

АКТ
Государственной историко-культурной экспертизы
документации, обосновывающей меры по обеспечению сохранности
объектов культурного наследия при проведении работ в рамках
реализации проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры
Московской железной дороги на Ярославском направлении. V главный
путь Москва-Пассажирская-Ярославская – Лосиноостровская»
реконструкция станции Москва-Пассажирская-Ярославская.
Перронный участок»

15 сентября 2020 г.

г. Москва

Настоящая историко-культурная экспертиза проведена в соответствии со статьями 28, 30, 31, 32 Федерального закона «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» от 25.06.2002 г. №73-ФЗ и Положением о государственной историко-культурной экспертизе, утвержденным Постановлением Правительства Российской Федерации от 15 июля 2009 г. № 569.

Дата начала проведения экспертизы	5 сентября 2020 г.
Дата окончания проведения экспертизы	15 сентября 2020 г.
Место проведения экспертизы	город Москва
Заказчик экспертизы	Акционерное общество «Росжелдорпроект». Институт по проектированию инженерных сооружений и промышленных предприятий путевого хозяйства и геологическим изысканиям «Гипротранспуть» - филиал Акционерного общества «Росжелдорпроект» 109052, г. Москва, ул. Смирновская, д. 25, стр. 10
Исполнитель экспертизы	Каменева Т.Е.

Сведения об эксперте:

Фамилия, имя, отчество	Каменева Татьяна Ефимовна
------------------------	---------------------------

Эксперт

Т.Е. Каменева

Образование	высшее
Специальность	архитектор-реставратор высшей категории
Ученая степень (звание)	Кандидат искусствоведения, заслуженный деятель искусств Российской Федерации
Стаж работы	более 40 лет
Место работы и должность	Московский архитектурный институт (Государственная академия), Заведующий кафедрой
Приказ об аттестации (организация, №, дата)	Приказ МК РФ об аттестации государственных экспертов по проведению государственной историко-культурной экспертизы № 78 от 31.01.2018 г.
Полномочия эксперта	- выявленные объекты культурного наследия в целях обоснования целесообразности включения данных объектов в реестр; - документы, обосновывающие включение объектов культурного наследия в реестр; - документы, обосновывающие исключение объектов культурного наследия из реестра; - документы, обосновывающие изменение категории историко-культурного значения объекта культурного наследия; - проекты зон охраны объекта культурного наследия; - документация или разделы документации, обосновывающие меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия, включенного в реестр, выявленного объекта культурного наследия либо объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, при проведении земляных, мелиоративных, хозяйственных работ, указанных в настоящей статье работ по использованию лесов и иных работ в границах территории объекта культурного

	наследия либо на земельном участке, непосредственно связанном с земельным участком в границах территории объекта культурного наследия; - проектная документация на проведение работ по сохранению объектов культурного наследия.
--	--

Эксперт предупрежден об ответственности за достоверность сведений, изложенных в Акте экспертизы, и за соблюдение принципов проведения экспертизы, установленных статьёй 29 Федерального закона от 25.06.2002 г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», «Положением о государственной историко-культурной экспертизе», утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 15 июля 2009 г. №569 с изменениями и дополнениями, и отвечают за достоверность сведений, изложенных в настоящем заключении экспертизы.

Эксперт Каменева Т.Е. не имеет родственных связей с заказчиком; не состоит в трудовых отношениях с заказчиком; не имеет долговых или иных имущественных обязательств перед заказчиком; не владеет ценными бумагами, акциями (долями участия, паями в уставных капиталах) заказчика; не заинтересована в результатах исследований и решений, вытекающих из настоящего Акта экспертизы, с целью получения выгоды в виде денег, ценностей, иного имущества, услуг имущественного характера или имущественных прав для себя и третьих лиц.

Экспертом при подписании акта государственной историко-культурной экспертизы, выполненного на электронном носителе в формате переносимого документа (PDF), обеспечена конфиденциальность.

Цель экспертизы:

Решение о возможности (положительное заключение) или невозможности (отрицательное заключение) обеспечения сохранности объектов культурного наследия при проведении работ по проекту «Развитие железнодорожной инфраструктуры Московской железной дороги на Ярославском направлении. V главный путь Москва-Пассажирская-Ярославская – Лосиноостровская» реконструкция станции Москва-Пассажирская-Ярославская. Перронный участок».

Объект экспертизы:

1. «Раздел 10 «Иная документация в случаях, предусмотренных федеральными законами» Книга 7 «Документация, обосновывающая меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия». Том 10.7.1 «Раздел об обеспечении сохранности объекта культурного наследия». Шифр 714-1ПУ.1-ОКН.

2. «Раздел 10 «Иная документация в случаях, предусмотренных федеральными законами». Книга 7 «Документация, обосновывающая меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия». Том 10.7.2 «Меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия». Шифр 714-1ПУ.1-МПОСОКН.

Разработчик документации: Общество с ограниченной ответственностью «Гинзбург Архитектс» (ООО «Гинзбург Архитектс»), лицензия МК РФ № 02159 от 17 декабря 2014 г., переоформлена на основании приказа лицензирующего органа № 433 от 15 апреля 2019 г.

I. Перечень документов, представленных Заказчиком:

3. «Раздел 10 «Иная документация в случаях, предусмотренных федеральными законами» Книга 7 «Документация, обосновывающая меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия». Том 10.7.1 «Раздел об обеспечении сохранности объекта культурного наследия». Шифр 714-1ПУ.1-ОКН. ООО «Гинзбург Архитектс».
4. «Раздел 10 «Иная документация в случаях, предусмотренных федеральными законами». Книга 7 «Документация, обосновывающая меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия». Том 10.7.2 «Меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия». Шифр 714-1ПУ.1-МПОСОКН, ООО «Гинзбург Архитектс».
5. Раздел 1 «Пояснительная записка»
Том 1.1. 714-1ПУ.1-ПЗ Пояснительная записка-Гипротранспуть.
6. Раздел 2 «Проект полосы отвода»
Том 2.1. 714-1ПУ.1-ППОПроект полосы отвода. Гипротранспуть.

Раздел 4 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру линейного объекта»

7. Том 4.1. 714-1ПУ.1-ИЛО-ПЖ Книга 1. Платформа между 14 и 15 путями Гипротранспуть
8. Том 4.1.2. 714-1ПУ.1-ИЛО-АР Книга 2. Архитектурные решения. Гипротранспуть

Раздел 5 «Проект организации строительства»

9. Том 5.1. 714-1ПУ.1-ПОС1 Книга 1. Общая часть Гипротранспуть
10. Том 5.2. 714-1ПУ.1-ПОС.Э. Книга 2. Электроснабжение. Трансэлектропроект

11. Том 5.3. 714-1ПУ.1-ПОС.3 Книга 3. Подключение водоотводных лотков к централизованной системе водоотведения. Спецпроект
12. Том 5.4. 714-1ПУ.1-ПОС.4 Книга 4. Переустройство существующих инженерных сетей. Спецпроект
13. Раздел 6 «Проект организации работ по сносу (демонтажу) линейного объекта»
Том 6. 714-1ПУ.1-ПОД Проект организации работ по сносу (демонтажу) линейного объекта Гипротранспуть

II. Сведения об обстоятельствах, повлиявших на процесс проведения и результаты экспертизы

Обстоятельства, повлиявшие на процесс проведения и результаты экспертизы, отсутствуют.

III. Сведения о проведенных исследованиях с указанием примененных методов, объема и характера выполненных работ и их результатов:

При проведении государственной историко-культурной экспертизы экспертом было выполнено:

- изучение предоставленной исходной документации;
- изучение архивных материалов и библиографических источников;
- изучение и анализ документации, представленной на экспертизу;
- изучение материалов, имеющих в публичном доступе.

Экспертизой установлено, что проектная документация разработана на основании:

- Федерального закона № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», регламентирующего условия проведения земляных и строительных работ в границах территории объекта культурного наследия (ст. 5.1, 30, 36 и др.).
- Проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Московской железной дороги на Ярославском направлении. V главный путь Москва-Пассажирская-Ярославская – Лосиноостровская» реконструкция станции Москва-Пассажирская-Ярославская. Перронный участок».
- Договора между АО «РОСЖЕЛДОРПРОЕКТ» и ООО «Гинзбург Архитектс» № 198.2-20-ОСОКН.
- Протокола совещания под председательством президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина и мэра г. Москвы С.С. Собянина от 10.09.2012г.
- Соглашения №77-629/1263 от 24.12.2012 г. между Правительством Москвы и ОАО «РЖД» о сотрудничестве в области развития железнодорожной инфраструктуры в Московском железнодорожном узле.
- Программы реализации первоочередных проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры для улучшения условий городских и пригородных пассажирских перевозок в Московском железнодорожном узле

в 2012-2020 гг.

- Генеральной схемы развития Московского железнодорожного узла, утвержденной постановлением Правительства Москвы от 18.11.2008 №1070-ПП и согласованной ОАО «РЖД».

- Задания на проектирование и изменениям к заданию № 1 и № 2 по объекту: «Развитие железнодорожной инфраструктуры Московской железной дороги на Ярославском направлении. V главный путь Москва-Пассажирская-Ярославская Лосиноостровская», утвержденному Первым Вице-президентом ОАО «РЖД» В.Н. Морозовым и Старшим вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем.

Документация, обосновывающая меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия». в составе проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Московской железной дороги на Ярославском направлении. V главный путь Москва-Пассажирская-Ярославская – Лосиноостровская» реконструкция станции Москва-Пассажирская-Ярославская. Перронный участок» содержит оценку влияния проводимых работ на объекты культурного наследия:

1. ОКН федерального значения «Ансамбль площади, XIX- XX вв.:

- «Здание Ленинградского вокзала» 1851 года, архитектор К .А. Тон (г. Москва, Комсомольская пл., д. 3)
- «Здание Ярославского вокзала» 1903-1904 г., архитектор Ф.О. Шехтель (г. Москва, Комсомольская пл., д. 5)
- «Здание Московской таможни» XIX века (г. Москва, Комсомольская пл., д.1, стр. 1)

2. ОКН федерального значения «Памятник Ленину В.И., 1967 г., скульптор А.П. Кибальников, арх. В.М. Гинзбург, бронза, гранит», расположенный на Привокзальной площади, рядом с Ярославским вокзалом.

3. ОКН регионального значения (ансамбль): «Ансамбль Кругового депо Николаевской железной дороги, 1850-1860-е гг., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, нач. XX в.: - Круговое депо, 1851 г., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, 1860-е гг.; - «Водонапорная башня 1850-е гг., архитектор Р.А. Желязевич, нач. XX в.», расположенный по адресу: г. Москва, Комсомольская пл., д. 3/30, стр.1, проезд Комсомольской площади, д. 12 (часть).

4. Выявленный объект культурного наследия «Комплекс зданий Таможенного двора, 1850-1860-е гг., арх. К.А.Тон, Р.А.Желязевич (три здания)», :«Пакгаузы Николаевской железной дороги» (г. Москва Комсомольская площадь, 1А стр.1, 1А стр.2, 1 стр.4).

Объект культурного наследия федерального значения федерального значения «Ансамбль площади XIX- XX вв. - Здание Ярославского вокзала, 1903-1904 гг., арх. Ф.О. Шехтель», расположенный по адресу: г. Москва,

Комсомольская пл., д.5 принят на государственную охрану постановлением Совета Министров РСФСР от 30.08.1960 № 1327 «О дальнейшем улучшении дела охраны памятников культуры в РСФСР».

Объект культурного наследия федерального значения «Памятник Ленину В.И., 1967 г., скульптор А.П. Кибальников, арх. В.М. Гинзбург, бронза, гранит», расположенный на Привокзальной площади, рядом с Ярославским вокзалом 5 принят на государственную охрану постановлением Совета Министров РСФСР от 04.12.1974 № 624 «О дополнении и частичном изменении ПСМ от 30.08.1960 № 1327».

Территории объектов культурного наследия утверждены Постановлением Правительства Москвы от 03.08.2010 N 672-ПП «Об утверждении границ территорий объектов культурного наследия (памятников истории и культуры), расположенных между Садовым кольцом и границей Центрального административного округа города Москвы» (В редакции постановления правительства Москвы № 774-ПП от 16.12.2014 года).

1. Предмет охраны объекта культурного наследия федерального значения «Ансамбль площади», XIX- XX вв. утвержден 26.05.2020 г. приказом ДКН № 318:

Предметом охраны объекта культурного наследия федерального значения (ансамбля) "Ансамбль площади" XIX-XX веков являются:

1. Ансамбль:

местоположение и градостроительные характеристики ансамбля, участвующего в формировании застройки Комсомольской площади, его роль в композиционно-планировочной структуре района (согласно схеме предмета охраны);

объемно-пространственная и пространственно-планировочная композиция ансамбля XIX-XX веков, в том числе габариты, высотные и силуэтные характеристики зданий, соотношение застроенных и незастроенных пространств, местоположение и композиционное взаимодействие зданий, элементов благоустройства территории (согласно схеме предмета охраны).

2. "Здание Ленинградского вокзала" 1851 года, архитектор К.А.Тон (г. Москва, Комсомольская пл., д. 3):

местоположение и градостроительные характеристики здания, участвующего в формировании застройки Комсомольской площади, его роль в композиционно-планировочной структуре ансамбля и квартала (согласно схеме предмета охраны);

объемно-пространственная композиция здания XIX века с аттиком, часовой башней с двумя полукруглыми балконами в основании, куполом и шпилем (согласно схеме предмета охраны), в том числе высотные отметки по венчающим карнизам и аттикам;

крыши и купол XIX века, их конструкция, конфигурация, материал, характер кровельного покрытия, в том числе высотные отметки по конькам,

зениту купола и шпилю;

композиционное решение и архитектурно-художественное оформление фасадов XIX века, в том числе местоположение, размер, форма, оформление оконных и дверных проемов, высокий цоколь, спаренные оконные проемы с профилированными архивольтами, пилястры, прямоугольные филенки, лепные розетки, каннелированные колонны, венчающий и междуэтажные раскрепованные карнизы, в том числе оформление двухъярусной башни, включая спаренные колонны на углах, сандрики сфронтонами на кронштейнах, металлическое ограждение башни, часы на башне (согласно схеме предмета охраны);

материал и характер отделки фасадных поверхностей XIX века, в том числе штукатурка с окраской;

колористическое решение фасадов XIX века(уточняется в процессе реставрационных исследований);

пространственно-планировочная структура интерьеров здания XIX века в пределах капитальных стен и перекрытий, в том числе сводчатых (согласно схеме предмета охраны);

капитальные стены, плоские и сводчатые перекрытия XIX века, их конструкция и материал (согласно схеме предмета охраны);

парадная чугунная лестница XIX века, ее местоположение, конструкция, материал, декоративное оформление (согласно схеме предмета охраны);

местоположение лестниц XIX века (согласно схеме предмета охраны); архитектурно-художественное оформление интерьеров XIX века, (уточняется в процессе реставрационных исследований; согласно схеме предмета охраны);

характер оформления, рисунок расстекловки, колористическое решение заполнения оконных и дверных проемов на XIX век.

3. "Здание Ярославского вокзала" 1903-1904 годов, архитектор Ф.О.Шехтель (г. Москва, Комсомольская пл., д. 5):

местоположение и градостроительные характеристики здания, участвующего в формировании застройки Комсомольской площади, его роль в композиционно-планировочной структуре ансамбля и квартала (согласно схеме предмета охраны);

объемно-пространственная композиция здания 1862-1896, 1900-1907 годов с башнями, шатрами, машикулями, ризалитами, объемом главного входа с двумя башенками, высокой килевидной аркой-козырьком, шатром-палаткой с гребнем (согласно схеме предмета охраны), в том числе высотные отметки по венчающим карнизам;

крыши и шатры XIX-XX веков, их конструкция, конфигурация, материал, характер кровельного покрытия, включая слуховые окна, в том числе высотные отметки по конькам, шатрам, гребню;

композиционное решение и архитектурно-художественное оформление фасадов 1862-1896, 1900-1907 годов, в том числе местоположение, размер,

форма, оформление оконных и дверных проемов, руст, профилированные архивольты, пилястры, лепной, резной декор, профилированные карнизы, пояса ширинок, рельефные композиции, фриз с рельефным орнаментом, широкий керамический фриз с растительным узором бирюзового цвета, барельефы и майоликовые панно с геометрическим декором, стилизованным изображением флоры, фауны, в том числе барельеф "Чайки" (скульптор И.С.Ефимов, 1947 год), элементы декора с советской государственной символикой (с учетом реставрации 2015 года; согласно схеме предмета охраны);

художественный металл 1862-1907 годов, в том числе подзоры, ажурный гребень, металлические килевидные козырьки с ажурным декоративным оформлением (с учетом реставрации 2015 года);

материал и характер отделки фасадных поверхностей 1862-1907 годов, в том числе руст, штукатурка с окраской, керамическая плитка, майолика;

колористическое решение фасадов XIX-XX веков (уточняется в процессе реставрационных исследований);

пространственно-планировочная структура интерьеров здания 1862-1896, 1900-1907 годов в пределах капитальных стен и перекрытий, в том числе сводчатых (согласно схеме предмета охраны);

капитальные стены, опорные конструкции, плоские и сводчатые перекрытия 1862-1896, 1900-1907 годов, включая колоннаду перрона (архитектор Л.Н.Кекушев), чугунные фермы и колонны пассажирских перронов, их конструкция и материал (согласно схеме предмета охраны);

лестницы XIX века, их местоположение, конструкция, материал, декоративное оформление (согласно схеме предмета охраны);

архитектурно-художественное оформление интерьеров 1904, 1947 годов, включая декоративный барельеф (скульптора И.С.Ефимова), декоративное панно на стене лестницы (с учетом реставрационных работ 2004 года; уточняется в процессе реставрационных исследований; согласно схеме предмета охраны);

характер оформления, рисунок расстекловки, колористическое решение заполнения оконных и дверных проемов на XX век.

4. "Здание Казанского вокзала" 1912-1914 годов, архитектор А.В.Щусев (г. Москва, Комсомольская пл., д. 2, 2А):

местоположение и градостроительные характеристики здания, участвующего в формировании застройки Комсомольской площади, его роль в композиционно-планировочной структуре ансамбля и квартала (согласно схеме предмета охраны);

объемно-пространственная композиция здания 1912-1926 годов с ризалитами, башнями, шатрами, двухэтажным объемом котельной с башней (согласно схеме предмета охраны), в том числе высотные отметки по венчающим карнизам, конькам, шатрам, пинаклям (с учетом реставрационных работ 2014-2018 годов);

крыши, шатры, световые фонари первой половины XX века, их

конструкция, конфигурация, материал, характер кровельного покрытия и остекления, включая металлическое ограждение, чердачные окна, люкарны, трубы калориферного отопления, в том числе высотные отметки по конькам, шатрам, шпилям, металлическим ограждениям (с учетом реставрационных работ 2014-2018 годов);

композиционное решение и архитектурно-художественное оформление фасадов 1912-1926, 1930-1940 годов, в том числе местоположение, размер, форма, оформление оконных и дверных проемов, гладкие и профилированные с замками архивольты, перспективные профилированные наличники, сандрики, пилястры, волюты, филенки, белокаменный, кирпичный, лепной декор, междуэтажные и венчающие профилированные и кирпичные карнизы, фризy с декоративными архитектурными элементами, пинакли, в том числе башенные часы с колоколом, оформление их циферблата (с учетом реставрационных работ 2014-2018 годов; согласно схеме предмета охраны);

художественный металл 1912-1926, 1930-1940 годов, включая колокол с литой решеткой ограждения, их местоположение, материал, характер оформления (с учетом реставрационных работ 2014-2018 годов);

материал и характер отделки фасадных поверхностей 1912-1926, 1930-1940 годов, включая гранит, мрамор, белый камень, кирпич, штукатурку, окраску по кирпичу (с учетом реставрационных работ 2014-2018 годов);

колористическое решение фасадов 1912-1926, 1930-1940 годов (уточняется в процессе реставрационных исследований);

пространственно-планировочная структура интерьеров здания 1912-1926, 1930-1940 годов в пределах капитальных стен, опорных конструкций, обходной галереи, двусветных залов, прямоугольных и арочных проемов, перегородок и перекрытий, в том числе сводчатых (согласно схеме предмета охраны);

капитальные стены, опорные конструкции, плоские, купольные, сводчатые перекрытия, в том числе с распалубками, балконы обходной галереи, двусветные залы 1912-1926, 1930-1940 годов, их конструкции и материал, в том числе перекрытие зала ожидания (бывшего теплого перрона) конструкцией из бетонных арочных рам, связанных ступенчатым сегментом ложного свода с витражными заполнениями и световым фонарем, система междуэтажных перекрытий главной башни (с учетом реставрационных работ 2014-2018 годов; согласно схеме предмета охраны);

функционально-планировочная взаимосвязь интерьерных пространств здания на 1912-1926, 1930-1940 годы;

лестницы 1912-1926, 1930-1940 годов, их местоположение, конструкция, материал, архитектурно-художественное оформление (с учетом реставрационных работ 2014-2018 годов; согласно схеме предмета охраны);

архитектурно-художественное оформление интерьеров здания 1912-1926, 1930-1940 годов, в том числе паркетный пол в зале ресторана, оформление оконных и дверных откосов, порталов входов и ниш, лепной и

кирпичный декор, зеркала, в том числе высокие в фигурных рамах, маленькие - медальонного типа, вентиляционные решетки (уточняется в процессе реставрационных исследований; согласно схеме предмета охраны);

монументальные росписи, в том числе панно "Победа" и "Мир" (худ. Е.Е.Лансере, 1930-1940 года) (с учетом реставрационных работ 2014-2018 годов; согласно схеме предмета охраны);

осветительные приборы 1912-1926, 1930-1940 годов, в том числе люстры, бра, торшеры (с учетом реставрационных работ 2014-2018 годов);

колористическое решение интерьеров 1912-1926, 1930-1940 годов (уточняется в процессе реставрационных исследований);

столярные и металлические оконные и дверные заполнения 1912-1926, 1930-1940 годов, их материал, характер оформления, рисунок расстекловки, колористическое решение, включая скобяной прибор (с учетом реставрационных работ 2014-2018 годов).

5. "Дом культуры железнодорожников" 1925-1926 годов, архитектор А.В.Щусев (г. Москва, Комсомольская пл., д. 2, стр. 1, д. 4, стр. 1):

местоположение и градостроительные характеристики здания, участвующего в формировании застройки Комсомольской площади, его роль в композиционно-планировочной структуре ансамбля и квартала (согласно схеме предмета охраны);

объемно-пространственная композиция разновысотного с подвалом и цокольным этажом здания 1925-1926 годов со скругленным углом, пристройкой 1928 года, фронтонами и аттиками (согласно схеме предмета охраны), в том числе высотные отметки по венчающим карнизам, аттикам и фронтонам;

крыши 1920-х годов, их конструкция, конфигурация, материал, характер кровельного покрытия, в том числе высотные отметки по конькам, слуховые окна, вентиляционные трубы;

композиционное решение и архитектурно-художественное оформление фасадов 1920-х годов, в том числе местоположение, размер, форма, оформление оконных и дверных проемов, цоколь, лопатки, спаренные тонкие полуколонки, пилястры, колончатые наличники с гладкими витыми колонками, сандрики с декоративными архитектурными элементами, ниши, розетки, филенки, кронштейны, лепной декор, балконы с ограждениями, междуэтажные и венчающие профилированные и кирпичные карнизы, фризy, плоские междуэтажные пояса, рустовка углов, оформление порталов парадных входов с архитектурными композициями, восьмигранными окнами (согласно схеме предмета охраны);

материал и характер отделки фасадных поверхностей 1920-х годов, в том числе гладкая штукатурка с окраской, открытая кирпичная кладка с окраской;

колористическое решение фасадов 1920-х годов (уточняется в процессе реставрационных исследований);

пространственно-планировочная структура интерьеров здания 1920-х

годов в пределах капитальных стен, опорных конструкций, прямоугольных и арочных проемов, перегородок и перекрытий (согласно схеме предмета охраны);

капитальные стены, колонны, перегородки и перекрытия 1920-х годов, их конструкции и материал (согласно схеме предмета охраны);
лестницы 1920-х годов, их местоположение, конструкция, материал, оформление (согласно схеме предмета охраны);

архитектурно-художественное оформление интерьеров 1920-х годов, в том числе колонны, орнаментальные фризy, филенчатые пилоны с аркадами, профилированные архивольты с розетками, карнизы с поясами сухариков, лепными фризами, кессонированные и кассетированные потолки, лепные розетки, филенки (уточняется в процессе реставрационных исследований; согласно схеме предмета охраны);

характер оформления, рисунок расстекловки, колористическое решение столярных заполнений оконных и дверных проемов на 1920-е годы.

6. "Здание Московской таможни" XIX века (г. Москва,

Комсомольская пл., д. 1, стр. 1):

местоположение и градостроительные характеристики здания, участвующего в формировании застройки Комсомольской площади, его роль в композиционно-планировочной структуре ансамбля и квартала (согласно схеме предмета охраны);

объемно-пространственная композиция трехэтажного с полуподвалом здания 1856 года со ступенчатым аттиком (согласно схеме предмета охраны), в том числе высотные отметки по венчающему карнизу и аттику;

крыша XIX века, ее конструкция, конфигурация, материал, характер кровельного покрытия, в том числе высотные отметки по конькам, печные трубы, слуховые окна;

композиционное решение и архитектурно-художественное оформление фасадов 1856 года, в том числе местоположение, размер, форма, оформление оконных и дверных проемов, высокий цоколь, квадратный руст, профилированные архивольты, подоконная тяга, пояс филенок, пилястры, сандрики, широкий гладкий фриз, междуэтажный и венчающий профилированные карнизы, пояс сухариков (согласно схеме предмета охраны);

материал и характер отделки фасадных поверхностей 1856 года, в том числе гладкая штукатурка с окраской;

колористическое решение фасадов 1856 года (уточняется в процессе реставрационных исследований);

пространственно-планировочная структура интерьеров здания 1856 года в пределах капитальных стен, прямоугольных и арочных проемов и перекрытий (согласно схеме предмета охраны);

капитальные стены и перекрытия 1856 года, включая сводчатые перекрытия с распалубками, их конструкции и материал (согласно схеме

предмета охраны);

лестницы 1856 года, их местоположение, конструкция, материал, оформление, включая металлические ограждения с деревянными профилированными поручнями (согласно схеме предмета охраны);

архитектурно-художественное оформление интерьеров 1856 года, в том числе профилированные карнизы и тяги, розетки (уточняется в процессе реставрационных исследований; согласно схеме предмета охраны);

характер оформления, рисунок расстекловки, колористическое решение столярных заполнений оконных и дверных проемов на 1856 год.

Изменение предмета охраны может быть осуществлено в порядке и случаях, предусмотренных законодательством об объектах культурного наследия.

3. Объект культурного наследия регионального значения (ансамбль): «Ансамбль Кругового депо Николаевской железной дороги, 1850-1860-е гг., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, нач. XX в.: - Круговое депо, 1851 г., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, 1860-е гг.; - Водонапорная башня 1850-е гг., архитектор Р.А. Желязевич, нач. XX в.», расположенный по адресу: г. Москва, Комсомольская пл., д. 3/30, стр.1, проезд Комсомольской площади, д. 12 (часть) принят на государственную охрану приказом Мосгорнаследия Правительства Москвы от 15 июля 2016 года N 567 «О включении выявленного объекта культурного наследия «Ансамбль зданий Таможенного двора Николаевской железной дороги, 1850-1860-е гг., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, нач. XX в.: - Круговое депо, 1851 г., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, 1860-е гг.; - Водонапорная башня 1850-е гг., архитектор Р.А. Желязевич, нач. XX в.», расположенного по адресу: Комсомольская пл., д.3/30, стр.1, пр. Комсомольской Площади, д. 12 (часть), в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации в качестве объекта культурного наследия регионального значения (ансамбля), об утверждении границ его территории и предмета охраны».

Территория объекта культурного наследия утверждена приказом Мосгорнаследия Правительства Москвы от 15 июля 2016 года N 567.

Предмет охраны объекта культурного наследия утвержден приказом Мосгорнаследия Правительства Москвы от 15 июля 2016 года N 567 в составе:

Ансамбль Кругового депо Николаевской железной дороги, 1850-1860-е гг., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, нач. XX в.:

- местоположение и градостроительные характеристики ансамбля второй половины XIX века, начала XX века, его роль в композиционно-планировочной структуре вокзала и застройке проезда Комсомольской площади;

- пространственно-планировочная композиция ансамбля второй половины XIX века, начала XX века, включая местоположение, габариты, высотные и силуэтные характеристики зданий, а также соотношение застроенных и незастроенных пространств.

«Ансамбль Кругового депо Николаевской железной дороги, 1850-1860-е гг., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, нач. XX в.: - Круговое депо, 1851 г., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, 1860-е гг.» (Комсомольская пл., д.3/30, стр.1):

- местоположение и градостроительные характеристики здания 1850-1860-х годов, его роль в композиционно-планировочной структуре застройки ансамбля;

- объемно-пространственная композиция здания 1850-1860-х годов с внутренним двором, в том числе высотные отметки по венчающему карнизу (с учетом проведенных в 2010-х годах реставрационных работ);

- композиционное решение и архитектурно-художественное оформление фасадов 1850-1860-х годов, в том числе местоположение, форма, размер, оформление оконных и дверных проемов, въездных ворот, поребрики, лопатки, филенки, зубцы, пинакли;

- материал и характер отделки фасадных поверхностей 1850-1860-х годов, в том числе белокаменный цоколь, красный кирпич (с учетом проведенных в 2010-х годах реставрационных работ);

- колористическое решение фасадов здания 1850-1860-х годов (уточняется в процессе реставрационных исследований);

- пространственно-планировочная структура интерьеров здания середины XIX века в пределах капитальных стен и сводчатых перекрытий;

- капитальные стены и сводчатые перекрытия середины XIX века, их конструкция и материал;

- характер оформления, расстекловка, колористическое решение столярных заполнений оконных и дверных проемов середины XIX века (уточняется в процессе реставрационных исследований).

2. Предмет охраны объекта культурного наследия федерального значения (памятника) "Памятник В.И.Ленину", расположенного по адресу: г. Москва, Комсомольская пл. (у Ярославского вокзала) утвержден распоряжение ДКН г. Москвы № 778 от 25.11 2019 г.

Предметом охраны объекта культурного наследия являются: местоположение памятника 1967 года на территории Ярославского вокзала, его роль в композиционно-планировочной структуре Комсомольской площади (согласно схеме предмета охраны);

объемно-пространственная композиция и архитектурно-художественное оформление памятника 1967 года, включающая скульптуру В.И.Ленина в полный рост, постамент из двух кубов, поставленных друг на друга, цоколь в форме усеченной пирамиды, облицованной гранитными плитками (согласно схеме предмета охраны);

конструкция, характер обработки (фактура) поверхностей, материал, колористическое решение памятника 1967 года: скульптура - розовый гранит (шлифовка - бучардирование), постамент - черный полированный гранит, цоколь под постаментом облицован полированными плитками из серого гранита.

Изменение предмета охраны может быть осуществлено в порядке и случаях, предусмотренных законодательством об объектах культурного наследия.

«Ансамбль Кругового депо Николаевской железной дороги, 1850-1860-е гг., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, нач. XX в.: - Водонапорная башня 1850-е гг., архитектор Р.А. Желязевич, нач. XX в.» (пр. Комсомольской Площади, д. 12 (часть):

- местоположение и градостроительные характеристики здания 1850-х годов, его роль в композиционно-планировочной структуре ансамбля;

- объемно-пространственная композиция квадратной в плане, трехъярусной башни XIX – начала XX века, включая высотные отметки по венчающим карнизам;

- конфигурация, характер кровельного покрытия крыши начала XX века, высотные отметки по коньку (уточняется в процессе реставрационных исследований);

- композиционное решение и архитектурно-художественное оформление фасадов XIX – начала XX веков, включая местоположение, размер, форму, оформление оконных и дверных проемов, архивольты, выложенные поребриком в кирпиче, полуциркульные арочные проемы, подоконные доски, декор венчающего и междуэтажного карнизов (ряды поребрика, зубчатого бегунца, профилированных квадратных филенок – шашек);

- материал и характер отделки фасадов 1850-1860-х годов, в том числе неоштукатуренные краснокирпичные стены;

- колористическое решение фасадов XIX – начала XX веков (уточняется в процессе реставрационных исследований);

- пространственно-планировочная структура интерьеров здания XIX – начала XX веков в пределах капитальных стен;

- капитальные стены XIX – начала XX веков, их конструкция и материал;

- характер оформления, расстекловка, колористическое решение столярных заполнений оконных и дверных проемов середины XIX века (уточняется в процессе реставрационных исследований).

4. Предмет охраны выявленного объекта культурного наследия «Комплекс зданий Таможенного двора, 1850-1860-е гг., арх. К.А.Тон, Р.А.Желязевич (три здания)», :«Пакгаузы Николаевской железной дороги» (г. Москва Комсомольская площадь, 1А стр.1, 1А стр.2, 1 стр.4) не определен.

Территория полосы отвода частично расположена в границах

территории объекта археологического наследия федерального значения «Культурный слой «Красного села», XV-XVIII вв.» (Решение Президиума Моссовета народных депутатов от 30.07.1992г. №84 «О памятниках истории и культуры г. Москвы»).

Территория полосы отвода частично расположена в границах территории объекта культурного наследия регионального значения (ансамбля) «Ансамбль Кругового депо Николаевской железной дороги, 1850-1860-е гг., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, нач. XX в.: - Круговое депо, 1851 г., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, 1860-е гг.; - Водонапорная башня, 1850-е гг., архитектор Р.А. Желязевич, нач. XX в.», расположенного по адресу: Комсомольская пл., д. 3/30, стр. 1, пр. Комсомольской Площади, д. 12 (часть)

На территории объекта культурного наследия:

1. Разрешается:

проведение работ по сохранению объекта культурного наследия на основании задания на проведение указанных работ, разрешения на проведение указанных работ, выданных региональным органом охраны объектов культурного наследия, проектной документации на проведение работ по сохранению объекта культурного наследия, согласованной региональным органом охраны объектов культурного наследия, а также при условии осуществления технического, авторского надзора и государственного надзора в области охраны объектов культурного наследия за их проведением. В случае если при проведении работ по сохранению объекта культурного наследия затрагиваются конструктивные и другие характеристики надежности и безопасности объекта, указанные работы проводятся в соответствии с требованиями Федерального закона от 25 июня 2002 г. № 73-ФЗ "Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации" (далее - Федеральный закон) и Градостроительного кодекса Российской Федерации;

проведение в порядке и случаях, предусмотренных Федеральным законом, изыскательных, проектных, земляных, мелиоративных, хозяйственных и иных работ, в том числе: снос диссонирующих объектов; озеленение и благоустройство территории; прокладка и реконструкция дорожных и инженерных коммуникаций, не нарушающие целостность объекта культурного наследия и не создающие угрозы его повреждения, разрушения или уничтожения, угрозы пожара; проведение археологических полевых работ;

освоение подземного пространства в соответствии с проектом приспособления объекта культурного наследия к современному использованию при условии отсутствия негативного влияния на сохранность данного объекта культурного наследия в его исторической среде;

ведение хозяйственной деятельности, не противоречащей требованиям обеспечения сохранности объекта культурного наследия и позволяющей обеспечить функционирование объекта культурного наследия в современных условиях.

2. Обеспечивается:

запрет или ограничение движения транспортных средств в случае, если

движение транспортных средств создает угрозу нарушения целостности и сохранности объекта культурного наследия;
 доступность объекта культурного наследия в целях его экспонирования, сохранения его традиционного визуального восприятия с основных видовых точек и смотровых площадок;
 реализация мер пожарной безопасности; реализация мер экологической безопасности;
 защита объекта культурного наследия от динамических воздействий.

3. Запрещается:

строительство объектов капитального строительства; увеличение объемно-пространственных характеристик существующих на территории объекта культурного наследия объектов капитального строительства;
 искажение традиционных характеристик эволюционно сложившейся композиции застройки исторического владения;
 изменение характеристик природного ландшафта, композиционно связанного с объектом культурного наследия.

Обеспечение сохранности объектов археологии в данном разделе не рассматривается.

Участок проектирования частично расположен в границах объединенных охранных зон №179 и №180, в границах зоны регулирования застройки № 001, утвержденной Постановлением Правительства Москвы № 545-ПП от 07.07.1998 г.

IV. Факты и сведения, выявленные и установленные в результате проведенных исследований:

В непосредственной близости от участка проведения работ находятся следующие объекты культурного наследия:

1. ОКН федерального значения «Ансамбль площади, XIX- XX вв.:

- «Здание Ярославского вокзала» 1903-1904 г., архитектор Ф.О. Шехтель (г. Москва, Комсомольская пл., д. 5)

2. ОКН федерального значения «Памятник Ленину В.И., 1967 г., скульптор А.П. Кибальников, арх. В.М. Гинзбург, бронза, гранит», расположенный на Привокзальной площади, рядом с Ярославским вокзалом.

3. ОКН регионального значения (ансамбль): «Ансамбль Кругового депо Николаевской железной дороги, 1850-1860-е гг., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, нач. XX в.: - Круговое депо, 1851 г., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, 1860-е гг.; - «Водонапорная башня 1850-е гг., архитектор Р.А. Желязевич, нач. XX в.», расположенный по адресу: г. Москва, Комсомольская пл., д. 3/30, стр.1, проезд Комсомольской площади, д. 12 (часть).

Короткая справка о расположенных в непосредственной близости ОКН:

Ярославский вокзал.

В XVII в. на современной площади трех вокзалов расстиралось обширное Каланчевское поле. На западе оно доходило до середины современной Большой Спасской улицы, где в XVII в. стоял деревянный царский дворец. Этот дворец имел вышку, по-татарски «каланчу», отчего назывался Каланчевским дворцом, а по нему простиравшееся к востоку поле тоже получило название Каланчевское.

На месте нынешнего Ярославского вокзала с конца XVII в. находился Новый полевой артиллерийский двор — завод и склад пушек и снарядов со многими деревянными строениями.

Идея строительства железной дороги возникла в середине XIX века.

Проектирование вокзала было поручено петербургскому архитектору Роману Ивановичу Кузьмину. Место для строительства было определено по одной линии с Николаевским, ныне Ленинградским вокзалом. В 1862 году было построено строгое и изящное двухэтажное белое здание Северного вокзала, и 18 августа того же года открыто «ежедневное движение от Москвы до Сергиевского Посада, на первое время по два раза в день».

В 1870 году железную дорогу продлили до Ярославля, а в связи с начавшимся в конце XIX века бурным железнодорожным строительством Московско-Ярославская дорога была удлинена до Архангельска, и к ней присоединили ещё три линии северного направления.

Последовавшее за этими событиями увеличение пассажиропотока и грузоперевозок, вызвало необходимость перестройки здания Ярославского вокзала, для чего в 1901 году был приглашён известный архитектор Фёдор Осипович Шехтель, проект которого был одобрен во всех инстанциях, в том числе и Николаем II. Строительство началось весной 1902 года и завершено к 1907 году. Архитектором были использованы новые строительные материалы - железобетон, металлоконструкции, облицовочные плитки - что значительно уменьшало затраты по сравнению с традиционным штукатурным методом.

По площади новое здание было втрое больше старого и, выполнено в неорусском стиле, необычном как снаружи, так и внутри. Фёдор Шехтель сумел воспользоваться принципом древнерусского зодчества и объединил в одно целое несколько различных по форме и размеру построек. Над входом в нише фронтона изображены гербы городов Ярославля - медведь с секирой, Архангельска - поражающий дьявола Михаил Архангел и Москвы - Георгий Победоносец.

Перрон вокзала был построен позднее, в 1910 году, по проекту архитектора Л.Н. Кекушева, но в первоначальном виде он до нашего времени не дошёл. В настоящее время колонны бывшего перрона оказались в главном зале ожидания.

В 1929 году станция была электрифицирована. 20 июня 1929 года с

Ярославского вокзала отправился первый электропоезд до станции Мытищи.

Первая реконструкция Ярославского вокзала началась в 30-х годах XX века. В 1946-1947 годах переделали интерьеры здания при участии архитектора А.Н. Душкина.

Перестройка вокзала окончилась к 1966 году, когда всю освобождённую от старых путей площадь архитекторы А. Кулагин и Г. Матохина застроили огромным двухэтажным залом ожидания, зажатом между крыльями старого вокзала. Многочисленные перестройки и реконструкции вокзала не затронули главный фасад здания.

Вторая реконструкция вокзала проводилась в 1994-2004 годах, в процессе которой выявилось много поздних по времени наслоений на проект Шехтеля. Почти через 90 лет исторический облик зала был восстановлен. Помимо этого, перепланировали билетные кассы поездов дальнего следования, увеличили площадь залов ожидания, количество пригородных касс и мест для отдыха пассажиров.

Современная реставрация, выполненная к лету 2005 года по проекту архитектурного бюро Тимура Башкаева, так и не вернула зданию исторически-законченный облик: в кованом гребешке крыши по-прежнему серп и молот, а не царский двуглавый орел, как было до 1917 г. В ходе реставрации был, однако, восстановлен ряд деталей шехтелевского проекта, частично утраченных (заложённых новой кладкой, заштукатуренных или искажённых) в советское время.

В июне 2014 года, в рамках мероприятий по реконструкции и модернизации Ярославского вокзала Москвы, на фасадах здания вокзального комплекса завершены работы по установке современной системы архитектурного освещения.

Круговое депо Николаевской железной дороги. Водонапорная башня

Круговое депо Николаевской железной дороги — одно из старейших в России локомотивных депо, входящее в ансамбль зданий Николаевского (Ленинградского) вокзала на Комсомольской площади. По состоянию на 2013 год демонтированы 9 из 22 секций здания депо, а исторический облик здания утрачен. В настоящее время завершаются работы по реконструкции депо.

Депо выстроено в формах эклектики с преобладанием черт позднего классицизма в соответствии с распространённой в то время в Америке круглой схемой. Яркое и выразительное паровозное здание, увенчанное металлическим куполом, было градостроительной доминантой не только станционного ансамбля, но и всей окружающей местности. Это впечатление усиливало водоёмное здание. В настоящее время, большая часть исторического облика здания утрачена, ведутся реставрационные работы. Из девяти исторических депо шесть разрушены на 50% и более. Круговое депо строились в 1846 – 1851 годах.

Автор проекта К.А. Тон. Проект был Высочайше утверждён 16 июня

1845 года.

Московская станция располагалась вблизи водоёма = Красного пруда, причём паровозное депо стояло на самом его берегу, что вызвало серьёзные изменения в проекте по сравнению с типовым решением. Здание было поднято на высокое основание, механические мастерские строились отдельно, поэтому депо имело форму простого круга. Рядом с депо, также по индивидуальному проекту, было построено водоёмное здание, архитектура которого ассоциировалась с крепостной башней.

Мастерские были отделены от основного объёма депо и вынесены далеко за его пределы — в ту часть территории, где сейчас располагается вагонный участок. Впоследствии они вошли в состав новых зданий этого участка.

Памятник В.И. Ленину у Ярославского вокзала

Представляет собой скульптуру вождя революции в пиджаке, за борт которого он держится одной рукой, при этом вторая рука лежит у него на боку. Позади фигуры Владимира Ильича высится часть необработанного гранита, которая подчеркивает значимость и монументальность памятника. Этот мемориал, выполненный скульптором А.П. Кибальниковым по проекту архитектора В.М. Гинзбурга, был установлен на Комсомольской площади в 1967 году. Концепция этого мемориала несколько отличается от традиционных скульптур той эпохи. Большевики обычно изображали либо в решительном движении, либо готовыми встретить и отразить натиск врагов революции. Памятник Ленину у Ярославского вокзала, в отличие от этих скульптур, выполнен в довольно мягкой манере, демонстрирующей плавность линий и легкую задумчивость вождя.

Участок работ расположен на северо-востоке города Москвы, обслуживается Московско-Ярославской дистанцией пути ПЧ-9.

В качестве территории исследования принимается полоса отвода Московской железной дороги с находящейся в ней на пикетах (ПК0-ПК5) реконструируемой части перронного участка.

Существующая полоса отвода железной дороги в границах производства работ ПК 0+00 - ПК 7+00 представлена земельным участком № 77:01:0003060:5 площадью 190960 м.кв. из них в границах производства работ 122775 м.кв. 12,2775 га.

Работы производятся на территории, смежной с территорией Объекта культурного наследия и не затрагивают территорию ОКН и находящиеся на ней объекты ОКН.

Согласно градостроительному плану земельного участка, градостроительный регламент ни на один вид землепользования - *не установлен*.

Разрешенное использование земельного участка: *Эксплуатация отделений железных дорог*.

Основные виды разрешенного использования: Разрешенные «по праву застройки» виды использования: предприятия, организации и учреждения железнодорожного транспорта для осуществления возложенных на них специальных задач по обслуживанию населения, эксплуатации, содержанию, строительству, реконструкции, ремонту строений, сооружений и других объектов железнодорожного транспорта.

В соответствии с техническим паспортом на сооружение, составленным ФГУП «Ростехинвентаризация» «Пассажирская платформа №9» площадью застройки 2216,9 кв.м., расположенная на участке проведения работ, введена в эксплуатацию (завершение строительства) в 1965 году.

Платформа №9 перронного участка островная, расположена между 13 и 14 железнодорожными путями. Навес шириной 9,0 м и длиной 154,0 м представляет собой конструкцию с несущими стойками в основании, расположенными с шагом 2,0 м в поперечном направлении и 6,0 м в продольном. Всего стоек 50 штук. На колонны опираются металлические фермы из трубы квадратного профиля. Всего ферм 25 штук. Покрытие навеса - листы поликарбоната. Монтаж навеса осуществлялся в период с 1987 г. по 1993 г.

В соответствии с техническим паспортом на сооружение, составленным ФГУП «Ростехинвентаризация» «Пассажирская платформа №10» площадью застройки 1713,0 кв.м., введена в эксплуатацию (завершение строительства) в 1992 году.

Платформа №10 перронного участка островная, расположена между 14 и 15 железнодорожными путями. Навес шириной 6,9 м и длиной 142,0 м представляет собой конструкцию с несущими стойками в основании, расположенными с шагом 2,0 м в поперечном направлении и 6,0 м в продольном. Всего стоек 46 штук. На колонны опираются металлические фермы из трубы квадратного профиля. Всего ферм 23 штуки. Покрытие навеса - листы поликарбоната.

Существующие стойки (колонны) навесов на платформах №9 и №10 выполнены литыми из чугуна. Ориентировочное время постройки конец 80-х- 90-е годы XX века. Навесы грибовидной формы над платформами располагаются между железнодорожными путями, являются фоновой застройкой вокзала. Навесы используются пассажирами для укрытия от атмосферных осадков. Территория платформ имеет круглосуточный режим работы с постоянным нахождением на ней пассажиров

Зеленые насаждения на исследуемой территории практически отсутствуют.

Документация рассматривает меры, обеспечивающие сохранность объектов культурного наследия при проведении работ по территории и объектам современного строительства на участке, непосредственно

граничащем с территорией ОКН и на участке, частично расположенном внутри границ территории ОКН, к которым относятся:

- демонтаж, реконструкция и строительство линейных объектов, расположенных на территории, смежной с территорией объекта культурного наследия;
- реконструкция наружных инженерных сетей, подключаемых к объекту линейного строительства (до границы отвода).

Основные виды работ, проводимых в рамках реализации проекта:

- демонтаж платформ №9, №10 и навесов;
- срезка грунта под основную площадку земляного полотна
- строительство V главного пути, рихтовка путей, строительство новой платформы, навеса, переустройство коммуникаций на пикетах от ПК0 до ПК38;
- устройство электроосвещения платформы
- укладка новых стрелочных переводов на главных путях (на двухслойной балластной призме).
- переустройство существующих высоковольтных и кабельных линий в границах ОКН «Ансамбль Кругового депо Николаевской железной дороги, 1850-1860-е гг., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, нач. XX в.»

Проектом предусмотрена следующая этапность строительства:

Подготовительные работы

В подготовительный период производят устройство и ограждение обустройство строительной площадки, установка знаков безопасности, установка моек колес автотранспорта, отключение и вынос (защита) коммуникаций, осуществляется подвоз необходимых материалов оборудования и инструмента.

Первый подэтап строительства

1. Вынос городских и железнодорожных коммуникаций из зоны демонтажа платформы №10.
2. Закрытие движения на существующем пути №15 с последующей реконструкцией. Временная анкеровка КС на опоре 3н.
3. Демонтаж навесов на островной платформе №10 (с пути № 14).
4. Демонтаж островной платформы №10 (с пути № 14).

При производстве работ первого подэтапа строительства высадка пассажиров с пути №15 не производится.

Второй подэтап строительства

1. Строительство нового пути №16 (существующий №15) от ПК2+35 до ПК5+00. Электрификация нового пути №16 от существующей анкерной опоры до опоры 114 (раскатка новой контактной подвески). Временная установка фиксирующего поперечника на опорах 4н-4ан.

2. Укладка СП №10а. Установка фиксирующей опоры 10н.

3. Реконструкция пути ЭЧК-20 между СП№8 и СП№10.

После выполнения работ второго подэтапа строительства высадка пассажиров с нового пути №16 производится на береговую платформу.

Третий подэтап строительства

1. Вынос городских и железнодорожных коммуникаций из зоны демонтажа платформы №9.

2. Закрытие движения на существующем пути №14 с последующим демонтажем. Установка временной опоры №8н для временной анкеровки существующего пути №14.

3. Демонтаж навесов на островной платформе №9.

4. Демонтаж островной платформы №9.

При производстве работ третьего подэтапа строительства высадка пассажиров с пути №14 не производится.

Четвертый подэтап строительства

1. Строительство новой островной платформы №9 (на месте демонтированного пути №14).

2. Строительство новых приемоотправочных путей №14 и №15. Установка ригеля жесткой поперечины 6н-7н. Раскатка новой контактной подвески по пути №14 и стыковка с существующей подвеской. Раскатка новой контактной подвески по пути №15 и стыковка с существующей подвеской.

Земляное полотно

Проектируемый участок расположен на существующем, действующем перронном участке станции Москва-Пассажирская-Ярославская. Проектом предусмотрена вырезка грунта под защитный слой глубиной 0,5 м. с укладкой геотекстиля.

Срезка грунта под основную площадку земляного полотна производится бульдозером с дальнейшей погрузкой на спецсостав и вывозом.

Укладка геотекстиля вручную. Сооружение верхней части земляного полотна под новый путь из песчано-гравийной смеси (из думпкарных вертушек с 13 и 16 пути), разравнивание бульдозером с перемещением, с последующим уплотнением пневмокатками (22 проходки при толщине слоя 0,30м (4 раза).

Верхнее строение пути

В проекте предусмотрено на вновь запроектированном участке:

- путь звеньевой, типа Р65 длиной 25, железобетонные шпалы, эпюра 1840 шт./км. (укладка пути краном на ж.д ходу УК-25/9-18);
- балласт щебеночный, толщина балласта под шпалой 30 см.

Балластировка пути щебнем выполняется с послойным его уплотнением динамическим стабилизатором пути с доведением толщины щебня до 30 см под шпалой. После чего производится выправка, стабилизация пути и планировка балластной призмы. Ширина

балластной призмы поверху на прямых участках в соответствии СП119.13330.2012 «Железные дороги колеи 1520 мм» принята 3,45м.

При реконструкции пути прочистка балласта на ПК2+24 - ПК5+01 производится щебнеочистительной машиной КМ-80, с погрузкой загрязненного щебня на спецсостав.

Укладка стрелочных переводов производится при помощи крана на ж.д ходу УК-25СП.

Путевые упоры 14 и 15 ж.д. путей

На перронном участке Ярославского вокзала проектом предусмотрено строительство путевых упоров 14 и 15 ж.д. путей:

- путевой упор 1 сооружается у 15 ж.д. пути. Размер в плане 3,84 x 7,7 м;

- путевой упор 2 сооружается у 14 ж.д. пути. Размер в плане 5,15 x 7,7 м.

В конструкции путевых упоров применяется энергопоглощающее устройство ПЭУ-1900, монтаж которых должен осуществляться в соответствии с Руководством по эксплуатации, предоставляемым предприятием-изготовителем.

Энергопоглощающее устройство должно быть дополнительно закреплено в теле бетонного основания при помощи предусмотренных конструктивных мероприятий, обеспечивающих пространственную неизменяемость путевого упора в целом.

Отделка путевых упоров осуществляется в соответствии с существующими на перронном участке аналогичными конструкциями. На путевых упорах устанавливается ограждение высотой 1 м.

Конструкции путевых упоров совмещены с фундаментами опор контактной сети. Класс бетона В20 Р200 ⁴. Фундамент опоры контактной сети размерами в плане 2,6 x 2,5 м изготавливается из бетона В25 Р150т.

Все боковые поверхности бетонных и железобетонных конструкций, соприкасающихся с грунтом, должны быть обмазаны горячим битумом за 2 раза. Подготовку и окраску металлических конструкций выполнять в соответствии с требованием СП 28.13330.2012 «Защита строительных конструкций от коррозии. Актуализированная редакция СНиП 2.03.11-85». Защитное покрытие выполнить в два слоя эмалями ПФ115 (ГОСТ 6465-78-6) по грунтовке ФГ-021 в два слоя (ГОСТ 25129-82).

Строительство устройств СЦБ

Реконструкция перронной части выделяется в отдельный этап строительства в составе поэтапного переустройства станции Москва-Пассажирская-Ярославская.

В централизацию станции включается одна новая стрелка, два маневровых и один поездной светофор, а также 8 тональных рельсовых

цепей по индивидуальным нормам. Вновь укладываемая стрелка оборудуется электрообогревом привода.

Для проектного путевого развития выполнено кодирование рельсовых цепей сигналами автоматической локомотивной сигнализации АЛСН в соответствии с требованиями СП235.1326000.2015 и руководящим указаниям по применению светофорной сигнализации РУ-55-2012. Корректировка кодирования рельсовых цепей, не входящих в область реконструкции, не предусмотрена.

В действующий пульт-манипулятор и выносное табло станции вносятся изменения в соответствии с новым путевым развитием.

Внутрипостовую аппаратуру, осуществляющую данные зависимости, управление и контроль принято решение расположить в существующем посту ЭЦ. Новые релейные стативы типа СРКМ-75, устанавливаются в подвальном помещении существующего поста ЭЦ. Один новый кроссовый статив типа СККМ-75 устанавливается в подвальном помещении поста ЭЦ станции Москва-Пассажирская-Ярославская. Напольный кабель СЦБ вводится в здание через существующие кабельные вводы.

Организованные рельсовые цепи на новых путевых и стрелочных участках применены тональной частоты с путевыми генераторами ГПЗС и приёмниками ППЗС. Параметры проектируемых рельсовых цепей обеспечивают соблюдение требований по их защите от взаимного влияния, влияния тягового тока и других источников. На тональных рельсовых цепях, по которым осуществляется пропуск обратного тягового тока, устанавливаются дроссель-трансформаторы типа ДТ-0,2-1500 с дроссельными перемычками типа ДМСЭ, а также основные и дублирующие стыковые и стрелочные электротяговые соединители. Контроль состояния проектируемых тональных рельсовых цепей осуществляется по кабельным жилам парной скрутки.

Проектной документацией предусмотрена корректировка действующей системы технической диагностики и мониторинга работы устройств СЦБ АПК ДК с установкой дополнительного оборудования контроля и заменой программного обеспечения, как на контролируемых пунктах, так и на АРМ диспетчера ШЧ и АРМ центрального поста (ЦП).

Вновь укладываемый стрелочный перевод оборудуется стрелочной гарнитурой с электроприводом СП-6М с мотором переменного тока типа МСА-0,3-160В и обогревом контактной системы. Схема управления - пятипроводная.

Канализация обратного тягового тока приведена в соответствие новому путевому развитию перронной части станции Москва-Пассажирская-Ярославская. По откорректированной канализации тягового тока выполнена расстановка путевых элементов и оборудования рельсовых цепей.

Проектной документацией предусмотрено применение

оцинкованных металлических мачт светофоров, герметичных сигнальных и путевых трансформаторов. Путевых ящиков и другого напольного оборудования штампованно-сварного в соответствии с действующей нормативной документацией.

Электрообогрев стрелочных переводов выполняется для проектируемого стрелочного перевода перронных путей, включенных в электрическую централизацию.

Заземление проектируемых шкафов ШУЭС-М выполняется в соответствии с требованиями ПУЭ, «Инструкции по заземлению устройств электроснабжения на электрифицированных железных дорогах» ЦЭ-191 и СНиП 3.05-06-85 «Электротехнические устройства».

Путевые ящики ПЯ, к которым подключаются электронагревательные элементы, установленные на стрелочных переводах, не заземляются согласно п.3.19.2 ЦЭ-191, при этом система электропитания от ШУЭС-М до электронагревателей имеет защитное отключение.

В качестве питающих кабелей от ШУЭС-М до ПЯ используются трехжильные кабели марки АВБШв, рассчитанные на напряжение до 1 кВ. Для подключения датчиков температуры рельсов к ШУЭС-М через ПЯ используется четырехжильный контрольный кабель марки ЗКПБ-1х4. Цветная маркировка проводников выполняется в соответствии с п.2.1.31 ПУЭ.

Прокладка кабелей выполняется в соответствии с требованиями ПУЭ, ПР 32ЦШ 10.01 95 и СП76.133330.2016. Кабели прокладываются на глубине 0,7 м от поверхности земли. Для защиты кабелей прокладывается сигнальная лента ЛС3150. Кабели на пересечении с другими коммуникациями проложить в защитных пластиковых трубах Ø110 мм.

На перронном участке Ярославского вокзала между 14 и 15 путями сооружается новая высокая островная пассажирская платформа взамен двух демонтируемых островных. За условную отметку 0,000 принята отметка головки рельса проектируемого 14 пути. Высокая островная платформа размерами в плане длиной 276,0 м и переменной шириной от 6,07 до 8,00 м. Горизонтальные расстояния от оси 14 и 15 ж.д. путей до края платформы переменные и составляют от 1920 мм до 1975 мм, вертикальное расстояние от уровня головки рельса до верха платформы относительно 14 и 15 пути составляет 1300 мм, согласно нормам, установленным «Инструкцией по применению габаритов приближения строений» (ГОСТ 9238-2013).

Фундамент платформы - ленточный из сборных бетонных блоков для стен подвалов (ГОСТ 13579-78*) и плит ФЛ (ГОСТ 13580-85) по подготовке из утрамбованного щебня толщиной 100мм. Проектный класс бетона фундаментных блоков принят В15 Р150 ^4. При монтаже фундаментов устраивается ограждение из металлических труб Ø159 мм

длиной 4,9 м с забиркой досками. Заделка трубы в грунт при открытом котловане не менее 1,5 м.

Перекрытие платформы - плиты железобетонные пустотные безопалубочные. В торцах платформы укладываются плиты перекрытия с усиленными торцами. Каждый ряд плит анкеруется со следующим способом «крест-накрест». В местах устройства температурного шва анкерование панелей производится только в пределах ряда - вдоль температурного шва. Температурные швы устраиваются через каждые 36 м и заполняются герметиком и строительной мастикой по ГОСТ 14791-79.

По краю платформы укладывается краевая балка 0,3х0,32(Б) м. Ригель выполняется из бетона В40 Р200 $\wedge$ 10 на крупном заполнителе из красного гранита. Лицевая поверхность выполняется с фаской, при этом обеспечивается нескользящая поверхность лицевой стороны для безопасности пассажиров. Покрытие платформы выполняется из нескользящих материалов. Уклон обеспечивается цементно-песчаной стяжкой в направлении от середины платформы в обе стороны.

Для безопасности пассажиров устанавливается торцевое металлическое ограждение высотой 2600 мм с заполнением из протяжно-вытяжного листа.

Со стороны ж.д. путей на расстоянии 750 мм от края платформы наносится ограничительная линия безопасности, а на расстоянии 900 мм от края платформы устраивается линия безопасности из тактильной плитки 500х500х30 желтого цвета.

Для укрытия пассажиров от атмосферных осадков на платформах устанавливаются навесы. Навес представляет собой пространственную грибовидную конструкцию, опирающуюся на ряды колонн (по 2 штуки) с шагом 6 м.

Колонны - повторно используемые с демонтированных навесов, очищенные от ржавчины и старого состава, окрашенные в два слоя, фермы - труба прямоугольного сечения 70х50х4 мм со стойками квадратного профиля 60х60х4 мм и 70х70х4 мм ГОСТ 8639-82, прогоны для крепления покрытия навеса - трубы прямоугольного сечения 80х60х4 мм и квадратного 50х50х2 мм ГОСТ 8693-82. Соединение всех конструкций навеса - сварное.

Фундамент навеса железобетонный столбчатый под каждую стойку. Размер в плане 1,0 м на 1,0 м. Бетон В25 Р150 $\wedge$ 6.

Покрытие навеса - профилированный металлический лист.

Для ориентирования пассажиров и выстраивания рациональных маршрутов на платформе устанавливаются знаки визуальной статической информации.

На платформе устанавливаются скамьи для пассажиров и урны.

Конструкции платформы и навесов монтируются при помощи крана на ж.д. ходу КЖ-871 или автокрана.

Перед монтажом освещения необходимо провести работы по реставрации элементов (подкрасить, выпрямить отдельные части).

Электроосвещение платформы

Проектом предусматривается освещение проектируемой платформы. Освещение проектируемой платформы выполняется светодиодными светильниками. Светильники крепятся к конструкции навеса платформы и устанавливаются на фланцевой опоре типа НФ-5,0 высотой 5м, закрепляемой к телу платформы.

Питание и управление сетью освещения проектируемой платформы осуществляется по существующей схеме. Для подключения к существующей линии электропитания монтируется коммутационная коробка и клемные соединители. Прокладка кабеля осуществляется в ПНД трубе. Для зануления светильников использовать защитный проводник РЕ питающей магистрали.

Организационно технологическая схема сооружения платформы

Сооружение платформ включает в себя следующие работы:

- земляные работы включают в себя разработку грунта под фундаменты платформы с последующей обратной засыпкой и послойным трамбованием;
- устройство фундаментов отдельно стоящих стаканного типа под навесы;
- сооружение ленточных фундаментов из блоков ФБС с предварительным устройством песчаной подготовки;
- установка ригелей железобетонных и краевых балок;
- установка плит покрытия платформы. Устройство монолитных участков, заполнение температурных швов;
- сооружение навесов (навесы ранее использовались на демонтированных платформах);
- укладка плитки тротуарной (устройство тактильных указателей);
- устройство ограждения;
- установка информационных знаков;
- устройство освещения платформ (из светильников и материалов, ранее используемых на демонтированных платформах).

Благоустройство

Устраивается площадка с плиточным покрытием, для инвалидов по зрению устраиваются тактильные покрытия на новой высокой островной платформе. Устанавливаются скамьи и урны для мусора.

Платформы

На проектируемой пассажирской островной платформе №9 предусматривается установка навесов. Конструктивная система - стоечно-балочная. Колонны навеса выполнены из металлической трубы

0219 ГОСТ 8732-78, которая опирается на бетонный фундамент, отметка подошвы которого ниже глубины промерзания грунта, что удовлетворяет современным нормативным требованиям. Закрепление стойки и фундамента обеспечивает надежную работу и безопасность конструкции в целом. На колонны опираются металлические фермы из трубы квадратного профиля. Для архитектурной выразительности применены изогнутые связи-подпорки между стойками и фермами. Данное решение визуально пересекается с навесами платформ Ярославского вокзала 30-х годов. Таким образом, прослеживается некоторая архитектурная преемственность и следование стилю всего вокзального комплекса. В качестве метода погружения в облик вокзала 30-х годов, на навесах устанавливаются стилистические светильники.

Цветовое решение проектируемого навеса выполнено в соответствии с утвержденной и рекомендуемой палитрой РЖД. Таким образом, с учетом применения на всей территории Ярославского вокзала используемых цветов, решается вопрос о визуальной интеграции новой пассажирской платформы в структуру перронного участка. Пассажирские платформы и навесы на всем участке проектирования имеют схожие архитектурные решения, что образует единый целостный и законченный образ реконструируемой железнодорожной линии. Таким образом, проводится модернизация действующей ж.д. линии с учетом решений 30-х годов и современных средств архитектурной выразительности.

При реализации проекта все работы проводятся на участке, непосредственно связанном с территорией ОКН, за исключением работ, предусматривающих переустройство одной кабельной линии (КЛ) на ПК 5+56, на участке, частично находящемся внутри территории ОКН «Ансамбль Кругового депо Николаевской железной дороги, 1850-1860-е гг., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, нач. XX в.: - Круговое депо, 1851 г., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, 1860-е гг.; - «Водонапорная башня 1850-е гг., архитектор Р.А. Желязевич, нач. XX в.», расположенного по адресу: г. Москва, Комсомольская пл., д. 3/30, стр.1, проезд Комсомольской площади, д. 12 (часть).

Отвод земельных участков во временное пользование проектом предусмотрен. На время производства работ участок строительства ограждается, чтобы исключить негативное влияние на объекты культурного наследия.

Строительные площадки и площадки необходимые для обеспечения размещения строительных механизмов, складирования материалов не выходят за пределы существующей полосы отвода.

На строительных площадках предусматриваются места для складирования строительного мусора, который подлежит утилизации и вывозится по договорам с утилизирующими организациями на свалки.

Основные полигоны для сборки конструкций находятся непосредственно на стройплощадках каждого площадочного объекта.

Материально-техническое обеспечение строительства (товарный бетон, сборный ж/б, арматура, строительный щебень, изделия энергетические, изделия СЦБ и связи) осуществляется с ближайших предприятий стройиндустрии и производственных баз генподрядной и субподрядных строительных организаций как железнодорожным, так и автомобильным транспортом по существующим подъездным автодорогам с твердым покрытием.

Обеспечение электроэнергией производится от постоянных сетей по согласованию с эксплуатирующими организациями.

- На ПК 5+56 предусматривается переустройство одной кабельной линии (КЛ), которая попадает в зону строительства железной дороги (пятого главного пути), а именно:
- перекладка одной кабельной линии АСБ-10-3х120, направлением 3343 - 1978 методом микротоннелирования;
- переключение одной кабельной линии АСБ-10-3х120, направлением 3343 - 1978 к новой запроектируемой, в соответствии с согласованным графиком переключения с владельцами энергоснабжающих организаций.

При переустройстве кабельных линий на каждом участке:

- предусматривается 100% запаса труб, от количества выносимых КЛ;
- производится обрезка труб в рабочих и приёмных котлованах до соответствующей отметки (0,7-0,9м) от чистого уровня земли;
- установка соединительных муфт не менее, чем в трёх метрах от существующих коммуникаций, и прокладка КЛ в земле открытым способом (глубина прокладки 0,7) до приямка и протяжкой КЛ в самом футляре уже с подготовленными трубами Ду=160мм;
- производится установка усиливающих рельсовых пакетов на существующие пути РЖД;
- устанавливаются заглушки из полиэтилена на запасные трубы, для исключения попадания воды и влаги.

Стоянки строительной техники, площадки складирования и временные помещения для строителей размещаются на территории земельного участка, отведенного под строительство проектируемых коммуникаций.

Внеплощадочные сети располагаются в полосе отвода земельного участка под реконструкцию станции Москва-Пассажирская-Ярославская.

Отвал грунта располагается в полосе отвода земельного участка.

Земельные участки, временно отводимые под нужды строительства, не предусмотрены.

Поставка конструкций, материалов, оборудования и механизмов на строительную площадку осуществляется автотранспортом с предприятий г. Москвы и Московской области.

Поставка конструкций, материалов, оборудования и механизмов на строительную площадку осуществляется автомобильным и железнодорожным транспортом с предприятий г. Москвы и М.О.

В районе строительства имеются предприятия строительной индустрии, имеющие возможность обеспечить строительство необходимыми материалами и полуфабрикатами.

Материально-техническое обеспечения строительной площадки выполняется за счет баз, расположенных на территории строительных организаций, принимающих участие в строительстве объекта.

В качестве территории для ландшафтно-визуального анализа принимаются прилегающие к проектируемой железнодорожной инфраструктуры участки, где железнодорожная линия проходит в непосредственной близости от объекта культурного наследия. На этом участке основная задача исследования определить степень влияния будущих конструктивных решений на условия визуального восприятия объекта культурного наследия.

В результате выполнения ландшафтно-визуального анализа выявлено следующее:

- объект культурного наследия федерального значения «Ансамбль площади, XIX-XX вв. Здание Ярославского вокзала, 1903-1904 гг., арх. Ф.О. Шехтель» находится в существующей полосе отвода железной дороги. Со стороны станции здание вокзала частично скрыто кассовыми павильонами;
- условий визуального восприятия памятников в их историко-градостроительной и природной среде сохраняются;
- сохраняются композиционно-пространственные и визуальные взаимосвязи объектов культурного наследия с историко-градостроительным и природным окружением;
- сохраняются ценные фрагменты исторической и природной среды, составляющие градостроительное и визуальное окружение объектов культурного наследия;
- сохраняются условия зрительного восприятия объектов культурного наследия и визуально взаимодействующих с ними ценных фрагментов исторического ландшафта и застройки, а также градостроительного окружения;
- сохраняются сектора обзора и зоны целостного визуального восприятия объектов культурного наследия.

Проведенное исследование позволяет сделать вывод об отсутствии негативного влияния проектируемой инфраструктуры на условия восприятия объекта культурного наследия на рассматриваемой территории.

Объект культурного наследия «Ансамбль площади XIX- XX вв. - Здание Ярославского вокзала, 1903-1904 гг., арх. Ф.О. Шехтель», расположенный по адресу: г. Москва, Комсомольская пл., д.5 расположен на расстоянии приблизительно 50 м от участка проведения работ.

Объект культурного наследия «Памятник Ленину В.И., 1967 г., скульптор А.П. Кибальников, арх. В.М. Гинзбург, бронза, гранит», расположенный на Привокзальной площади, рядом с Ярославским вокзалом находится на расстоянии около 150 м от участка проведения работ.

Объект культурного наследия «Ансамбль Кругового депо Николаевской железной дороги, 1850-1860-е гг., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, нач. XX в.: - Круговое депо, 1851 г., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, 1860-е гг.; - «Водонапорная башня 1850-е гг., архитектор Р.А. Желязевич, нач. XX в.», расположенный по адресу: г. Москва, Комсомольская пл., д. 3/30, стр.1, проезд Комсомольской площади, д. 12 (часть) расположен на расстоянии 40 м от участка проведения основных работ и попадает только в зону переустройства сетей.

Учитывая результаты ландшафтно-визуального анализа - основные видовые раскрытия с основных секторов обзора, анализируя предложения проекта по титулу: «Развитие железнодорожной инфраструктуры Московской железной дороги на Ярославском направлении. V главный путь Москва-Пассажирская-Ярославская-Лосиноостровская». «Реконструкция станции Москва-Пассажирская-Ярославская. Перронный участок», «Раздел 10 «Иная документация в случаях, предусмотренных федеральными законами» Книга 7 «Документация, обосновывающая меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия». Том 10.7.1 «Раздел об обеспечении сохранности объекта культурного наследия». Шифр 714-1ПУ.1-ОКН. ООО «Гинзбург Архитектс» и «Раздел 10 «Иная документация в случаях, предусмотренных федеральными законами». Книга 7 «Документация, обосновывающая меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия». Том 10.7.2 «Меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия». Шифр 714-1ПУ.1-МПОСОКН, ООО «Гинзбург Архитектс», в составе проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Московской железной дороги на Ярославском направлении. V главный путь Москва-Пассажирская-Ярославская – Лосиноостровская» реконструкция станции Москва-Пассажирская-Ярославская. Перронный участок» описывает следующие меры по обеспечению сохранности объектов культурного наследия, по обеспечению предотвращения опасных процессов на этапе проведения работ, а также выполнение требований использования земельных участков, в пределах которых располагается объекты:

- обеспечение целостности и сохранности объектов культурного наследия;

- предотвращение ухудшения физического состояния объектов культурного наследия, изменения особенностей, составляющих предмет охраны в ходе эксплуатации;
- применение мер по обеспечению сохранности объектов культурного наследия при проектировании и проведении хозяйственных работ;
- обеспечение режима содержания земель историко-культурного назначения;
- обеспечение доступа к объектам культурного наследия;
- при проведении мероприятий по усилению земляного полотна, уширению станционной площадки под переустраиваемые пути, в непосредственной близости от объектов культурного наследия исключается возможность стока дождевых и талых вод в сторону памятников (перекаладывается система водоотведения);
- выполнение мероприятий пожарной безопасности в период строительства;
- выполнение мероприятий по охране труда;
- выполнение мероприятий по предотвращению в ходе строительства опасных инженерно-геологических и техногенных явлений, иных опасных природных процессов;
- выполнение мероприятий по организации службы геодезического и лабораторного контроля;
- выполнение мероприятий по охране окружающей среды в период строительства;
- запрещение динамического воздействия на грунты в зоне их взаимодействия с объектами культурного наследия, создающее разрушающие вибрационные нагрузки;
- запрещение размещения мусорных контейнеров в зоне визуального раскрытия объектов культурного наследия, организацию необорудованных мест для сбора мусора;
- при проведении работ по реконструкции объектов железнодорожной инфраструктуры, размещение строительного городка не должно оказывать негативного влияния на объекты культурного наследия;
- исключить сжигание и захоронение строительных отходов в близости от памятников;
- все строительные отходы по окончании строительства подлежат вывозу;
- запрещение строительства объектов капитального строительства и их реконструкция, связанная с изменением их параметров (высоты, количества этажей, площади), за исключением строительства и реконструкции линейных объектов, в защитных зонах объектов культурного наследия территории, которые прилегают к включенным в реестр памятникам и ансамблям. (Федеральный закон от 05.04.2016г. N 95-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации»)

- обеспечить устройство защитных щитов в местах перекладки сетей в непосредственной близости от ОКН «Ансамбль Кругового депо Николаевской железной дороги, 1850-1860-е гг., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, нач. XX в.: - Круговое депо, 1851 г., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, 1860-е гг. на территории ОКН;

- обеспечить рекультивацию земельного участка ОКН в местах проведения работ

Архитектурное решение, предусмотренное проектом устройства пассажирской платформы с навесами (из лёгких металлических конструкций с цветовым решением в нейтральных светло-серых тонах) не является диссонансным и дисгармоничным по отношению к зданию вокзала не окажет негативного восприятия памятника, как со стороны привокзальной площади, так и со стороны платформ, предназначенных для пассажиров.

Мероприятия, предусмотренные данной проектной документацией, не ведут к изменению особенностей (предметов охраны) объекта культурного наследия, послуживших основанием для его включения в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации и подлежащих обязательному сохранению.

V. Перечень документов и материалов, собранных и полученных при проведении экспертизы:

1. Федеральный закон от 25.06.2002, № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» (в ред. от 29.07.2017 г.).

2. Положение о государственной историко-культурной экспертизе, утвержденным Постановлением Правительства Российской Федерации от 15 июля 2009 г. № 569 (с изменениями на 09 июня 2015 г.).

3. ГОСТ Р 55528-2013 «Состав и содержание научно-проектной документации по сохранению объектов культурного наследия. Памятники истории и культуры. Общие требования».

4. ГОСТ Р 56198-2014 «Мониторинг технического состояния объектов культурного наследия. Недвижимые памятники. Общие требования».

5. Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ.

6. Постановление Правительства Москвы № 672-ПП от 03.08.2010 г.

7. Постановление Правительства Москвы № 545 от 07.07.1998 г.

8. Постановление Совета Министров РСФСР № 624 от 04.12.1974 г.

9. Приказ Департамента культурного наследия города Москвы № 885 от 14.11.2017 г.

10. Приказ Департамента культурного наследия города Москвы № 567 от 15.07.2016 г.

11. Закон города Москвы от 25.06.2008 № 28 «Градостроительный кодекс города Москвы».

12. Градостроительный кодекс Москвы от 25.06.2008 г. № 28.

13. Закон Москвы «Об охране и использовании недвижимых памятников истории и культуры» от 14.07.2000 г. № 26.

14. Закон Москвы «Об особом порядке регулирования градостроительной деятельности на исторических территориях г. Москвы и на территориях зон охраны объектов культурного наследия в г. Москве» от 09.06.2004 г. № 40.

15. Закон Москвы «О генеральном плане развития г. Москвы» от 05.05.2010 г. №17.

16. Постановление Правительства Москвы «О мерах по обеспечению реализации Закона города Москвы от 09.06.2004 № 40 «Об особом порядке регулирования градостроительной деятельности на исторических территориях города Москвы и на территориях зон охраны объектов культурного наследия в городе Москве» от 13.09. 2005 № 704-ПП.

17. Постановление Совета Министров РСФСР от 30.08.1960 № 1327 «О дальнейшем улучшении дела охраны памятников культуры в РСФСР».

18. Постановление Совета Министров РСФСР от 04.12.1974 № 624 «О дополнении и частичном изменении ПСМ от 30.08.1960 № 1327».

19. Постановление Правительства Москвы «Об утверждении зон охраны памятников истории и культуры г. Москвы (между Камер-коллежским валом и административной границей города)» от 28.12.1999 № 1215 г.

20. Постановление Правительства Москвы «Об утверждении Положений о Государственном реестре недвижимого культурного наследия и об Историко-культурном опорном плане города Москвы» от 18.07.2006 г. № 510-ПП.

21. Приказ Москомархитектуры «О мерах по совершенствованию комплексных историко-культурных исследований на территории г. Москвы» от 21.07.2004 №114 г.

22. Федеральный закон №384-ФЗ от 30.12.2009г. «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений».

23. ГОСТ Р 55567-2013 «Порядок организации и ведения инженерно-технических исследований на объектах культурного наследия. Памятники истории и культуры. Общие требования».

24. ГОСТ Р 56905-2016 «Проведение обмерных и инженерно-геодезических работ на объектах культурного наследия. Общие требования».

25. ГОСТ Р 55945-2014 «Общие требования к инженерно-геологическим изысканиям и исследованиям для сохранения объектов культурного наследия».

26. ГОСТ Р 56198-2014 «Мониторинг технического состояния объектов культурного наследия. Недвижимые памятники».

27. ГОСТ Р 5689 1.1(2,3,4)-2016 «Сохранение объектов культурного наследия. Термины и определения. (4-ре части)».

VI. Обоснование выводов экспертизы:

Рассматриваемая проектная документация разработана с учетом Генеральной схемы развития Московского железнодорожного узла, утвержденной постановлением Правительства Москвы от 18.11.2008 №1070-ПП и согласованной ОАО «РЖД»; Задания на проектирование и изменения к заданию № 1 и № 2 по объекту: «Развитие железнодорожной инфраструктуры Московской железной дороги на Ярославском направлении. V главный путь Москва-Пассажирская-Ярославская Лосиноостровская», утвержденному Первым Вице-президентом ОАО «РЖД» В.Н. Морозовым и Старшим вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем; режимов использования объединенных охранных зон №179 и №180, зоны регулирования застройки № 001, утвержденных Постановлением Правительства Москвы № 545-ПП от 07.07.1998 г.; Разрешенного использования земельного участка.

Представленный на экспертизу «Раздел 10 «Иная документация в случаях, предусмотренных федеральными законами» Книга 7 «Документация, обосновывающая меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия». Том 10.7.1 «Раздел об обеспечении сохранности объекта культурного наследия». Шифр 714-1ПУ.1-ОКН. ООО «Гинзбург Архитектс», Том 10.7.2 «Меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия». Шифр 714-1ПУ.1-МПОСОКН, ООО «Гинзбург Архитектс» в составе проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Московской железной дороги на Ярославском направлении. V главный путь Москва-Пассажирская-Ярославская – Лосиноостровская» реконструкция станции Москва-Пассажирская-Ярославская. Перронный участок» содержит материалы и сведения, достаточные для обоснования мер по обеспечению сохранности объектов культурного наследия.

В результате осуществления предлагаемых проектом работ – реконструкции перронного участка станции Москва-Пассажирская-Ярославская:

- сохраняются существующая планировочная структура территории;
- сохраняются условия зрительного восприятия объектов культурного наследия и визуально взаимодействующих с ними ценных фрагментов исторического ландшафта и застройки, а также градостроительного окружения;
- проектная документация разработана в соответствии с градостроительным регламентом, документами об использовании земельного участка для строительства, техническими регламентами, в том числе устанавливающими требованиями по обеспечению безопасной эксплуатации зданий, строений, сооружений и безопасного использования прилегающих к ним территорий, и с соблюдением технических условий, действующих норм и правил.

- воздействие на конструктивные и другие характеристики надежности и безопасности ОКН, а также вибрационные и ударные нагрузки от используемых строительных механизмов на конструкции и основания ОКН отсутствуют.

В представленном проектом решении заложено тактичное отношение к историческому месту и сохранение всех планировочных характеристик рассматриваемого участка территории.

Экспертиза проектной документации «Раздел 10 «Иная документация в случаях, предусмотренных федеральными законами» Книга 7 «Документация, обосновывающая меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия». Том 10.7.1 «Раздел об обеспечении сохранности объекта культурного наследия». Шифр 714-1ПУ.1-ОКН. ООО «Гинзбург Архитектс», Том 10.7.2 «Меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия». Шифр 714-1ПУ.1-МПОСОКН, ООО «Гинзбург Архитектс» в составе проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Московской железной дороги на Ярославском направлении. V главный путь Москва-Пассажирская-Ярославская – Лосиноостровская» реконструкция станции Москва-Пассажирская-Ярославская. Перронный участок», в составе проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Московской железной дороги на Ярославском направлении. V главный путь Москва-Пассажирская-Ярославская – Лосиноостровская» реконструкция станции Москва-Пассажирская-Ярославская. Перронный участок» выявила:

Осуществление реконструкции перронного участка станции Москва-Пассажирская-Ярославская:

- обеспечивает сохранение всех признаков и особенностей объектов культурного наследия, которые утверждены в качестве предметов охраны объектов культурного наследия:

1. ОКН федерального значения «Ансамбль площади, XIX- XX вв.:

- «Здание Ленинградского вокзала» 1851 года, архитектор К .А. Тон (г. Москва, Комсомольская пл., д. 3)
- «Здание Ярославского вокзала» 1903-1904 г., архитектор Ф.О. Шехтель (г. Москва, Комсомольская пл., д. 5)
- «Здание Московской таможни» XIX века (г. Москва, Комсомольская пл., д.1, стр. 1)

2. ОКН федерального значения «Памятник Ленину В.И., 1967 г., скульптор А.П. Кибальников, арх. В.М. Гинзбург, бронза, гранит», расположенный на Привокзальной площади, рядом с Ярославским вокзалом.

3. ОКН регионального значения (ансамбль): «Ансамбль Кругового депо

Николаевской железной дороги, 1850-1860-е гг., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, нач. XX в.: - Круговое депо, 1851 г., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, 1860-е гг.; - «Водонапорная башня 1850-е гг., архитектор Р.А. Желязевич, нач. XX в.», расположенный по адресу: г. Москва, Комсомольская пл., д. 3/30, стр.1, проезд Комсомольской площади, д. 12 (часть).

и особенностей выявленного объекта культурного наследия «Комплекс зданий Таможенного двора, 1850-1860-е гг., арх. К.А.Тон, Р.А.Желязевич (три здания)»: «Пакгаузы Николаевской железной дороги» (г. Москва Комсомольская площадь, 1А стр.1, 1А стр.2, 1 стр.4)

- соответствуют установленным правовым режимам использования земельного участка;

- содержат анализ влияния проводимых работ на сохранность объектов культурного наследия, не противоречат методике осуществления ремонтно-реставрационных работ и нормативным требованиям по эксплуатации объектов культурного наследия;

- не нарушает существующей системы визуального восприятия объектов культурного наследия:

1. ОКН федерального значения «Ансамбль площади, XIX- XX вв.:

- «Здание Ленинградского вокзала» 1851 года, архитектор К .А. Тон (г. Москва, Комсомольская пл., д. 3)
- «Здание Ярославского вокзала» 1903-1904 г., архитектор Ф.О. Шехтель (г. Москва, Комсомольская пл., д. 5)
- «Здание Московской таможни» XIX века (г. Москва, Комсомольская пл., д.1, стр. 1)

2. ОКН федерального значения «Памятник Ленину В.И., 1967 г., скульптор А.П. Кибальников, арх. В.М. Гинзбург, бронза, гранит», расположенный на Привокзальной площади, рядом с Ярославским вокзалом.

3. ОКН регионального значения (ансамбль): «Ансамбль Кругового депо Николаевской железной дороги, 1850-1860-е гг., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, нач. XX в.: - Круговое депо, 1851 г., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, 1860-е гг.; - «Водонапорная башня 1850-е гг., архитектор Р.А. Желязевич, нач. XX в.», расположенный по адресу: г. Москва, Комсомольская пл., д. 3/30, стр.1, проезд Комсомольской площади, д. 12 (часть).

4. Выявленного объекта культурного наследия «Комплекс зданий Таможенного двора, 1850-1860-е гг., арх. К.А.Тон, Р.А.Желязевич (три здания)»: «Пакгаузы Николаевской железной дороги» (г. Москва Комсомольская площадь, 1А стр.1, 1А стр.2, 1 стр.4) в сохранившейся исторической среде;

- содержит необходимые материалы и документы, достаточные для осуществления предусмотренных работ;

- предусмотренные проектом мероприятия не противоречат требованиям действующего законодательства Российской Федерации.

VII. Выводы экспертизы

По мнению эксперта, на основании рассмотрения всех упомянутых материалов по вынесенному на экспертизу вопросу, можно констатировать:

Представленная на экспертизу проектная документация «Раздел 10 «Иная документация в случаях, предусмотренных федеральными законами» Книга 7 «Документация, обосновывающая меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия». Том 10.7.1 «Раздел об обеспечении сохранности объекта культурного наследия». Шифр 714-1ПУ.1-ОКН. ООО «Гинзбург Архитектс», Том 10.7.2 «Меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия». Шифр 714-1ПУ.1-МПОСОКН, ООО «Гинзбург Архитектс» в составе проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Московской железной дороги на Ярославском направлении. V главный путь Москва-Пассажирская-Ярославская – Лосиноостровская» реконструкция станции Москва-Пассажирская-Ярославская. Перронный участок» обосновывает обеспечение сохранности (положительное заключение) объектов культурного наследия:

1. ОКН федерального значения «Ансамбль площади, XIX- XX вв.:

- «Здание Ленинградского вокзала» 1851 года, архитектор К .А. Тон (г. Москва, Комсомольская пл., д. 3)
- «Здание Ярославского вокзала» 1903-1904 г., архитектор Ф.О. Шехтель (г. Москва, Комсомольская пл., д. 5)
- «Здание Московской таможни» XIX века (г. Москва, Комсомольская пл., д.1, стр. 1)

2. ОКН федерального значения «Памятник Ленину В.И., 1967 г., скульптор А.П. Кибальников, арх. В.М. Гинзбург, бронза, гранит», расположенный на Привокзальной площади, рядом с Ярославским вокзалом.

3. ОКН регионального значения (ансамбль): «Ансамбль Кругового депо Николаевской железной дороги, 1850-1860-е гг., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, нач. XX в.: - Круговое депо, 1851 г., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, 1860-е гг.; - «Водонапорная башня 1850-е гг., архитектор Р.А. Желязевич, нач. XX в.», расположенный по адресу: г. Москва, Комсомольская пл., д. 3/30, стр.1, проезд Комсомольской площади, д. 12 (часть).

4. Выявленного объекта культурного наследия «Комплекс зданий Таможенного двора, 1850-1860-е гг., арх. К.А.Тон, Р.А.Желязевич (три здания)»: «Пакгаузы Николаевской железной дороги» (г. Москва Комсомольская площадь, 1А стр.1, 1А стр.2, 1 стр.4)

при проведении земляных и строительных работ.

Проект учитывает особенности производства строительных работ в зонах с особыми требованиями, в которых находится согласно справке ДКН г. Москвы.

Я, Каменева Татьяна Ефимовна, несу ответственность за достоверность и обоснованность сведений и выводов, изложенных в настоящем акте.

Эксперт:

Т.Е. Каменева