

Акт
государственной историко-культурной экспертизы
выявленного объекта культурного наследия "Миусская электрическая
трамвайная подстанция, 1904 г.", расположенного по адресу: г.Москва,
ул.2-я Миусская, д.7, стр.1 (часть)

28 февраля 2019 г.

г. Москва

Дата начала проведения экспертизы	28 декабря 2018 г.
Дата окончания проведения экспертизы	28 февраля 2019 г.

Сведения об эксперте:

Фамилия, имя, отчество	Гуляев Валерий Федорович
Образование	высшее, Петрозаводский государственный университет им. О.В. Куусинена
Специальность	инженер-строитель
Ученая степень (звание)	кандидат архитектуры, диплом АХ № 001291
Стаж работы	28 лет
Место работы и должность	ООО студия «ИЗОГРАФ», директор
Реквизиты аттестации Минкультуры Российской Федерации Объекты экспертизы, на которые был аттестован эксперт	Приказ Министерства культуры Российской Федерации от 14.07.2016 № 1632: - выявленные объекты культурного наследия в целях обоснования целесообразности включения данных объектов в реестр; - документы, обосновывающие включение объектов культурного наследия в реестр; - документация, за исключением научных отчетов о выполненных археологических полевых работах, содержащая результаты исследований, в соответствии с которыми определяется наличие или отсутствие объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия, на земельных участках, подлежащих воздействию земляных, строительных, мелиоративных, хозяйственных работ, работ по использованию лесов и иных работ;

	- документы, обосновывающие изменение категории историко-культурного значения объекта культурного наследия; - документы, обосновывающие отнесение объекта культурного наследия к историко-культурным заповедникам, особо ценным объектам культурного наследия народов Российской Федерации либо объектам всемирного культурного и природного наследия; - проекты зон охраны объекта культурного наследия.
--	---

Заказчик экспертизы:

Государственное казенное учреждение города Москвы "Мосреставрация". Юридический адрес: 129366, г. Москва, Ярославская ул., д. 21. ОГРН: 1097746085580.

Цель экспертизы:

Обоснование принятия решения о целесообразности включения либо отказа от включения выявленного объекта культурного наследия в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации в качестве объекта культурного наследия, определение категории его историко-культурного значения.

Объект экспертизы:

Выявленный объект культурного наследия "Миусская электрическая трамвайная подстанция, 1904 г.", расположенный по адресу: г. Москва, ул. 2-я Миусская, д.7, стр.1 (часть).

I. Перечень материалов и документов, представленных заказчиком

1. Фрагмент историко-культурного опорного плана города Москвы.
2. Копия Приказа Департамента культурного наследия города Москвы № 307 от 17 апреля 2018 г. "О включении объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, расположенного по адресу: г.Москва, ул.2-я Миусская, д.7, стр.1 (часть), в перечень выявленных объектов культурного наследия города Москвы и об утверждении границ его территории"

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

Обстоятельства, повлиявшие на процесс проведения и результаты

экспертизы, отсутствуют.

III. Факты и сведения, выявленные и установленные в результате проведенных исследований

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

В процессе экспертизы выполнен анализ проектных и научно-исследовательских материалов, материалов историко-культурного опорного плана города Москвы и иных материалов, содержащих информацию об истории развития рассматриваемого объекта, ценности рассматриваемого объекта с точки зрения истории, архитектуры, градостроительства, искусства, науки и техники, эстетики, этнологии или антропологии, социальной культуры; проведен натурный осмотр объекта исследования и прилегающей территории с целью анализа обоснованности предлагаемых к установлению границ территории объекта культурного наследия и его предмета охраны.

Исследования проведены с применением методов натурального, историко-архивного, историко-архитектурного и историко-градостроительного анализов в объеме, достаточном для обоснования вывода историко-культурной экспертизы.

Сведения, выявленные и установленные в результате проведения анализа объекта экспертизы

Рассматриваемый выявленный объект культурного наследия "Миусская электрическая трамвайная подстанция, 1904 г." расположен в Тверском районе Центрального административного округа города Москвы, на территории квартала, ограниченного Лесной ул., Миусским переулком, ул. 2-й Миусской и ул. Александра Невского (адрес: г. Москва, ул. 2-я Миусская, д. 7, стр. 1 (часть)).

Историю района, в котором расположено рассматриваемое домовладение, можно проследить, начиная с XVII в., когда здесь находилась Тверская слобода ямщиков. В первой половине XVIII в. на рассматриваемой территории располагалась Миусская (позже Бутырская) застава Камер-Коллежского вала, от которой до Новодмитровской слободы простиралось обширное Миусское поле. С конца XVIII в. и вплоть до начала 1870-х гг. на данной территории и прилегающей к ней местности был расположен обширный "Лесной ряд" – склады и рынки строительного леса. К концу XIX в. город решил отдать обширную площадь под застройку и в 1860-х гг. городские землемеры распланировали ее, проложив несколько улиц и переулков, которые стали называться Миусскими под различными номерами, оставив в центре небольшую площадку для сквера.

В 1873-1874 гг. между Лесной улицей и Миусской площадью за год был возведен парк конно-железных дорог. Все здания и сооружения были обнесены забором с двумя широкими въездными воротами. Парк был открыт в 1874 г. с открытием пробного движения по Петровской линии от Смоленского (ныне Белорусского) вокзала до Воскресенской площади.

История городского общественного транспорта Москвы началась в 1847 году, когда было организовано регулярное движение пассажирских экипажей – так называемых «линеек» – по заранее объявленным маршрутам. Всего действовало четыре радиальных линии (от Красной площади до Смоленского рынка, Покровского (ныне Электрозаводского) моста, Рогожской и Крестовской застав) и одна диаметральной – от Калужских ворот через центр города до Тверской заставы. К 1870 году в городе насчитывалось 22 владельца линеек, они работали по десяти направлениям.

В 1872 году открылась конно-железная дорога, построенная военным ведомством от Политехнической выставки (площадь у Иверских ворот) до Смоленского (ныне – Белорусского) вокзала. Несмотря на временный характер линии, она продолжила работу и после окончания выставки. Тем временем были разработаны условия концессии на строительство конно-железнодорожных линий в Москве, которую выиграл граф А.С. Уваров, получивший в своё пользование и «временную» линию, которая была реконструирована в двухколейную, достроен новый участок от Тверской заставы по Петербургскому шоссе до Петровского дворца. Регулярное движение по ней открылось 1 сентября 1874 года. К концу 1890-х годов общая длина конно-железных дорог достигла 70 вёрст. Проявились недостатки конного транспорта: низкая скорость, малая вместимость экипажей, необходимость содержания огромного количества лошадей и обслуживающего персонала. К этому времени в мире проводились опыты по внедрению других видов тяги: паровой, аккумуляторной, электрической.

25 марта (6 апреля) 1899 г. открылось движение по первой в Москве линии электрического трамвая от Бутырской заставы до Петровского парка, показавшей эффективность нового вида транспорта: увеличение скорости движения и вдвое большую доходность по сравнению с конной тягой. Вскоре город принял решение о выкупе обеих существовавших сетей конных железных дорог и переводе их на электрическую тягу. Первой перешла к городу «Уваровская» сеть или сеть «Первого общества конных железных дорог». Работы по реконструкции разделили на три очереди, всего предусматривалось строительство двенадцати вагонных парков, мастерских для ремонта вагонов и путей, централизованной системы энергоснабжения, покупка новых вагонов.

Миусский и Уваровский конно-железнодорожные парки реконструировались для обслуживания электрических трамваев. В 1909 г. правление «Первого общества конных железных дорог» полностью перестраивает комплекс депо, с этого времени оно именуется "Миусским парком московского городского электрического трамвая". Все деревянные постройки сносятся, а на их месте возводятся каменные вагонные сараи, казармы, контора, мастерские. Планировка депо 1870-х гг. была сохранена и на ее основе сложилась в 1910-х гг. современная объемно-пространственная композиция комплекса. В этот период окончательно застраивается территория Миусской площади, прилегающей к владению с юго-восточной стороны.

Большое значение придавалось в эти годы строительству трамвайной

инфраструктуры: центральной электростанции на Винно-соляном дворе (за современным кинотеатром «Ударник»), тяговых подстанций, трамвайных парков, новых путей и кабельных линий. Наиболее сложным оказалось энергохозяйство, в которое входили служба производства тока (в неё входили центральная электростанция и восемь тяговых подстанций) и служба распределения тока (включала контактную и осветительную сеть, часовую станцию и сеть городских электрических часов, занималась эксплуатацией остановочных пунктов).

Семь тяговых подстанций распределили равномерно вокруг Садового кольца, одна располагалась на Лубянской площади. Подстанции представляли собой многоэтажные здания с машинными залами и служебными помещениями. Они предназначались для преобразования переменного тока частотой 25 Гц и напряжением 6600 В, который давала Центральная электростанция, в постоянный ток с напряжением 600 В. Такое решение было принято для сокращения непроизводительных потерь электричества в кабельных линиях. Для преобразования одного рода тока в другой использовались вращающиеся преобразователи – умформеры, которые, являясь достаточно крупными машинами, требовали специальных помещений – машинных залов. Впоследствии, при замене умформеров на ртутные и полупроводниковые выпрямители, требуемая площадь машинных залов существенно сократилась, что позже позволило высвободить часть помещений тяговых подстанций для других нужд.

Миусская трамвайная подстанция – вторая по счёту в Москве, построена в 1904 г. в составе первой очереди электрификации московского трамвая. Она питалась сначала от электростанции на Раушской набережной, а затем от Центральной электростанции. Летом 1904 года был закончен монтаж Миусской подстанции, проложена кабельная сеть и подготовлена к пуску в эксплуатацию Марьинская линия (Сухаревская площадь - Марьяна Роща).

Проведенные историко-культурные исследования позволили атрибутировать постройку, установить ее автора. Согласно "Техническому отчету по постройке здания для Миусской подстанции (М.Г.У. Отдел постройки электрического трамвая), 1905 г. "за составление проекта и сметы на постройку здания по определению Городской Управы было уплачено архитектору А.И.Рооп 577р.71 к. Ему же за технический надзор...".

Архитектор Рооп Александр Константинович Вольдемар (Александр Иванович), 1864 г. - (?)

Родился в 1864 в Гродненской губернии. В 1890 окончил Петербургский институт гражданских инженеров со званием гражданского инженера. После окончания института работал в управлении Московско-Нижегородской железной дороги и занимался сооружением пристанционных зданий. В 1896 переведён участковым архитектором в Москву. В 1902—1903 исполнял обязанности члена Строительного совета. В 1907 — сверхштатный техник Строительного отделения Московского губернского правления.

Дома и здания работы архитектора А.К. Роопа в Москве:

строительство корпусов Газового завода в Нижнем Сусальном переулке, 5;
 Казенный винокуренный завод №3 по улице Большая Пироговская, 27;
 Сокольническая больница на улице Барболина, 3;
 реконструкция Работного дома в Сокольниках по Колодезному пер., 2А;
 основной корпус, здание келий и храмы подворья Спасо-Преображенского
 монастыря по улице 2-я Тверская-Ямская, 52;
 церковь во имя Иконы Божией Матери Утоли Моя Печали по улице
 Барболина, 3;
 здание в Старо-Екатерининской больнице по улице Щепкина, 61/2
 (Орловский переулок);
 богадельня Тарасовых с храмом во имя Воскресения Словущего по
 ул.Шаболовка, 4;
 строения на территории больницы имени Бахрушиных по улице
 Стромынка, 7;
 Газгольдер для нужд аммиачного завода в Нижнем Сусальном переулке, 7,
 с.8.

Здание Миусской подстанции выполнено в характерном для данного периода "кирпичном стиле". Исторический облик главного фасада сохранен практически полностью. Внутренняя планировка здания менялась строго в пределах капитальных стен. Подстанция представляет собой одно-четырёхэтажное промышленное здание, частью с подвалом, усложненно-прямоугольной формы плана, с ризалитом в северо-восточной части здания со ступенчатыми аттиками на главном и дворовом фасадах и кирпичной трубой. Фасады расчленены рустованными пилястрами со стилизованными капителями.

Здание выстроено из красного кирпича с белым штукатурным декором.

В повышенной северо-восточной части здания, выделенной ризалитом, находится лестничная клетка с примыкающими к ней на первом этаже комнатами для сторожа и техника, в центральной части лестницы был предусмотрен электрический подъёмник ("подъемная машина"). Сохранились фигурные металлические ограждения лестницы, профилированная отделка косяков лестниц и потолков лестничной клетки.

Первый этаж электроподстанции был предназначен для размещения машинного зала, где размещались три умформера, панель для управления ими, а также щит с кабельными вводами. Кроме того, имелась подвижная кран-балка для возможности перестановки умформеров и другого тяжёлого оборудования. Здесь же предусматривалось свободное место для постановки при необходимости четвёртого умформера. Помещения машинного зала на первом этаже перекрыты высокими потолками (своды системы Монье), сохранились полы, выложенные метлахской плиткой.

На главном фасаде со стороны 2-й Миусской ул. имелись широкие прямоугольные окна машинного зала с лучковыми наличниками и замковыми камнями на первом повышенном этаже, в настоящее время окна заложены, оригинальные наличники сохранились. От верхних этажей повышенный первый этаж отделяет зубчатый карниз.

На верхних этажах располагались вспомогательные помещения и помещения для обслуживающего персонала. На каждом этаже имеется свой вид формы и отделки оконных проемов: парные прямоугольные окна, объединенные сандриками и подоконными досками на третьем этаже, парные окна с полуциркульным завершением и наличниками с замковыми камнями на четвертом этаже, узкие тройные прямоугольные окна над четвертым этажом ризалита в северо-восточной части фасада.

В одноэтажной (северо-западной) части подстанции (построена она одновременно с основным зданием и является чисто технической — "аккумуляторные помещения"), имеющей упрощенный декор, находились три понижающих трансформатора и резервное место для постановки четвертого.

Одноэтажная повышенная пристройка со стороны двора (северо-западная часть здания), не указанная на фотографиях и планах 1904 г., построена в несколько более поздний период. Возможно, она была запланирована как вторая очередь строительства здания подстанции. В настоящее время эта часть здания используется как трансформаторная.

Первоначально вход в здание осуществлялся со стороны двора, впоследствии (в советский период) были пробиты два дверных проема на северо-восточном фасаде.

Здание подстанции обладает мемориальной ценностью: в 1908–1910 годах здесь работал монтером Михаил Иванович Калинин — впоследствии крупный советский государственный и партийный деятель. В память об этом на постройке установлена мемориальная доска.

Подстанция продолжает использоваться, давать ток для питания контактной сети трамвая в составе службы энергохозяйства ГУП «Мосгортранс».

Объектом культурного наследия предлагается считать весь объем здания, а не его часть, так как согласно проведенным детальным историко-культурным исследованиям, дворовый одноэтажный объем, где располагаются трансформаторы ("аккумуляторные помещения"), был построен одновременно с основным зданием, в составе первой очереди строительства. Вскоре, вероятно в составе второй очереди строительства, была возведена северо-западная одноэтажная повышенная пристройка. Архитектурно-художественное решение ее фасадов учитывало фасадную композицию уже построенного здания.

В целом здание подстанции представляет собой интересный образец промышленной архитектуры, являющийся неотъемлемой частью комплекса исторических построек городского общественного транспорта Москвы.

Приказом Департамента культурного наследия города Москвы № 307 от 17 апреля 2018 г. "О включении объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, расположенного по адресу: г.Москва, ул.2-я Миусская, д.7, стр.1 (часть), в перечень выявленных объектов культурного наследия города Москвы и об утверждении границ его территории" утверждены границы его территории (приложение 2 к Приказу), а также требования к сохранению, содержанию и использованию объекта (приложение 3 к Приказу).

Предмет охраны не разработан и не утвержден.

IV. Перечень документов и материалов, использованных при проведении государственной историко-культурной экспертизы, а также использованной для нее специальной, технической и справочной литературы

Литература:

1. С.А. Тархов. Городской пассажирский транспорт Москвы. Краткий исторический очерк к 125-летию возникновения. Москва, ГК «Мосгортранс», 1997 г.
2. История 4-го троллейбусного парка им. Щепетильникова. Москва, ГУП «Мосгортранс», 2004 г.
3. М.Д. Иванов, В.В. Розалиев, К.А. Климов. Мосгортранс – 50 лет: к 50-летию юбилею создания единого оператора наземного городского транспорта в Москве. ГУП «Мосгортранс», 2008 г.
4. 110 лет службе энергохозяйства ГУП «Мосгортранс». Москва, Изд. дом «АСМО-Пресс», 2008 г.
5. М.Д. Иванов, А.И. Кирсанов, В.В. Розалиев. История московского трамвая. 1899 – 2009. Москва, ЗАО «Медиа Бюро», 2009 г.
6. Альбом "Городские железные дороги 1903-1911 гг.", М., 1915 г.
7. Зодчие Москвы времени эклектики, модерна и неоклассицизма (1830-е — 1917 годы): илл. биогр. словарь / Гос. науч.-исслед. музей архитектуры им. А.В.Щусева, М., 1998. стр. 205

Архивные источники:

1. ЦГА Москвы, ф.179, оп.3, д.1593.

V. Обоснования выводов экспертизы

По результатам проведенных исследований выявленного объекта культурного наследия "Миусская электрическая трамвайная подстанция, 1904 г.", расположенного по адресу: г.Москва, ул.2-я Миусская, д.7, стр.1 (часть), установлены следующие факты.

Датировка объекта. 1904 г.

Местоположение. Расположен в Тверском районе Центрального административного округа города Москвы, на территории квартала, ограниченного Лесной ул., Миусским переулком, ул. 2-й Миусской и ул. Александра Невского.

Авторство. Архитектор А.И.Рооп.

Мемориальная ценность объекта. В 1908–1910 годах здесь работал монтером Михаил Иванович Калинин — впоследствии крупный советский государственный и партийный деятель. В память об этом на постройке установлена мемориальная доска..

Ремесленно-технологическая (материальная) ценность. Кладка стен, перекрытия 1904 года, декор фасадов.

Сохранность **объемно-пространственной** **композиции** **и**

планировочной ориентации памятника. Высокая степень сохранности объемно-пространственной композиции разновысотного одно-четырехэтажного здания.

Архитектурно-декоративное оформление. Композиционное решение и архитектурно-художественное оформление фасадов в формах "кирпичного стиля", характерного для промышленной архитектуры.

Уникальность. Здание представляет собой образец промышленной архитектуры, являющийся неотъемлемой частью комплекса исторических построек городского общественного транспорта Москвы. Сохранило в значительной степени первоначальный объем и композиционное решение фасадов.

Степень вовлеченности в научный оборот: Труды второй категории (труды по отдельным проблемам, статьи в научных сборниках, выступления на конференциях).

Предлагаемое наименование, отражающее типологию и историко-культурную составляющую объекта культурного наследия: **"Миусская электрическая трамвайная подстанция, 1904 г., архитектор А.И. Рооп"**, расположенного по адресу: г. Москва, ул.2-я Миусская, д.7, стр.1.

Рассматриваемый объект располагается в границах: зоны охраняемого культурного слоя, утвержденной Постановлением Правительства Москвы № 545 от 07.07.1998, зоны строгого регулирования застройки и хозяйственной деятельности № 1, также утвержденной Постановлением Правительства Москвы № 545 от 07.07.1998

VI. Выводы экспертизы

1. Включить выявленный объект культурного наследия "Миусская электрическая трамвайная подстанция, 1904 г.", расположенный по адресу: г.Москва, ул.2-я Миусская, д.7, стр.1 (часть), в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации в качестве объекта культурного наследия регионального значения (памятника) с наименованием: "Миусская электрическая трамвайная подстанция, 1904 г., архитектор А.И. Рооп", расположенного по адресу: г. Москва, ул.2-я Миусская, д.7, стр.1.

2. Границы территории объекта культурного наследия регионального значения (памятника) установить согласно Приложениям 1.1 и 1.2.

3. Режим использования территории объекта культурного наследия регионального значения (памятника) установить согласно Приложению 2.

4. Предмет охраны объекта культурного наследия регионального значения (памятника) определить согласно Приложению 3.

Я, Гуляев Валерий Федорович, в соответствии с законодательством Российской Федерации несу ответственность за достоверность и обоснованность сведений и выводов, изложенных в настоящем акте.

Перечень приложений

Схема границ территории объекта культурного наследия регионального значения (памятника) "Миусская электрическая трамвайная подстанция, 1904 г., архитектор А.И. Рооп", расположенного по адресу: г. Москва, ул. 2-я Миусская, д.7, стр.1 - Приложение 1.1;

Перечень координат характерных (поворотных) точек границ территории объекта культурного наследия регионального значения (памятника) "Миусская электрическая трамвайная подстанция, 1904 г., архитектор А.И. Рооп", расположенного по адресу: г. Москва, ул.2-я Миусская, д.7, стр.1- Приложение 1.2;

Режим использования территории объекта культурного наследия регионального значения (памятника) "Миусская электрическая трамвайная подстанция, 1904 г., архитектор А.И. Рооп", расположенного по адресу: г. Москва, ул.2-я Миусская, д.7, стр.1 - Приложение 2;

Предмет охраны объекта культурного наследия регионального значения (памятника) "Миусская электрическая трамвайная подстанция, 1904 г., архитектор А.И. Рооп", расположенного по адресу: г. Москва, ул.2-я Миусская, д.7, стр.1 - Приложение 3;

Историико-культурные исследования выявленного объекта культурного наследия "Миусская электрическая трамвайная подстанция, 1904 г.", расположенного по адресу: г. Москва, ул.2-я Миусская, д.7, стр.1 (часть).

Эксперт

28 февраля 2019 г.

**Гуляев
Валерий
Федорович**

Digitally signed by
Гуляев Валерий
Федорович
Date: 2019.02.28
12:33:25 +03'00'

В.Ф.Гуляев

**Перечень координат характерных (поворотных) точек границ территории объекта
культурного наследия регионального значения (памятника)
"Миусская электрическая трамвайная подстанция, 1904 г., архитектор А.И. Рооп",
расположенного по адресу: расположенного по адресу:
г. Москва, ул. 2-я Миусская, д. 7, стр. 1**

Обозначение характерной (поворотной) точки	Координаты характерных (поворотных) точек в местной системе координат (МСК)	
	X	Y
А	5782,332	12379,082
Б	5784,890	12381,873
В	5799,448	12398,601
Г	5800,966	12400,427
Д	5812,978	12390,024
Е	5817,172	12386,546
Ж	5819,033	12384,919
З	5800,217	12362,320
А	5782,322	12379,082

**Режим использования территории объекта культурного наследия
регионального значения регионального значения (памятника)**

**"Миусская электрическая трамвайная подстанция, 1904 г.,
архитектор А.И. Рооп",**

расположенного по адресу: г.Москва, ул.2-я Миусская, д.7, стр.1

На территории объекта культурного наследия регионального значения:

1. Разрешается:

1.1. Проведение работ по сохранению объекта культурного наследия или его отдельных элементов, сохранению историко-градостроительной или природной среды объекта культурного наследия, в том числе устройство современных сходов и ступеней, пандусов, подпорных стенок откосов и ограждений.

1.2. Проведение изыскательских, проектных, земляных, хозяйственных и иных работ, осуществление которых не может ухудшить состояние объекта культурного наследия, нарушить его целостность и сохранность.

1.3. Прокладка и реконструкция (ремонт, капитальный ремонт) дорог и элементов их обустройства, а также инженерных коммуникаций и сооружений, не нарушающие целостность объекта культурного наследия и не создающие угрозы его повреждения, разрушения или уничтожения, угрозы пожара.

1.4. Проведение археологических полевых работ.

1.5. 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.

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

2. Обеспечивается:

2.1. Запрет или ограничение движения транспортных средств в случае, если движение транспортных средств создает угрозу нарушения целостности и сохранности объекта культурного наследия.

2.2. Доступность объекта культурного наследия в целях его экспонирования, сохранения его традиционного визуального восприятия с основных видовых точек и смотровых площадок.

2.3. Реализация мер пожарной безопасности.

2.4. Реализация мер экологической безопасности.

2.5. Защита объекта культурного наследия от динамических воздействий.

3. Запрещается:

3.1. Проведение строительных работ, за исключением работ по сохранению объекта культурного наследия или его отдельных элементов, сохранению историко-градостроительной или природной среды объекта культурного наследия.

3.2. Искажение традиционных характеристик эволюционно сложившейся композиции застройки исторического владения.

3.3. Искажение характеристик природного ландшафта, композиционно связанного с объектом культурного наследия.

ПРЕДМЕТ ОХРАНЫ

объекта культурного наследия культурного наследия регионального значения (памятника) **"Миусская электрическая трамвайная подстанция, 1904 г., архитектор А.И. Рооп"**, расположенного по адресу: г. Москва, ул.2-я Миусская, д.7, стр.1

Предметом охраны объекта культурного наследия являются:

местоположение и градостроительные характеристики здания 1904 г., участвующего в формировании фронта застройки 2-й Миусской улицы, его роль в композиционно-планировочной структуре квартала;

объемно-пространственная композиция четырехэтажного, частью с подвалом здания 1904 г., с ризалитом, одноэтажной пристройкой, ступенчатыми аттиками, высотные отметки по венчающим карнизам, аттикам и ограждению парапета;

крыша нач. XX в., ее конструкция, конфигурация, характер кровельного покрытия, высотные отметки по конькам и ограждению парапета, включая кирпичную трубу;

композиционное решение и архитектурно-художественное оформление фасадов 1904 г., включая местоположение, форму, размер, оформление оконных проемов, в том числе лучковые наличники, замковые камни на первом этаже, парные прямоугольные оконные проемы, объединенные сандриками и подоконными досками на третьем этаже, парные оконные проемы с полуциркульным завершением и наличниками с замковыми камнями на четвертом этаже, тройные прямоугольные оконные проемы над четвертым этажом ризалита, междуэтажный и венчающий карнизы, декорированные зубчиками, в том числе лучковый одноэтажной пристройки, городчатый фриз, каменные тумбы с металлическим парапетом на крыше, рустованные пилястры со стилизованными капителями, в том числе угловые;

материал и характер отделки фасадных поверхностей 1904 г., включая окраску фасадов по кирпичу и штукатурку декоративных элементов;

колористическое решение фасадов 1904 г.;

пространственно-планировочная структура интерьеров здания 1904 г. в пределах капитальных стен и перекрытий, в том числе сводчатых, их конструкция и материал;

капитальные стены, перекрытия, в том числе своды системы Монье 1904 г., их конструкция и материал;

лестница 1904 г., ее местоположение, материал, конструкция и декоративное оформление, включая фигурные металлические ограждения, деревянные профилированные перила, профилированную отделку косоуров лестниц и потолков лестничной клетки;

декоративное оформление интерьеров 1904 г., включая напольную метлахскую плитку в машинном зале на первом этаже, профилированные двери, фигурные металлические вентиляционные решетки;

характер оформления столярного заполнения оконных и дверных проемов 1904 года.

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