



*ООО «Северо-Западная концессионная компания»  
Строительство автомобильной дороги  
Москва – Санкт-Петербург  
(Фаза-1, 15-й км –58-й км)*

*Экологическая и социальная оценка*

**Дополнительный экологический и социальный анализ  
альтернативных вариантов проектируемой автодороги**

Октябрь 2009 – Январь 2010

*ООО «Северо-Западная концессионная компания»*

*Строительство автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург  
(Фаза-1, 15-й км –58-й км)*

*Экологическая и социальная оценка*

**Дополнительный экологический и социальный анализ альтернативных  
вариантов проектируемой автодороги**

Октябрь 2009 – Январь 2010

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>1</b>	<b>ВВОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>НУЛЕВОЙ ВАРИАНТ (ОТКАЗ ОТ СТРОИТЕЛЬСТВА В ДОПОЛНЕНИЕ К СУЩЕСТВУЮЩЕЙ АВТОТРАССЕ М-10 НОВОЙ АВТОМАГИСТРАЛИ МОСКВА - САНКТ-ПЕТЕРБУРГ)</b>	<b>5</b>
2.1	АВТОТРАНСПОРТНАЯ СИТУАЦИЯ НА ВЫЕЗДЕ ИЗ МОСКВЫ В НАПРАВЛЕНИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА	5
2.2	ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ОБСТАНОВКА В ГОРОДСКОМ ОКРУГЕ ХИМКИ	7
2.3	ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ОБСТАНОВКА В ДРУГИХ ПРИЛЕГАЮЩИХ К АВТОДОРОГЕ М-10 НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТАХ	9
2.4	ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ОБСТАНОВКА НА УЧАСТКЕ БУДУЩЕГО ПРОХОЖДЕНИЯ ТРАССЫ ПЛАТНОЙ АВТОМАГИСТРАЛИ ОТ 29-ГО ДО 58 КМ	9
<b>3</b>	<b>РАССМОТРЕННЫЕ НА СТАДИИ ОБОСНОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ АЛЬТЕРНАТИВЫ ПО ВАРИАНТАМ ПРОХОЖДЕНИЯ ТРАССЫ БУДУЩЕЙ ПЛАТНОЙ АВТОМАГИСТРАЛИ НА УЧАСТКЕ 15-Й - 29-Й КМ</b>	<b>10</b>
3.1	ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА	10
3.2	ВАРИАНТ 1.	11
3.3	ВАРИАНТ 2	12
3.4	ВАРИАНТ 3	12
3.5	РЕЗУЛЬТАТЫ РАССМОТРЕНИЯ ВОЗМОЖНЫХ ВАРИАНТОВ ПОЛОЖЕНИЯ ТРАССЫ АВТОМАГИСТРАЛИ	17
3.6	ДРУГИЕ УТОЧНЕНИЯ ПО ВЫБРАННОМУ ВАРИАНТУ АВТОМАГИСТРАЛИ/АЛЬТЕРНАТИВЫ ПО ТЕХНИЧЕСКИМ И ПЛАНИРОВОЧНЫМ РЕШЕНИЯМ	18
<b>4</b>	<b>ПОЗИЦИЯ НЕПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ПО ВОПРОСУ ВОЗМОЖНЫХ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВАРИАНТОВ СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОМАГИСТРАЛИ</b>	<b>20</b>
<b>5</b>	<b>ОБЩИЕ ВЫВОДЫ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ АНАЛИЗА АЛЬТЕРНАТИВ</b>	<b>22</b>
<b>6</b>	<b>РЕКОМЕНДАЦИИ</b>	<b>24</b>
	<b>РИСУНКИ</b>	

Разработка Проекта строительства платной автодороги Москва-Санкт-Петербург первоначально (2004-2005 годы) выполнялась отдельно для двух последовательных участков трассы:

- От Московской Кольцевой Автодороги (МКАД) до границы Химкинского и Солнечногорского районов (по проектной классификации - 15-й – 29-й км);
- От границы Химкинского и Солнечногорского районов до границы Московской и Тверской областей (по проектной классификации -29-й – 100-й км).

Для участка 29-й – 100-й км на этапе обоснования инвестиций были оценены три варианта возможного прохождения трассы платной автомагистрали (рисунок 1). В последующем (2006 год) было принято решение ограничить Проект участком 15-й – 58-й км с выходом новой платной автомагистрали на существующую автодорогу М-10.

В связи с этим из дальнейшего рассмотрения были исключены два варианта, которые могли быть реализованы только при условии выхода на автомагистраль М-10 в районе границы Московской и Тверской областей. И в настоящем анализе они не рассматриваются.

В настоящем Анализе нулевой вариант охарактеризован для всего участка 15-й – 58-й км. Участок новой трассы в коридоре, выбранном для отрезка новой магистрали от 29-го до 58-го км, характеризуется только в сопоставлении с нулевым вариантом.

Наиболее подробно в настоящем Анализе охарактеризованы три изученные в Проектной документации варианты прохождения автотрассы для участка от 15-й км<sup>1</sup> до 29-й км. Сосредоточение внимания на этом участке обусловлено тем, что основные протесты населения и возражения неправительственных общественных организаций связаны с проблемой намеченного прохождения новой автомагистрали через Химкинский лес, расположенный в пределах отметок 18-24-й км.

---

<sup>1</sup> До 15 км магистраль должна строиться в пределах г. Москва по самостоятельному проекту «Северной рокады». Но даже без его реализации или задержки с реализацией магистраль Москва - Санкт-Петербург, как имеющая выход на Московскую кольцевую автодорогу, сможет реализовать свои функции на участке 15-й – 58-й км практически в полном объеме.

## 2 **НУЛЕВОЙ ВАРИАНТ (ОТКАЗ ОТ СТРОИТЕЛЬСТВА В ДОПОЛНЕНИЕ К СУЩЕСТВУЮЩЕЙ АВТОТРАССЕ М-10 НОВОЙ АВТОМАГИСТРАЛИ МОСКВА - САНКТ-ПЕТЕРБУРГ)**

Нулевой вариант оценивается по двум основным аспектам:

- Автотранспортная ситуация на существующей магистрали М-10
- Экологическая обстановка в Городском округе Химки и других в тяготеющих к М-10 населенных пунктах

### 2.1 **АВТОТРАНСПОРТНАЯ СИТУАЦИЯ НА ВЫЕЗДЕ ИЗ МОСКВЫ В НАПРАВЛЕНИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА**

В настоящее время автотрасса М-10 «Россия» Москва-Санкт-Петербург на головном участке (рисунок 2) является одной из наиболее загруженных в Российской Федерации. В отдельные дни здесь интенсивность движения составляет до 117 тысяч автомобилей/сутки. После реконструкции 1997 года на этом участке проезд автотранспорта осуществляется по трем полосам в одну сторону, между направлениями движения имеется разделительный барьер.

На последующем участке (протяженностью 36 км - до города Солнечногорска) интенсивность движения несколько ниже – до 80 тысяч автомобилей/сутки, но из-за сужения до двух полос движения транспортные условия не намного улучшаются.

Максимальная загрузка автотрассы М-10 уже на настоящий момент превышает нормативную в 1,5-1,7 раз. В основном по этой причине, а также из-за проблем в техническом состоянии автополотна данной автотрассы, средняя скорость движения по ней на подъезде к Москве составляет 10 км/час, снижаясь в пиковое время до 5-7 км/час.

Уровень аварийности составляет 0,42 дорожно-транспортных происшествия на 1 миллион автомобиле-километров. Это почти в 3 раза превышает принятое в Российской Федерации нормативное значение.

Для жителей Москвы, которые используют в своих поездках аэродромный комплекс Шереметьево или имеют в северо-западном направлении от Москвы дачные или садовые участки, работают в активно строящихся в ближнем Подмосковье бизнес-центрах/торговых моллах подобная автотранспортная обстановка создает крайне большие проблемы.

Аналогичные проблемы испытывают жители тяготеющих к автомагистрали М-10 Подмосковных селитебных зон (всего на удалении до 100 км от Москвы в зоне тяготения к этой автомагистрали проживает более 1 млн. человек. Не менее 15% от этого количества работает в Москве).

Проблема транспортного сообщения Москвы и ближнего Подмосковья в северо-западном направлении несколько смягчена в последние годы запуском железнодорожного сообщения между аэропортовым комплексом Шереметьево и Москвой, формированием возможностей объезда наиболее загруженного участка автотрассы М-10) через микрорайон Новое Куркино (а при поездках на более дальние расстояния все более часто используется объезд по

Волоколамскому шоссе и второй кольцевой автодороге с выходом на автотрассу М-10 в районе г Клин – 60 км от Москвы).

Также в условиях экономического кризиса в последний год снизилась интенсивность транспортных перевозок и поездок населения на собственных автомобилях. Но это только ненадолго приостановило усиление масштаба проблемы.

На ближайшие 20 лет прогнозируется резкий (практически в 2 раза) рост автотранспортных перевозок в северо-западном секторе от Москвы. Основными факторами роста перевозок будут следующие:

- В 6-7 км от Московской кольцевой автодороги в непосредственной близости от автотрассы М-10 на территории входящего в состав Москвы района Молжаниново Генеральным планом Москвы намечено строительство в ближайшие годы новой промышленной зоны «Пром-Сити-Север». Число новых рабочих мест в этой промзоне оценивается в 120 тысяч. Также на территории Молжаниновского района запланировано строительство новых микрорайонов общей площадью 1 млн. квадратных метров жилья. Основная транспортная связь Молжаниновского района с Москвой в современной ситуации осуществляется в основном по автотрассе М-10.
- Аэропортовый комплекс Шереметьево активно расширяется и модернизируется. Если за 2008 год его пассажирооборот составил немногим более 15 млн. человек, то на 2030 год объем пассажирооборота прогнозируется на уровне 60 млн. человек. Несмотря на наличие железнодорожного сообщения между аэропортовым комплексом и Москвой следует ожидать, что основная часть прироста перевозок между Москвой и этим комплексом придется на автотранспорт.
- В среднесрочной перспективе продолжится интенсивное строительство/покупка москвичами загородных домов. При этом западное и северо-западное направления от Москвы будут оставаться наиболее привлекательными для загородного строительства.
- В среднесрочной и долгосрочной перспективах резко возрастут грузовые перевозки на участке Санкт-Петербург - Москва.
- Продолжится рост числа автомобилей в личном пользовании населения и как следствие – их транспортная активность.

Чтобы обеспечить пропуск прогнозного транспортного потока автодорога М-10 должна иметь в каждом направлении по 9 полос и отвечать требованиям аI категории. В реальности в лучшем варианте из-за имеющихся планировочных ограничений дорогу можно расширить лишь до 5 рядов в каждом направлении. Избежать транспортного коллапса в северо-западном направлении от Москвы при наличии (даже в модернизированном/улучшенном виде) одной лишь автотрассы М-10 невозможно. К такому выводу органы власти (на государственном, федеральном и местном уровнях) пришли уже несколько десятилетий назад.

Необходимость строительства современного дублера для автотрассы М-10, который обеспечит высокую пропускную способность с максимальной безопасностью движения, поддерживается населением, эта задача не отвергается неправительственными организациями.

Реализация задачи строительства дополнительной современной автодороги в направлении от Москвы на Санкт-Петербург была отложена из-за распада СССР и последовавшего после этого ухудшения экономической обстановки в стране. Но в начале 2000-х годов государстве вернулось к рассмотрению возможности осуществления этого важного народно-хозяйственного и социального намерения.

Таким образом «нулевой вариант» по аспекту «Автотранспортная ситуация на выезде из Москвы в направлении Санкт-Петербурга» исходно был оценен при разработке Проекта как не приемлемый к дальнейшему рассмотрению.

## 2.2 ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ОБСТАНОВКА В ГОРОДСКОМ ОКРУГЕ ХИМКИ

Экологическая обстановка в Химках резко различается на территории, прилегающей к автотрассе М-10, и в районах входящего в черту округа Химкинского леса (находится в 3-4 км к северу от автотрассы М-10) и расположенных вокруг него селитебных участков (рисунок 3).

### *Территория, прилегающая к автотрассе М-10*

С правой стороны от автотрассы М-10 (по направлению выезда из Москвы) на удалении около 60 – 100 метров от нее расположено 14 многоквартирных домов, в которых проживает не менее 2 тысяч человек. Эти дома находятся в зоне высокой шумовой нагрузки (расчетно размер зоны звукового дискомфорта от М-10 составляет около 500 м). Периодически (при совпадении заторов в движении автотранспорта и неблагоприятных для рассеивания примесей в атмосфере метеорологических условий) уровни загрязнения атмосферного воздуха оксидом углерода и диоксидом азота у этих домов превышают принятые в РФ санитарные нормативы. И если по диоксиду азота превышения минимальны, то по оксиду углерода они достигают 3-5 раз. Такая ситуация может уже в настоящее время создавать риски для здоровья населения, проживающего в близлежащих домах<sup>2</sup>.

Улучшение экологической ситуации для прилегающих к трассе М-10 жилых домов в условиях «нулевого варианта» практически невозможно (даже с учетом перспективного перехода в Москве и Московском регионе на эксплуатацию автотранспорта с двигателями Евро 4 и улучшения качества моторного топлива). Строительство дороги-дублера, которая разгрузит автотрассу М-10, может радикально улучшить экологическую ситуацию на этой территории и снизить риски для здоровья населения.

### *Химкинский лес и расположенные вокруг него селитебные территории*

Вокруг Химкинского леса, имеющего площадь около 1168 га, а частично – внедрившись в его контур, расположено несколько садово-дачных товариществ, исторических деревенских поселений.

Основные жилые кварталы города Химки (микрорайон Лобаново) удалены от Химкинского леса на минимум 200 метров. Ближайший к новой автотрассе микрорайон «Левобережные Химки» отделен от основной жилой зоны города

---

<sup>2</sup> Расчет существующих рисков для здоровья населения, проживающего вдоль магистрали М-10, не входил в задачи данной работы. Однако качественная экспертная оценка говорит о том, что уже существующие риски могут оказаться выше приемлемых. В перспективе же, в отсутствие магистрали-дублера, при условии нарастания транспортных потоков и усугубления трафика, риски будут существенно возрастать.

Химки Каналом имени Москвы и находится на удалении около 1 км от Химкинского леса.

Промышленные объекты оборонного комплекса, расположенные на южной и юго-западной границах Химкинского леса, последние 15 лет находятся в упадке, в связи с чем их негативное воздействие на лес в настоящее время практически не фиксируется.

Основным негативным фактором является шумовое воздействие на северо-западную часть Химкинского леса, на садовое товарищество «Пойма» аэропортового комплекса Шереметьево. Здесь же повышено загрязнение атмосферы выбросами при взлетах и посадках самолетов. Поэтому ближайшая к аэропорту Шереметьево территория не планируется в перспективе под жилищную застройку.

В самом Химкинском лесу фиксируется браконьерство/незаконная заготовка древесины, а по окраинам – несанкционированный выпас скота.

Но в любом случае, для северо-западного сектора ближайшего Подмосковья район Химкинского леса характеризуется наилучшей экологической обстановкой.

Территория Химкинского леса имеет юридический статус лесопарка (одна из категорий защитных лесов, по статусу охраны уступающая только особо охраняемым природным территориям). Особенно посещается населением юго-восточная часть лесопарка (между микрорайоном Лобаново и поселком Старбеево), где произрастает 100-летний дубовый лес. Значительная часть территории Химкинского леса (в первую очередь – его северо-западная часть) используется населением для сбора дикоросов. Три участка в границах леса намечены перспективными планами для отнесения к категории «Памятники природы». Также в лесу есть родники, как минимум один из которых (Святого Георгия) активно используется населением для забора воды на питьевые цели.

Территория Химкинского леса пересекается несколькими дорогами местного значения (их общая площадь 17 га). Некоторые из этих дорог имеют асфальтовое или бетонное покрытие. Движение транспорта по ним – эпизодическое.

Также через лес проходит трасса газопровода, по которой создана и поддерживается просека.

Современный уровень хозяйственного освоения не является критичными для функционирования достаточно богатой, хотя и во многом изолированной экосистемы Химкинского леса. Для Химкинского леса «нулевой вариант», то есть когда хозяйственная деятельность в нем минимизирована, является наиболее благоприятным.

Вместе с тем, отказ от строительства автомагистрали в пределах границ Химкинского леса не решит таких его проблем, как браконьерство, незаконная вырубка древесины, несанкционированный выпас скота, а на ряде окраинных участков – самовольный захват земель под строительство. В перспективе будет расти рекреационная нагрузка на Химкинский лес, особо – на юго-восточную часть с произрастанием дубов (как наиболее доступную для посещения и удобную для семейного отдыха, занятий спортом).

Поэтому для дальнейшего устойчивого функционирования Химкинского леса, как комплекса природной экосистемы и рекреационной территории, в случае отказа от строительства через его территорию автомагистрали,

потребуется отдельные законодательные и нормативные решения по повышению охранного статуса данной территории, а также направленные на реализацию этого статуса организационные и финансовые меры.

### **2.3 ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ОБСТАНОВКА В ДРУГИХ ПРИЛЕГАЮЩИХ К АВТОДОРОГЕ М-10 НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТАХ**

Автодорога М-10 исторически шла через центральные зоны многочисленных деревень и города Зеленограда. На многих участках удаление от нее жилых домов (преимущественно частных многоквартирных) сейчас составляет 40-60 м. Уровни загрязнения воздуха превышают по оксиду углерода в часы пик 3-5 ПДК, шумовая нагрузка выше нормативной на 20-30 дБа. В 100 метровой полосе вдоль дороги растительность угнетена, почвы загрязнены (до начала 2000-х годов в России в добавках к бензину активно использовался свинец). Поэтому снижение интенсивности движения по автодороге М-10 почти в 2 раза (что прогнозируется с пуском платной автомагистрали) будет существенным образом (наряду с улучшением качества топлива и экологических показателей двигателей автотранспорта) способствовать улучшению экологической ситуации на территориях, удаленных до 500 м от этой автодороги и снижать риски для здоровья населения, проживающего вдоль магистрали.

### **2.4 ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ОБСТАНОВКА НА УЧАСТКЕ БУДУЩЕГО ПРОХОЖДЕНИЯ ТРАССЫ ПЛАТНОЙ АВТОМАГИСТРАЛИ ОТ 29-ГО ДО 58 КМ**

После 29-го км почти на 90% своей протяженности новая автодорога пойдет на удалении 4-5 км от трассы М-10, в основном разрезая лесные массивы. Современное загрязнение атмосферы здесь приближается к региональному фону, беспокоящее шумовое воздействие крайне локально и связано с малыми и средними дорогами, отходящими от магистрали М-10. Эти леса активно посещаются жителями региона для сбора дикоросов, любительской охоты. Плотность промысловых животных (в том числе лося, кабана, куницы) здесь достаточно высокая. На этом сказывается близость расположенного в 5-6 км к востоку от будущей автотрассы охотничьего хозяйства. За последние 20 лет территория в зоне тяготения будущей автомагистрали достаточно активно застраивается коттеджными поселками. Расширяются границы исторических деревень, вблизи которых (удалением минимум до 40 м, но с компенсирующим строительством шумозащитных стенок вдоль автополотна и с заменой окон на шумоподавляющие) пройдет новая автомагистраль.

При подготовке Проекта строительства на участке 29-58 км вариантные проработки были выполнены по прохождению новой автодороги в районе населенного пункта Черная Грязь, а также по конструкциям развязок, путепроводов, мостов. Проблема обхода трассой ценных в экологическом плане объектов детально не анализировалась.

Но в целом по выбранному коридору прохождения автомагистрали на участке 29-58 км ни от населения, ни от неправительственных организаций ранее возражений не было. Поэтому данный вариант прохождения трассы, который по сравнению с нулевым вариантом позволяет решить транспортную проблему, а экологически был оценен как приемлемый, в итоге был принят к проектной реализации.

### 3 *РАССМОТРЕННЫЕ НА СТАДИИ ОБОСНОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ АЛЬТЕРНАТИВЫ ПО ВАРИАНТАМ ПРОХОЖДЕНИЯ ТРАССЫ БУДУЩЕЙ ПЛАТНОЙ АВТОМАГИСТРАЛИ НА УЧАСТКЕ 15-Й - 29-Й КМ*

#### 3.1 *ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА*

Понимание необходимости строительства дублера автотрассы М-10 сформировалось в градостроительных организациях и органах управления Москвой и Московской областью еще в начале 1960-х годов. Это было вызвано как завершением строительства аэропорта Шереметьево, так и резким увеличением интенсивности транспортного сообщения между Москвой и расположенными вдоль автотрассы М-10 городами ближнего Подмосковья.

Поэтому уже в Генеральном Плане Москвы 1971 года было в первый раз зафиксировано положение коридора для будущей дополнительной дороги от Москвы в направлении Зеленоград/Солнечногорск (рисунок 3).

Эта дорога-дублер должна была начинаться от современной Бусиновской развязки Московской кольцевой автодороги. Первые 4 км ее трассы (пересекая канал имени Москвы и далее следуя 1 км по границе между Химкинским лесом и поселком Старбеево) должны были проходить в северо-западном направлении. Тем самым 100 – летние дубовые посадки не разрезались на 2 части, а только несколько сокращались по площади со стороны Старбеево.

Затем трасса дороги-дублера должна была повернуть на запад и, пройдя через южную часть Химкинского леса, выйти из его пределов. Находящееся в Химкинском лесу мезотрофное болото, которое внесено в список перспективных памятников природы Московской области, таким вариантом прохождения автомагистрали не затрагивалось. Общая протяженность трассы в пределах Химкинского леса намечалась около 4,5 км. От границы Химкинского леса автотрасса-дублер должна была далее следовать субпараллельно автотрассе М-10 на удалении около 1,5 км от нее. Здесь она проходила по сельскохозяйственным землям/землям поселений Молжаниновского района (на то время этот район входил в состав Московской области).

Под будущую дорогу-дублер (в описанном выше положении коридора ее трассы) земли были зарезервированы. На них разрешалось строительство только временных объектов/ведение лесного и сельского хозяйства.

Генплан 40-летней давности также намечал, что от трассы дороги-дублера, начиная в районе Старбеево и далее в северо-западном направлении, рассекая Химкинский лес на 2 примерно равных участка, должна была пройти автодорога к территории будущего строительства аэропорта Шереметьево-2. Впоследствии планы по этой автодороге были скорректированы – в конце 1970-х годов взамен нее было построено нынешнее Международное шоссе, связавшее аэропорт Шереметьево-2 с автотрассой М-10. При этом трасса Международного шоссе не затронула Химкинский лес.

В 1984 году земли Молжаниновского района решением Правительства Советского Союза были переданы в состав города Москва. В 1990-е годы, в условиях перехода Российской Федерации к рыночной экономике, правительство Москвы сочло возможным установить другое целевое

назначение земель Молжаниновского района, ранее резервировавшихся под строительство дороги-дублера. Права собственности/долгосрочной аренды на эти земли перешли к новым юридическим лицам.

Из Генерального Плана Москвы – основного документа, закрепляющего приоритеты в перспективном развитии районов и округов города - было исключено прохождение автомагистрали-дублера автотрассы М-10 по территории Молжаниновского района (рисунок 4).

В такой исходной ситуации в 2004 году была начата подготовка Обоснования инвестиций на строительство платной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург.

Первоначально проектировщиками были оценены 2 варианта прохождения трассы автомагистрали (рисунок 5).

### 3.2 **ВАРИАНТ 1.**

Этот вариант на первых 3 км от Московской кольцевой автодороги до моста через Канал имени Москвы повторял трассу, намеченную еще Генпланом 1971 года и описанную выше в Предварительной исторической справке. Но далее дорога пересекает дубовые насаждения юго-восточной части Химкинского леса, а не идет по их границе рядом со Старбеёво. Пройдя через дубовый лес, трасса дороги-дублера по Варианту 1 более круто, чем намечалось ранее, поворачивала на запад. Пройдя примерно 5 км по границе Химкинского леса и северной окраины городской застройки Химок (в основном – это промзона) по Варианту 1 новая магистраль должна была выйти в коридор автотрассы М-10.

Далее по Варианту 1 рассматривалась возможность реконструкции автотрассы М-10 с ее расширением и устройством над современным полотном (на протяжении около 5 км) эстакадного участка. После этого участка, начиная от границы Химкинского и Солнечногорского районов, дорога-дублер должна была идти наземно в самостоятельном от автодороги М-10 коридоре.

Этот вариант по затрагиваемому им участку автотрассы М-10 обременен сносом большого (более 30) количества домов в населенных пунктах Новодмитровка, Новоселки, Кирилловка.

Кроме того, Вариант 1:

- Не соответствует цели проектного задания, направленного на создание платной дороги, поскольку при совмещении с трассой М-10 практически исключается альтернатива бесплатного проезда;
- Очень сложен в техническом плане как при проектировании новой магистрали в протяженном эстакадном варианте, так и при проектировании транспортных развязок на пересечении с подъездами к аэропортам Шереметьево-1 и 2.
- Не решает проблем транспортного обслуживания аэропортового комплекса Шереметьево, уходя от него;
- Вызовет большие проблемы с пропуском современного потока автотранспорта при реконструкции современной автодороги М-10 со строительством эстакады над ней. Строительство объездов будет очень затруднено, но все равно даже наличие объездов усложнит и без того

напряженную дорожно-транспортную обстановку в северо-западном секторе от Москвы;

- Создает серьезные ограничения для развития города Химки, ограничив с севера площадь его застройки даже на ближайшую перспективу;

И хотя Вариант 1 в наименьшей степени затрагивает Химкинский лес вырубкой, по указанным выше основаниям он был признан неприемлемым для реализации.

### 3.3 **ВАРИАНТ 2**

Вариант 2 близок (с небольшими отклонениями) исходному положению трассы дороги-дублера, определенному в Генплане Москвы на 1971 года (рисунки 3 и 5).

Согласно Варианту 2 (как и по Варианту 1) дорога-дублер пересекала дубраву в юго-восточной части Химкинского леса. Затем трасса должна была пройти по южной части Химкинского леса, не затрагивая его центральную и северо-западную зоны, и далее от южной части поселка Вашутино выйти к границе с Молжаниновским районом. Через территорию этого района на протяжении 4 км трасса дороги-дублера должна была идти параллельно трассе автодороги М-10 на удалении примерно 1,5 км от нее.

В начале разработки Обоснования инвестиций в строительство новой автомагистрали Москва-Санкт-Петербург Вариант 2 рассматривался как основной. Вариант привлекателен и технически, и экономически. По воздействию на Химкинский лес он аналогичен Варианту 1, однако имеет преимущества перед ним, поскольку не усложняет экологическую обстановку в районе современной трассы М-10

Однако при проработке этого варианта выяснилось, что земли по ранее намечавшемуся в Молжаниновском районе коридору трассы на начало 2004 года уже были выкуплены инвесторами на другие цели, не позволяющие совместить их с прохождением платной скоростной магистрали. В частности, постановлениями Правительства Москвы земли в Молжаниновском районе предоставлялись для строительства автотрассы Формулы-1 и гольф-клуба, а также жилищного проекта компании «Интэко». Поэтому, как указано в проектной документации, в 2004 году был получен отказ на уровне Мосархитектуры и НИПИ Генплана Москвы на прохождение трассы новой автомагистрали через территорию Молжаниновского района. Но в составе проектной документации официальные письма от градостроительных организаций Москвы с отказом в согласовании прохождения новой автомагистрали через Молжаниновский район отсутствуют.

Вместе с тем, до настоящего времени проекты строительства автотрассы Формулы 1 и гольф-клуба не начаты реализацией, а компания «Интэко» официально заявила об отказе от реализации проекта жилищного строительства в районе Молжаниново. Современная официальная позиция правительства Москвы относительно возможности прохождения скоростной автомагистрали через район Молжаниново не известна.

### 3.4 **ВАРИАНТ 3**

Учитывая невозможность реализации Варианта 2 в 2004 году был рассмотрен Вариант 3, который в конечном итоге был выбран для окончательной

проектной проработки. Выбор Варианта 3 осуществлялся в условиях следующих исходных предпосылок и ограничений:

1. От Московской кольцевой автодороги до Канала имени Москвы коридор будущей трассы был закреплен во всех предыдущих планировочных проработках и возможность его использования сохранялась.
2. По Каналу имени Москвы в районе Химок имелся лишь один участок, где можно было пройти через канал новой трассой без значимого изъятия земель, занятых садовыми участками/частными домами.
3. Далее, за Каналом имени Москвы прохождение автотрассы южнее Химкинского леса потребовало бы отчуждения земель предприятий оборонного комплекса. Но и при этом, в конечном итоге, трасса новой дороги вышла бы на автодорогу М-10 или на земли Молжаниновского района. При прохождении трассы севернее Химкинского леса потребовался бы снос большого числа индивидуальных жилых домов с выплатой значительных денежных компенсаций.

При таких исходных предпосылках и ограничениях, в конце 2004 года проектировщиками был предложен Вариант 3 трассы, на первых ее четырех километрах практически совпадающий с Вариантами 1 и 2. Но далее, в отличие от этих двух вариантов, пройдя через дубовые насаждения Химкинского леса, трасса продолжала следовать на северо-запад, пересекая центральную часть основного массива Химкинского леса. То есть она повторяла вариант автодороги к аэропорту Шереметьево, намеченный еще в Генплане Москвы 1971 года.

Приближаясь к аэропорту Шереметьево-2, трасса по Варианту 3 пересекает реку Клязьма и затем поворачивает на юго-запад. Пройдя по узкой полосе между землями аэропортового комплекса Шереметьево и Молжаниновского района Москвы, а затем снова перейдя через реку Клязьма, трасса выходила в тот же коридор, который ранее намечался по Варианту 2.

По затратам на строительство Вариант 3 экономичнее Варианта 1, но уступает Варианту 2. Рост затрат относительно Варианта 2 связан с удлинением трассы на примерно 1200 метров, с необходимостью строить два дополнительных моста через реку Клязьма, а также эстакадного участка вблизи строящегося на тот момент терминала Шереметьево-3.

Каждый из трех рассмотренных проектными организациями варианта приводил к необходимости вырубке коридора под будущую дорогу в границах Химкинского леса, в том числе в пределах 100-летних дубовых насаждений. Наименьший ущерб Химкинскому лесу был бы нанесен при реализации Вариантов 1 и 2, наибольший – при реализации Варианта 3

Сопоставление трех охарактеризованных выше вариантов трассы по различным их параметрам/показателям дано ниже в таблице 1

Таблица 1. Сравнительная характеристика альтернатив по выбору коридора строительства автомагистрали на участке 15-29 км

Критерии сравнения альтернатив	Вариант 1 (эстакада 5 км длиной над трассой М10)	Вариант 2 (пересечение Молжаниновского района г. Москвы)	Вариант 3 (пересечение Химкинского леса по его центральной оси)	«Нулевой» вариант
1. Непреодолимые планировочные ограничения	Отсутствуют	Отказ в прохождении по территории Молжаниновского района. Молжаниновский район в 1983 году передан в состав г. Москвы	Сняты Распоряжением правительства РФ от 5.11.09 г. № 1642-р, правомочность которого в настоящее время оспаривается	Отсутствуют
2. Проработанность проекта	Не прорабатывался	Не прорабатывался	Проект разработан	Нет необходимости
<b>3. Легитимность</b>				
3.1. Юридические препятствия	Значимых нет	Земли в границах Молжаниновского района в 2001-2003 гг. отведены Постановлениями правительства Москвы на другие цели (гольф-поля, центр технических видов спорта)	Обращения в судебные инстанции и Генпрокуратуру РФ со стороны граждан и российского отделения «Гринпис» о незаконности распоряжения правительства РФ о переводе земель в границах Химкинского леса в земли транспорта	Значимых нет
<b>4. Экономика</b>				
4.1. Маршрут и протяженность	Длиннее варианта 2 на 350 м	Наиболее короткий маршрут	Длиннее варианта 2 на 1800 м	Не применимо
4.2. Стоимость строительства (в ценах 2004 г)	27 млрд. руб.	17, 5 млрд. руб.	21 млрд. руб.	Прямых вложений не требуется
4.3. Сторонние хозяйствующие субъекты (не природопользователи)				
4.3.1. Получение преимуществ	Средние	Максимальные	Минимальные	Минимальные
4.3.2. Ущерб	Максимальные	Средние	Минимальные	Необходимость

Критерии сравнения альтернатив	Вариант 1 (эстакада 5 км длиной над трассой М10)	Вариант 2 (пересечение Молжаниновского района г. Москвы)	Вариант 3 (пересечение Химкинского леса по его центральной оси)	«Нулевой» вариант
	компенсационные выплаты	компенсационные выплаты	компенсационные выплаты	в компенсациях отсутствует
4.4. Прямые и косвенные экономические ущербы и потери в связи с развитием дорожной инфраструктуры	Высокие в течение периода строительства и в связи с высокими компенсационными выплатами	Умеренные в связи с возможным ущербом для частных собственников	Умеренные в связи с упущенной эколого-экономической выгодой (ущерб биоразнообразию и рекреации)	Высокие – инфраструктура не развивается
4.5. Прямые и косвенные экономические преимущества от развития дорожной инфраструктуры	Сохраняются на современном уровне	Высокие	Преимущества снижаются за счет эколого-экономических ущербов	Наименьшие
<b>5. Население</b>				
5.1. Воздействие на здоровье население в зоне влияния автодороги М10	Затрагивается в максимальной степени	Затрагивается в минимальной степени	Затрагивается в средней степени	Ситуация для населения вдоль автодороги М10 будет ухудшаться. Могут создаваться неприемлемые риски для здоровья
5.2. Воздействие на здоровье населения Химкинского и Солнечногорского районов вне зоны влияния автодороги М10	Уменьшится	Увеличится в средней степени	Увеличится, но остается в пределах допустимых воздействий и рисков (при условии выполнения положений Проектной Документации)	Незначительное
5.3. Воздействие на рекреантов	Минимальное	Среднее	Максимальное	Рекреанты получают преимущество
5.4. Расселение и переселение	Максимальное	Среднее	Минимальное	Минимальное
<b>6. Окружающая среда и природопользование</b>				
6.1. Загрязнение воздуха	Кумулятивное максимальное	Загрязнение в рамках	Локально сверхнормативное	Дальнейший рост

Критерии сравнения альтернатив	Вариант 1 (эстакада 5 км длиной над трассой М10)	Вариант 2 (пересечение Молжаниновского района г. Москвы)	Вариант 3 (пересечение Химкинского леса по его центральной оси)	«Нулевой» вариант
химическими веществами	загрязнение	допустимого	загрязнение по отдельным объектам и прилегающим участкам будущей автотрассы	сверхнормативного загрязнения по автотрассе М10 при сохранении регионального фона по основной территории Химкинского леса
6.2. Шум/свет	Кумулятивное максимальное воздействие	Воздействие в рамках допустимого за счет компенсационных мероприятий	Неблагоприятное воздействие на дикую фауну	Вдоль трассы М-10 воздействие сохраняется на современном высоком уровне, минимальное воздействие по вредным физическим факторам на остальные территории
6.3. Площади отвода в границах Химкинского леса	20 га	20 га	144 га	Необходимость отвода отсутствует
6.4. Угодья, их уникальность	Минимальная (преобладают пустоши)	Средняя (преобладают сельхозугодья)	Максимальная (пригородные леса)	Не затрагивается
6.5. Биоразнообразие				
6.5.1. Воздействие на биоразнообразие без принятия мер по повышению природоохранного статуса территорий	Низкое	Среднее	Высокое	Отсутствует
6.5.2. Воздействие на биоразнообразие при условии принятия мер по повышению природоохранного статуса	Низкое	Среднее	Максимальное	Минимальное

Критерии сравнения альтернатив	Вариант 1 (эстакада 5 км длиной над трассой М10)	Вариант 2 (пересечение Молжаниновского района г. Москвы)	Вариант 3 (пересечение Химкинского леса по его центральной оси)	«Нулевой» вариант
<i>территорий</i>				
6.7. Ущерб природному и культурному наследию	Умеренный (Дубовая роща, родник Св. Георгия)	Умеренный (Дубовая роща, родник Св. Георгия)	Максимальный (лесопарковая зона, источник Св. Георгия, потенциальные ООПТ, в том числе Дубовая роща, Мезотрофное болото, долина р. Клязьмы)	Отсутствует
6.8. Ущерб эстетическим свойствам ландшафта	Минимальный	Средний	Максимальный	Отсутствует

Таким образом, мы видим, что из рассмотренных альтернатив:

- 1) «нулевая альтернатива» не решает транспортных вопросов, но также представляет собой нарастающую угрозу для здоровья населения, проживающего вдоль магистрали М-10;
- 2) альтернатива 1 также приведет к высоким воздействиям на качество атмосферного воздуха (в т.ч. за счет кумулятивных эффектов) и здоровье населения, а также вызовет необходимость масштабного переселения населения;
- 3) альтернатива 2 несет в себе наименьшие экологические риски, но ее реализация связана с непреодолимыми юридическими препятствиями;
- 4) альтернатива 3 приведет к высокому воздействию на биоразнообразие, но позволит избежать масштабного переселения и снизит риски для здоровья населения, проживающего вдоль автодороги М10. Кроме того, на настоящее время данная альтернатива наиболее защищена юридически, поскольку именно она закреплена Генеральным планом г. Москвы.

### 3.5 РЕЗУЛЬТАТЫ РАССМОТРЕНИЯ ВОЗМОЖНЫХ ВАРИАНТОВ ПОЛОЖЕНИЯ ТРАССЫ АВТОМАГИСТРАЛИ

Детальный анализ всех трех вариантов был осуществлен в Градостроительном обосновании строительства новой автомагистрали, выполненном в 2004 году Институтом Генплана г. Москва и Институтом градостроительства Московской области. Этим обоснованием с учетом всех аспектов и факторов к реализации был рекомендован Вариант 3.

В феврале 2005 года по распоряжению Главы Администрации Химкинского района была создана комиссия по предварительному выбору участка под

размещение трассы автомагистрали. Комиссия состояла из представителей Администрации Химкинского района, территориальных администраций в составе Химкинского района, по территориям которых намечалось прохождение трассы, представителей природоохранных надзорных органов, проектных организаций. Также входил в состав комиссии директор Красногорского лесхоза, в ведении которого находились вопросы ведения лесного хозяйства и охраны Химкинского леса.

В марте 2005 года комиссия подготовила Акт выбора участка для обоснования инвестиций в строительство трассы платной скоростной автомагистрали от МКАД до границы Химкинского и Солнечногорского районов.

В Акте отмечена юридическая (на тот момент) невозможность реализации Варианта 2, техническая сложность и затратность Варианта 1. Также зафиксировано, что прохождение трассы через Химкинский лес по Варианту 3 потребует вырубки 50 га лесов.

Отдельно отмечено, что решение по Варианту 3, связанное с вырубкой этих площадей и разделением Химкинского лесопарка автотрассой на 2 части «является очень негативным, но неизбежным».

Вывод Акта гласил, что «на основании рассмотрения вариантов трассы на совещаниях и советах разных уровней было отдано предпочтение Варианту 3, который был предложен для дальнейшей проработки и увязки всех технических решений с заинтересованными организациями»

Комиссия признала целесообразным «выделение земельного участка под строительство объектов по Варианту 3» и рекомендовала Администрации Химкинского района «издать Постановление о размещении трассы дороги на данном земельном участке».

Акт подписали все члены комиссии, за исключением директора Красногорского лесхоза.

Впоследствии допустимость прохождения трассы автомагистрали по Варианту 3 была подтверждена:

- Главгосэкспертизой, согласовавшей проект строительства автомагистрали;
- Федеральным Агентством лесного хозяйства РФ, согласовавшим ходатайство о переводе земель в пределах Химкинского леса из состава земель лесного фонда в земли транспорта;
- Правительством РФ, издавшим Распоряжение о переводе 144 га земель в пределах Химкинского леса из состава лесного фонда в земли транспорта (с компенсационным увеличением площадей лесопарковых территорий в ближайшем Подмосковье)

### **3.6 ДРУГИЕ УТОЧНЕНИЯ ПО ВЫБРАННОМУ ВАРИАНТУ АВТОМАГИСТРАЛИ/АЛЬТЕРНАТИВЫ ПО ТЕХНИЧЕСКИМ И ПЛАНИРОВОЧНЫМ РЕШЕНИЯМ**

Последующее проектирование автомагистрали осуществлялось в привязке к положению трассы по Варианту 3. На отдельных локальных участках в конкретных ограничениях застройки и задач будущего развития территории были изучены дополнительные варианты положения и конструкции дороги. Так, для участка прохождения магистрали между землями аэропортового

комплекса Шереметьево и Молжаниновского района Москвы был принят эстакадный вариант, позволяющий в перспективе развиваться аэропортовому комплексу за автотрассу в направлении Молжаниновского района.

Здесь же были изучены несколько линейных положений автотрассы относительно границ садоводческого товарищества «Пойма» (так называемые Варианты 4 и 5). В итоге было выбрано такое линейное положение, при котором обеспечивалось максимальное удаление автотрассы от границ этого садоводческого товарищества и исключалась необходимость выкупа земель/сноса объектов в этом товариществе для нужд строительства автотрассы. Это оптимальное положение (Вариант 5) обеспечено принятием для автомагистрали наименьшего из допустимых радиусов кривых в плане, равного 800 м. Максимальная скорость движения автотранспорта на этом участке будет ограничена 120 км/час.

Также были изучены и оценены многочисленные варианты конструкций мостов и эстакад, транспортных развязок, конструкции полотна автотрассы, его покрытия, систем обеспечения безопасности движения.

Вместе с тем, в имеющейся проектной документации отсутствуют материалы по анализу возможных альтернатив размещения инфраструктурных объектов автомагистрали, ныне планируемых к строительству в пределах Химкинского леса (два пункта оплаты за проезд, база эксплуатации автомагистрали с площадкой накопления снега от расчистки дороги в зимний период, две площадки отдыха, пункт дорожной автоинспекции). Такой анализ может иметь существенное значение для снижения площадей вырубки в Химкинском лесу, поскольку во многом именно из-за размещения в границах этого леса объектов инфраструктуры требуемая под строительство автомагистрали площадь лесных земель составляет уже не 50 га, как зафиксировано в Акте 2005 года, а по состоянию на ноябрь 2009 года увеличилась до 144 га.

#### 4 ПОЗИЦИЯ НЕПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ПО ВОПРОСУ ВОЗМОЖНЫХ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВАРИАНТОВ СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОМАГИСТРАЛИ

Не отвергая важность задачи строительства дороги-дублера для трассы М-10, неправительственные организации (в первую очередь «Движение в защиту Химкинского леса» и «Экооборона») считают недопустимым для реализации **любой вариант**, затрагивающий Химкинский лес.

По мнению «Движения в защиту Химкинского леса», должны быть изучены две следующие альтернативы:

*А. Строительство автомобильной эстакады через Химки в коридоре существующей Октябрьской железной дороги*

*Б. Прокладка туннеля*

По **альтернативе А** позиция «Движения в защиту Химкинского леса» строится на том, что Генеральным Планом Москвы намечено строительство так называемой «Северной рокады» (от шоссе Энтузиастов на востоке Москвы до Химок на западе (рисунок 6). По территории Москвы к Московской кольцевой автодороге эту транспортную магистраль намечено вести по коридору Октябрьской железной дороги.

Какой-либо технико-экономический анализ по альтернативе А отсутствует:

- Не оценивались возможности совмещения автотрассы в границах г.Химки (в эстакадном, и тем более - в наземном вариантах) уже существующими железнодорожными путями и инфраструктурой, с планируемой к строительству в этом же узком (не более 120-140 м коридоре) коридоре высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург;
- Не оценивались возможности и ограничения для строительства дублирующего существующий железнодорожный мост автомобильного моста через Канал имени Москвы (на участке прохождения Октябрьской железной дороги этот Канал почти в 2 раза шире, чем при его пересечении по варианту 3);
- Не оценивалось возможное воздействие автомагистрали по альтернативе А на условия жизни и здоровье населения центральной зоны города Химки, через которую проходит Октябрьская железная дорога (сама является причиной формирования зоны звукового дискомфорта на удалении до 700 м от нее);
- Не прорабатывался вопрос прохождения трассы за Химками, когда автомагистраль должна выйти из коридора Октябрьской железной дороги (здесь начинаются земли Молжаниновского района города Москва).

Альтернатива А не обеспечивает решения проблемы скоростного подъезда к аэропортовому комплексу Шереметьево и вступает в противоречие с Генеральным планом развития Москвы, которым не предусмотрено прохождение автомагистрали по территории Молжаниновского района.

По **альтернативе Б** в настоящее время отсутствуют данные по:

- осуществимости строительства тоннеля (на пять полос движения в каждом направлении) по какому-либо варианту его прокладки;
- технической возможности организации инженерных изысканий и строительных работ, размещению аварийных систем и выходов, системы вентиляции без ущерба лесу;
- не изучены градостроительные, инженерно-геологические и гидрогеологические условия строительства и эксплуатации туннеля;
- не оценены масштабы возможных негативных воздействий на лесорастительные условия (осушение или заболачивание территории) в Химкинском лесу (если туннель пройдет под ним);

В 2008 году в ответе на обращение со стороны «Движения в защиту Химкинского леса» руководитель Федерального дорожного Агентства Министерства Транспорта РФ господин Белозеров указал, что предлагаемое «решение с пересечением Химкинского леса тоннелем по экспертной оценке на **1,5 порядка** дороже запроектированной открытой трассы. При техническом сравнении этого варианта с учетом эффективности строительства оно далеко не конкурентоспособно принятому в проекте решению по прокладке трассы и не может быть реализовано».

При оценочной стоимости 1 километра прокладки тоннеля (на пять полос движения в одну сторону) около 20 млрд. рублей и минимальной **пятикилометровой** его протяженности, например, для пересечения территории Химкинского леса и жилой застройки в коридоре Варианта 2, стоимость строительства туннеля составит **не менее 100 млрд. рублей**.

Таким образом, выдвигаемые неправительственными организациями дополнительные альтернативы (хотя они и направлены на позитивную конечную цель – не допустить увеличения антропогенного воздействия на Химкинский лес), по экспертным оценкам крайне затратны.

Не были озвучены эти дополнительные альтернативы и в обращении представителей НКО в Верховный Суд РФ от 23 декабря 2009 года и в обращении Российского отделения «Гринпис» в адрес Генерального Прокурора РФ от 11.01.2010 года с иском о признании неправомочным Распоряжения Правительства РФ о переводе 144,8 га земель в границах Химкинского леса в земли транспорта.

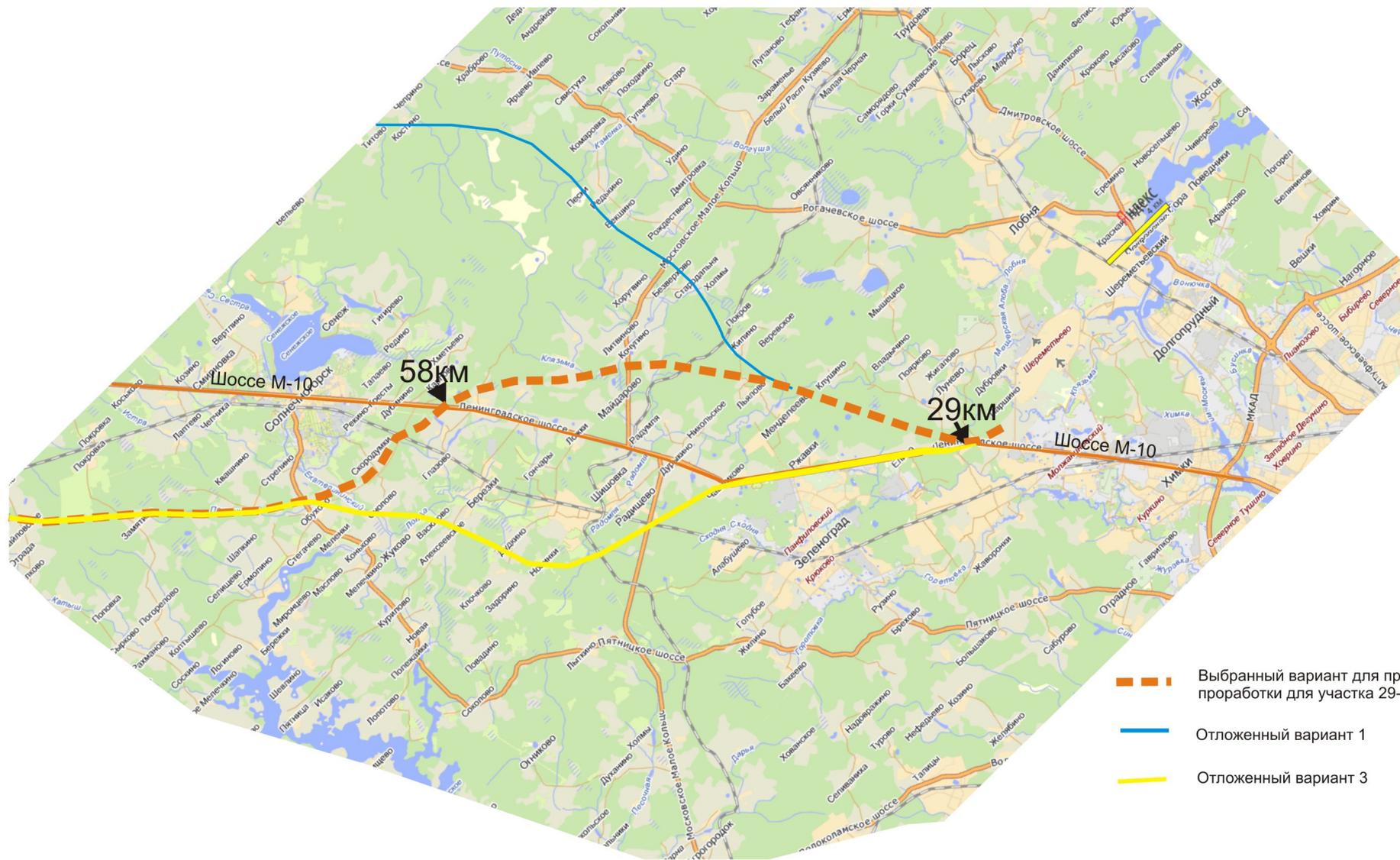
1. Нулевой вариант приводит к транспортному коллапсу в северо-западном направлении от Москвы и росту риска для здоровья жителей в полосе до 500 м от автодороги М-10. Необходимость строительства новой автомагистрали не отвергается общественностью. Вопрос стоит только о том, какая альтернатива будет реализована.
2. Для трассы автодороги на участке 29-й - 58-й км при разработке Проекта рассматривался только один вариант, который сопоставлялся с нулевым (отказ от реализации Проекта). От населения или неправительственных организаций не поступило замечаний на выбранное положение трассы на этом участке.
3. Возможность прохождения новой автомагистрали – дублера автодороги М-10 через Химкинский лес более 40 лет была закреплена в документах территориального планирования развития Москвы и Московской области.
4. Вариант 1 (с выходом сразу за Химками на магистраль М-10 и эстакадным вариантом над ней на протяжении 5 км) оказался самым затратным и неэффективным из трех рассмотренных на предпроектном этапе. Его реализация, вследствие кумулятивного эффекта, также повлечет значительный рост негативных воздействий на население в ближайшей к М-10 полосе (до 200 м от существующей дороги на участке от Международного до Шереметьевского шоссе);
5. Использование более короткого и наиболее экономичного варианта трассы (Вариант 2), при реализации которого воздействие на Химкинский лес было бы существенно менее значимым, чем по Варианту 3, оказалось в 2004 году невозможным, поскольку земли Молжаниновского района Москвы на момент начала предпроектных проработок по трассе дороги уже были выкуплены на другие цели. Такое изменение целевого назначения земель было зафиксировано в Генплане Москвы 2009 года.
6. Вариант 3, при котором воздействие на Химкинский лес наибольшее, оказался в 2004-2005 годах единственно возможным к реализации по условиям возможностей отвода земель, экономическим показателям и обеспечению удобства транспортного сообщения. Вместе с тем всеми сторонами признавалось, что по экологическим характеристикам он гораздо хуже, чем другие рассмотренные варианты.
7. Выбор Варианта 3 был оформлен в полном соответствии с принятыми в РФ процедурами. Обоснованность выбора этого варианта подтверждена всеми инстанциями, уполномоченными в РФ осуществлять согласование проектной документации и принимать решения по переводу земель. Компенсация изъятия земель Химкинского лесопарка под автомагистраль должна быть обеспечена соответствующей прирезкой к лесопарку 144 га земель.
8. Вопросы размещения инфраструктурных объектов будущей автомагистрали, затрагивающих Химкинский лес, требуют дальнейшей проектной проработки с целью минимизации площадей вырубки леса.

Предложения по таким изменениям расположения инфраструктурных объектов даны в других разделах настоящего отчета.

9. Озвучиваемые неправительственными организациями альтернативы положения/конструкции новой автомагистрали, при которых исключается негативное воздействие на Химкинский лес, детально технико-экономически не прорабатывались, но по экспертным оценкам крайне затратны. Поэтому исходно не принимались проектной организацией к рассмотрению.

1. Компании СЗКК официально обратиться в Правительство Москвы с запросом о возможности и условиях перетрассировки новой автодороги по варианту 2 с ее прохождением через земли Молжаниновского района. С учетом ответа Правительства Москвы и решения Верховного Суда РФ по обращению представителей НКО - принять окончательное решение по положению трассы автомагистрали.
2. Если Разрешение на строительство (с учетом решений по пункту 1 Рекомендаций) будет получено на трассу по варианту 3, то осуществить проектные уточнения, позволяющие удалить из пределов Химкинского леса площадки отдыха, площадку накопления снега, пункт дорожно-патрульной службы, а также, по возможности, – станцию взимания платы № 1, Центр управления дорогой, Дорожно-эксплуатационное предприятие. При невозможности удалить станцию взимания платы № 1 за пределы Химкинского леса изменить размеры/положение этой станции/дороги таким образом, чтобы исключить изъятие земель в пределах водоохраной зоны перспективной ООПТ «Мезотрофное болото».
3. По участку будущей автодороги 29-58 км предусмотреть доработку проекта с целью исключения изъятия под автотрассу земель особо ценных участков, выявленных в ходе дополнительных исследований (в первую очередь - верхового болота между 36 и 37 км; лиственных посадок между 39 и 40 км – подробнее см. Раздел по биоразнообразию настоящего отчета), а также увеличения числа переходов для диких животных под трассой автомагистрали. При невозможности изменения трассы необходимо предусмотреть компенсационные меры, направленные на сохранение биоразнообразия участков, не затронутых непосредственно строительством автомагистрали (включая повышение статуса охраны ценных экосистем и отчисления от прибыли на цели сохранения биоразнообразия).

## *РИСУНКИ*



- - - Выбранный вариант для проектной проработки для участка 29-58км.
- Отложенный вариант 1
- Отложенный вариант 3

	DATE:	ДЕКАБРЬ 2009	DWG SIZE:	A4
	PROJECT:		APPROVED:	
	DRAWN:		SCALE:	ВНЕМАСШТАБА
	DRAWING NO:		REV:	
CLIENT: Северо-западная концессионная компания		TITLE: Рис. 1. Проанализированные на предпроектном этапе варианты прохождения новой автомагистрали Москва - Санкт-Петербург на участке от 29 км до границы с Тверской областью		



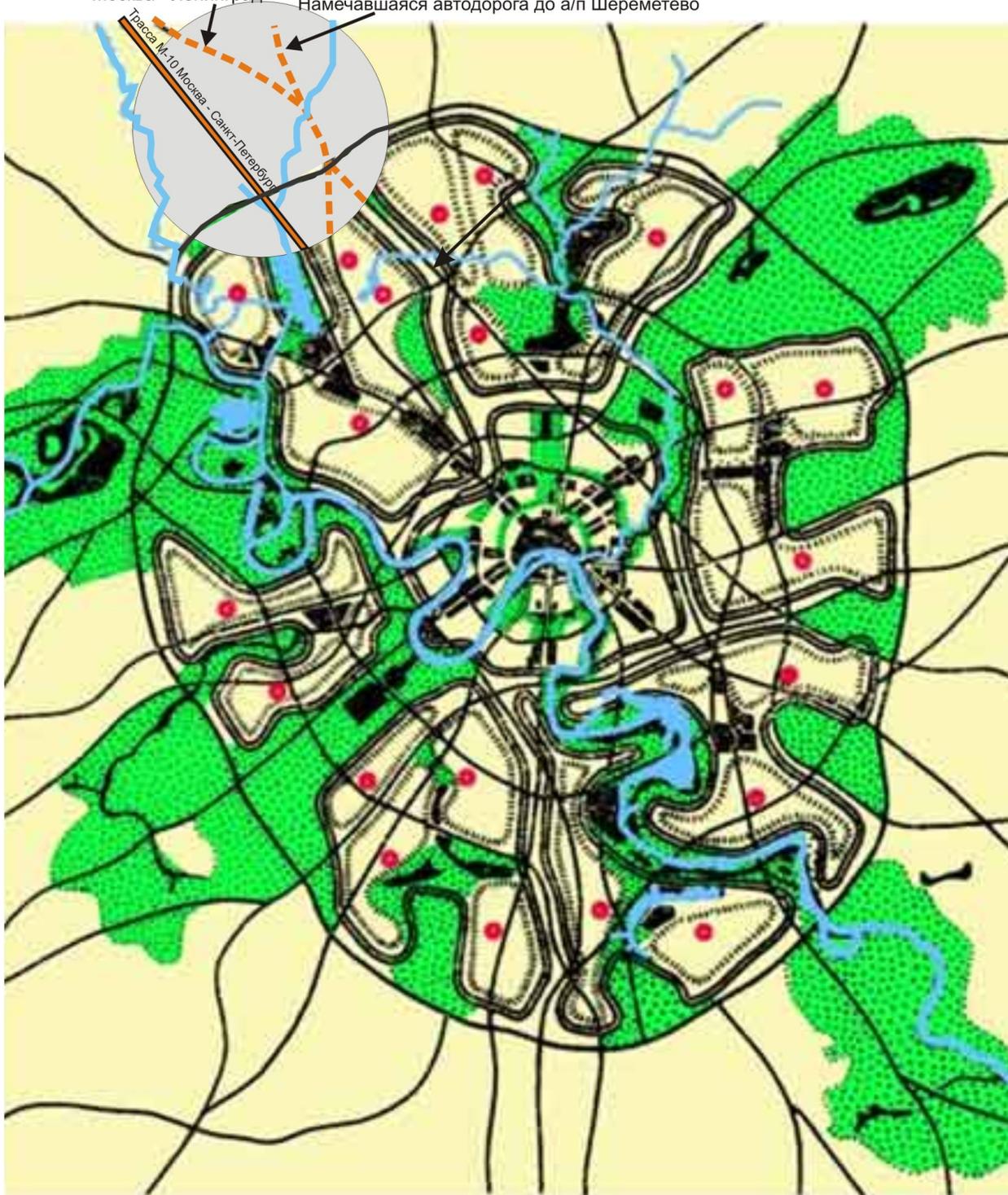
--- - Октябрьская железная дорога

	DATE:		DWG SIZE:	A4
	PROJECT:		APPROVED:	
	DRAWN:		SCALE:	NOT TO SCALE
	DRAWING №:2		REV:	
CLIENT: Северо-западная концессионная компания		TITLE: Рис. 2. Общая схема района г. Химки и Химкинского леса.		

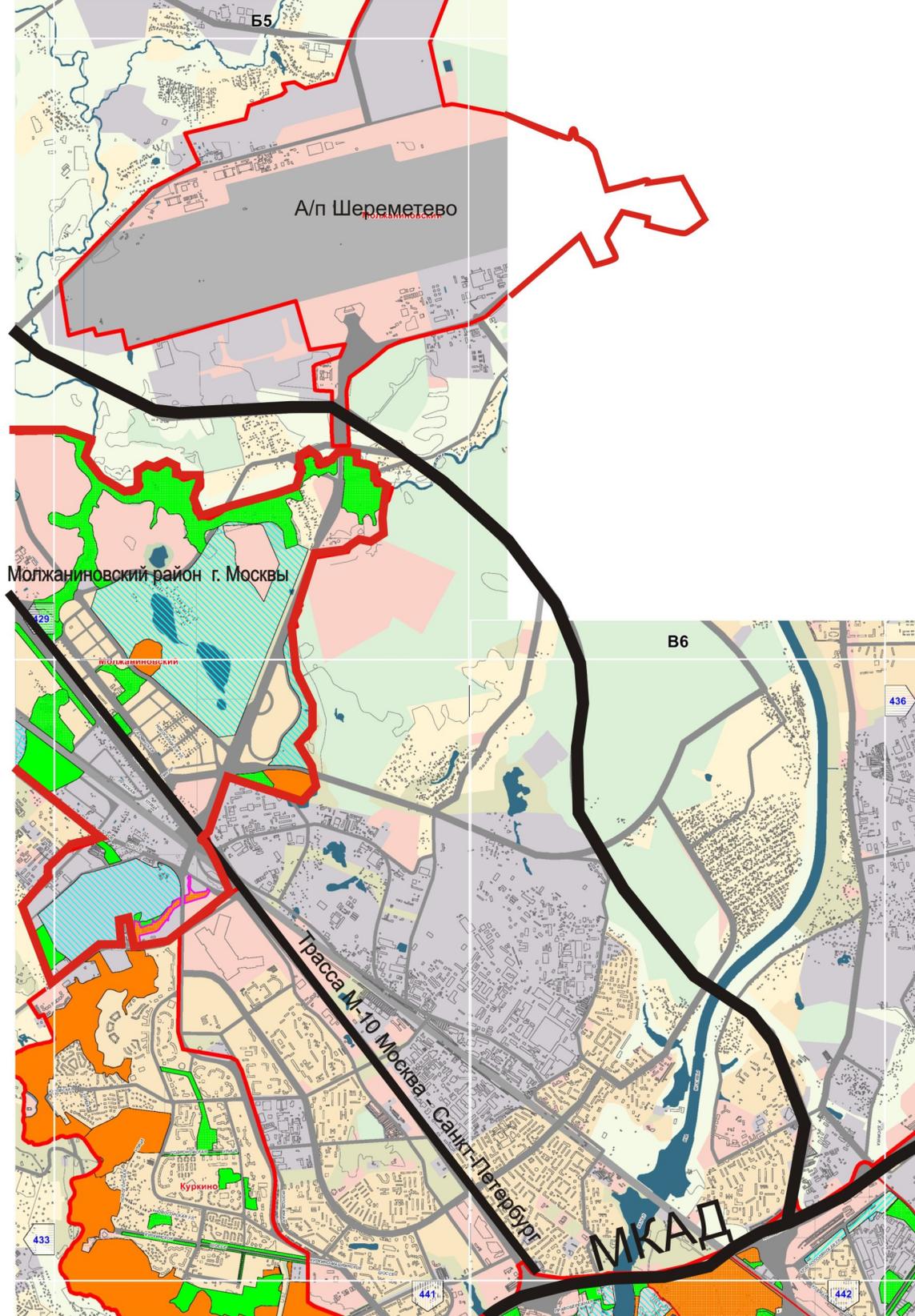
- Намечавшаяся дорога-дублер

Москва - Ленинград

Намечавшаяся автодорога до а/п Шереметево



		DATE:		DWG SIZE:	A4
		PROJECT:		APPROVED:	
		DRAWN:		SCALE:	NOT TO SCALE
		DRAWING №:	3	REV:	
CLIENT: Северо-западная концессионная компания	TITLE: Рис. 3. Фиксация положения дороги-дублера Москва - Ленинград (ныне Санкт-Петербург) в генплане развития Москвы 1971 г. Выкопировка из Генплана г. Москва.				



- Граница Молжаниновского района г. Москвы



- Намеченная к строительству новая трасса Москва - Санкт-Петербург

	DATE:		DWG SIZE:	A4
	PROJECT:		APPROVED:	
	DRAWN:		SCALE:	NOT TO SCALE
	DRAWING №: 4		REV:	
CLIENT: Северо-западная концессионная компания	TITLE: Рис. 4. Выкопировка из современного Генплана г. Москвы с положением новой автомагистрали Москва - Санкт-Петербург относительно Молжаниновского района			

Сравнение вариантов прохождения проектируемой трассы

- Вариант 1
- Вариант 2
- Вариант 3
- - Границы г. Москва
- - Границы районов Московской области
- ⊙ Проектируемые особо охраняемые природные территории
- ⊙ Дорожные развязки
- ⌋ Инженерные сооружения



Точка А – граница сравнения вариантов головного участка автомобильной магистрали Москва–С.-Петербург (с использованием Бусиновской развязки) соответствует проектному км 15+070

		DATE:		DWG SIZE:	A4
		PROJECT:		APPROVED:	
		DRAWN:		SCALE:	NOT TO SCALE
		DRAWING №:5		REV:	
	CLIENT: Северо-западная концессионная компания	TITLE: Рис. 5. Сравнение вариантов прохождения проектируемой трассы Москва - Санкт-Петербург на участке 15-58 км.			



- Намеченная к строительству по варианту 3 трасса Москва - Санкт-Петербург



- Проектируемая Северная рокада

		DATE:		DWG SIZE:	A4
		PROJECT:		APPROVED:	
		DRAWN:		SCALE:	NOT TO SCALE
		DRAWING №: 6		REV:	
CLIENT: Северо-западная концессионная компания		TITLE: Рис. 6. Сопряжение проектируемых "Северной рокады (г. Москва) и автомагистрали Москва - Санкт-Петербург			