиваются дополнительные 4 полосы движения;
* № 3.11 на ПК 560 слева устраиваются дополнительные 4 полосы движения;
* пункты взимания платы № 3.12 на ПК 734 справа на 3 полосы движения и № 3.13 ПК 743 слева на 3 полосы движения на транспортной развязке №22;
* пункты взимания платы № 3.14 на ПК 842 справа на 3 полосы движения и № 3.15 ПК 855 слева на 3 полосы движения на транспортной развязке № 23;
* пункты взимания платы № 3.16 на ПК 939 справа на 3 полосы движения и № 3.17 ПК 952 слева на 3 полосы движения на транспортной развязке № 24;
* пункты взимания платы №3.18 на ПК 972 справа на 3 полосы движения и № 3.19 ПК 990 слева на 3 полосы движения на транспортной развязке № 25;
* № 3.20 на ПК 1401 справа устраиваются дополнительные 4 полосы движения.

На транспортных развязках №18, №21 и №1 предусмотрено устройство пунктов взимания платы (ПВП) за проезд на основной дороге на границах строительных участков.

Схемы транспортных развязок №19, 20, 22, 23, 24, 25 запроектированы с учетом примыкания съездов к платной дороге. Проектом предусмотрено устройство ПВП за пределами основной дороги с их размещением на выделенных полосах съездов транспортных развязок.

При устройстве одной полосы движения к ПВП, она размещается за пределами основной дороги на выделенной полосе съезда транспортной развязки и в соответствии с п. 5.13 СНиП 2.05.02-85\* имеет ширину 5,0м, как у однополосного правоповоротного съезда.

По замечанию Главгосэкспертизы дополнительно разработаны варианты размещения ПВП на развязках, при этом учитывалось, что ПВП должны размещаться на прямолинейных участках или на участках кривых большого радиуса, длины которых обеспечивают видимость в соответствии со СНиП 2.05.02-85\*. На каждой из вышеуказанных развязок №19, 20, 22, 23, 24, 25 разработаны варианты, приложенные в томе 3.22К-2, с размещением в каждом транспортном узле 2-х транспортных развязок и пункта взимания платы на соединительной дороге между ними.

Проведенное сравнение в стоимости строительства на каждой транспортной развязке показало, что вариант, принятый в проекте, дешевле. Кроме этого, схемы размещения пунктов взимания платы, принятые в проекте, позволяют создать ограждаемый коридор, который достаточно просто обеспечивает безопасность работающих сотрудников на ПВП (особенно в ночное время), безопасность инкассации и транспортировки денежных средств. При варианте размещения ПВП за пределами основной дороги потребуется проведение дополнительных мероприятий по обеспечению безопасности.

**Центральный пункт управления (ЦПУ)**

1. На первом участке 3 пускового комплекса для здания ЦПУ предусмотрено строительство хоз-бытовой канализации диаметром 225 мм. Предусмотрено строительство канализационной насосной станции.

Основные технические решения по устройству хоз-бытовой канализации представлены в томе 3.129К.

2. На территории ЦПУ предусматривается закрытая дождевая канализация. Поверхностные сточные воды с территории ЦПУ поступают в дождеприемные решетки и по системе водостоков направляются на очистные сооружения запроектированные ООО "Росэкострой". Проектом предусматривается прокладка дождевой канализации из железобетонных труб «Очаковский завод ЖБИ» ГОСТ 6482-88 диаметром Ø400мм открытым способом. Основные технические решения по устройству дождевой канализации представлены в томе 3.129К.

3. Водоснабжение ЦПУ предусматривается от существующей сети.

К площадке ЦПУ прокладываются водопровод 110х10 мм из пластиковых труб ПЭ-100 SDR11.

4. Газоснабжение ЦПУ предусматривается газопроводом высокого давления Ø160х14,6 ПЭ 100 SDR 11 Ру 0,6 МПа.

**Медицинская помощь**

Оказание скорой медицинской помощи является одной из важнейших услуг, предоставляемых пользователям платной автомобильной дороги. Оно имеет важное социальное значение как для каждого пользователя дороги в частности, так и для государства в целом. Особенное значение оказание скорой медицинской помощи приобретает при дорожно-транспортных происшествиях.

В европейской практике проектирования, строительства, эксплуатации и содержания платных автомобильных дорог не принято устраивать специальные пункты медицинской помощи вдоль платной автомобильной дороги. Это связано с тем, что устройство таких пунктов вдоль платной автомобильной дороги нецелесообразно в виду низкой загрузки медицинского персонала. Для оказания скорой медицинской помощи используются мобильные бригады, находящиеся в различных медицинских учреждениях (больницы, госпитали и т.д.) в ближайших к платной автомобильной дороге городах и населенных пунктах.

Пользователи платной автомобильной дороги могут вызвать скорую медицинскую помощь одним из 2 способов:

* с помощью обычного мобильного телефона, набрав номер 112;
* с помощью специальных устройств экстренной связи, расположенных вдоль платной автомобильной дороги (рис. 25).

Мобильные бригады скорой медицинской помощи (рис. 26) освобождены от платы за проезд по платной автомобильной дороге согласно Федеральному Закону №257 Российской Федерации.

**Техническая помощь**

Служба технической помощи на платных автомобильных дорогах также является одной из важнейших сервисных услуг, предоставляемых пользователям платных дорог. Быстрое и своевременное оказание услуг технической помощи позволяет избежать значительного снижения пропускной способности на отдельных участках платной автомобильной дороги, образования пробок и заторов, что существенно повышает привлекательность платных дорог для потенциальных пользователей.

В соответствии с европейской практикой услуги технической помощи на платных автомобильных дорогах предоставляются специализированными компаниями на основании заключенных договоров/контрактов. Концессионер проводит тендер на оказание услуг технической помощи на платной автомобильной дороге. На тендер выносятся следующие предложения:

* Оказание услуг технической помощи легковым автомобилям на участке платной автомобильной дороги протяженностью 50 км;
* Оказание услуг технической помощи грузовым автомобилям на участке платной автомобильной дороги протяженностью 50 км.

Устройство дополнительных сервисных мастерских вдоль платной автомобильной дороги нецелесообразно, так как требует значительных материальных затрат на выкуп земли, строительство, оборудование, набор персонала и эксплуатацию данных пунктов технической помощи. Более рациональным является использование услуг специализированных компаний, осуществляющих техническую помощь, сервисных центров и мастерских, расположенных в городах и населенных пунктах поблизости от платной автомобильной дороги. Автомобили, нуждающиеся в технической помощи, доставляются в эти сервисные мастерские с помощью эвакуаторов.

**Прочее**

Пользователи платной автомобильной дороги могут обратиться в службу технической помощи, используя специальные устройства экстренной связи, расположенные вдоль платной автомобильной дороги в среднем на расстоянии 2 км друг от друга.

Возможность следить за перемещениями грузов по платной дороге необходима транспортным компаниям для контроля и рационального управления перевозками грузов.

Для реализации механизма слежения за прохождением платных участков дорог транспортными средствами, участвующих в грузоперевозках, необходимо наличие специального бортового устройства, обеспечивающего связь на коротком расстоянии. В настоящее время это реализовано в системах приема-передачи данных на основе технологии DSRC. Данная технология позволяет регистрировать прохождение транспортных средств по платным участкам и, при прохождении ПВП, не производить их остановку для внесения оплаты, если автотранспортное предприятие (АТП) заключило договор с компанией оператором на отслеживание своих транспортных средств. Этот режим движения без остановки на платных участках получил название «Свободный поток».

Применение бортового устройства (рис.28) позволяет не только отслеживать транспортные средства автотранспортных предприятий, но и обеспечивать прохождение ПВП без задержек на остановку и внесение оплаты (безостановочный проезд).

Пользователям платной автомобильной дороги может быть предоставлен доступ в Интернет на всем протяжении платных участков в случае, если оператор решит заключить договор с интернет-провайдером. Пользователи смогут подключиться к интернету, например, на объектах придорожного сервиса.

Анализ приведенных зон покрытия трех основных российских операторов мобильной связи показывает, что на всем протяжении автомобильной дороги М-1 «Беларусь», а также в прилегающей зоне наблюдается устойчивый прием сотовой связи. Таким образом, проведение каких-либо мероприятий по установке или обновлению существующего оборудования не требуется.

Устойчивая мобильная связь обеспечена на всем протяжении автомобильной дороги.

С целью повышения безопасности движения и улучшения потребительских свойств ЦКАД будет предусмотрено устройство автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД). Потребительские свойства автомобильной дороги являются одним из важнейших факторов, определяющих выбор водителем маршрута движения. Оценивая такие показатели, как скорость движения, время в пути, придорожная инфраструктура, ровность покрытия и прочее, пользователь выбирает дорогу, обеспечивающую наиболее быстрый и комфортный проезд.

1. **Планируемый баланс проектируемой территории**

**Технико-экономические показатели Центральной кольцевой автомобильной дороги**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование** | **Ед. изм.** | **Вариант 1**  **(рекомендуемый)** |
| Протяжение | км | 377,19 |
| в том числе по новому направлению | км | 19,3 |
| Площадь полосы отвода (сущ.) | га | 1 066,6 |
| Площадь полосы отвода (проект), включая развязки и обходы | га | 2623,07 |
| Площадь придорожной полосы (проект.) | га | 11298,5 |
| Объём оплачиваемых земляных работ | тыс. м3 | 17092,045 |
| Площадь покрытия | тыс.м2 | 6 985,990 |

Ширина существующего постоянного отвода ЦКАД составляет от 28 до 97 м. Дополнительный отвод предусматривается в тех местах, где расположение конструктивных элементов дороги выходит за пределы существующего отвода.

Отвод земель в постоянное пользование необходим для размещения земляного полотна дороги (включая водоотводные сооружения), транспортных развязок, площадок отдыха, пунктов сбора платы за проезд, инженерных сооружений (в т.ч. мостовых сооружений, инженерных коммуникаций, подпорных стенок, водоотводных и очистных сооружений, линий и сооружений электроснабжения и пр.).

В соответствии с Приказом № 5 от 13 января 2010 года «Об установлении и использовании **полос отвода автомобильных дорог федерального значения**» установлен Порядок установления и использования полос отвода.

Полоса отвода автомобильной дороги федерального значения устанавливается на основании документации по планировке территории.

Размещение вновь возводимых объектов дорожного сервиса в границах полосы отвода автомобильной дороги федерального значения осуществляется в соответствии с документацией по планировке территории, требованиями технических регламентов и соблюдением следующих условий:

1) расстояние от планируемого к размещению подъезда, съезда, примыкания к объекту дорожного сервиса до ближайшего:

* мостового перехода не должно быть менее 1000 метров;
* железнодорожного переезда в одном уровне не должно быть менее 250 метров;

существующего примыкания другой автомобильной дороги или иного объекта должно быть не менее:

600 метров – на автомобильных дорогах второй и третьей категорий;

100 метров – на автомобильных дорогах четвертой категории;

50 метров – на автомобильных дорогах пятой категории;

2) выбор места размещения объектов дорожного сервиса должен осуществляться на участке автомобильной дороги с уклоном, не превышающим 40 промилле;

3) объекты дорожного сервиса не должны ухудшать видимость на автомобильной дороге федерального значения и другие условия обеспечения безопасности дорожного движения и использования этой автомобильной дороги.

В границах полосы отвода автомобильной дороги федерального значения запрещаются:

1) выполнение работ, не связанных со строительством, с реконструкцией, капитальным ремонтом, ремонтом и содержанием автомобильной дороги, а также с размещением объектов дорожного сервиса;

2) размещение зданий, строений, сооружений и других объектов, не предназначенных для обслуживания автомобильной дороги, ее строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания и не относящихся к объектам дорожного сервиса;

3) распашка земельных участков, покос травы, осуществление рубок и повреждение лесных насаждений и иных многолетних насаждений, снятие дерна и выемка грунта, за исключением работ по содержанию полосы отвода автомобильной дороги или ремонту автомобильной дороги, ее участков;

4) выпас животных, а также их прогон через автомобильные дороги вне специально предусмотренных для указанных целей мест, согласованных с владельцами таких автомобильных дорог;

5) установка рекламных конструкций, не соответствующих требованиям технических регламентов и (или) нормативным правовым актам о безопасности дорожного движения;

6) установка информационных щитов и указателей, не имеющих отношения к обеспечению безопасности дорожного движения или осуществлению дорожной деятельности.

Осуществление деятельности в границах полосы отвода автомобильной дороги федерального значения допускается при условии, что такая деятельность (при обычных условиях ее осуществления) не повлечет за собой:

1) загрязнение полос отвода автомобильных дорог, включая выброс мусора вне специально предусмотренных для указанных целей мест;

2) использование водоотводных сооружений автомобильных дорог для стока или сброса вод;

3) выполнение в границах полос отвода автомобильных дорог, в том числе на проезжей части автомобильных дорог работ, связанных с применением веществ, которые могут оказать воздействие на уменьшение сцепления колес транспортных средств с дорожным покрытием, а также без соблюдения требований пожарной безопасности;

4) создание условий, препятствующих обеспечению безопасности дорожного движения;

5) повреждение автомобильных дорог или осуществление иных действий, наносящих ущерб автомобильным дорогам либо создающих препятствия движению транспортных средств и (или) пешеходов;

6) нарушение других установленных нормативными правовыми актами Российской Федерации требований к ограничению использования автомобильных дорог федерального значения и их полос отвода, а также к обеспечению их сохранности.

Запрещается вырубка лесных насаждений, расположенных на земельных участках в границах полос отвода автомобильных дорог федерального значения, отнесенных к категории земель транспорта, за исключением случаев, когда такая деятельность осуществляется в рамках выполнения работ по:

* ремонту и содержанию автомобильных дорог федерального значения;
* строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального значения в соответствии с утвержденными проектами строительства, реконструкции, капитального ремонта таких автомобильных дорог.

В пределах полосы отвода автомобильной дороги федерального значения допускается прокладка и переустройство инженерных коммуникаций, устройство пересечений автомобильных дорог железнодорожными путями на одном уровне, устройство пересечения или примыкания другой автомобильной дорогой и размещение объектов дорожного сервиса.

Размещение указанных объектов в пределах полосы отвода автомобильной дороги федерального значения, переданной в доверительное управление государственной компании "Российские автомобильные дороги", осуществляется с учетом особенностей, установленных Федеральным [законом](consultantplus://offline/ref=4D32964AF6E3057FC66B6025EC900F9E88D30CAD916EAF0A48F10624B1D4X1M) от 17 июля 2009 г. № 145-ФЗ.

В границах полос отвода автомобильных дорог федерального значения допускается прокладка или переустройство инженерных коммуникаций владельцами таких инженерных коммуникаций или за их счет на основании:

* согласия владельца автомобильной дороги федерального значения, выданного в письменной форме, на прокладку либо переустройство инженерных коммуникаций, содержащего обязательные для исполнения технические требования и условия, если такие прокладка либо переустройство не потребуют переустройства указанных объектов в случае реконструкции автомобильной дороги федерального значения;
* договора, согласно которому осуществляется прокладка либо переустройство инженерных коммуникаций, заключаемого владельцами таких инженерных коммуникаций с владельцем автомобильной дороги, при условии, что если прокладка или переустройство инженерных коммуникаций в границах полосы отвода автомобильной дороги влечет за собой реконструкцию или капитальный ремонт автомобильной дороги, ее участков, такие реконструкция, капитальный ремонт осуществляются владельцами инженерных коммуникаций или за их счет;
* разрешения на строительство, выдаваемого подведомственным Федеральному дорожному агентству федеральным государственным учреждением, являющимся владельцем такой автомобильной дороги, в соответствии с Федеральным [законом](consultantplus://offline/ref=4D32964AF6E3057FC66B6025EC900F9E88D00FA0906DAF0A48F10624B1D4X1M) от 29 декабря 2004 г. № 190-ФЗ "Градостроительный кодекс Российской Федерации".

В границах полос отвода автомобильных дорог федерального значения, переданных в доверительное управление государственной компании "Российские автомобильные дороги" и необходимых для размещения инженерных коммуникаций, допускается прокладка или переустройство инженерных коммуникаций владельцами таких инженерных коммуникаций при наличии соглашения об установлении сервитута в отношении таких земельных участков.

Проектирование прокладки или переустройства инженерных коммуникаций в границах полос отвода автомобильных дорог федерального значения допускается на основании согласия владельца автомобильной дороги федерального значения, выданного в письменной форме, на планируемое размещение таких инженерных коммуникаций, содержащего обязательные для исполнения технические требования и условия.

Строительство, реконструкция, капитальный ремонт являющихся сооружениями пересечения автомобильной дороги федерального значения другой автомобильной дорогой или примыкания к автомобильной дороге федерального значения другой автомобильной дороги, в том числе в полосе отвода автомобильной дороги федерального значения, допускаются при наличии разрешения на строительство, выдаваемого подведомственным Федеральному дорожному агентству федеральным государственным учреждением, являющимся владельцем автомобильной дороги федерального значения, в соответствии с Градостроительным [кодексом](consultantplus://offline/ref=4D32964AF6E3057FC66B6025EC900F9E88D00FA0906DAF0A48F10624B1D4X1M) Российской Федерации и Федеральным [законом](consultantplus://offline/ref=4D32964AF6E3057FC66B6025EC900F9E88D30AA79069AF0A48F10624B1D4X1M) от 8 ноября 2007 г. N 257-ФЗ и согласия, выданного в письменной форме владельцем автомобильной дороги федерального значения. В случае, если при реконструкции автомобильной дороги федерального значения потребуется переустройство пересечений и примыканий, расходы на выполнение такого переустройства несет лицо, в интересах которого осуществляются строительство, реконструкция, капитальный ремонт, ремонт пересечений и примыканий.

Размещение указанных объектов в пределах полосы отвода автомобильной дороги федерального значения, переданной в доверительное управление государственной компании "Российские автомобильные дороги", осуществляется с учетом особенностей, установленных Федеральным [законом](consultantplus://offline/ref=4D32964AF6E3057FC66B6025EC900F9E88D30CAD916EAF0A48F10624B1D4X1M) от 17 июля 2009 г. N 145-ФЗ.

Ремонт пересечений и примыканий автомобильных дорог федерального значения осуществляется при наличии согласия, выданного в письменной форме владельцем автомобильной дороги федерального значения, включающего в себя в том числе согласование порядка осуществления работ по ремонту указанных пересечений и примыканий и объем таких работ.

В соответствии с [частью 5.1 статьи 20](consultantplus://offline/ref=4D32964AF6E3057FC66B6025EC900F9E88D30AA79069AF0A48F10624B1410DD26AE693A4360CFA31D2X3M) Федерального закона от 8 ноября 2007 г. N 257-ФЗ согласие в письменной форме владельца автомобильной дороги федерального значения должно содержать технические требования и условия, подлежащие обязательному исполнению лицами, осуществляющими строительство, реконструкцию, капитальный ремонт и ремонт пересечений и примыканий.

Устройство пересечений автомобильных дорог железнодорожными путями на одном уровне и на разных уровнях осуществляется в соответствии с Федеральным [законом](consultantplus://offline/ref=4D32964AF6E3057FC66B6025EC900F9E88D30AA79069AF0A48F10624B1D4X1M) от 8 ноября 2007 г. N 257-ФЗ, федеральным законом о железнодорожном транспорте, федеральным законом о безопасности дорожного движения, требованиями технических регламентов, иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

В соответствии с Приказом № 4 от 13 января 2010 года «Об установлении и использовании **придорожных полос автомобильных дорог федерального значения**» установлен Порядок установления и использования придорожных полос.

В пределах придорожных полос автомобильных дорог федерального значения устанавливается особый режим использования земельных участков (частей земельных участков) в целях обеспечения требований безопасности дорожного движения, а также нормальных условий реконструкции, капитального ремонта, ремонта, содержания таких автомобильных дорог, их сохранности и с учетом перспектив их развития, который предусматривает, что в придорожных полосах федеральных автомобильных дорог общего пользования запрещается строительство капитальных сооружений, за исключением:

- объектов, предназначенных для обслуживания таких автомобильных дорог, их строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания;

- объектов Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации;

- объектов дорожного сервиса, рекламных конструкций, информационных щитов и указателей;

- инженерных коммуникаций.

В соответствии с [частью 2 статьи 26](consultantplus://offline/ref=052AC988795EE1F8711A62187FA1B515DEA4994324BE2B6C6B8B7B0E3518067C0BD9ECE24851CCC661b5M) Федерального закона от 8 ноября 2007 г. N 257-ФЗ в зависимости от класса и (или) категории автомобильных дорог федерального значения с учетом перспектив их развития, за исключением автомобильных дорог, расположенных в границах населенных пунктов, ширина каждой придорожной полосы устанавливается от границы полосы отвода таких автомобильных дорог в размере:

1) семидесяти пяти метров – для автомобильных дорог первой и второй категорий;

2) пятидесяти метров – для автомобильных дорог третьей и четвертой категорий;

3) ста метров – для автомобильных дорог, соединяющих административные центры (столицы) субъектов Российской Федерации, города федерального значения Москву и Санкт-Петербург с другими населенными пунктами, а также для участков автомобильных дорог общего пользования федерального значения, построенных для объездов городов с численностью населения до двухсот пятидесяти тысяч человек;

4) ста пятидесяти метров – для участков автомобильных дорог, построенных для объездов городов с численностью населения свыше двухсот пятидесяти тысяч человек.

Границы придорожных полос автомобильных дорог федерального значения учитываются в документах территориального планирования, документации по планировке территории, предназначенной для размещения автомобильных дорог федерального значения.

**В рамках выполняемого проекта планировки для ЦКАД устанавливается придорожная полоса 75 метров.**

В пределах придорожных полос автомобильных дорог федерального значения устанавливается особый режим использования земельных участков (частей земельных участков) в целях обеспечения требований безопасности дорожного движения, а также нормальных условий реконструкции, капитального ремонта, ремонта, содержания таких автомобильных дорог, их сохранности и с учетом перспектив их развития, который предусматривает, что в придорожных полосах федеральных автомобильных дорог общего пользования запрещается строительство капитальных сооружений, за исключением:

* объектов, предназначенных для обслуживания таких автомобильных дорог, их строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания;
* объектов Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации;
* объектов дорожного сервиса, рекламных конструкций, информационных щитов и указателей;
* инженерных коммуникаций.

Размещение инженерных коммуникаций в пределах придорожных полос автомобильных дорог федерального значения допускается при наличии согласия, выдаваемого в письменной форме владельцем автомобильной дороги, и на основании разрешения на строительство, выдаваемого в соответствии с Градостроительным [кодексом](consultantplus://offline/ref=052AC988795EE1F8711A62187FA1B515DEA79C4424BA2B6C6B8B7B0E3561b8M) Российской Федерации, Федеральным [законом](consultantplus://offline/ref=052AC988795EE1F8711A62187FA1B515DEA4994324BE2B6C6B8B7B0E3561b8M) от 8 ноября 2007 г. N 257-ФЗ и Федеральным [законом](consultantplus://offline/ref=052AC988795EE1F8711A62187FA1B515DEA49F4925B92B6C6B8B7B0E3561b8M) от 17 июля 2009 г. N 145-ФЗ.

Указанное в настоящем пункте согласие содержит технические требования и условия, подлежащие обязательному исполнению владельцами таких инженерных коммуникаций при их прокладке или переустройстве.

При этом:

а) размещение в пределах придорожных полос линий связи и высоковольтных линий электропередачи напряжением от 6 до 110 кВт возможно только при соблюдении следующих условий:

размещение коммуникаций не требует их переустройства в случае реконструкции автомобильной дороги федерального значения либо их переустройство будет осуществлено за счет средств владельцев таких объектов;

расстояние от границы полосы отвода автомобильной дороги федерального значения до оснований опор воздушных линий связи и линий электропередачи должно составлять не менее 50 метров;

б) в местах пересечения автомобильных дорог федерального значения воздушными линиями связи и высоковольтными линиями электропередачи расстояние от основания каждой из опор этих линий до бровки земляного полотна автомобильной дороги должно быть не менее высоты опоры плюс 5 метров, но не менее 25 метров.

В соответствии с [частью 6 статьи 19](consultantplus://offline/ref=052AC988795EE1F8711A62187FA1B515DEA4994324BE2B6C6B8B7B0E3518067C0BD9ECE24851CCCD61b0M) Федерального закона от 8 ноября 2007 г. N 257-ФЗ в случае, если прокладка или переустройство инженерных коммуникаций в границах придорожных полос автомобильной дороги федерального значения влечет за собой реконструкцию или капитальный ремонт автомобильной дороги федерального значения, ее участков, такие реконструкция, капитальный ремонт осуществляются владельцами инженерных коммуникаций или за их счет.

Граница полосы дополнительного постоянного отвода определена на расстоянии 1 м от технологической зоны шириной 5 м, предусмотренной вдоль подошвы проектируемой насыпи для обслуживания дороги в период эксплуатации или от подошвы насыпи местных проездов или съездов транспортных развязок.

В целях соблюдения СанПиН 2.2.1./2.1.1.1200-03 "Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов" и установления минимальных расстояний до границ жилой застройки, ландшафтно-рекреационных зон, зоны отдыха и оздоровительных сооружений, устанавливается санитарно-защитная зона (зона санитарного разрыва) вдоль реконструируемой автодороги М-1 «Беларусь» шириной 25 метров.

Временный отвод земель проектом предусмотрен за пределами постоянной полосы отвода для переустройства инженерных коммуникаций, складирования растительного грунта в штабеля и валы, размещения площадок под бытовые городки строителей, складирования щебня и площадок для хранения материалов.

1. **Условия прохождения проектируемой дороги по территории Солнечногорского, Дмитровского, Пушкинского, Щелковского, Ногинского муниципальных районов и городского округа Черноголовка Московской области**

**5.1. Условия прохождения проектируемой дороги по территории сельского поселения Пешковское Солнечногорского муниципального района Московской области**

Трасса ЦКАД в границах района проходит на протяжении 5,82 км.

Для выбора наиболее приемлемого варианта прохождения ЦКАД на территории сельского поселения Пешковское Солнечногорского района были разработаны варианты проложения трассы, которые представлены в прилагаемой ниже графической части.

В соответствии с протоколом общественных слушаний в Солнечногорском районе Московской области от 21 декабря 2009г., п.3 приложения №3 в дополнение к основному варианту были разработаны два варианта прохождения трассы ЦКАД севернее д. Безверхово.

Границы сравнения вариантов:

- начало ПК16+00 (вар. №1, №2, №3),

- конец ПК108+25 (вар. №1), ПК112+07 (вар. №2), ПК111+49 (вар. №3).

**Вариант №1 (основной вариант).**

Прохождение трассы по основному варианту согласовано с администрацией Солнечногорского муниципального района.

На ПК 17 - ПК20 справа и слева и на ПК 26-ПК33 слева запроектированы пункты взимания платы за проезд.

Затем на ПК 38 +00 - ПК 39+00 ЦКАД обходит южнее садовое товарищество «Мосстройпрогресс-2». В санитарную зону попадают земли коллективного пользования площадью 123 м2.

Далее на ПК 41+89 – мост через реку Чернавка, с дополнительным пролетом для прохода животных. С ПК 42+30 по ПК51+10 ЦКАД проходит по землям ООО «Луч» В зону строительства попадает участок площадью 70402 м2 и в зону санитарного разрыва - участок площадью 6870 м2. На ПК 46+11 ЦКАД пересекает автодорогу Стародальня - ММК. В месте пересечения предусмотрена эстакада над существующей дорогой для связи разобщенных территорий.

Затем трасса ЦКАД на участке ПК 47+50 – ПК 56 +00 проходит между садовыми участками: севернее СНТ «Лизинком» и СНТ «Солнышко» В зону санитарного разрыва дороги попадают 4 участка СНТ «Лизинком» общей площадью 1184 м2 и 3 участка СНТ «Солнышко» общей площадью 1140 м2. Южнее ЦКАД в зону строительства и зону санитарного разрыва дороги попадают 10 участков СНТ «Вест» общей площадью 4534 м2, из них в зону строительства - 53 м2,

В зоне прохождения вдоль садовых участков с ПК 49 ДО 54+50 слева и справа устанавливаются шумозащитные экраны. На ПК 53+80 для прохода диких животных запроектирован экодук над ЦКАД. Затем с ПК 62+00 до ПК 64+00 дорога проходит южнее садовых участков на расстоянии 270м. Далее на ПК 66-ПК 67 слева площадка отдыха. Затем на ПК 87+26 ЦКАД проходит над переустроенной автодорогой А-107 ММК. Переустройство А-107 ММК произведено с целью уменьшения длины искусственного сооружения в теле ЦКАД.

На ПК 90+56 ЦКАД пересекает автодорогу Хлебниково-Рогачев, а ПК 107+65 - мостом реку Котловка с дополнительным пролетом для прохода животных.

**Вариант №2 (севернее А-107 ММК).**

Вариант №2 проходит севернее автомобильной дороги ММК.

На ПК 17 - ПК20 справа и слева и на ПК 26-ПК33 слева запроектированы пункты взимания платы за проезд.

На ПК 32+50 предусматривается прямоугольная труба 2х2м для пропуска ручья без названия.

На ПК 38-ПК 39 ЦКАД обходит севернее СНТ «Мосстройпрогресс-2», в зону санитарного разрыва дороги попадает 1 участок площадью 820 м2. На ПК 38+60 ЦКАД пересекает реку Чернавка с притоком, предусматривается мост с дополнительным пролетом для прохода животных.

С ПК 40 по ПК 42 ЦКАД проходит по территории СНТ «Мосстройпрогресс», занимая территорию площадью 23121м2. Далее на ПК 45+71 ЦКАД пересекает по путепроводу местную автомобильную дорогу Стародальня – ММК. На ПК 53-ПК 54 слева предусматривается площадка отдыха. На ПК 54+60 запроектирован экодук для пропуска диких животных. Экодук проходит над ЦКАД. На ПК 59+50 ЦКАД проходит над ММК по путепроводу. Существующая автодорога ММК на данном участке имеет большой продольный уклон (>100‰), что не дает возможности переустроить ее на небольшом по протяжению участке для уменьшения длины искусственного сооружения. На ПК 64-ПК67 вариант обхода проходит по территории АОЗТ «Нива», занимая площадь 17009м2 и рассекая пашню на 2 участка. На ПК 68+00 предусматривается прямоугольная труба 2х2м для пропуска ручья без названия. На ПК 75+50 ЦКАД пересекает местную дорогу ММК – Рождествено с устройством путепровода с подходами на пересекаемой дороге.

На ПК 94+70 ЦКАД пересекает путепроводом автомобильную дорогу Хлебниково-Рогачев. На ПК 95+75 вариант №2 примыкает к трассе основного варианта прохождения ЦКАД.

**Вариант №3** **(южнее А-107 ММК).**

Данный вариант трассы в обход д. Безверхово проходит южнее автомобильной дороги ММК. На ПК 17 - ПК20 справа и слева и на ПК 26-ПК33 слева запроектированы пункты взимания платы за проезд. На ПК 32+50 предусматривается прямоугольная труба 2х2м для пропуска ручья без названия. На ПК 38-ПК 39 ЦКАД обходит севернее СНТ «Мосстройпрогресс-2», в зону санитарного разрыва дороги попадает 1 участок площадью 820 м2. На ПК 38+60 ЦКАД пересекает реку Чернавка с притоком, предусматривается мост с дополнительным пролетом для прохода животных. С ПК 40 по ПК 43 вариант №3 проходит по территории СНТ «Мосстройпрогресс», занимая территорию площадью 20045м2. Далее на ПК 45+71 ЦКАД пересекает по путепроводу местную автомобильную дорогу Стародальня – ММК.

На ПК 55-ПК 56 слева предусматривается площадка отдыха.

На ПК 54+20 запроектирован экодук для пропуска диких животных. Экодук проходит над ЦКАД. На ПК 57+20 предусмотрен путепровод над ЦКАД для пропуска местной автомобильной дороги «Безверхово – ММК». На ПК65+16 предусмотрена эстакада через ручей и переустраиваемую местную дорогу «Садовые участки – ММК».

На ПК62 - ПК65 вариант обхода №3 проходит по территории АОЗТ «Нива», занимая площадь 24356 м2 и рассекая пашню на 2 участка.

Затем на ПК 90+38 ЦКАД проходит над переустроенной автодорогой А-107 ММК. Переустройство А-107 ММК произведено с целью уменьшения длины искусственного сооружения в теле ЦКАД.

На ПК 93+87 ЦКАД пересекает автодорогу Хлебниково-Рогачев, а на ПК 110+91- мостом пересекает реку Котловка с дополнительным пролетом для прохода животных.

На ПК 111+49 вариант №3 примыкает к трассе основного варианта прохождения ЦКАД.

В результате сравнения вариантов по трассе вариант №1 короче вариантов №2 и №3 на 324 и 382м, вариант №1 имеет минимальный радиус поворота 3000м, варианты №2 и №3 имеют минимальный радиус поворота 2100м, что потребует устройство виражей и дополнительных водоотводных сооружений. По стоимости строительства дополнительная проработка вариантов прохождения ЦКАД в районе д. Безверхово, выполненная в соответствии с протоколом общественных слушаний, показала, что вариант №1 прохождения ЦКАД является предпочтительным по основным техническим показателям и по стоимости строительства (дешевле варианта №2 на 845,3 млн. руб. и дешевле варианта №3 на 207,6 млн. руб.).

**5.2. Условия прохождения проектируемой дороги по территории сельского поселения Габовское Дмитровского муниципального района Московской области**

Сельское поселение Габовское – муниципальное образование со статусом сельского поселения в Дмитровском районе Московской области России.

Сельское поселение образовано согласно Закону Московской области от 28 февраля 2005 года № 74/2005-ОЗ «О статусе и границах Дмитровского муниципального района и вновь образованных в его составе муниципальных образований». Административный центр – деревня Каменка. Поселение граничит с городскими поселениями Яхрома, Деденево, Икша и Некрасовский; городским округом Лобня; Лунёвским и Пешковским сельскими поселениями, а также городским поселением Солнечногорск Солнечногорского района. Площадь территории сельского поселения составляет 16 553 га (165,53 км²). В настоящее время (2013 год) на территории сельского поселения проживают 8609 человек. В состав сельского поселения вошли 29 населённых пунктов упразднённых Габовского и Каменского сельских округов:

* село Озерецкое;
* посёлки: совхоза «Останкино», дома отдыха «Горки»;
* деревни: Каменка, Агафониха, Акишево, Бабаиха, Глазово, Овсянниково, Рыбаки, Векшино, Гульнево, Дмитровка, Комаровка, Левково, Медведково, Нефедиха, Пески, Подгорное, Поповка, Походкино, Редькино, Рождествено, Свистуха, Сокольники, Старо, Удино, Федотово, Шихово.

В Схеме территориального планирования Московской области и Схеме территориального планирования транспортного обслуживания Московской области предусмотрено строительство автомобильной дороги федерального значения «Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области (далее ЦКАД)» с параметрами I категории (шесть полос движения в обоих направлениях).

Центральная кольцевая автомобильная дорога (3-й пусковой комплекс) проходит по территории сельского поселения Габовское **на протяжении 10,0 км – от ПК 68 до ПК 168** (см. основной чертеж).

На большом протяжении проектируемая дорога ЦКАД проходит по землям лесного фонда.

Проектом планировки предусматривается размещение следующих путепроводов, мостовых сооружений и экодуков для обеспечения связности территорий и объектов автодорожной инфраструктуры:

* Переустройство ММК с пересечением на ПК 87+26,43
* На ПК 90+56 (пересечение Рогачевского шоссе) – путепровод над существующей дорогой.
* На ПК 107+70 – мост через реку Котловка.
* На ПК 121+10 – мост через реку Волгуша с пролетом для прохода диких зверей.
* На ПК 147+05 (пересечение существующей дороги Горки – Никольское) предусмотрена развязка движения № 19 в разных уровнях по типу «неполный клеверный лист» со строительством подъездной дороги к ММК II категории протяжением 4,8 км. На пересечении её с ММК предусмотрено строительство удлиненной кольцевой развязки в одном уровне. В перспективе возможно строительство путепровода для пересечения транзитных потоков в разных уровнях.
* На ПК 140 справа и ПК 150 слева предусмотрено строительство пунктов взимания платы.

В соответствии с письмом из ФГБУН Институт археологии РАН исх. № 14102/2115ОП-1404 от 29.10.2013 г., на территории городского поселения Дмитров расположены следующие археологические объекты (см основной чертеж):

* сельцо Нефедиха;
* историческое поселение Никольское;
* Белый Раст;
* Зараменье;
* сельцо Лупаново;
* деревня Трутнева

Часть проектируемой дороги проходит по неразграниченным землям. Часть по земельным участкам, стоящим на кадастровом учете, часть – по участкам, имеющим выделенные границы, но не стоящим на кадастровом учете. В составе проекта планировки определены земельные участки, предлагаемые к резервированию для последующего изъятия под новое строительство дороги.

Территории под изъятие предлагаются в границах установленной полосы отвода дороги.

Общая площадь резервируемых земель приведена в «Сводной ведомости земельных участков в полосе отвода ЦКАД на территории сельского поселения Габовское Дмитровского муниципального района Московской области».

**5.3. Условия прохождения проектируемой дороги по территории городского поселения Икша Дмитровского** **муниципального района Московской области**

Городское поселение Икша – муниципальное образование (городское поселение) в Дмитровском районе Московской области. Поселение образовано в 2005 году, включило посёлок городского типа Икша (административный центр) и ещё 12 населённых пунктов позже упразднённого Белорастовского сельского округа.

Городское поселение Икша граничит с Габовским сельским поселением, городскими поселениями Деденево, Дмитров, Некрасовский, а также Федоскинским сельским поселением Мытищинского района. Площадь территории городского поселения составляет 7237 га (72,37 км²). В состав городского поселения Икша вошли 13 населённых пунктов:

* рабочий посёлок Икша;
* деревня Базарово;
* село Белый Раст;
* деревня Ермолино;
* деревня Зараменье;
* деревня Кузяево;
* деревня Лупаново;
* деревня Малая Черная;
* деревня Никольское;
* посёлок опытного хозяйства «Ермолино»;
* деревня Спас-Каменка;
* деревня Тефаново;
* деревня Хорошилово.

В Схеме территориального планирования Московской области и Схеме территориального планирования транспортного обслуживания Московской области предусмотрено строительство автомобильной дороги федерального значения «Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области (далее ЦКАД)» с параметрами I категории (шесть полос движения в обоих направлениях). Прохождение автомобильной дороги предусмотрено в районе северной границе городского поселения Икша.

Центральная кольцевая автомобильная дорога (3-й пусковой комплекс) проходит по территории городского поселения Икша **от ПК 0 до ПК 27 (обход), от ПК 168 до ПК 207 и от ПК 230 до ПК 258** (см основной чертеж).

Проектом планировки предусматривается размещение следующих путепроводов, мостовых сооружений и экодуков для обеспечения связности территорий и объектов автодорожной инфраструктуры:

* На ПК 199 – экодук для пропуска диких животных.
* На ПК 193 – ПК 195 предусмотрены площадки отдыха.
* На ПК 186+13 – строительство путепровода.
* На ПК 207+00 ЦКАД пересекает существующую дорогу Старо – Икша. В связи с **пересечением под острым углом** в проекте предусмотрено переустройство участка существующей дороги на протяжении 1,45 км (от ПК 203+48 до ПК 218+00) с примыканием к дороге Дьяково – Икша, на пересечении с которой предусмотрено устройство путепровода.

Согласно письму из Министерства экологии и природопользования Московской области исх. № 10/286-1 от 01.11.2013, участок трассы, проектируемый на территории г/п Икша ранее проходил по особо охраняемой природной территории областного значения Государственный природный заказник «Система оврагов у ст. Морозки».

В соответствии с положением о заказнике, утвержденным Постановлением Московской области от 31 марта 2010 г. № 184/13 «О реорганизации государственного природного заказника «Система оврагов у ст. Морозки», территория прохождения ЦКАД изъята из территории природного заказника.

Часть проектируемой дороги проходит по неразграниченным землям. Часть по земельным участкам, стоящим на кадастровом учете, часть – по участкам, имеющим выделенные границы, но не стоящим на кадастровом учете. В составе проекта планировки определены земельные участки, предлагаемые к резервированию для последующего изъятия под новое строительство дороги. Территории под изъятие предлагаются в границах установленной полосы отвода дороги. Общая площадь резервируемых земель приведена в «Сводной ведомости земельных участков в полосе отвода ЦКАД на территории городского поселения Икша Дмитровского муниципального района Московской области».

**5.4. Условия прохождения проектируемой дороги по территории городского поселения Деденевское Дмитровского** **муниципального района Московской области**

Городское поселение Деденевское – муниципальное образование (городское поселение) в Дмитровском районе Московской области.

Городское поселение Деденевское образовано в соответствии с Законом Московской области от 28.02.2005 № 74/2005-ОЗ «О статусе и границах Дмитровского муниципального района и вновь образованных в его составе муниципальных образований».

В границе городского поселения Деденевское находятся 9 населенных пунктов:

* рабочий поселок Деденево, являющейся административным центром городского поселения;
* деревни: Боброво, Варварино, Гаврилково, Горки, Григорково, Данилиха, Дьяково, Шуколово.

Городское поселение Деденевское граничит с территориями городских и сельских поселений Дмитровского муниципального района:

* на севере с городским поселением Яхрома Дмитровского муниципального района, городским поселением Дмитров Дмитровского муниципального района;
* на западе с сельским поселением Габовское Дмитровского муниципального района;
* на юге с городским поселением Икша Дмитровского муниципального района;
* на востоке с городским поселением Дмитров Дмитровского муниципального района.

Численность населения городского поселения Деденево на 01.01.2009 года составила 6,79 тыс. человек, в том числе городское население – 6,61 тыс. человек (или 97,4 %) и сельское население – 0,18 тыс. человек (или 2,6 % всего населения).

В Схеме территориального планирования Московской области и Схеме территориального планирования транспортного обслуживания Московской области предусмотрено строительство автомобильной дороги федерального значения «Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области (далее ЦКАД)» с параметрами I категории (шесть полос движения в обоих направлениях).

Центральная кольцевая автомобильная дорога (3-й пусковой комплекс) проходит по территории городского поселения Деденевское **от ПК 207 до ПК 230** (см основной чертеж).

На ПК 207+00 ЦКАД пересекает существующую дорогу Старо – Икша.

В связи с **пересечением под острым углом** в проекте предусмотрено переустройство участка существующей дороги на протяжении 1,45 км (от ПК 203+48 до ПК 218+00) с примыканием к дороге Дьяково – Икша, на пересечении с которой предусмотрено устройство путепровода.

На участке от ПК 218+00 – ПК 226+00 дорога проходит между садовыми участками с минимальным приближением к ним с севера 119 м, с юга – 200 м.

Для сохранения связи садовых участков вдоль ЦКАД запроектирована автомобильная дорога V категории протяжением 550 м с примыканием её к существующей дороге Дьяково – Икша, а для пешеходов предусмотрен пешеходный переход в отметках существующей земли под ЦКАД на ПК 228+50.

Затем проектируемая дорога обходит севернее карьер песка на минимальном расстоянии приближения 55 м от оси дороги.

Согласно письму из Министерства экологии и природопользования Московской области исх. № 10/286-1 от 01.11.2013, участок трассы, проектируемый на территории г/п Деденевское ранее проходил по особо охраняемой природной территории областного значения Государственный природный заказник «Система оврагов у ст. Морозки».

В соответствии с положением о заказнике, утвержденным Постановлением Московской области от 31 марта 2010 г. № 184/13 «О реорганизации государственного природного заказника «Система оврагов у ст. Морозки», территория прохождения ЦКАД изъята из территории природного заказника. Часть проектируемой дороги проходит по неразграниченным землям. Часть по земельным участкам, стоящим на кадастровом учете, часть – по участкам, имеющим выделенные границы, но не стоящим на кадастровом учете. В составе проекта планировки определены земельные участки, предлагаемые к резервированию для последующего изъятия под новое строительство дороги. Территории под изъятие предлагаются в границах установленной полосы отвода дороги. Общая площадь резервируемых земель приведена в «Сводной ведомости земельных участков в полосе отвода ЦКАД на территории городского поселения Деденевское Дмитровского муниципального района Московской области».

**5.5. Условия прохождения проектируемой дороги по территории городского поселения Дмитров Дмитровского** **муниципального района Московской области**

Городское поселение Дмитров – муниципальное образование (городское поселение) в Дмитровском районе Московской области. Поселение было образовано в 2005 году и включило город Дмитров, а также, 90 населённых пунктов позже упразднённых сельских округов. Площадь городского поселения составляет 44 339 га (443,39 км²). Численность населения городского поселения Дмитров на 2013 год – 79 565 человек.

Городское поселение Дмитров в существующих границах было создано на основании Закона Московской области от 28.02.2005 № 74/2005-ОЗ. «О статусе и границах Дмитровское муниципального района и вновь образованных в его составе муниципальных образований». Населенные пункты городского поселения Дмитров:

* Город Дмитров.
* Деревни Бирлово, Ближнево Бородино Игнатовка Кузнецово Кунисниково, Митькино, Поддубки, Прудцы, Тендиково, Теряево, Ярово, Быково, Дядьково, Надеждино Никольское, Афанасово, Драчево, Иванцево, Ильинское, Капорки, Кромино, Курово, Пуриха, Редькино, Благовещенское, Батюшково, Голиково, Голявино, Горки, Дубровки, Кузяево, Минеево, Никульское, Подосинки, Свистуха, Ульянки, Шустино, Волдынское, Высоково, Горшково, Зверково, Кончинино, Малые Дубровки, Маринино, Матвеево, Микишкино, Муравьево, Настасьино, Подмошье, Ревякино, Савелово, Спиридово, Сысоево, Жуковка, Ивашево, Княжево, Непейно, Татищево, Шелепино, Муханки, Новлянки, Парамоново, Стреково, Целеево, Очево,.
* Села Борисово, Внуково, Пересветово, Подчерково, Игнатово, Орудьево.
* Поселки Орево, Участок № 7, 3-й Участок, 4-й Участок, Подосинки, опытного хозяйства центральной торфо-болотной опытной станции, фабрики Первое Мая, Орудьевского т/б предприятия.

3 деревни в 2012 году были переданы в городское поселение Яхрома: Животино, Круглино и Степаново.

В Схеме территориального планирования Московской области и Схеме территориального планирования транспортного обслуживания Московской области предусмотрено строительство автомобильной дороги федерального значения «Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области (далее ЦКАД)» с параметрами I категории (шесть полос движения в обоих направлениях).

Прохождение автомобильной дороги по Дмитровскому району предусмотрено в районе автомобильной дороги «ММК» и населённых пунктов Селёвкино. Игнатово и северной границе городского поселения Икша со строительством мостового перехода через Канал им. Москвы.

**В границах городского поселения Дмитров на автомобильной дороге федерального значения «ЦКАД» строительство транспортных развязок и съездов не предусмотрено.**

Центральная кольцевая автомобильная дорога (3-й пусковой комплекс) проходит по территории городского поселения Дмитров **на протяжении 3,0 км – от ПК 258 до ПК 295** (см основной чертеж).

В местах прохождения ЦКАД вдоль населенных пунктов предлагается возведение шумозащитных экранов. Протяженность, габариты и местоположение шумозащитных экранов уточняются на стадии разработки проектно-сметной документации.

По территории городского поселения Дмитров трасса ЦКАД проходит следующим образом: на участке ПК 248+00 – ПК 250+00 ЦКАД проходит между садовыми участками. Минимальное расстояние до участков севернее ЦКАД – 87 м, южнее – 133 м. Затем проектируемая дорога пересекает Дмитровское шоссе, Савеловскую железную дорогу на перегоне Икша – Морозки, канал им. Москвы и автомобильную дорогу Игнатово – ММК эстакадой.

Часть проектируемой дороги проходит по неразграниченным землям. Часть по земельным участкам, стоящим на кадастровом учете, часть – по участкам, имеющим выделенные границы, но не стоящим на кадастровом учете. В составе проекта планировки определены земельные участки, предлагаемые к резервированию для последующего изъятия под новое строительство дороги.

Территории под изъятие предлагаются в границах установленной полосы отвода дороги.

Общая площадь резервируемых земель приведена в «Сводной ведомости земельных участков в полосе отвода ЦКАД на территории городского поселения Дмитров Дмитровского муниципального района Московской области».

В проекте планировки были рассмотрены материалы Генерального плана городского поселения Дмитров, разработанные на основании Схемы территориального планирования Московской области.

Согласно Генеральному плану предусмотрена реконструкция автомобильной дороги федерального значения «Московское большое кольцо от автомобильной дороги М-10 «Россия» до автомобильной дороги М-7 «Волга» с параметрами I категории. В границах городского поселения Дмитров на автомобильной дороге предусмотрено строительство двух транспортных развязок: на пересечении с автомобильной дорогой федерального значения А-104 «Москва – Дмитров – Дубна» и Савёловским направлением МЖД. Протяженность автомобильной дороги в границах г.п. Дмитров составит 13,25 км.

Также предусматривается строительство нового участка автомобильной дороги федерального значения А-104 «Москва – Дмитров – Дубна» на участке автомобильная дорога «ММК» – автомобильная дорога «МБК». Автомобильная дорога проектируется по западной границе городского поселения Дмитров с параметрами I категории. В границах г/п Дмитров на автомобильной дороге федерального значения А-104 предусмотрено строительство трёх транспортных развязок: на пересечении с автомобильной дорогой федерального значения «МБК» в районе д. Сысоево, на пересечении с автомобильной дорогой регионального значения «Яхрома – Подьячево» и планируемой магистральной улицей г.п. Дмитров (участок «Заречье – Южное» – ул. Московская). Протяженность автомобильной дороги в границах г.п. Дмитров составит 5,88 км.

В соответствии с письмом из ФГБУН Институт археологии РАН исх. № 14102/2115ОП-1404 от 29.10.2013 г., на территории городского поселения Дмитров расположены следующие археологические объекты (см основной чертеж):

* историческое поселение Селевкино.
* историческое поселение Лотосово

**5.6. Условия прохождения проектируемой дороги по территории сельского поселения Костинское Дмитровского** **муниципального района Московской области**

Сельское поселение Костинское – муниципальное образование со статусом сельского поселения в Дмитровском районе Московской области России. Сельское поселение образовано согласно Закону Московской области от 28 февраля 2005 года № 74/2005-ОЗ «О статусе и границах Дмитровского муниципального района и вновь образованных в его составе муниципальных образований». Административный центр – село Костино. Поселение граничит с городским поселением Дмитров и Якотским сельским поселением; Васильевским сельским поселением и городским поселением Хотьково Сергиево-Посадского района; городскими поселениями Ашукино, Софрино и Ельдигинским сельским поселением Пушкинского района, а также Федоскинским сельским поселением Мытищинского района. Площадь территории сельского поселения составляет 19 807 га (198,07 км²). В настоящее время (2013 год) на территории сельского поселения проживают 2763 человека.

В состав сельского поселения вошли 44 населённых пункта упразднённых Гришинского и Костинского сельских округов:

* село Костино;
* посёлки Новое Гришино, Лавровки;
* посёлок при станции Костино;
* деревни Андрейково, Арханово, Ассаурово, Бабкино, Беклемишево, Благодать, Большое Прокошево, Ваганово, Ваньково, Глебездово, Горки, Гришино, Ерыково, Ивановское, Исаково, Кекишево, Коверьянки, Лавровки, Лотосово, Мелихово, Морозово, Нерощино, Никулино, Новинки, Притыкино, Сазонки, Сбоево, Селевкино, Сергейково, Сурмино, Сычевки, Трощейково, Труневки, Федоровское, Филимоново, Хлыбы, Хорьяково, Шадрино, Щепино, Щетнево.

В Схеме территориального планирования Московской области и Схеме территориального планирования транспортного обслуживания Московской области предусмотрено строительство автомобильной дороги федерального значения «Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области (далее ЦКАД)» с параметрами I категории (шесть полос движения в обоих направлениях).

Центральная кольцевая автомобильная дорога (3-й пусковой комплекс) проходит по территории сельского поселения Костинское **на протяжении 8,4 км – от ПК 296 до ПК 380** (см основной чертеж).

Проектом планировки предусматривается размещение следующих путепроводов, мостовых сооружений и экодуков для обеспечения связности территорий и объектов автодорожной инфраструктуры:

* На ПК 296 – транспортная развязка № 20. Устраиваются 4 направленных съезда, кроме того устраиваются 2 разворотных съезда на ММК.
* На ПК 307 – ПК 308 трасса ЦКАД обходит спец. территорию на расстоянии 42 м, что вызвало смещение дороги в сторону электрической подстанции и населенного пункта Селевкино. В зону строительства попадают электроподстанция, 14 участков д. Селевкино и 1 участок коттеджного поселка на ПК 299. В зону санитарного разрыва попали 2 участка д. Селевкино, 1 участок коттеджного поселка на ПК 299 – ПК 301 севернее дороги, 3 участка в садоводческом товариществе на ПК 300 – ПК 302 южнее ЦКАД.
* На ПК 312 предусмотрен путепровод с тротуарами для пешеходного движения для связи разобщенных территорий.
* На ПК 314 слева на расстоянии 800 м предусмотрено резервирование площадки для размещения ДЭП.
* На ПК 348 – ПК351 – эстакада над существующей дорогой.
* На участке ПК 361 – ПК 362 слева и справа от дороги располагаются площадки отдыха.
* На ПК 368 – мост через реку и
* На ПК 378 – **экодук** через ЦКАД.

В соответствии с письмом из ФГБУН Институт археологии РАН исх. № 14102/2115ОП-1404 от 29.10.2013 г., на территории городского поселения Дмитров расположены следующие археологические объекты (см основной чертеж):

* историческое поселение Селевкино;
* историческое поселение Лотосово;
* историческое поселение Щепино.

Часть проектируемой дороги проходит по неразграниченным землям. Часть по земельным участкам, стоящим на кадастровом учете, часть – по участкам, имеющим выделенные границы, но не стоящим на кадастровом учете.

В составе проекта планировки определены земельные участки, предлагаемые к резервированию для последующего изъятия под новое строительство дороги.

Территории под изъятие предлагаются в границах установленной полосы отвода дороги.

Общая площадь резервируемых земель приведена в «Сводной ведомости земельных участков в полосе отвода ЦКАД на территории городского поселения Костинское Дмитровского муниципального района Московской области».

**5.7. Условия прохождения проектируемой дороги по территории Пушкинского** **муниципального района Московской области**

Пушкинский район — административно-территориальная единица и муниципальное образование на северо-востоке Московской области. Административный центр — город Пушкино.

Район расположен в междуречье Клязьмы и Вори. На северо-востоке текут Талица, Скалба, на северо-западе — Яхрома. Границы района проходят по берегам Учинского, Пестовского и Пяловского водохранилищ. Такое обилие синих рек и водоёмов нашло своё отражение в гербе и флаге Пушкинского района.

Почти половину общей площади района занимают леса. Исключительно благоприятное сочетание природных факторов, отсутствие крупных предприятий позволяет говорить о районе, как об одном из самых экологически чистых в Подмосковье.

Пушкинский муниципальный район граничит на юго-западе с Мытищинским районом, на северо-западе — с Дмитровским районом, на севере с Сергиево-Посадским районом, на юго-востоке — с городскими округами Королёв и Ивантеевка, на востоке с Щёлковским районом, на северо-востоке — с городским округом Красноармейск. Площадь территории района составляет 63500 га.

С 2006 года в состав района входят 10 муниципальных образований, из них городских поселений — 7, сельских поселений — 3.

ЦКАД проходит по территории городских поселений Зеленоградский, Софрино и сельских поселений Ельдигинское и Царёвское.

Численность постоянного населения Пушкинского района составляет 163,4 тысячи человек. Городское население — 137,1 тыс. чел., сельское — 26,2 тыс. чел.,

В Пушкинском районе действуют пять высших учебных заведений:

Российский государственный университет туризма и сервиса;

Академия экономической безопасности МВД России;

Академия государственной противопожарной службы Министерства по делам ГО и ЧС и ликвидации последствий стихийных бедствий;

Институт технологии туризма;

Современная гуманитарная академия (Пушкинский филиал).

В районе работают также 46 общеобразовательных школ и шесть средних специальных образовательных учреждений.

Описание прохождения трассы

Трасса ЦКАД в границах района проходит на протяжении 31,68 км, трасса предварительно согласована с главным архитектором района.

На ПК 383 – ПК 384 трасса проходит вдоль д. Ординово с минимальным расстоянием приближения 6м. В зону строительства попадают 3 участка, расположенные в д. Ординово, и в зону санитарного разрыва дороги - 6 участков. Далее ЦКАД на ПК 386-ПК 387 проходит вдоль садовых участков. В зону строительства попадают 8 участков общей площадью 6150м2, – 6 участков.

На ПК383 устраивается мост через водоток с дополнительным пролетом для нового подъезда к д. Ординов

На ПК 385-ПК 390 предусмотрена эстакада, которая пересекает реку Какотка, существующую дорогу к садовым участкам и ММК.

На ПК 389-ПК 392 трасса проходит севернее садовых участков на минимальном расстоянии 76м.

Далее на ПК 399 ЦКАД южнее проходит вдоль производственных территорий на расстоянии 10м.

На ПК 405 проектируемая трасса эстакадой пересекает автомобильную дорогу Ашукино – МММ – Алешино.

На ПК 412+50 предусмотрен мост через реку Ольшанка с пролетом для пропуска животных

На ПК 419 существующая дорога проходит путепроводом над ЦКАД (который проходит в 8-ми метровой выемке).

На ПК 418-ПК 421 ЦКАД обходит севернее на расстоянии 321м оздоровительный лагерь.

На ПК 432 предусмотрен экодук над ЦКАД для прохода диких животных.

На ПК 443 предусмотрено переустройство участка ММК с целью уменьшения общей длины и длины пролетов эстакады в теле ЦКАД.

На ПК443 ЦКАД пересекает эстакадой ММК и ручей. На ПК 463 – ПК464 ЦКАД пересекает водоток с устройством искусственного сооружения.

На ПК455-ПК532 трасса ЦКАД изменена относительно трассы, предложенной ГУП МО «НИиПИ Градостроительства» с целью уменьшения сноса садовых участков.

На ПК 468-ПК473 ЦКАД проходит южнее на расстоянии 92м от садовых участков.

На ПК 474 запроектирован мост через р.Вязь с дополнительным пролетом для прохода диких животных.

На ПК480-ПК484 трасса обходит южнее на расстоянии 58м производственные площадки МТФ.

На ПК482-ПК489 южнее ЦКАД (проходит в выемке глубиной 6-8м) на расстоянии 144м находится населенный пункт Цернское. Для уменьшения количества искусственных сооружений на ЦКАД автомобильная дорога Цернское – ММК перенесена влево. Проектируемая трасса ЦКАД пересекает автодорогу Цернское – ММК в дополнительном пролете моста через пруд.

На ПК 496 слева и ПК 498 справа предусмотрены площадки отдыха.

На ПК 504-ПК 511 ЦКАД проходит между садовыми участками. На ПК504-ПК506 –дорога проходит по садовым участкам. В зону строительства попадают 10 участков. В зону санитарного разрыва дороги попадают 9 участков. Далее на ПК508-ПК511 ЦКАД проходит севернее садовых участков на минимальном расстоянии 35м. В зону санитарного разрыва дороги попадают 7 участков общей площадью 6125м2 .

На ПК 506-ПК 510 на минимальном расстоянии 86м ЦКАД обходит садовые участки.

На ПК 506+20 ЦКАД пересекает эстакадой автодорогу Зеленоградский - ММК. Подъезд от садовых участков на ПК508-ПК511 предусмотрен местным проездом параллельно ЦКАД и примыкает к существующей дороге Зеленоградский – ММК.

На ПК 519+80 ЦКАД эстакадой пересекает Ярославскую железную дорогу.

Далее на ПК521+50 - ПК527+50 ЦКАД проходит по участкам садоводческого товарищества «Научные работники». В зону строительства попадают 10 участков, в зону санитарного разрыва дороги -12 участков. На ПК 541+80 проектируемая дорога пересекает ММК эстакадой.

На ПК 543-ПК544 на расстоянии 176м южнее ЦКАД обходит поселок Талицы.

На ПК545 ЦКАД пересекает автомобильную дорогу ММК – Софрино эстакадой.

На ПК 550 запроектирована транспортная развязка №21 с автомобильной дорогой М-8 «Холмогоры». ЦКАД пересекает эстакадой существующие дорогу и транспортную развязку ММК с автомобильной дорогой М-8 «Холмогоры».

На ПК550-ПК552 слева находятся нежилые здания. В зону строительства попадает 1 здание.

Затем на ПК 553-ПК 554 ЦКАД южнее обходит больницу им. Семашко на расстоянии 84м. ЦКАД пересекает автодорогу к больнице эстакадой. На ПК 563 ЦКАД эстакадой пересекает автодорогу ММК – Могильцы. Трасса существующей местной дороги Могильцы – ММК изменена в связи с оптимизацией продольного профиля ЦКАД.

Далее трасса проходит до ПК574+81,52, который соответствует ПК700+00.

На ПК 702-ПК704 трасса пересекает садовые участки, расположенные в зоне ЛЭП. В зону строительства попадает 12 участков. В зону санитарного разрыва дороги попадают 8 участков. Предусмотрено строительство пешеходного перехода в теле ЦКАД.

На ПК 712 ЦКАД пересекает существующий подъезд к воинской части.

На ПК720 ЦКАД пересекает водоток с устройством искусственного сооружения.

Далее трасса проходит на 220 - 315 м южнее населённого пункта «Назарово». (ПК 722 - 731).

На ПК731+60 трасса пересекает автомобильную дорогу на Назарово, участок которой переустраивается со строительством путепровода через ЦКАД.

На ПК735+80 ЦКАД пересекает р. Прорваниха мостовым переходом.

На ПК741+50 предусмотрена транспортная развязка №22 в двух уровнях с автомобильной дорогой Пушкино-Красноармейск. В месте пересечения ЦКАД проходит в 5-ти метровой выемке, на автомобильной дороге Нагорное – Красноармейск устраивается путепровод через ЦКАД.

На ПК758 предусмотрено переустройство участка ММК со строительством путепровода через ЦКАД.

На ПК 763 предусмотрены площадки отдыха слева и справа.

На ПК778 пересекаем местную дорогу (оздоровительный лагерь – «Лепешки») путепроводом в теле ЦКАД.

На ПК 786-788 трасса пересекает ЛЭП (35кВ) и садовые участки, расположенные в зоне ЛЭП. В зону строительства попадает 6 участков. В зону санитарного разрыва попадает 2 участка. На ПК816+20 ЦКАД пересекает р. Воря мостовым переходом и границу между Пушкинским и Щелковским районами.

На участке в районе д. Ординово.

На ПК 383 – ПК 387 трасса проходит вдоль д. Ординово и садовых участков. В зону строительства и санитарно-защитную 50-метровую зону попадают 23 участка, расположенные в д. Ординово и садоводческих товариществах.

На участке в районе н.п. Софрино и а.д. М-8 «Холмогоры».

Ось ЦКАД расположена с Юга от оси существующего ММК на расстоянии по западной границе участков 44 м, с Восточной стороны – 56 м. При этом варианте в зону строительства попадают: с Севера (слева) – 0 участков; в зону санитарного разрыва – 5 участков. Расстояние до границы санитарного разрыва от оси ММК – 28-18 м; от оси ЦКАД – 72 м. С Юга (справа) в зону строительства попадает 10 участков; в зону санитарного разрыва – 7 участков. Расстояние до границы санитарного разрыва от оси ММК – 116-129 м; от оси ЦКАД – 72 м. Всего предусмотрено к сносу 22 участка.

По территории СНТ трасса ЦКАД проходит в эстакаде. Протяженностью 1586 м, ее высота по западной границе 11.5 м, по ул Ленина 9.8 м, по восточной границе 8.6 м.

Предусмотрена возможность реконструкции ММК с устройством эстакады через железную дорогу протяжением 896 м. Ее высота по Западной границе ДСК 9.5 м, по ул.Ленина на существующих отметках ММК. Движение транспорта производится по существующей схеме.

**5.8. Условия прохождения проектируемой дороги по территории сельского поселения Огудневское Щелковского муниципального района Московской области**

Сельское поселение Огудневское расположено в северо-восточной части Щёлковского муниципального района Московской области.Административный центр сельского поселения Огудневское – деревня Огуднево.

Граница сельского поселения Огудневское Щёлковского муниципального района утверждена Законом Московской области от 17 ноября 2011 года №201/2011-ОЗ «О внесении изменений в закон Московской области «О статусе и границах Щёлковского муниципального района, вновь образованных в его составе городских и сельских поселений и существующих на территории Щёлковского района Московской области муниципальных образований».

На западе сельское поселение граничит сельскими поселениями Трубинское, Гребневское, Анискинское Щелковского муниципального района, на востоке – с городским поселением Фряново Щелковского муниципального района, на севере – с городским округом Красноармейск Пушкинского муниципальным района Московской области, на юге – с Ногинским муниципальным районом Московской области.

Сельское поселение занимает территорию 175674468 кв.м или 17567,4 га.

В состав сельского поселения входят населенные пункты:

* Огуднево – деревня, административный центр;
* Аксиньино – деревня;
* Воря-Богородское – деревня;
* Вторая Алексеевка – деревня;
* Душоново – село;
* Каблуково – деревня;
* Клюквенный – поселок;
* Малые Жеребцы – деревня;
* Малые Петрищи – деревня;
* Огудневского лесничества – поселок;
* Первая Алексеевка – деревня;
* Петровское – село;
* Протасово – деревня.

Центральная кольцевая автомобильная дорога (3-й пусковой комплекс) проходит по территории сельского поселения Огудневское с юго-востока на северо-запад.

Протяженность ЦКАД на территории с/п Огудневское **11,4 км** – от ПК 816 до ПК 930 (см основной чертеж).

Проектируемая автомобильная дорога граничит с деревнями Воря-Богородское, Вторая Алексеевка и поселком Клюквенный. Также, вдоль проектируемой автодороги расположены несколько СНТ (см основной чертеж).

Генеральным планом сельского поселения Огудневское, утвержденным Решением Совета депутатов сельского поселения Огудневское Щёлковского муниципального района Московской области (второй созыв) №194 от 29.11.2012, приняты и утверждены следующие мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры:

* Строительство ЦКАД протяженностью 11,4 км с оборудованием транспортной развязки на пересечении ЦКАД с автомобильной дорогой Р-110 «Щелково – Фряново»;
* Реконструкция региональной автомобильной дороги Р-110 «Щёлково – Фряново» до 4 полос движения (предусмотрено СТП Щелковского муниципального района в мероприятиях по развития транспортного комплекса Московской области);
* Строительство автомобильной дороги регионального значения «Красноармейск – Петровское – Протасово»;
* Реконструкция автомобильной дороги от автодороги ММК до деревни Первая Алексеевка, автодороги ММК до деревни Вторая Алексеевка;
* Реконструкция автомобильной дороги «ЦКАД – Аксиньино – Первая Алексеевка»;
* Реконструкция автомобильной дороги «ЦКАД – Вторая Алексеевка».

*Описание прохождения трассы по Щелковскому району (пусковой комплекс №3)*

Трасса ЦКАД в границах района проходит на протяжении 11,42 км, трасса предварительно согласована с главным архитектором района.

На ПК 816 ЦКАД пересекает р. Воря мостовым переходом. На участке с ПК816 по ПК 822 трасса проходит южнее от существующей дороги А-107 на расстоянии 55 м от оси и прилегающего посёлка Воре-Богородское в 90 м от оси.

На участке с ПК 822 – ПК 840 предполагается переустройство ММК с пересечением ЦКАД путепроводом.

На ПК 836 – ПК 837 ЦКАД пересекает садоводческие участки, расположенные в зоне ЛЭП. В зону строительства попадает 8 участков, кроме того в зону санитарного разрыва попадают 5 участков.

На ПК 844 – ПК 847 ЦКАД пересекает садоводческие участки, расположенные в зоне ЛЭП. В зону строительства попадает 18 участков, кроме того в зону санитарного разрыва попадают 15 участков.

На ПК 846+50 ЦКАД пересекает автомобильную дорогу Щелково – Фряново, на этом пересечении предполагается устройство транспортной развязки № 23 в двух уровнях.

На ПК 847 – ПК 848 ЦКАД проходит юго-западней спортивно-оздоровительного лагеря, на минимальном расстоянии 35м-90м.

На ПК 847 – ПК 861 ЦКАД проходит северо-восточней садоводческих участков, расположенных в зоне ЛЭП на расстоянии 80-300м.

На ПК 852 – ПК 865 предусматривается переустройство участка ММК.

На ПК 856 – ПК 860 ЦКАД проходит юго-западней садоводческих участков, на минимальном расстоянии 160 м. Подъезд к данным садовым участкам осуществляется с устройством местного проезда протяженностью 1100 м с примыканием к ММК под эстакадой ЦКАД на ПК 850.

На ПК 877 предусмотрено строительство перехода для диких животных.

На ПК 910+50 ЦКАД пересекает ММК путепроводом. На ПК920 ЦКАД пересекает садовые участки, расположенные в зоне ЛЭП. В строительную зону попадают 4 участка, кроме того в зону санитарного разрыва попадают 4 участка. На ПК 925 справа и слева предусматривается строительство площадок отдыха.

На ПК 930+13 ЦКАД пересекает (мостовым переходом) р. Пруженка и границу с Ногинским районом.

В районах прохождения трассы вдоль населенных пунктов предлагается возведение шумозащитных экранов. Протяженность, габариты и местоположение шумозащитных экранов уточняются на стадии разработки проектно-сметной документации.

***Транспортная развязка № 23***

Транспортная развязка №23 находится на пересечении автодороги Щелково-Фряново с ЦКАД на ПК 846+54 в Щелковском районе (см. Схема организации дорожного движения. Развязка № 23).

По технико-экономическим показателям в проекте принят вариант – развязка типа обжатый «неполный клеверный лист» и устройством светофоров на примыкании к а.д. Щелково-Фряново.

Развязка обеспечивает все связи и направления. Запроектировано 4 съезда:

* Съезд №1 обеспечивает связь ММК на ЦКАД (к а.д. М-8 «Холмогоры»),
* Съезд №2 обеспечивает связь ЦКАД (от Щелковского ш.) на ММК,
* Съезд №3 обеспечивает связь ММК на ЦКАД (к Щелковскому ш.),
* Съезд №4 обеспечивает связь ЦКАД (от а.д. М-8 «Холмогоры») на ММК.

Предусмотрено строительство путепровода в теле ЦКАД длиной 465,16 м.

На съездах транспортной развязки предусмотрено строительство эстакад:

* на съезде №3 транспортной развязки предусмотрено строительство эстакады длиной 132,76 м с габаритом Г-7,0+2х0,75 м.,
* на съезде №4 транспортной развязки предусмотрено строительство эстакады длиной 120,14 м с габаритом Г-7,5+2х0,75 м.

Согласно расчетной интенсивности все съезды транспортных развязок на данном участке в одном направлении имеют одну полосу.

Ширина проезжей части правоповоротного съезда – 5.0 м, левоповоротного – 5,5 м.

Ширина краевых полос = 1.0м. Ширина обочин: внешней – 1.5 м, внутренней – 1.25 м.

Минимальный радиус левоповоротного съезда – 60 м, правоповоротного – 150 м.

На транспортной развязке № 23 ЦКАД проходит эстакадами над пересекаемыми дорогами и все съезды находятся в насыпи. Максимальный продольный уклон на съездах – 40 ‰.

При примыкании съездов транспортных развязок к существующим дорогам предусмотрено устройство переходно-скоростных полос, а также реконструкция пересекаемой дороги в пределах транспортной развязки под II-ую техническую категорию.

*Организация платной эксплуатации.*

Схема развязки разработана с учетом платной эксплуатации ЦКАД. Для обеспечения платной эксплуатации на ЦКАД проектом предусмотрено устройство пункта идентификации автомобилей с фиксацией места въезда автомобиля на платную дорогу и пункта взимания платы для автомобилей, съезжающих с платной дороги.

Пункты идентификации (2 рамные опоры с установленным оборудованием) размещаются на участках съездов № 1 и № 3 (см. Схема организации дорожного движения. Развязка № 23).

Пункты взимания платы размещаются на выделенной полосе ЦКАД (отделенной от транзитного потока) перед съездами №2 и №4.

Для сравнения был рассмотрен вариант организации платной эксплуатации со строительством смещенных транспортных развязок на ЦКАД и на пересекаемой дороге с устройством 1-го пункта идентификации автомобилей и 1-го пункта взимания платы на соединительной дороге между этими развязками. Вариант приложен в томе 3.22К. При сравнении с рекомендуемым вариантом №1 вариант с устройством 1-го пункта идентификации автомобилей и 1-го пункта взимания платы оказался дороже.

*Очередность строительства.*

Проектом предусмотрено выделение очередей строительства. Строительство данной транспортной развязки предусмотрено на полное (перспективное) развитие.

Для территорий и объектов культурного наследия, в том числе археологических, генеральным планом установлены следующие градостроительные регламенты:

* Обязательность установления для памятников **защитных зон** (заповедной, охранной, регулирования застройки), правовой режим которых регулируется законодательством Российской Федерации.
* Градостроительная, хозяйственная и иная деятельность в историческом поселении должна осуществляться при условии обеспечения сохранности объектов культурного наследия и всех исторически ценных градоформирующих объектов данного поселения.
* В пределах этих территорий устанавливается особый режим использования земель, ограничивающий хозяйственную деятельность и запрещающий строительство, за исключением проведения специальных мер по сохранению и регенерации историко-градостроительной или природной среды объекта культурного наследия.
* Устанавливаемые границы зон регулирования застройки и хозяйственной деятельности объектов культурного наследия необходимы для сохранения или восстановления характера исторической планировки, пространственной структуры, своеобразия архитектурного облика, для обеспечения и градостроительного единства нового строительства с исторически сложившейся средой.
* Необходимо дифференцировать режимы охраны земель и объектов историко-культурного значения по трем направлениям: консервационному (сохраняющему), резервационному (предупреждающему) и ресурсному (ограничительного использования).
* Установление регламентов пользования в соответствии с категорией охраны (музейно-заповедной, профилактической, восстановительно-реабилитационной, регулятивной и комплексной) и в зависимости от значимости (общефедеральной, национально-региональной и социокультурной).
* Необходимо установление и соблюдение охранных зон, зон восприятия памятников.

В соответствии с письмом из ФГБУН Институт археологии РАН исх. № 14102/2115ОП-1404 от 29.10.2013 г., на территории сельского поселения Огудневское расположены следующие археологические объекты (см основной чертеж):

* грунтовый могильник XVI-XVIII в.в. Воря-Богородское, территория которого расположена в границах резервированной территории ЦКАД, в 50 м к северу от полосы постоянного отвода проектируемой трассы ЦКАД (ПК 819-821). Согласно ст. 40 (п.2) 73-ФЗ от 25 июня 2002 г. строительные работы по сооружению трассы ЦКАД необходимо сопроводить спасательными научно-исследовательскими археологическими исследованиями могильника (наблюдениями) на площади 2000 кв.м. (площадь работ требует уточнения на стадии ПСД).
* курганный могильник Алексеевка 1 (XII-XIII в.в.),
* селище Алексеевка 1 (XII-XV в.в.),
* курган Воря-Богородское,
* селище XIII-XVII вв. Воря-Богородское;

Часть проектируемой дороги проходит по невыделенным землям. Часть по земельным участкам, стоящим на кадастровом учете, часть – по участкам, имеющим выделенные границы, но не стоящим на кадастровом учете. В составе проекта планировки определены земельные участки, предлагаемые к резервированию для последующего изъятия под новое строительство дороги. Территории под изъятие предлагаются в границах установленной полосы отвода дороги. Общая площадь резервируемых земель приведена в «Сводной ведомости земельных участков в полосе отвода ЦКАД на территории сельского поселения Огудневское Щелковского муниципального района Московской области».

**5.9. Условия прохождения проектируемой дороги по территории сельского поселения Буньковское Ногинского** **муниципального района Московской области**

Сельское поселение Буньковское располагается на востоке [Ногинского района](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%BE%D0%B3%D0%B8%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD). Граничит с [городским поселением Ногинск](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D0%BF%D0%BE%D1%81%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D0%9D%D0%BE%D0%B3%D0%B8%D0%BD%D1%81%D0%BA) и [сельским поселением Мамонтовское](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D0%BF%D0%BE%D1%81%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D0%9C%D0%B0%D0%BC%D0%BE%D0%BD%D1%82%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5), а также с [городским округом Электросталь](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AD%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%82%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BB%D1%8C) и [Павлово-Посадским районом](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%B0%D0%B2%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%BE-%D0%9F%D0%BE%D1%81%D0%B0%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD) [Московской области](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C). Площадь территории муниципального образования — 7365 [га](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%B5%D0%BA%D1%82%D0%B0%D1%80).

По данным администрации [Ногинского муниципального района](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%BE%D0%B3%D0%B8%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD) на 2010 г. на территории сельского поселения Буньковское проживало 7661 жителей. Плотность населения составляла 108,5 чел./км². По данным Госкомстата на 1 января 2011 года на территории сельского поселения Буньковское проживало 7519 жителей. Плотность населения составляла 105 чел./км

В состав муниципального образования «Сельское поселение Буньковское» входят:

* [Большое Буньково](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%BE%D0%BB%D1%8C%D1%88%D0%BE%D0%B5_%D0%91%D1%83%D0%BD%D1%8C%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D0%BE) – 3892 жителей;
* [Богослово](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%BE%D0%B3%D0%BE%D1%81%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%BE_%28%D0%9D%D0%BE%D0%B3%D0%B8%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD%29) – 37 жителей;
* Затишье – 139 жителей;
* [Караваево](http://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%9A%D0%B0%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%B0%D0%B5%D0%B2%D0%BE_%28%D0%9D%D0%BE%D0%B3%D0%B8%D0%B3%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD%29&action=edit&redlink=1) – 946 жителей;
* Новостройка – 2338 жителей;
* турбаза «Боровое» – 309 жителей.

(статья 8 пункт 2 Закона Московской области от 28.02.2005 № 82/2005-ОЗ «О статусе и границах Ногинского муниципального района и вновь образованных в его составе муниципальных образований»)

Центральная кольцевая автомобильная дорога (3-й пусковой комплекс) проходит по территории сельского поселения Буньковское на протяжении 2,69 км – от ПК 1150 до ПК 1419 (см основной чертеж).

Проектируемая автомобильная дорога проходит по территории земель лесного фонда и земель сельскохозяйственного назначения (см. основной чертеж).

Проектом планировки предусматривается размещение следующих путепроводов и мостовых сооружений для обеспечения связности территорий и объектов автодорожной инфраструктуры:

* На ПК 1150 – строительство путепровода над ЦКАД (автодорога «Бабенки – садовые участки»);
* На ПК 1159 – ПК 1161+30 – пересечение 3-х линий ЛЭП, под которыми расположены садоводческие участки, под снос попадает 20 участков.

Так же на территории сельского поселения Буньковское, на пересечении ЦКАД с существующей автодорогой М-7 «Волга», проектируется транспортная развязка №1, являющаяся окончанием пускового комплекса №3 и началом пускового комплекса №4 (см. Схему развязки №1).

**5.10. Условия прохождения проектируемой дороги по территории сельского поселения Мамонтовское Ногинского** **муниципального района Московской области**

Сельское поселение Мамонтовское – муниципальное образование в составе Ногинского района Московской области. Административный центр – село Мамонтовское, в котором проживает 1114 жителей. Всего в поселении по данным администрации Ногинского муниципального района на 2007 г. проживало 3520 жителей.

Плотность населения составляла 20,9 чел./км².

Сельское поселение Мамонтовское располагается на северо-востоке Ногинского района. На юге граничит с сельским поселением Буньковское, на юго-западе – с городским поселением Ногинск, на западе – с сельским поселением Ямкинское и городским округом Черноголовка, на севере – с городским поселением Фряново Щёлковского района, на востоке – с сельским поселением Кузнецовское Павлово-Посадского района и Киржачским муниципальным районом Владимирской области. Площадь территории муниципального образования – 16 536 га.

Сельское поселение Мамонтовское образовано 1 января 2006 года согласно ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» из территорий сёл Мамонтово, Новосергиево, Стромынь, деревень Боровково, Гаврилово, Горки, Жилино, Зубцово, Карабаново, Ново, Следово, Тимково, Чёрново, Щекавцево Ногинского района Московской области.

В состав муниципального образования «Сельское поселение Мамонтовское» входят:

* село Мамонтово
* деревня Боровково
* деревня Гаврилово
* деревня Горки
* деревня Жилино
* деревня Зубцово
* деревня Калитино
* деревня Карабаново
* деревня Ново
* деревня Новосергиево
* деревня Следово
* село Стромынь
* деревня Тимково
* деревня Черново
* деревня Щекавцево

(согласно статье 9 п. 2 Закона Московской области от 28.02.2005 № 82/2005-ОЗ «О статусе и границах Ногинского муниципального района и вновь образованных в его составе муниципальных образований»).

Согласно материалам Схемы территориального планирования Ногинского муниципального района система социально-бытового обслуживания в сельском поселении в целом развита достаточно хорошо, обеспеченность дошкольными учреждениями, общеобразовательными школами, поликлиниками, библиотеками, магазинами, пожарными депо и кладбищами превышает нормативный показатель. В сельском поселении работают четыре общеобразовательные школы на 530 мест, которые размещаются в сёлах Стромынь и Мамонтово, деревнях Боровково и Тимково.

На территории сельского поселения в селе Мамонтово находится детский сад – начальная школа. Общая площадь здания – 1,7 тыс.кв.м, численность работающих – 24 человека. Учреждения культуры представлены сельским клубом Новосергиевский на 80 мест.

В селе Мамонтово располагается МУЗ «Мамонтовская участковая больница» со стационаром на 25 коек и поликлиникой на 110 посещений. В селе Стромынь находится ФАП на 10 посещений в смену, в деревне Жилино – ФАП на 8 посещений смену, в деревне Тимково – ФАП на 10 посещений в смену. В деревне Горки расположены два предприятия IV класса опасности с СЗЗ 100 м – ООО «ПИЛОН» (снабжение строительными материалами) и НПО «Новодез» (производство дез. средств) (см основной чертеж). Центральная кольцевая автомобильная дорога (3-й пусковой комплекс) проходит по территории сельского поселения Мамонтовское на протяжении 6,4 км – от ПК 1086 до ПК 1150 (см основной чертеж).

Проектируемая автомобильная дорога граничит с деревней Горки. Также, вдоль проектируемой автодороги расположены несколько СНТ (см основной чертеж).

Проектом планировки предусматривается размещение следующих путепроводов и мостовых сооружений для обеспечения связности территорий и объектов автодорожной инфраструктуры:

* На ПК 1085 – 1087 – устройство моста-эстакады в теле ЦКАД.
* На ПК 1150 – строительство путепровода (дорога Бабенки – садовые участки) над ЦКАД с подходами.

Согласно материалам Схемы территориального планирования Ногинского муниципального района на территории сельского поселения Мамонтовское расположены следующие памятники историко-культурного наследия:

* часовня Саввы Стромынского в Стромыни;
* часовня-столб в Зубцово,
* часовня в Карабаново,
* ц. Сергия Радонежского в Новосергиево;
* ц. Старообрядческая. в Тимково;

В соответствии с письмом из ФГБУН Институт археологии РАН исх. № 14102/2115ОП-1404 от 29.10.2013 г., на территории сельского поселения Мамонтовское расположен следующий археологический объект (см основной чертеж):

* селище Горки.

Согласно материалам Схемы территориального планирования Ногинского муниципального района на территории сельского поселения Мамонтовское расположена особо охраняемая территория местного значения (см основной чертеж):

* памятник природы «Озеро Луковое». Расположено вблизи д. Мамонтово, имеет площадь 35 га. Обоснование природоохранной деятельности – паспорт ООПТ. Профиль объекта комплексный – ландшафтный, водный, геологический. Назначение (охраны) – оздоровительное, рекреационное, рыбохозяйственное.

Часть проектируемой дороги проходит по неразграниченным землям. Часть по земельным участкам, стоящим на кадастровом учете, часть – по участкам, имеющим установленные границы, но не стоящим на кадастровом учете. В составе проекта планировки определены земельные участки, предлагаемые к резервированию для последующего изъятия под новое строительство дороги. Территории под изъятие предлагаются в границах установленной полосы отвода дороги. Общая площадь резервируемых земель приведена в «Сводной ведомости земельных участков в полосе отвода ЦКАД на территории сельского поселения Мамонтовское Ногинского муниципального района Московской области».

**5.11. Условия прохождения проектируемой дороги по территории сельского поселения Ямкинское Ногинского** **муниципального района Московской области**

Сельское поселение Ямкинское располагается на севере Ногинского района. Граничит с городским поселением Ногинск, сельскими поселениями Мамонтовское и Аксено-Бутырское, городским округом Черноголовка, а также со Щелковским районом Московской области. Площадь территории муниципального образования — 18 658 га. Административный центр – село Ямкино. Постоянное население – 4131 жителей.

В состав муниципального образования «Сельское поселение Ямкинское» входят:

* село Ямкино – 1846 жителей;
* деревня Починки – 309 жителей;
* деревня Соколово – 176 жителей;
* деревня [Авдотьино](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B2%D0%B4%D0%BE%D1%82%D1%8C%D0%B8%D0%BD%D0%BE_%28%D0%9D%D0%BE%D0%B3%D0%B8%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD%29) – 1167 жителей;
* деревня Боково – 51 житель;
* село Воскресенское – 226 жителей;
* деревня Громково – 81 житель;
* деревня Дядькино – 113 жителей;
* деревня Кабаново – 57 жителей;
* деревня Марьино-3 – 66 жителей;
* деревня Мишуково – 32 жителя;
* деревня Пашуково – 60 жителей;
* деревня Пятково – 36 жителей.

(статья 11 пункт 2 Закона Московской области от 28.02.2005 № 82/2005-ОЗ «О статусе и границах Ногинского муниципального района и вновь образованных в его составе муниципальных образований»)

Центральная кольцевая автомобильная дорога (3-й пусковой комплекс) проходит по территории сельского поселения Ямкинское на протяжении 16,0 км – от ПК 929 до ПК 929,5 и от ПК 930,5 до ПК 1086 (см. основной чертеж).

Проектируемая автомобильная дорога граничит с деревнями Соколово и Починки. Также, вдоль проектируемой автодороги расположены несколько СНТ (см. основной чертеж).

Проектом планировки предусматривается размещение следующих путепроводов и мостовых сооружений для обеспечения связности территорий и объектов автодорожной инфраструктуры:

* На ПК 930 мостовой переход через р. Пруженка.
* На ПК 946 пересечение автомобильной дороги А103 Щелковское шоссе предусматривается транспортная развязка № 24 в двух уровнях.
* На ПК 978+30 пересечение ж/д с устройством путепровода в теле ЦКАД.
* На ПК 986 ЦКАД пересечение ММК, где предусматривается строительство транспортной развязки №25 в двух уровнях. Предусмотрено строительство путепровода в теле ЦКАД над ММК и 3-х направленных съездов.
* На ПК 1014 пересечение существующей дороги со строительством путепровода над ЦКАД с подходами.
* На ПК 1021 пересечение р. Черноголовка с устройством мостового перехода.
* На ПК 1033 пересечение существующей дороги со строительством путепровода над ЦКАД с подходами.
* На ПК 1037 – 1038 мостовой переход над прудом.
* На ПК 1064+50 пересечение существующей дороги со строительством путепровода над ЦКАД с подходами.
* На участке ПК 1071 – ПК 1080 – устройство 3-х мостов.
* На ПК 1085 – 1087 – устройство моста-эстакады в теле ЦКАД над существующей дорогой и р. Загребка.

В районах прохождения трассы вдоль населенных пунктов предлагается возведение шумозащитных экранов. Протяженность, габариты и местоположение шумозащитных экранов уточняются на стадии разработки проектно-сметной документации.

Согласно материалам Схемы территориального планирования Ногинского муниципального района на территории сельского поселения Мамонтовское расположены следующие памятники историко-культурного наследия:

* церковь Иоанна Предтечи в селе Ивановское;
* часовня Саввы Стромынского в Стромыни;
* храмовый комплекс в с. Воскресенское.

В соответствии с письмом из ФГБУН Институт археологии РАН исх. № 14102/2115ОП-1404 от 29.10.2013 г., на территории сельского поселения Ямкинское расположен следующий археологический объект (см основной чертеж):

* историческое поселение Соколово.

Согласно материалам Схемы территориального планирования Ногинского муниципального района на территории сельского поселения Ямкинское расположена особо охраняемая территория – зона горно-санитарной охраны санатория «Монино» (см основной чертеж). Часть проектируемой дороги проходит по неразграниченным землям. Часть по земельным участкам, стоящим на кадастровом учете, часть – по участкам, имеющим выделенные границы, но не стоящим на кадастровом учете. В составе проекта планировки определены земельные участки, предлагаемые к резервированию для последующего изъятия под новое строительство дороги. Территории под изъятие предлагаются в границах установленной полосы отвода дороги. Общая площадь резервируемых земель приведена в «Сводной ведомости земельных участков в полосе отвода ЦКАД на территории сельского поселения Ямкинское Ногинского муниципального района Московской области».

**5.12. Условия прохождения проектируемой дороги по территории городского округа Ногинск Ногинского** **муниципального района Московской области**

Городское поселение Ногинск – муниципальное образование в составе Ногинского района Московской области. Административный центр – город Ногинск.

Граница городского поселения Ногинск Ногинского муниципального района утверждена Законом Московской области от 28 февраля 2005 года №82/2005-ОЗ «О статусе и границах Ногинского муниципального района и вновь образованных в его составе муниципальных образований».

Городское поселение Ногинск располагается в центре Ногинского района. Граничит с городским округом Электросталь, сельским поселением Ямкинское, сельским поселением Мамонтовское, сельским поселением Буньковское и сельским поселением Аксёно-Бутырское Ногинского района. Площадь территории муниципального образования – 7244 га. По территории поселения протекают реки Клязьма и Черноголовка.

В состав муниципального образования «Городское поселение Ногинск» входят:

* город Ногинск;
* деревни Загорново, Клюшниково, Новое Подвязново, и Молзино; –Аксено-Бутырского сельского округа;
* посёлок Колышкино Болото .

(статья 3 пункт 2 Закона Московской области от 28.02.2005 № 82/2005-ОЗ «О статусе и границах Ногинского муниципального района и вновь образованных в его составе муниципальных образований»)

Проектируемая Центральная кольцевая автомобильная дорога (3-й пусковой комплекс) проходит по территории городского поселения Ногинск от ПК 1411 до ПК 1412, на протяжении 0,6 км, вблизи от территории иловых полей (см основной чертеж).

Проектируемая дорога проходит по земельному участку, стоящему на кадастровом учете. Территории под изъятие предлагаются в границах установленной полосы отвода дороги.

Общая площадь резервируемых земель приведена в «Сводной ведомости земельных участков в полосе отвода ЦКАД на территории городского поселения Ногинск Ногинского муниципального района Московской области».

**5.13. Условия прохождения проектируемой дороги по территории   
городского округа Черноголовка Московской области**

Городской округ Черноголовка — муниципальное образование в составе Московской области. Площадь территории в границах муниципального образования 6168 га (в том числе 508,1 га застроенные земли). Территория городского округа граничит с территорией Ногинского и Щёлковского муниципального района. Границы территории городского округа установлены Законом Московской области от 28 февраля 2005 года № 61/2005-ОЗ «О статусе и границе городского округа Черноголовка».

По территории городского округа протекают реки Черноголовка, Загрёбка, Пружёнка и Дубёнка.

Городской округ Черноголовка был образован в ходе муниципальной реформы в Московской области. Ранее входил в состав Ногинского района. Устав городского округа был принят решением Совета депутатов городского округа «Черноголовка» 11.04.2006 № 8/17.

Население городского округа составляет 23 225 человек. В число населённых пунктов городского округа входят:

город Черноголовка

село Макарово — 102 человека

село Ивановское — 62 человека

деревня Ботово — 161 человек

деревня Якимово — 80 человек

деревня Афанасово-3 — 53 человека

деревня Старки — 2 человека

хутор Горячевка — 4 человека

деревня Стояново — 19 человек

деревня Беседы — 21 человек

В состав городского округа входит в/ч 58172 (пос. Макарово или «Ногинск-4»), которая располагается в южной части территории округа. Жилой посёлок в/ч 58172 примыкает к селу Макарово, население этого посёлка учтено в составе населения города Черноголовка.

Описание прохождения трассы

Вдоль территории г.о. Черноголовка трасса ЦКАД проходит всего на протяжении **20 м на ПК 940.**

Граница участка проходит по мостовому переходу через р. Пруженка.

Трасса ЦКАД не пересекает границ округа, площадь занимаемых земель составляет 0,01 га, трасса согласована с руководителем администрации округа.