ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

15.11.2005 № 818/46

г. Москва

О мерах по развитию международного аэропорта «Домодедово»

В соответствии с областной целевой программой «Разработка Генерального плана развития Московской области на период до 2020 года» и в целях развития международного аэропорта «Домодедово», Правительство Московской области постановляет:

1. Одобрить прилагаемое Градостроительное обоснование и Схему генерального плана развития аэропорта «Домодедово» на период до 2020 г. и на перспективу до 2050 г. и рекомендовать ЗАО «Международный аэропорт «Домодедово» продолжить работу по разработке проекта планировки развития аэропорта «Домодедово».

2. Главному Управлению архитектуры и градостроительства Московской области (Фролов А.Е.) учитывать Градостроительное обоснование и Схему генерального плана развития аэропорта «Домодедово» на период до 2020 г и на перспективу до 2050 г. в схемах территориального планирования Московской области.

3. Рекомендовать главам Домодедовского района Ковалевскому Л.П., Ленинского района Голубеву В.Ю., Люберецкого района Ружицкому В.П., Подольского района Москалеву Н.П., Раменского района Демину В.Ф. и главе г. Дзержинского Доркину В.И. учитывать Градостроительное обоснование и Схему генерального плана развития аэропорта «Домодедово» на период до 2020 г. и на перспективу до 2050 г. в документах территориального планирования муниципальных образований.

4. Министерству транспорта Московской области (Кацыв П.Д.) совместно с заинтересованными органами государственной власти Московской области обеспечивать координацию работ по подготовке схем территориального планирования Московской области с учетом Градостроительного обоснования и Схемы генерального плана развития аэропорта «Домодедово» на период до 2020 г и на перспективу до 2050 г.

5. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на Вице-губернатора Московской области Пантелеева А.Б.

Протокольный отдел

Губернатор
Московской области Б.В. Громов

Приложение
к постановлению
Правительства Московской области
от 15.11.2005 № 818/46

Градостроительное обоснование и Схема генерального плана развития аэропорта «Домодедово» на период до 2020 г. и на перспективу до 2050 г.

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ ТЕРРИТОРИИ В ГРАНИЦЕ ПЕРСПЕКТИВНОГО РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО АЭРОПОРТА «ДОМОДЕДОВО»

Варианты территориального развития международного аэропорта «Домодедово»

На начальной стадии проектирования были разработаны шесть вариантов размещения ВПП и соответственно направлений территориального развития аэропорта.

Вариант № 1

Развитие аэропорта намечено к северо-западу и к юго-востоку от его существующей территории. К двум существующим ВПП-1 и ВПП-2 предполагается разместить семь новых ВПП.

Две из них ВПП-8 и ВПП-9 размещаются к северо-западу по обе стороны автодороги «Москва – аэропорт «Домодедово». Остальные пять ВПП размещаются с юга и юго-востока от существующих ВПП. ВПП-3 прокладывается между с.Лямцино и существующей ВПП-1. ВПП-5 намечена к югу от существующих полос и проходит параллельно трассе Московского Малого Кольца на удалении 1,2 км от него. ВПП-6 проходит параллельно Московскому Малому Кольцу на расстоянии 3 км от него. ВПП-4 и ВПП-7 пересекают ВПП-6 и расположены к юго-востоку от существующей ВПП-2.

К недостаткам варианта следует отнести то, что из семи параллельных ВПП независимые полеты могут осуществляться только с четырех ВПП.

При размещении ВПП-7 подлежат переносу войсковая часть ВВС и садовые участки; при размещении ВПП-8 – Домодедовское кладбище г.Москвы, однопутная железная дорога, газопровод, ЛЭП-110, две ЛЭП-500 и ЛЭП-220; при размещении ВПП-9 – электрифицированная железная дорога, автодорога на ст. «Востряково», газопровод, две ЛЭП-500, ЛЭП-220 и ЛЭП-110.

Приближение ВПП-8 и ВПП-9 к Москве обуславливает трудности с организацией посадочных операций при подходе воздушных судов с курсом МКп 137^0.

ВПП-9 исключает намечаемое строительство обходной автодороги.

Вариант № 2

По данному варианту предполагается разместить семь новых ВПП.

ВПП-8 и ВПП-9 размещаются аналогично первому варианту. С запада ВПП-3 прокладывается параллельно существующей ВПП-1 на расстоянии 1 км от нее. С северо-востока вблизи д.Сельвачево параллельно существующей ВПП-2 прокладывается ВПП-4 и далее от нее на юго-восток ВПП-5. На удалении 2-2,5 км к востоку от ВПП-5 намечается размещение участка авиасалона с демонстрационным перроном ВС, смотровыми трибунами, гостевой автостоянкой. В южном направлении между существующими ВПП и Московским Малым Кольцом предлагается проложить еще ВПП-6 и ВПП-7.

Отличие от варианта № 1 состоит в том, что имеется возможность независимой работы пяти параллельных ВПП.

Недостатки варианта № 2 аналогичны варианту № 1.

Вариант № 3

Данный вариант ориентирован на создание девяти ВПП.

В южном и юго-восточном направлениях размещаются пять новых ВПП аналогично варианту №2. В северо-западном направлении от существующих полос западнее территории кладбища предлагается разместить сектор деловой авиации с двумя пересекающими небольшими ВПП-8 и ВПП-9.

Данный вариант дает возможность независимой работы пяти параллельных ВПП. Предусмотрена возможность удлинения ВПП-5 до 4500 м с созданием авиасалона.

В северо-западной части территории рассматривается строительство музея авиации и космонавтики, центра УВД.

Исключается необходимость переноса железнодорожного подъездного пути и перекладки нефтепродуктопровода.

Вариант № 4

Данный вариант аналогичен варианту № 3 за исключением дополнения ВПП-8. Данная полоса размещается к северо-западу от существующей ВПП-1 и не затрагивает электрифицированную железную дорогу, автодорогу в Авиагородок и газопровод. Однако они будут пересекаться рулежными дорожками к ВПП-3 и сектору ДМД-3 в случае устройства РД. В варианте № 4 остаются пять независимых параллельных ВПП.

Вариант № 5

Данный вариант аналогичен варианту № 2, со смещением ВПП-6 и ВПП-7 к югу от аэропорта на 500 м и прокладки их параллельно Московскому Малому Кольцу.

К достоинствам варианта относится возможность независимой работы пяти параллельных ВПП. К недостаткам – необходимость переноса войсковой части ВВС и садовых участков при размещении ВПП-5, Домодедовского кладбища г.Москвы, однопутной железной дороги, газопровода, ЛЭП-110, двух ЛЭП-500, ЛЭП-220 при размещении ВПП-9, двух ЛЭП-500, ЛЭП-220 и ЛЭП-110 при размещении ВПП-8.

Пересечение РД от ВПП-8 к ВПП-3 электрифицированной железной дороги, автодороги к Авиагородку, газопровода, а также с точки зрения независимости выполнения взлетно-посадочных операций размещение по сути на одной прямой ВПП-3 и ВПП-8, а также ВПП-4 и ВПП-9 исключает их одновременную эксплуатацию.

Приближение ВПП-8 и ВПП-9 к г.Москве создает определенные трудности при заходе на посадку воздушных судов с курсом МКп 137^0.

Вариант № 6

Размещение ВПП-3, ВПП-4, ВПП-6 и ВПП-7 аналогично варианту № 5. ВПП-5 смещена в юго-восточном направлении, что позволяет существенно удалить ее от д.Сельвачево.

В северной части территории предлагается разместить самостоятельный комплекс деловой авиации с пересекающимися ВПП-9 и ВПП-10 для обеспечения полетов при любом направлении ветра. Исключается перенос Домодедовского кладбища г.Москвы, железной дороги, газопровода, четырех ЛЭП.

В северо-западной части территории располагается самостоятельная ВПП-8 с комплексами сооружений авиасалона, музея авиации и космонавтики, центра УВД. Смещение ВПП-8 длиной 3800 м к северо-востоку по сравнению с другими вариантами дает возможность удалить ее от Авиагородка и исключает необходимость переноса электрифицированной железной дороги, газопровода, автодороги к Авиагородку. Использование ВПП-8 для нужд авиасалона предполагается периодически. В остальное время она рассматривается как резервная для аэропорта «Домодедово».

Вариант № 6 позволяет использовать пять параллельных ВПП как независимые.

К недостаткам варианта следует отнести необходимость переноса четырех ЛЭП при размещении ВПП-8, а также войсковой части ВВС и садовых участков при размещении ВПП-5.

В результате сравнения вариантов (таблица 1) предлагается принять за основной вариант № 6.

Сравнение вариантов (в перспективных границах развития аэропорта)

Таблица 1

Наименование	Ед. изм.	Вариант					
		№ 1	№ 2	№ 3	№ 4	№ 5	№ 6
1. Общее количество ВПП в том числе	шт.	9	9	9	10	9	10
- параллельных	шт.	7	7	5	6	7	6
- под углом	шт.	2	2	2	2	2	2
- для деловой авиации	шт.	-	-	2	2	-	2
2. Количество независимых параллельных ВПП	шт.	4	5	5	5	5	5
3. Необходимость переноса:							
- войсковой части ВВС	шт.	1	1	1	1	1	1

- садовых товариществ	шт.	1	1	1	1	1	1
- Домодедовского кладбища г.Москвы	шт.	1	1	-	-	1	-
- железной дороги	уч-в	2	2	-	2	2	-
- автодороги к Авиагородку	уч-в	1	1	-	1	1	-
- газопровода	уч-в	2	2	-	2	2	-
- ЛЭП-110, ЛЭП-220, ЛЭП-500	шт.	8	8	-	8	8	4

Планировочная организация территории в границе перспективного развития международного аэропорта «Домодедово»

Согласно постановлению Правительства Московской области от 07.10.2002 № 446/38 «О мерах по дальнейшему развитию международного аэропорта «Домодедово» для развития аэропорта резервируются два земельных участка (схема 1):

- участок № 1 – территория перспективного развития аэропорта площадью 6641 га и земельный участок № 2 – зона повышенного шумового воздействия площадью 31313 га.

В процессе составления плана современного использования планируемой территории границы участка № 1 были откорректированы с учетом предложений по новой границе городского поселения Домодедово.

Планировочная организация территории представлена на схеме 2.

Граница планируемой территории (участок № 1) проходит:

- на севере – от границы г.Домодедово на восток – по южной окраине д.Камкино, далее вдоль ЛЭП до автомагистрали «Москва – аэропорт «Домодедово», далее от автомагистрали на юго-восток – вдоль местной автодороги до железнодорожной ветки;

- на востоке – в западном направлении вдоль железнодорожной ветки до западных границ садоводческого товарищества и д.Истомиха, далее к югу до трассы нефтепродуктопровода, далее к востоку вдоль трассы нефтепродуктопровода до р.Жданки, далее в южном направлении вдоль р.Жданка до д.Сельвачево. От д.Сельвачево в восточном направлении до д.Вишняково, от д.Вишняково к востоку вдоль автодороги до северо-восточных границ иловых площадок Курьяновской станции аэрации. Далее в южном направлении, вдоль автодороги на Московское Малое Кольцо (ММК) и далее минуя д.Борисово до границы Раменского района;

- на юге – от границы Раменского района на запад до д.Шубино, далее на север до ММК, далее в обход д.Пестово на юг до р.Гнилуша, далее в западном направлении вдоль р.Гнилуша до д.Бурхино, далее вдоль северной границы д.Образцово до трассы ММК;

- на западе – от ММК в северном направлении минуя с.Лямцино вдоль автодороги на пос.Востряково до пос.Авиагородок, далее на запад вдоль северной стороны железнодорожной ветки («Москва – аэропорт») до федеральной автомагистрали «Москва – Ростов-на-Дону». Далее в северном направлении вдоль автомагистрали «Москва – Ростов-на-Дону» до границы г.Домодедово.

Площадь планируемой территории в указанной границе составляет – 13300 га. В центре территории расположен участок существующего аэропорта «Домодедово» с двумя взлетно-посадочными полосами (ВПП-1 и ВПП-2).

Планируемая территория имеет следующие планировочные ограничения:

-зона авиационного шума;
-зона ограничения высотности застройки;
-технические коридоры линий электропередач, магистрального газопровода и нефтепродуктопровода;
-санитарно-защитные зоны от кладбища и сельскохозяйственных производственных центров;
-водоохранные зоны от рек и ручьев;
-зоны электромагнитных излучений;
-лесные массивы.

Планировочно планируемая территория, в соответствии с намечаемыми этапами развития аэропорта, подразделена на три зоны:

- центральную,
- северную;
- южную.

Освоение центральной зоны предполагается на период до 2020 г. с выделением первоочередного этапа до 2010 года.

На период до 2010 г. предлагается осуществить строительство ВПП-3 на расстоянии 1 км к западу от существующей ВПП-1; осуществить строительство обхода п.Авиагородок автодорогой «Авиагородок-Ловцово-Лямцино-ММК»; провести реконструкцию автодороги «Авиагородок-Ловцово-Лямцино-ММК», организовав с нее подъезд к аэровокзальному комплексу ВПП-3. Намечается строительство гостиничного комплекса.

Следующим этапом освоения центральной зоны на период до 2020 г. является строительство ВПП-4. Данную полосу предлагается проложить параллельно существующей ВПП-2 на удалении 1 км от нее к востоку. Кроме полосы, здесь также намечается строительство авиационно-технического центра, предприятий бортового питания.

Кроме указанных ВПП, в центральной зоне вместе со строительством ВПП-3 на участке между существующими двумя ВПП, намечается расширение пассажирского перрона к югу от существующего и строительство здесь аэровокзального, грузового и гостиничного комплексов.

На этом же этапе намечается проведение реконструктивных мероприятий в пределах существующей технической зоны аэропорта. Слева от основной подъездной дороги к существующему аэровокзалу намечено строительство крупного грузового комплекса «EAST LINE»

К концу 2020 г. в центральной зоне необходимо завершить реконструкцию системы рулежных дорожек между существующими и новыми взлетно-посадочными полосами.

В центральной части предлагается строительство авиационно-технического центра, в восточной части - аэровокзального комплекса.

Северная и южная зоны определяются как территории дальнейшего развития до 2050 года.

Южная зона планируется под развитие собственно аэродромного комплекса в составе трех ВПП: ВПП-5, ВПП-6, ВПП-7 с аэровокзальным комплексом ВПП-5 и авиационно-техническими центрами. По мере освоения южной зоны предлагается объединить ее с центральной в единую режимную зону аэродрома В южной зоне намечено строительство базы аэродромной службы аэропорта и участка ЦЗС, а с правой стороны за железнодорожной веткой планируется строительство участка авиационно-технического центра ТО и РВС (технического обслуживания и ремонта воздушных судов).

Северную зону, ввиду ее относительной территориальной обособленности от центральной и южной, ввиду прохождения между ними инженерно-транспортных коммуникаций (электрифицированной железной дороги, газопровода и нефтепродуктопровода, автодороги ст. «Востряково» - Аэропорт», а также необходимостью организации здесь транспортных связей аэропорта с г.Домодедово, федеральной автомагистралью «Москва – Ростов-на-Дону» и подключения его к федеральной автомагистрали «Москва-Челябинск»), целесообразно рассматривать как зону размещения присущих, но относительно обобщенных объектов аэродромного комплекса.

Здесь предлагается строительство ВПП-8 с объектами аэровокзального, грузового, выставочно-ангарного комплекса, музея авиации и космонавтики, сектора деловой авиации, гостиничных комплексов, центра УВД. Севернее Домодедовского кладбища г.Москвы намечается разместить сектор деловой (малой) авиации с двумя взаимопересекающимися ВПП-9 и ВПП-10 и аэровокзальные комплексы.

Кроме этого, в границе территории перспективного развития аэропорта предложено разместить объекты вспомогательной инфраструктуры - объекты общественно-делового назначения и производственно-складские предприятия в южной зоне на территории вдоль Московского Малого Кольца и к востоку от иловых площадок Курьяновской станции аэрации и в центральной зоне в районе п.Авиагородок на обходной автомагистрали, проходящей вдоль западной границы аэропорта.

Учитывая особый режим использования земель на приаэродромных территориях, все объекты в границе территории перспективного развития аэропорта, не связанные с его функционированием, подлежат поэтапному выводу.

Сельские населенные пункты и садовые участки, расположенных в северной части территории, прекратят свое существование по мере истечения сроков амортизации жилых строений.

Жилищное строительство вне зоны шумового воздействия аэропорта на период за 2020 г. возможно на территориях вдоль левого берега р.Жданки в районе д.Яковлевское и в районе Авиагородка – д.д. Скрипино и Ловцово.

Функциональное зонирование территорий и режимы их градостроительного использования в районе аэропорта

В работе рассматриваются территории в районе аэропорта в радиусе 30 км от контрольной точки аэропорта (далее по тексту КТА), на которые, согласно статьям 127-129 Федеральных правил по использованию воздушных пространств Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 22.09.1999 №1084, распространяются зоны планировочных ограничений (схема 3).

Это территории:

- аэропорта в существующей границе и в границе его перспективного развития;
- зоны авиационного шумового воздействия;
- зоны обязательного согласования объектов капитального строительства со старшим авиационным начальником аэропорта в радиусе 10 км от КТА;
- зоны орнитологической безопасности в радиусе 15 км от КТА и в радиусе 30 км в пределах полос воздушных подходов;
- зоны в радиусе 30 км от КТА, где допускается по согласованию с командующим объединением ВВС и ПВО строительство объектов высотой 50 и более метров относительно уровня аэродрома.

Территория аэропорта включает в себя существующий аэропорт и земельный участок, необходимый для его развития на период 2010, 2020 и 2050 годы.

На данной территории устанавливается режим, исключающий строительство объектов всех видов, непосредственно не связанных с функционированием аэропорта.

Существующие объекты общественного, производственного, жилого, в т.ч. садоводческие товарищества и прочего назначения, входящие в зону строительства первоочередного этапа, должны быть аннулированы до начала строительства.

Первоочередное строительство ВПП-3 в период 2005-2010 г.г. намечается к западу от существующей ВПП-1. В связи с чем, данное положение должно распространяться на участок территории в границах:

- на севере - автодорога «ст.Востряково-Аэропорт»;
- на юге - приток р.Гнилуши;
- на востоке - существующая граница аэропорта;
- на западе - граница территории перспективного развития аэропорта.

В дальнейшем данное положение должно распространяться и на последующие этапы, иными словами, должно быть взаимоувязано по времени с очередностью строительства объектов аэропорта.

Все объекты, не входящие в зону освоения первоочередного этапа продолжают свое функционирование. При этом может допускаться осуществление мероприятий по ремонту, в частности, жилых строений, а также использование сельхозугодий и лесных участков по целевому назначению, при условии согласования данных мероприятий в установленном порядке.

Существующие сельские населенные пункты, расположенные в границе территории перспективного развития аэропорта: Вяльково, Воеводино, Жеребятьево, Красино, Тупицино, Татарское, Шишкино, а также участки садоводческих товариществ должны постепенно выводиться из состава земель аэропорта по мере истечения сроков амортизации жилых строений.

Зона авиационного шумового воздействия

Вторым наиболее существенным планировочным ограничением является зона шумового воздействия аэропорта. Данная зона определяется как зона жестко нормируемой градостроительной и хозяйственной деятельности.

Площадь существующей шумовой зоны с двумя ВПП составляет – 27,73 тыс. га (расчеты выполнены для существующего самолетного парка, соответствующего требованиям 2 главы Приложения 16 к Конвенции о Международной гражданской авиации). В том числе площадь перекрываемой территории городского округа Домодедово – 20,0 тыс. га, Раменского – 1,03 тыс. га, Ленинского района – 6,2 тыс. га, Подольского района – 0,5 тыс. га.

На период 2020 г. с учетом строительства двух новых ВПП-3 и ВПП-4 площадь шумовой зоны составит – 29,4 тыс. га. (Площадь определена, исходя из условия использования самолетов с шумовыми

характеристиками, соответствующими требованиям 3 главы Приложения 16 к Конвенции о Международной гражданской авиации. Том I « Авиационный шум. Международные стандарты и рекомендуемая практика» Международная организация гражданской авиации (ИКАО)). В том числе площадь перекрываемой территории городского округа Домодедово – 23,2 тыс. га, Раменского – 2,0 тыс. га, Ленинского района – 4,0 тыс. га, Подольского района – 0,2 тыс. га.

На период 2050 г. с учетом возможного строительства еще шести ВПП (№№ 5, 6, 7, 8, 9, 10) площадь зоны шумового воздействия составит 41,41 тыс. га, (площадь определена, исходя из условия использования самолетов с шумовыми характеристиками, соответствующими требованиям 4 главы Приложения 16 к Конвенции о Международной гражданской авиации). В состав шумовой зоны, прогнозируемой на 2050 г., войдут территории городского округа Домодедово – 30,0 тыс. га, Раменского – 6,8 тыс. га, Ленинского района – 4,31 тыс. га, Подольского района – 0,3 тыс. га.

Территории, попадающие в зону шумового воздействия аэропорта, представлены в таблице 2.

Территории, попадающие в зону шумового воздействия аэропорта «Домодедово»

Таблица 2

Показатель	Всего	в том числе			
		Домодедовский район	Раменский район	Ленинский район	Подольский район
Существующее положение					
Площадь зоны шумового воздействия, тысяч га (%)	27,73 (100,0)	20,0 (72,1)	1,03 (3,7)	6,2 (22,4)	0,5 (1,8)
из них:					
- территории жилых образований (в т.ч. садоводческие объединения), га	4600	3170	10	1200	220
- количество населенных пунктов, единиц	67	50	1	14	2
- численность населения, тыс. чел.	51,9	24,69	0,01	25,0	2,2
Период 2020 г.					
Площадь зоны шумового воздействия, тысяч га (%)	29,4 (100,0)	23,2 (78,9)	2,0 (6,8)	4,0 (13,6)	0,2 (0,7)
из них:					
- территории жилых образований (в т.ч. садоводческие объединения), га	2700	1870	60	550	220
- количество населенных пунктов, единиц	56	45	2	7	2
- численность населения, тыс. чел.	22,7	16,96	0,04	3,5	2,2
Период 2050 г.					
Площадь зоны шумового воздействия, тысяч га (%)	41,41 (100,0)	30,0 (72,5)	6,8 (16,4)	4,31 (10,4)	0,3 (0,7)
из них:					
- территории жилых образований (в т.ч. садоводческие объединения), га	3900	2600	530	550	220
- количество населенных пунктов, единиц	74	56	9	7	2
- численность населения, тыс. чел.	26,3	17,5	3,1	3,5	2,2

В зону шумового воздействия попадают территории четырех муниципальных образований: городского округа Домодедово, Раменского, Ленинского и Подольского районов.

В существующую шумовую зону от двух ВПП попадают:

- в городском округе Домодедово - часть г.Домодедово (Белые Столбы) – 450 га, Барыбино – 250 га, а также 49 сельских населенных пунктов - 2470 га, с общей численностью населения 24,69 тыс. человек;
- в Ленинском районе - часть г. Видное – 250 га и 13 сельских населенных пунктов - 950 га, общая численность населения – 25,0 тыс. человек;
- в Раменском районе – часть д.Залесье Ганусовского с/о - 10 га – 0,01 тыс. человек.
- в Подольском районе - д.Макарово и д.Федюково Брянцевского с/о - 220 га -2,2 тыс. человек.

На период 2020 г. в шумовую зону попадают:

- в городском округе Домодедово - часть г.Домодедово: Белые Столбы – 50 га, Востряково – 30 га, а также 44 сельских населенных пунктов - 1790 га, с общей численностью населения 16,96 тыс. человек;
- в Ленинском районе - 7 сельских населенных пунктов Горкинского с/о - 550 га, общая численность населения – 3,5 тыс. человек;
- в Раменском районе –д.Залесье и д.Сельвачево Ганусовского с/о - 60 га – 0,04 тыс. человек;
- в Подольском районе - д.Макарово и д.Федюково Брянцевского с/о - 220 га -2,2 тыс. человек.

*На период 2050 г.*в шумовую зону попадают:

- в городском округе Домодедово - часть г.Домодедово (Белые Столбы) – 200 га, а также 55 сельских населенных пунктов - 2400 га, с общей численностью населения 17,5 тыс. человек;
- в Ленинском районе - 7 сельских населенных пунктов Горкинского с/о - 550 га, общая численность населения – 3,5 тыс. человек;
- в Раменском районе – 11 сельских населенных пунктов - 530 га, общая численность населения – 3,1 тыс. человек;
- в Подольском районе - д.Макарово и д.Федюково Брянцевского с/о - 220 га -2,2 тыс. человек.

Зона шумового воздействия включает территории различного функционального назначения:

- территории городских, поселковых и сельских поселений. На данных территориях устанавливается режим, допускающий при реконструкции проведение комплекса шумозащитных мероприятий (применение современных шумопоглащающих строительных материалов, установку оконных блоков с тройным остеклением и т.п.), позволяющих снизить авиационный шум до нормативного уровня звука по ГОСТ 22283 и СНиН 32-03-96, а именно снизить максимальные уровни звука L_A - 85 ДБА (день) и 75 ДБА (ночь), и эквивалентные L_A - 65 ДБА (день) и 75 ДБА (ночь). Для создания более комфортных условий проживания в существующих жилых домах, их владельцам необходимо проводить дополнительные шумозащитные мероприятия по улучшению акустической обстановки.

- *территории сельскохозяйственного назначения*. Выделение земель в собственность, аренду, строительство зданий, строений, сооружений в границах, зарезервированных земельных участков, указанных в Схеме, осуществляется в соответствии с целевым назначением земель по согласованию с Министерством транспорта Московской области.

- *территории лесных угодий*. Данные территории используются по целевому назначению с ограничением использования их в рекреационных целях (исключается строительство жилья, стационарных объектов отдыха, здравоохранения и учебных комплексов). Выделение земель в собственность, аренду, строительство зданий, строений, сооружений в границах, зарезервированных земельных участков, указанных в Схеме, осуществляется в соответствии с целевым назначением земель по согласованию с Министерством транспорта Московской области.

Примечание: перевод лесных и сельскохозяйственных угодий в другие категории земель, промышленное строительство вести при условии согласования Министерства транспорта РФ.

Зоны ограничения препятствий

Данные зоны исчисляются от контролируемой точки аэродрома (далее по тексту КТА):

- *Зона в границах полос воздушных подходов, а также вне границ подходов в радиусе 10 км от КТА.* В данной зоне, согласно статьям 127-129 Федеральных правил использования воздушного пространства, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации № 1084 от 22.09.1999, строительство всех видов объектов подлежит согласованию со старшим авиационным начальником аэропорта.

- *Зона относительно уровня аэродрома в радиусе 30 км от КТА*. В данной зоне все объекты высотой 50 и более метров подлежат согласованию с командующим объединением ВВС и ПВО.

Зона орнитологической безопасности

Данная зона определяется в радиусе 15 км от КТА и в зонах воздушных подходов в радиусе 30 км от КТА. В пределах данных зон исключается возведение свалок бытовых отходов, могильников и иных объектов, способствующих скоплению птиц.

Функциональное назначение и режимы использования территории представлены в таблице 3.

Функциональное назначение и режимы использования территории

Таблица 3

Территории и их функциональное назначение	Режимы использования	Примечания
Территория зоны авиационного шумового воздействия на 2050 г. (зона жестко нормируемой градостроительной и хозяйственной деятельности)	В пределах городов, поселков и с.н.п., а так же за их пределами допускается частичное новое жилищное и иное строительство при реконструкции ветхих строений в соответствии с утвержденным функциональным зонированием на этих территориях	Данное строительство осуществляется при условии проведения комплекса шумозащитных мероприятий, позволяющих снизить уровень звука до допустимых показателей авиационного шума по ГОСТ 22283, СНиП-32-03-96 и согласования с органами санитарного надзора
Территория зоны в радиусе 10 км от КТА (зона обязательного согласования со старшим авиационным начальником аэропорта)	Строительство всех объектов в данной зоне производится по согласованию с Министерством транспорта Московской области и со старшим авиационным начальником аэропорта	Высота новых и реконструируемых объектов согласовывается со старшим авиационным начальником аэропорта. Жилищное и иное строительство в пределах границ шумовой зоны определяется с учетом режима зоны авиационного шума по ГОСТ 22283, СНиП-32-03-96 и согласования с органами санитарного надзора
Территория зоны в радиусе 15 км от КТА (зона орнитологической безопасности)	Исключается организация свалок и иных объектов, способствующих скоплению птиц	Данный режим распространяется также на зоны подходов и выходов ВС в радиусе 30 км от КТА. Жилищное и иное строительство в пределах границ шумовой зоны определяется с учетом режима зоны авиационного шума по ГОСТ 22283, СНиП-32-03-96 и согласования с органами санитарного надзора
Территория зоны ограничения высотных препятствий в радиусе 30 км от КТА	Допускается строительство объектов высотой 50 и более метров по согласованию с командующим объединением ВВС и ПВО	Жилищное и иное строительство в пределах границ шумовой зоны определяется с учетом режима зоны авиационного шума по ГОСТ 22283, СНиП-32-03-96 и согласования с органами санитарного надзора
Территория зоны перспективного развития аэропорта	Исключаются все виды нового строительства за исключением объектов аэродромного комплекса	Сроки выноса существующих объектов, а также использование земель по целевому назначению увязываются с этапами строительства аэропорта
Территория городских и сельских поселений в зоне шумового воздействия	Территории различного функционального использования в соответствии с утвержденной документацией	Строительство на данных территориях осуществляется с учетом режима зоны авиационного шума по ГОСТ 22283, СНиП-32-03-96 и согласования с органами санитарного надзора

Территории городских и сельских поселений вне границы зоны шумового воздействия в радиусе 30 км от КТА	Формируются в соответствии с утвержденной градостроительной документацией	Все объекты нового строительства в радиусе 10 км от КТА подлежат согласованию со старшим авиационным начальником аэропорта, а в радиусе 30 км от КТА - согласованию с командующим объединением ВВС и ПВО. Исключается строительство технических объектов, создающих помехи радиотехническим средствам аэропорта
Территории лесных угодий в пределах зоны шумового воздействия	Ограниченное использование в рекреационных целях по согласованию с Министерством транспорта Московской области. Исключается строительство стационарных объектов здравоохранения, лечебно-оздоровительных учреждений	
Территории сельскохозяйственных угодий в пределах зоны шумового воздействия	Использование в агропромышленных целях	Допускается новое жилищное строительство, строительство садоводческих объединений, а также объектов отдыха, учебы и здравоохранения при условии соблюдения режима зоны авиационного шума по ГОСТ 22283, СНиП-32-03-96 и согласования с органами санитарного надзора
Территории лесных и сельскохозяйственных угодий за пределами зоны шумового воздействия в радиусе 30 км от КТА	Использование преимущественно в рекреационных и агропромышленных целях по согласованию с Министерством транспорта Московской области.	На незалесенных территориях допускается строительство ИЖС, садоводческих объединений, объектов отдыха, учебных и оздоровительных учреждений в соответствии с утвержденной градостроительной документацией, с учетом допустимых показателей авиационного шума по ГОСТ 22283, СНиП-32-03-96 и согласования с органами санитарного надзора

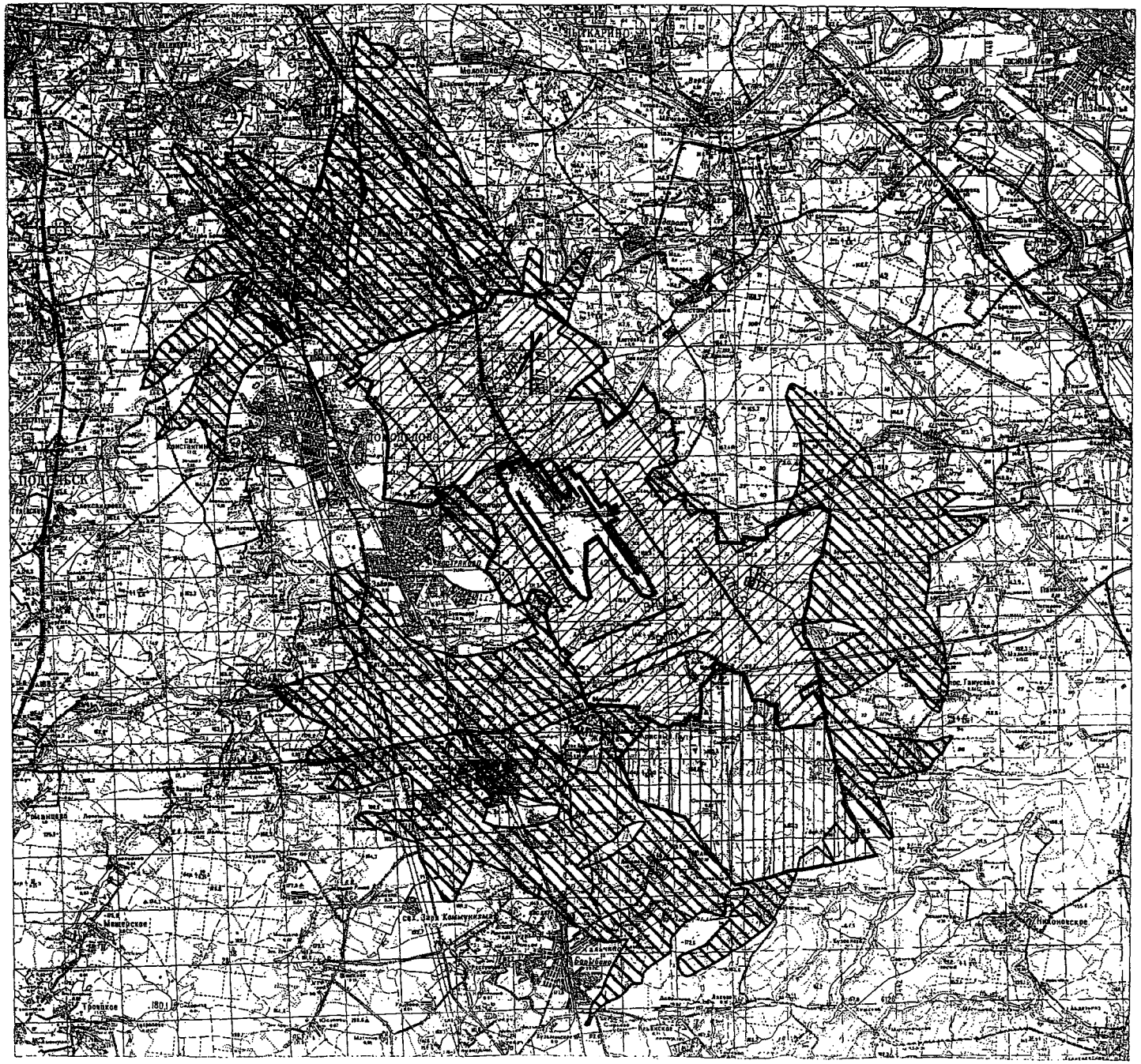
Основание для согласования являются «Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации», (ст. 127, 128, 129, 131), утвержденные Постановлением Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1999 года № 1084.

Список принятых сокращений:

ВПП – взлетно-посадочная полоса;
ЛЭП – линия электропередач;
ВС – воздушное судно;
ДМД – Домодедово (сокр.)
РД – рулежная дорожка;
МКп – магнитный курс посадки;
ЦЗС – центральная заправочная станция;
с/о – сельский округ;
с.н.п. – сельский населенный пункт.

Схема резервирования земельных участков для развития аэропорта "Домодедово"

Схема 1



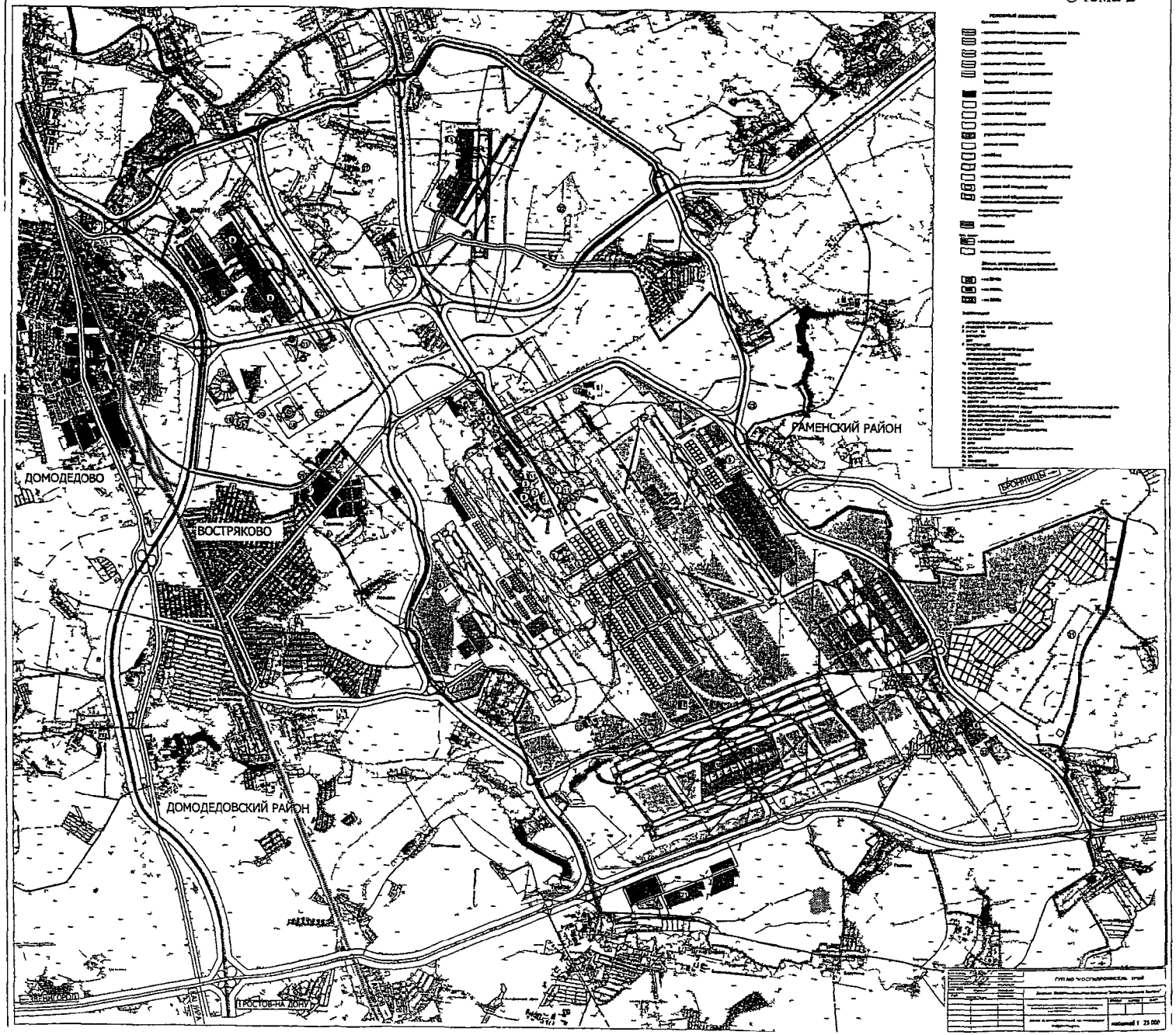
УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:

- Земельный участок №1 (территория перспективного развития международного аэропорта "Домодедово")
- Земельный участок №2 (зона повышенного шумового воздействия воздушных судов на окружающую среду)
- Земельный участок №3 (дополнительный участок перспективного развития международного аэропорта " Домодедово")
- Земельный участок №4 (существующая территория аэропорта исключенная из площади земельного участка №1

Градостроительное обоснование и Схема генерального плана развития аэропорта «Домодедово» до 2020г. и на перспективу до 2050г.

СХЕМА ПЛАНИРОВОЧНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТЕРРИТОРИИ М 1:25000

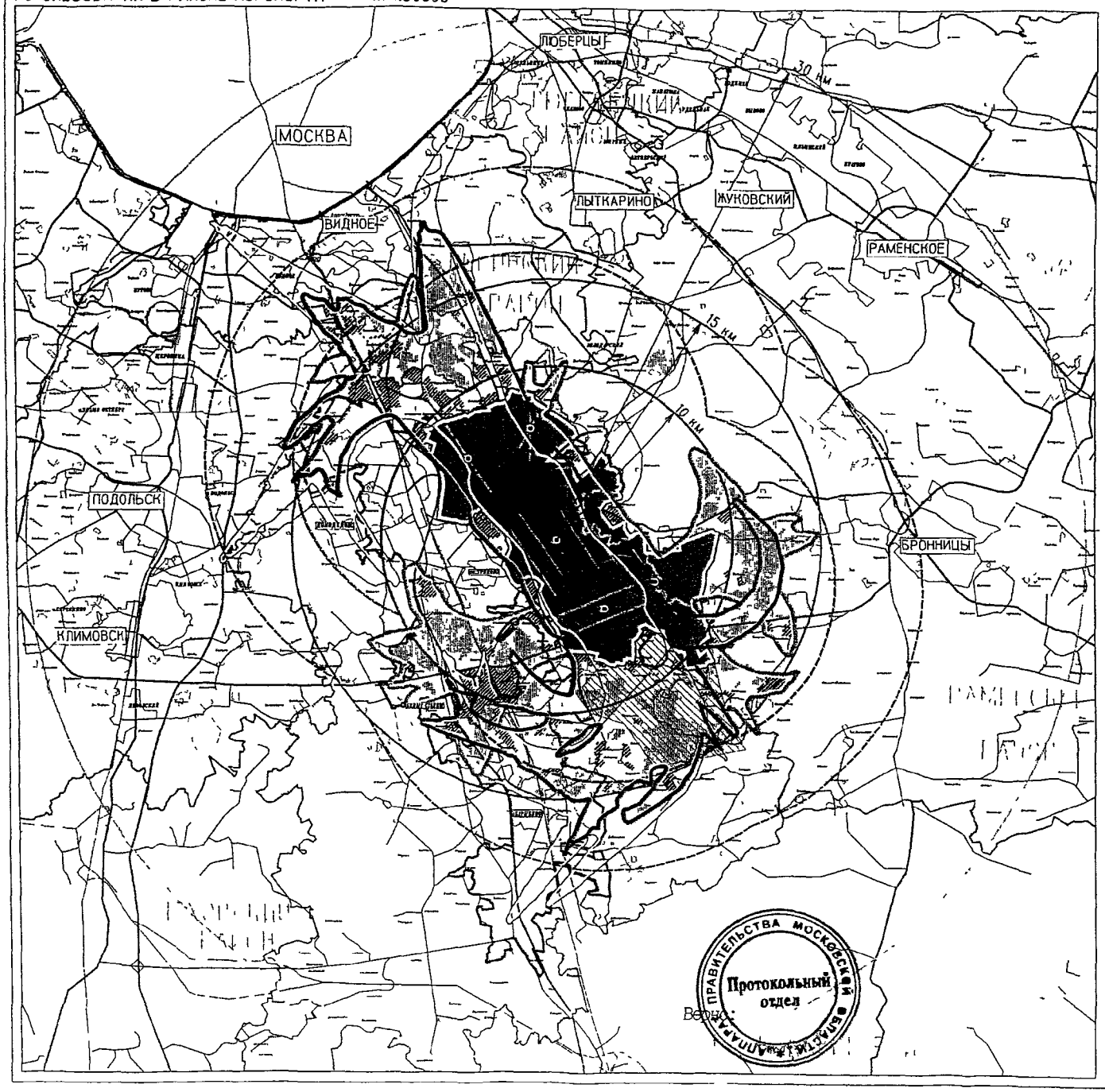
Схема 2



ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЕ ОБОСНОВАНИЕ И СХЕМА ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА РАЗВИТИЯ АЭРОПОРТА "ДОМОДЕДОВО" НА ПЕРИОД ДО 2020 г. И НА ПЕРСПЕКТИВУ ДО 2050 г.

СХЕМА ФУНКЦИОНАЛЬНОГО ЗОНИРОВАНИЯ ТЕРРИТОРИЙ И РЕЖИМЫ ИХ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ В РАЙОНЕ АЭРОПОРТА М 1:50000

Схема 3



АППАРАТ ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ
Протокольный отдел
Верно: