

**Акт**  
**государственной историко-культурной экспертизы**  
**раздела документации, обосновывающего меры по обеспечению сохранности**  
**объектов культурного наследия при проведении работ «Реконструкция станции**  
**Царицыно. I этап организации движения. 4 этап» в рамках инвестиционной**  
**программы ОАО «РЖД» «Организация пригородно-городского пассажирского**  
**железнодорожного движения на участке Подольск – Нахабино (МЦД-2)».**

11 июня 2020 г.

г. Москва

Настоящий Акт государственной историко-культурной экспертизы составлен в соответствии с Федеральным законом от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», Постановлением Правительства РФ от 12 сентября 2015 г. № 972 «Об утверждении Положения о зонах охраны объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений нормативных правовых актов Правительства Российской Федерации» и Положением о государственной историко-культурной экспертизе, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 15.07.2009 № 569.

Дата начала проведения экспертизы

12 декабря 2019 г.

Дата окончания проведения экспертизы

11 июня 2020 г.

**Сведения об эксперте:**

Фамилия, имя, отчество	Кувшинников Виктор Михайлович
Образование	Высшее
Специальность	Инженер
Ученая степень (звание)	Кандидат геолого-минералогических наук
Стаж работы	33 года
Место работы, должность	Профессор кафедры инженерной геологии Российского государственного геологоразведочного университета (МГРИ-РГГРУ) им. С. Орджоникидзе
Сведения об аттестации эксперта (№ и дата приказа)	Приказ Министерства культуры Российской Федерации № 1998 от 19.11.2018 г.: - 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; - документы, обосновывающие отнесение объекта культурного наследия к историко-культурным заповедникам,

	<p>особо ценным объектам культурного наследия народов Российской Федерации либо объектам всемирного культурного и природного наследия;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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;</li> <li>- 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;</li> <li>- проекты зон охраны объекта культурного наследия;</li> <li>- проектная документация на проведение работ по сохранению объектов культурного наследия.</li> </ul>
--	--

Эксперт несет ответственность за достоверность сведений, изложенных в заключении экспертизы в соответствии с п. 19 «д» и обеспечивает выполнение пункта 17 «Положения о государственной историко-культурной экспертизе», утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 15.07.2009 № 569.

#### **Сведения о заказчике экспертизы**

Наименование организации	Государственное автономное учреждение «Научно-исследовательский и проектный институт Генерального плана города Москвы» (ГАУ «Институт Генплана Москвы»).
Юридический адрес	125047, г. Москва, 2-я Брестская ул., дом 2/14
ИНН	710042298

#### **Цель экспертизы**

Решение о возможности (положительное заключение) или невозможности (отрицательное заключение) обеспечения сохранности объекта культурного наследия (произведение ландшафтной архитектуры и садово-паркового искусства) регионального значения «Усадьба Царицыно», объекта культурного наследия регионального значения «Железнодорожная станция «Царицыно-Дачное» Московско-Курской железной дороги, 1908 г., архитектор В.К. Филиппов», расположенного по адресу: г. Москва, ул. Тюриня, объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, «Дом конструктора стрелкового оружия Сергея Гавриловича Симонова, который жил и работал в нем в 1950 –

Эксперт \_\_\_\_\_ Кувшинников В.М.

1986 г., 1950-е г.», расположенного по адресу: Бутовская ул., дом 3 при проведении работ «Реконструкция станции Царицыно. I этап организации движения. 4 этап» в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» «Организация пригородно-городского пассажирского железнодорожного движения на участке Подольск – Нахабино (МЦД-2)».

Определение соответствия проектной документации требованиям действующего законодательства в области государственной охраны объектов культурного наследия (за исключением объектов археологического наследия).

### **Объект экспертизы**

Раздел документации, обосновывающий меры по обеспечению сохранности объектов культурного наследия при проведении работ «Реконструкция станции Царицыно. I этап организации движения. 4 этап» в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» «Организация пригородно-городского пассажирского железнодорожного движения на участке Подольск – Нахабино (МЦД-2)», выполненная Государственным автономным учреждением «Научно-исследовательский и проектный институт Генерального плана города Москвы» в 2019 г., включающая выявление объектов культурного наследия в границах рассматриваемой территории (полосы отвода), оценку влияния работ по реконструкции станции Царицыно на объекты культурного наследия, меры по обеспечению сохранности объектов культурного наследия.

### **Перечень материалов и документов, представленных Заказчиком**

Раздел документации, обосновывающий меры по обеспечению сохранности объектов культурного наследия при проведении работ «Реконструкция станции Царицыно. I этап организации движения. 4 этап» в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» «Организация пригородно-городского пассажирского железнодорожного движения на участке Подольск – Нахабино (МЦД-2)», разработанный ГАУ «Институт Генплана Москвы».

### **Сведения об обстоятельствах, повлиявших на процесс проведения и результаты экспертизы**

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

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

Эксперт ознакомился с исходной документацией, в том числе с материалами проектной документации по реконструкции станции Царицыно в рамках проекта «Организация пригородно-городского пассажирского железнодорожного движения на участке Подольск – Нахабино (МЦД-2) I этап организации движения.»

Эксперт проанализировал раздел документации, обосновывающий меры по обеспечению сохранности объектов культурного наследия при проведении работ «Реконструкция станции Царицыно. I этап организации движения. 4 этап» в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» «Организация пригородно-городского пассажирского железнодорожного движения на участке Подольск – Нахабино (МЦД-2)», содержащие сведения об объектах культурного наследия, их территориях и зонах охраны, проектных решениях по реконструкции станции, а также общие данные и основные нормы

Эксперт \_\_\_\_\_ Кувшинников В.М.

проектирования для соответствующего типа линейных объектов, для оценки влияния предполагаемого строительства на объекты культурного наследия.

Указанные исследования проведены методом сравнительного анализа, достаточного для обоснования выводов государственной историко-культурной экспертизы.

### **Факты и сведения, выявленные и установленные в результате проведенных исследований.**

#### **Краткая историческая справка**

Территория района, где находится железнодорожная станция Царицыно, включила несколько когда-то существовавших здесь населенных пунктов: часть поселка Ленино (Новое Царицыно), расположенную на левом берегу Царицынских прудов, вместе с железнодорожной станцией Царицыно; деревни Хохловка и частично Шадрово и Котляково.

Первое упоминание о нынешнем Царицыне встречается в писцовой книге 1589 г., когда это была пустошь Черногрязская, входившая в состав владений дворцового села Коломенского.

В январе 1633 г. эта пустошь с рядом соседних была продана за 73 рубля в вотчину околичному Лукьяну Степановичу Стрешневу. Затем с 1650 г. вотчиной владел его сын боярин Семён Лукьянович Стрешнев, который поставил на пустоши Чёрная Грязь для себя двор, и она стала числиться сельцом.

После Семёна Лукьяновича, скончавшегося в 1666 г., имение досталось его вдове Марии Алексеевне. В состав имения, помимо сельца с боярским двором, где жили деловые люди, входили также деревня Киселёва на речке Городенке с 8 крестьянскими дворами (14 человек), деревня Шубина на речке Черногрязье, «а в ней литовского полону 3 двора крестьянских, в них 11 человек», деревня Орехова на речке Язве, «а в ней литовского полону 5 дворов крестьянских, в них 21 человек», деревня Шандурово, а Борзецово тож, — 6 крестьянских дворов (22 человека). Упомянуты также мельница на речке Городенке и Шепелев луг под государевым селом Борисовом.

В 1673 г. после смерти Марии Алексеевны Стрешневой имение было отписано ко дворцу, а в ноябре 1682 г. пожаловано боярину Ивану Фёдоровичу Стрешневу «по родству, чем владел брат его боярин Семён Лукьянович Стрешнев».

В 1683 г. Иван Фёдорович Стрешнев уступил её «по родству» своему внуку стольнику князю Алексею Васильевичу Голицыну, сыну всеильного фаворита правительницы Софьи Алексеевны В.В. Голицына.

В том же году была заложена деревянная церковь во имя иконы Пресвятой Богородицы Живоносного источника, отчего село получило второе название — Богородское. Усадьбу в это время помимо господского двора с хоромами составляли скотный и конюшенный дворы, хозяйственные постройки, сад, две мельницы с плотинами, заповедные рощи. В селе кроме хозяев жили только дворовые люди и садовники.

В 1689 г., после падения правительства царевны Софьи, все вотчины Голицыных «за их вины» были отписаны «на государей», и Чёрная Грязь попала в Дворцовое ведомство. Сохранилось составленное по этому поводу подробное описание усадьбы, показывающее, что Алексей Васильевич Голицын устроился здесь с большим размахом. Помимо самой усадьбы, главный дом которой был изнутри обшит полотнами с духовными сюжетами и обит сукном, отмечены огороженные забором сад и роща, пруды со специально саженой рыбой (осетры, сомы, щуки, лещи, стерляди, голавли, язи, судаки, шересперы, окуни, налимы, караси, лини), мельница, солодовня, заповедный лес и несколько рощ. В самом

селе отмечены 2 садовничьих двора, двор с деловыми людьми. В состав имения входили также четыре деревни с 26 крестьянскими дворами.

В Дворцовом ведомстве село находилось до июня 1712 г., когда по именному указу Петра I было отдано бывшему молдавскому господарю князю Дмитрию Константиновичу Кантемиру. В этот момент в селе числилось 13 крестьянских и бобыльских дворов. Голицынские хоромы при новом владельце были подновлены, а в 1722 г. построена новая деревянная церковь на каменном основании.

После смерти Д. Кантемира в 1723 г., по приговору Сената 1728 г., село и все владения были разделены на две части: три четверти достались его сыну князю Константину Дмитриевичу Кантемиру, а одна четверть — его мачехе Анастасии Ивановне, урождённой Трубецкой. Впоследствии она в качестве приданого дала свою долю в 1751 г. за дочерью Екатериной Дмитриевной, вышедшей замуж за князя Дмитрия Михайловича Голицына. Константином Дмитриевичем Кантемиром был построен новый усадебный дом.

После смерти Константина его часть имения оказалась также поделённой в 1757 г. между его братьями Матвеем и Сергеем Дмитриевичами. Каждый из них имел здесь свою усадьбу. Матвей Кантемир достроил перешедший к нему дом Константина, развёл сады, в 1765 г. перестроил в камне церковь с новым тёплым приделом Дмитрия Солунского. После его смерти в 1771 г. все владения объединились в руках князя Сергея. Именно у него за 25 тыс. рублей в 1775 г. имение приобретает Екатерина II. В том же году за 6 тыс. рублей она приобрела у князя Ивана Алексеевича Трубецкого и остальную часть Черногрязской вотчины, доставшуюся ему после смерти в 1761 г. его троюродной сестры Е.Д. Голицыной. Имение перешло сначала в личную собственность императрицы, а затем в Экспедицию кремлёвского строения.

Государыня, собиравшаяся устроить здесь свою подмосковную резиденцию, переименовала Чёрную Грязь в село Царицыно, которое стало центром Царицынской волости, в которую также вошли села Булатниково, Коломенское и Коньково. Возведение усадьбы было поручено зодчему В.И. Баженову. За десять лет, с 1775 по 1785 г., здесь под его руководством возвели в основном сохранившийся до сих пор дворцовый комплекс, в который тогда входили дворцы Екатерины и Павла, Малый дворец, Кухонный корпус, Камер-юнфарский и Кавалерский корпуса, управительский дом и другие здания (их функциональное назначение до сих пор не определено), мосты и ворота в сад. Одновременно велись работы по устройству парка (под руководством садовника Ф. Рида), реконструкции прудов, строительству Царицынской и Шипиловской плотин с мельницей (архитектор К. Бланк), оранжерей.

Однако, посетив в 1785 г. Царицыно, Екатерина II осталась недовольной В.И. Баженовым, и он был отстранен от работ. Перестройку дворцового комплекса поручили М.Ф. Казакову, который приказал разобрать дворцы Екатерины и Павла, Кавалерский и Камер-юнфарский корпуса и начать на их месте строительство Большого дворца по собственному проекту. Это строительство к 1796 г. практически завершилось, однако со смертью Екатерины II все работы в Царицыне прекращаются.

Следующий этап в истории усадьбы связан с именем главноначальствующего Экспедиции кремлёвского строения П.С. Валуева, отдавшего много сил возрождению Царицына. При нём велись активные работы по реконструкции и благоустройству оранжерей (превратившихся в доходнейшую статью царицынского хозяйства), ремонту плотин, устройству «английского» парка с беседками и павильонами (садовый мастер К. Унгебауер и архитектор И.В. Еготов). В 1806 г. на левом берегу Нижнецарицынского (Шипиловского) пруда был построен так называемый Валуевский дом, сгоревший в 1885 г. По всей вероятности, именно в нем останавливалась императорская семья в 1856 г., прибывшая в Москву на коронацию Александра II. При П.С. Валуеве усадьба стала

любимым местом гуляний москвичей. Однако война 1812 г. и смерть П.С. Валуева в 1814 г. фактически прервали новый расцвет Царицына.

С тех пор начинается медленное угасание Царицына. Дворцовые здания практически не использовали; в 30-е годы XIX в. обсуждался даже вопрос о размещении в них военных казарм и о их разборке в связи со строительством дворца в Коломенском. В 1831 г. Царицыно переходит из ведомства Экспедиции кремлёвского строения в Московскую дворцовую контору, а в 1860 г. — в Московскую удельную контору. Что касается непосредственно самого села, то в 1825 г., по данным клировых книг, в нём значились 34 крестьянских двора и 4 двора разночинцев. В 1850 г. их стало соответственно 30 и 29.

После реформы 1861 г. Царицыно становится центром Царицынской волости. В этот же период по приказу Московской удельной конторы были разобраны оранжереи, а также предполагалась (к счастью, не осуществившаяся) продажа на слом Большого дворца, находившегося в аварийном состоянии. Различные участки усадьбы сдаются в аренду. Стремительный рост дачного Царицына начался с постройкой Курской железной дороги в 1866 г. В 18 верстах от Москвы построили первую станцию Царицыно, для чего вырубил около 5 десятин векового соснового леса. Вблизи станции стали возникать дачные посёлки. Слево от станции по дороге, ведущей к прудам, парку и селу Царицыну (ныне это улица Прохладная), строились жилые дома, гостиницы («номера»), заведения бытового обслуживания дачников и торговли: почта, магазины и лавки, столовая, буфеты, аптека, мастерские ремесленников, пекарня, парикмахерская, керосиновая лавка и т. д. Этот посёлок получил название Центрального. Вправо от станции вблизи железной дороги вверх по левому берегу речки Городенки богатый крестьянин из деревни Шайдрово Смирнов стал застраивать посёлок, получивший название Смирновского (ныне — Бутовская ул.). По другую сторону железной дороги на самом высоком, а потому и наиболее сухом месте, среди вековых сосен энергично возводились дачи «Нового Царицына» (там, где теперь рынок и гостиница), а число их перевалило за сотню.

Село Царицыно, с конца XIX в. местными жителями и дачниками звавшееся не иначе, как Старое Царицыно, вплоть до революции продолжало оставаться волостным центром. Окружавшие его дачные посёлки, насчитывавшие в совокупности до 1000 дач, заселялись только на летний сезон (до 15 тыс. дачников). Дачевладельцы организовались в «Общество благоустройства дачной местности Царицыно» (председатель Н. Савостьянов, секретарь А. Тюнин). В результате их деятельности 1 января 1904 г. станция Царицыно была переименована в Царицыно-Дачное.

После революции дачные посёлки, образовавшиеся в дачной местности вокруг станции Царицыно-Дачное, были административно объединены с селом в единый посёлок Ленино, ставший центром объединённой Ленинской волости, в которую вошли бывшие Зюзинская, Нагатинская и Царицынская волости. Число летних дачников резко сократилось, и многие дачи и «номера» (гостиницы) стали заселяться главным образом приезжими, жившими здесь уже круглый год.

В 1960 г. районный центр посёлок Ленино (20 тыс. населения) вошёл в Пролетарский район Москвы.

Железнодорожная станция «Царицыно» (в 1904–1960 — «Царицыно-Дачное»), узловая пассажирская станция Московской железной дороги (до 1953 — Московско-Курской железной дороги), восьмой по счёту остановочный пункт от Курского вокзала (к концу XIX в. — четвёртый, после платформы «Чесменская», послустанка «Люблино», платформы «Перерва»); крупный пересадочный узел (связана с южным выходом станции метрополитена «Царицыно»). Построена в 1865 на отчуждённой по Высочайшему повелению земле Царицынского удельного имения, открыта 17 ноября 1866 в составе участка Москва — Серпухов, относилась к 1-й дистанции 1-го отделения дороги. В 1880 на

станции уложено два запасных пути. В 1876 к станции подведён подъездной путь от построенного поблизости Логунова кирпичного завода (в 1908 на его месте возник дачный посёлок Царицыно-Петровское). В 1900 устроена однопутная соединительная ветвь длиной 4 км к станции «Бирюлёво» Павелец-Московской линии Рязанско-Уральской железной дороги, в связи с чем в 1898–1899 был разработан проект расширения и переустройства станции «Царицыно» (реализован частично из-за недостатка финансирования). На станции производилась прицепка и отцепка вагонов с местными грузами, неисправных («больных») вагонов и вагонов, следовавших на передачу в «Бирюлёво» и обратно (в 1900-е гг. обмен с Рязанско-Уральской дорогой достигал 490 вагонов в сутки). С постройкой Московской окружной железной дороги (1907) соединительная ветвь между станциями «Царицыно» и «Бирюлёво» во многом потеряла своё значение.

Станция обеспечила удобную, доступную и быструю транспортную связь Царицына с Москвой, сыграла определяющую роль в возникновении крупных дачных посёлков в Царицыне. Справа от станции возникли дачные местности Новое Царицыно (конец 1860-х гг.), Воробьёвка (1897), характер дачной местности стала приобретать близлежащая деревня Хохловка, справа от станции — Поповка (1877) и Покровская сторона (1887). «Близость сообщения» с Царицыным, достигнутая благодаря станции, стремительно подняла цены на землю в округе, привлекала всё большее количество московской публики (весной 1909, когда подъезд к станции из-за ремонтных работ был почти невозможен, большинство царицынских дач оказались без арендаторов; многие царицынские дачники жили в районе Курского вокзала, например, Крестовниковы, Морозовы, А. С. Панафидина). Вокруг станции располагались дома служащих и отдельные дачи (в 1879 их было уже 13). В 1874 от переезда через железную дорогу, который был расположен в непосредственной близости от станции, к Царицынской плотине и далее к дачам в Старом Царицыне, Воздушном саду, а также к селу Царицыно проложено Царицынское шоссе (сохранившийся ныне участок — Прохладная улица).

Станция «Царицыно» служила конечной станцией для многих дачных поездов из Москвы, была одной из наиболее нагруженных в Подмосковье.

В начале века ежедневно станцией пользовались около 200 пассажиров первого и второго классов, 900 пассажиров третьего класса; отъезд пассажиров со станции происходил главным образом утром, когда отходили 4 постоянных и 8 дачных поездов, прибытие совершалось главным образом вечером — 3 постоянными и 9 дачными поездами. Ежедневно на станцию прибывало до 50 вагонов из Москвы и до 20 — со стороны Серпухова.

Первоначальное здание вокзала — типовое для станций 4-го класса, деревянное одноэтажное с мезонином (в нём жил начальник станции), находилось слева от путей, со стороны Царицына. На станции были сооружены гидравлические краны для заправки водой паровозов (водопровод длиной 732 м был протянут к Нижнему Царицынскому пруду, где была установлена «водокачальная машина»), товарный двор и пакгауз, перед станцией была разбита большая круглая клумба. Штат станции включал двух сторожей (они принимали, сортировали и разносили почту до устройства в Царицыне почтово-телеграфного отделения) и четырёх носильщиков багажа (один из них до введения электрической звонковой сигнализации в 1906 подавал сигналы поездам ручным стенным колоколом).

Проект переустройства станции 1898–1899 предполагал перенос здания вокзала на правую часть пути, против чего выступили жители Старого Царицына и Покровки.

Современное здание вокзала островного типа (для одновременного обслуживания поездов обоих направлений), выдержанное в стиле модерн, построено в 1905–1908 по проекту В.К. Филиппова.

Деревянный вокзал располагался ровно напротив вокзала современного, между водонапорной башней и керосиновым погребом. С 1908 г. функционировал как железнодорожные мастерские, а затем был переоборудован под жильё. В 1967 г. его разобрали и перевезли в Тульскую область. Ещё дальше от нынешнего вокзального здания — где до недавнего времени находился Царицынский радиорынок — находилась высокая товарная (грузовая) платформа с пакгаузом. С 1875 г. — когда к югу от станции купец 1-й гильдии Спиридон Егорович Логунов построил кирпичный завод — использовалась для погрузки в вагоны кирпича. Для различных грузовых работ функционировала до середины 1980-х годов, пока пакгауз не сгорел во время пожара.

В 2008 году была снесена дореволюционная водонапорная башня, отремонтированная незадолго до того, в 2002 году.

### **Общие сведения**

Раздел документации, обосновывающий меры по обеспечению сохранности объектов культурного наследия при проведении работ «Реконструкция станции Царицыно. I этап организации движения. 4 этап» разрабатывается в составе документации в рамках инвестиционного проекта ОАО «РЖД» «Организация пригородно-городского пассажирского железнодорожного движения на участке Подольск – Нахабино (МЦД-2)».

Московские центральные диаметры (МЦД) — проект реконструкции существующих сквозных железнодорожных линий в Москве и Московской области (Алексеевской и Митьковской соединительных линий, а также отдельных участков радиальных направлений) и организации на них диаметральных маршрутов пригородных электропоездов.

Реконструируемая станция Царицыно Курского направления Московской железной дороги находится в Южном административном округе на территории района Царицыно, в районе Каспийской улицы, между Бакинской и Луганской улицами в непосредственной близости с подземным вестибюлем станции метро «Царицыно».

### **Сведения, полученные в результате исследования проектной документации**

В границах территории разработки проекта реконструкции станции Царицыно находится **объект культурного наследия регионального значения «Железнодорожная станция «Царицыно-Дачное» Московско-Курской железной дороги, 1908 г., архитектор В.К. Филиппов»,** расположенный по адресу: г. Москва, ул. Тюриня, принятый на государственную охрану распоряжением Правительства Москвы от 16 мая 2007 г. № 932-РП «О принятии под государственную охрану выявленных объектов культурного наследия города Москвы».

В непосредственной близости к территории разработки проекта расположен **объект культурного наследия (произведение ландшафтной архитектуры и садово-паркового искусства) регионального значения «Усадьба Царицыно»,** принятый на охрану решением Исполкома Московского городского совета народных депутатов (Мосгорисполкома) от 02.01.1979 № 3.

Также в полосе отвода на территории станции находится **объект обладающий признаками объекта культурного наследия, предложенный (заявленный) к постановке на государственную охрану «Дом конструктора стрелкового оружия Сергея Гавриловича Симонова, который жил и работал в нем в 1950 - 1986гг., 1950-е г.»,** расположенный по адресу: Бутовская ул., дом 3.

Границы территории объекта культурного наследия регионального значения «Железнодорожная станция «Царицыно-Дачное» Московско-Курской железной дороги, 1908 г., архитектор В.К. Филиппов», расположенного по адресу: г. Москва, ул. Тюриня,

утверждены постановлением Правительства Москвы от 16.03.2011 № 66-ПП «Об утверждении границ территорий объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) регионального значения».

Режим использования территории объекта культурного наследия не установлен. Согласно Федеральному закону от 25.06.2002 N 73-ФЗ (ред. от 21.02.2019) "Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации", «на территории памятника, ансамбля <...> разрешается ведение хозяйственной деятельности, не противоречащей требованиям обеспечения сохранности объекта культурного наследия и позволяющей обеспечить функционирование объекта культурного наследия в современных условиях».

Также границы проведения работ попадают в территории **охранной зоны** объекта культурного наследия № 389 и **зоны регулирования застройки и хозяйственной деятельности** № 42, утвержденных постановлением Правительства Москвы от 28.12.1999 № 1215.

Охранная зона – территория с особо строгим режимом использования земель, запрещающим строительную и хозяйственную деятельность, которая может привести к нарушению физической сохранности объекта культурного наследия, а также искажению условий его восприятия и традиционных высотных параметров ценного градостроительного окружения.

Режим использования территории охранной зоны запрещает строительную и хозяйственную деятельность, которая может привести к нарушению физической сохранности объекта культурного наследия, а также искажению условий его восприятия и традиционных высотных параметров ценного градостроительного окружения.

Преимущественным режимом содержания охранных зон является регенерация градостроительного окружения памятников, предусматривающая реставрацию и ограниченную реконструкцию ценных элементов исторической застройки, а также сохранение и восстановление традиционных градостроительных (планировочных, типологических, масштабных и др.) характеристик с допустимым использованием методов компенсационного строительства.

В границах зоны регулирования застройки и хозяйственной деятельности ограничивают любую хозяйственную, градостроительную деятельность, которая может привести к нарушению сохранности исторической и природной среды объекта культурного наследия, к искажению традиционных условий его восприятия.

Зоне регулирования застройки соответствует режим градостроительного регулирования, который в основном распространяется на районы, утратившие историческую среду и видоизмененные в советский и постсоветский периоды. Данный режим обеспечивает сохранение общей композиционной роли объектов культурного наследия в городском ландшафте и осуществляется методами реконструкции и нового строительства с регулированием высотных параметров проектируемых зданий в лучах видимости объектов культурного наследия и ценных градоформирующих объектов.

**Предмет охраны** объекта культурного наследия утвержден распоряжением Департамента культурного наследия города Москвы от 4 апреля 2014 г. № 310 «Об утверждении предмета охраны объекта культурного наследия регионального значения

«Железнодорожная станция «Царицыно-Дачное» Московско-Курской железной дороги, 1908 г., архитектор В.К. Филиппов».

Предметом охраны объекта культурного наследия регионального значения «Железнодорожная станция «Царицыно-Дачное» Московско-Курской железной дороги, 1908 г., архитектор В.К. Филиппов» являются:

- местоположение и градостроительные характеристики здания 1908 года, его роль в композиционно-планировочной структуре района Царицыно-Дачное;
- объемно-пространственная композиция сложного в плане, одноэтажного здания 1908 года, включая боковые ризалиты, высотные отметки по венчающим карнизам (с учетом реставрационных работ 1998 года, 2007 года);
- крыша 1908 года, ее конструкция, конфигурация, материал, характер кровельного покрытия, высотные отметки по конькам, чердачные окна, печные трубы (с учетом реставрационных работ 1998 года, 2007 года);
- композиционное решение и архитектурно-художественное оформление фасадов 1908 года, включая местоположение, форму, размер, оформление оконных, дверных проемов и ниш, фриз, фигурные фронтоны, междуэтажный и венчающий карнизы;
- материал и характер отделки фасадных поверхностей 1908 года, в том числе майоликовые вставки, детали из глазурованной плитки (с учетом реставрационных работ 1998 года, 2007 года);
- колористическое решение фасадов 1908 года (уточняется в процессе реставрационных исследований);
- пространственно-планировочная структура интерьеров здания 1908 года в пределах капитальных стен и перекрытий (с учетом реставрационных работ 1998 года, 2007 года);
- капитальные стены и перекрытия 1908 года, их конструкция и материал (с учетом реставрационных работ 1998 года, 2007 года);
- архитектурно-художественное оформление интерьеров здания 1908 года, включая потолочные плафоны, карнизы с сухариками (уточняется в процессе реставрационных исследований);
- характер оформления и колористическое решение столярных заполнений оконных и дверных проемов на начало XX века (с учетом реставрационных работ 1998 года, 2007 года).

#### **Планируемые работы на участках, расположенных в непосредственной близости от объектов культурного наследия.**

При реконструкции станции Царицыно предусматривается:

- строительство новой платформы, а также реконструкция существующих платформ с их удлинением до 276 м и расширением в зонах входов-выходов. На всех платформах устанавливаются навесы;
- строительство подземного пешеходного тоннеля с техническими помещениями, соединенного с тоннелем, ведущим к станции метро «Царицыно»;

Эксперт \_\_\_\_\_ Кувшинников В.М.

- строительство павильонов над лестничными и эскалаторными сходами в тоннель;
- строительство наземных вестибюлей с западной стороны (к ул. Каспийской) и с восточной стороны, обращенной к парку «Царицыно»;
- строительство поста электрической централизации (пост ЭЦ) к востоку от существующего станционного здания около 8 пути. В здании располагается комплекс технических средств для управления движением поездов и маневровых единиц на станции, обеспечивающих функционирование сигналов (светофоров), стрелок, их взаимозависимость, установку и замыкание маршрутов, контроль проследования поездов по маршрутам, размыкание маршрутов;
- установка шумозащитных экранов вдоль отвода железной дороги в границах проектирования со стороны ул. Каспийской;
- переустройство путей, рихтовка, а также укладка новых участков пути в местах врезки новых стрелочных переводов.

Все работы проводятся в полосе отвода железной дороги.

Проект конкурса предполагает устройство четырёх наземных павильонов последовательно связанных между собой тоннелями, проходящими под существующими и вновь проектируемыми ж/д путями.

#### Пассажирские павильоны

Здания пассажирских павильонов имеют принципиально схожие конструктивные схемы, принятые исходя из объемно-планировочных решений и проектных нагрузок. Павильоны запроектированы на плитных фундаментах, которые разделены деформационными швами. Швы устраиваются в местах примыкания к подземным тоннелям, деформационных различий и условий температурных расширений.

Вдоль наружных стен павильонов предусмотрены стены в грунте из буронабивных свай диаметром 1000 мм, связанных между собой системой тяжей, для восприятия транспортных нагрузок от ж/д составов, а также служит ограждением проектируемых котлованов под павильоны.

Фундаменты павильонов – плитные высотой 600 мм. Глубина заложения фундаментов не менее чем 1800 мм (ниже глубины промерзания) и зависит от планировочной отметки. Засыпка пазух фундаментной плиты производится песком средней крупности с последующим уплотнением ( $K_{упл}=0,98$ ) для устройства полов. Основанием фундаментов являются пески средней крупности средней плотности влажные (ИГЭ -3в2).

Схема зданий павильонов – неполный каркас: наружные несущие монолитные железобетонные стены толщиной 500 мм и внутренние колонны сечением 400x400 мм и 500x500 мм. Монолитные балки сечением 300x500 мм запроектированы в местах установки вертикального транспорта (эскалаторы), примыкания лестничных маршей и под монолитные перекрытия/покрытия с последующим опиранием на ж/б колонны каркаса.

Покрытия подземной части павильонов – монолитные высотой 300 мм. Опирание покрытий предусмотрено на несущие стены павильонов и на монолитные балки.

Перекрытие надземной части павильонов – монолитное высотой 250 мм. Опирается на наружные стены и монолитные балки.

Покрытие надземной части павильонов запроектировано из прокатных металлических балок. Главные балки покрытия (40Ш1) шарнирно опираются на монолитные колонны. К главным балкам покрытия примыкают второстепенные балки (35Ш1). По верхним поясам балок покрытия выполняется несущий профнастил Н75-750-0,9. Система горизонтальных связей покрытия находится «в теле» балок. Связи – прокатные гнутосварные квадратные профили (100х4).

Лестничные марши и площадки – монолитные железобетонные. Под площадками лестниц выполнены монолитные железобетонные пилоны для передачи нагрузок на фундаментную плиту.

### Пешеходные тоннели

Подземные пешеходные тоннели расположены в уровне отметки пола подземной части пассажирских павильонов. Тоннели имеют переменную высоту сечения по всей протяженности пути. В поперечном направлении двух-, трех- и четырехпролетные с опиранием на внутренние несущие стены и колонны. Деформационные швы разделяют все конструкции тоннеля по всей высоте с учетом температурных и деформационных требований.

Основные несущие элементы:

- фундамент (днище) тоннеля – железобетонная плита толщиной 0,6 м. Является основанием всех конструкций тоннеля и воспринимает все проектные нагрузки для передачи на основание;

- наружные стены тоннеля - железобетонные толщиной 0,5 м. Воспринимают активное давление грунта совместно с транспортной нагрузкой

- покрытие тоннеля - железобетонные толщиной 0,6 м. Выполнено для восприятия нагрузки от движения транспортного ж/д состава и веса обратной засыпки с конструкциями устройства пути;

- внутренние стены - железобетонные толщиной 0,5 м. Предусмотрены для разделения пролета покрытия в поперечном направлении и передают нагрузку на фундаментную плиту и основание;

- колонны - железобетонные сечением 500х500 выполняются в тех местах, где устройство внутренних стен невозможно.

Все конструкции тоннеля - армированные монолитные железобетонные.

В качестве фундаментов конкурса приняты плитные фундаменты. В основании фундаментных плит залегают пески средней крупности средней плотности влажные (ИГЭ -Зв2). Бетон фундаментных плит В30 W12 F300. Под плиты выполнена бетонная подготовка из бетона В10 толщиной 100 мм и подготовка из щебня фр.40-70 мм толщиной 400 мм.

Для энергетического обеспечения станции со стороны ул. Каспийской и рядом с существующей платформой № 4, проектируются площадки с асфальтобетонным покрытием, огороженные металлическими сетчатыми панелями высотой 2,0 м предусмотрена установка блочных комплектных двухтрансформаторных подстанций (БКТПБ).

Также предусматривается строительство **нового здания поста ЭЦ** рядом с существующей платформой № 4 на ПК 184+153,97. В здании располагается комплекс технических средств для управления движением поездов и маневровых единиц на станции, обеспечивающих функционирование сигналов (светофоров), стрелок, их взаимозависимость, установку и замыкание маршрутов, контроль проследования поездов по маршрутам, размыкание маршрутов.

Проектом предусматривается строительство 2-х этажного здания с цокольным этажом прямоугольной в плане формы и размерами в осях 33,0 x 18,0 м. в торцах здания расположены лестничные клетки. Вход в здание организован с северо-западной стороны.

Конструктивная схема здания – каркасная с металлическими колоннами, ригелями, монолитным ж.б. перекрытиями и стальным балкам. Фундамент - плитный.

Наружные стены из газобетонных блоков 300 мм с наружным утеплением из минераловатных плит толщиной 100 мм.

Цоколь – монолитные стены с утеплением минераловатными плитами толщиной 100 мм, и облицовкой полированным гранитом.

Расстояние до объекта культурного наследия **«Железнодорожная станция «Царицыно-Дачное» Московско-Курской железной дороги, 1908 г., архитектор В.К. Филиппов»** от проектируемого наземного павильона (Блок 2) 143 м, до территории объекта культурного наследия – 130 м.

Территория размещения береговой платформы рядом с IV главным путем удалена от территории памятника на 105 м.

Проектируемый пост ЭЦ находится на расстоянии 65 м от территории объекта культурного наследия и отделен от нее 5-ю железнодорожными путями и бетонным забором.

Работы по переустройству путей проводятся на участке, удаленном от территории объекта культурного наследия на 270 и более метров, влияние на объект культурного наследия исключено ввиду удаленности.

Работы по устройству земляного полотна проводятся на расстоянии более 24 м от объекта культурного наследия и не предусматривают заглубление в грунт.

#### Демонтаж зданий и сооружений, попадающих в зону строительства

- Демонтаж турникетного павильона на территории объекта культурного наследия в 3,7 м от стены памятника

- Демонтаж поста ЭЦ на расстоянии 50 м от объекта культурного наследия

#### Переустройство опор контактной сети

- Демонтаж опор контактной сети 67ф и 68ф находятся на расстоянии 5,1 м от объекта культурного наследия

- Монтаж опор контактной сети 71фан, 67 фан, 68фн, 72фн устанавливаются в непосредственной близости от объекта культурного наследия, на расстоянии 67 фан -2,9 м, 68фн, 72фн - 3,7 м, 71фан - 6,3 м.

### Вынос кабеля СЦБ

Расстояние до объекта культурного наследия от проектируемой трассы кабеля более 30 м, до существующей (демонтируемой) 8 м.

### Работы по прокладке сети хозяйственно-бытовой канализации

Минимальное расстояние до объекта культурного наследия 26 м, кроме участка под путями в трубе методом закрытой прокладки для подключения к существующему колодцу.

Проектом предусмотрено устройство колодцев К8а и К8б, для подключения к существующей сети. Расстояние от объекта культурного наследия до границ котлована составляет 18,45м.

### Установка шумозащитных экранов

Установка шумозащитных экранов запроектирована на участках: ПК181+70,00-ПК178+35Д0, ПК178+50,44-ПК176+94,30, ПК176+71/70-ПК173+72,70, ПК173+77,20-ПК173+65,20, ПК173+69,70-ПК170+84,50, ПК170+89,00-ПК170+77,00, ПК170+81,50-ПК169+88,85. Удаленность от объекта культурного наследия более 150 м.

## **Оценка воздействия проводимых работ на объекты культурного наследия**

**1. Объект, обладающий признаками объекта культурного наследия «Дом конструктора стрелкового оружия Сергея Гавриловича Симонова, который жил и работал в нем в 1950 – 1986 гг., 1950-е г.»** находится на удалении более 100 метров от мест проведения планируемых к производству работ, ввиду чего строительство и реконструкция платформ и конкорса, строительство трансформаторных подстанций, строительство нового здания поста ЭЦ, переустройство железнодорожных путей, устройство земляного полотна, демонтаж зданий и сооружений, попадающих в зону строительства, демонтаж поста ЭЦ, демонтаж контактной сети, переустройство опор контактной сети, вынос кабеля СЦБ, проектируемые сети хозяйственно-бытовой канализации, установка шумозащитных экранов, а также методы производства данных работ **не будут оказывать влияния** на рассматриваемый объект.

**2. Указанные работы также не затрагивают территорию объекта культурного наследия** (произведение ландшафтной архитектуры и садово-паркового искусства) регионального значения «Усадьба Царицыно» – удаленность от парка **200 м.**

В части визуального взаимодействия проектируемых зданий и сооружений с парком, следует отметить, что территория проектирования отделена от территории парка современными зданиями визит-центра и строениями центральной входной группы, стилистически адаптированными под элементы ансамблевого комплекса Усадьбы «Царицыно». Таким образом, с территории парка проектируемые объекты **не просматриваются**, а с дальних точек будут экспонироваться на фоне многоэтажной застройки, **не оказывая негативного влияния** на визуальное восприятие парка.

**3. Железнодорожная станция «Царицыно-Дачное» Московско-Курской железной дороги, 1908 г., архитектор В.К. Филиппов»** объект культурного наследия регионального значения.

Строительство новых объектов, возводимых в полосе отвода ОАО «РЖД» **не искажает сложившееся визуальное восприятие** объекта культурного наследия, т.к. пространство вокруг станции сохраняется незастроенным. Конкорс располагается на

удалении 130 м от территории памятника, трансформаторные подстанции и пункт ЭЦ на расстоянии 63 м. Пункт ЭЦ располагается в междупутье, где до недавнего времени располагались здание царицынского радиорынка, демонтированное в связи с реконструкцией станции. Кроме всего прочего, эта территория отделена бетонным забором и с нее нет визуального восприятия памятника.

Строительство платформ и конкурса, здания поста ЭЦ и трансформаторных подстанций

В соответствии с п. 9.36 СП 22.13330.2016 «Основания зданий и сооружений». (Актуализированная редакция СНиП 2.02.01-83) для предварительного назначения зоны влияния вновь возводимого (реконструируемого) сооружения, расположенного на застроенной территории, допускается ориентировочный радиус зоны влияния принимать в зависимости от глубины котлована, метода его крепления и конструкции ограждения котлована.

В соответствии с выполненными расчетами зоны влияния от работ составят:

для котлованов под павильоны Блок 1 и Блок 2 - 22,2 м и 18,6 м соответственно;

для котлована под пост ЭЦ - 10,4м;

для фундамента реконструируемых платформ - 10 м.

**Расстояние до объекта культурного наследия существенно больше расчетных радиусов влияния проводимых работ, исходя из чего делается вывод, что данные работы не окажут негативного влияния на объект культурного наследия.**

**Все работы ведутся в границах огороженной строительной площадки и не окажут влияния на объект культурного наследия ввиду удаленности.**

Работы по переустройству путей проводятся на участке, удаленном от территории объекта культурного наследия на 270 и более метров, **влияние на объект культурного наследия исключено ввиду удаленности.**

Работы по устройству земляного полотна проводятся на расстоянии более 24 м от объекта культурного наследия и не предусматривают заглубление в грунт. Исходя из того, что при производстве данного вида работ не будет проводиться заглубления в грунт более 15 см, а основной объем работ состоит в последующей досыпке территории песком **негативного влияния на памятник оказываться не будет.**

Демонтаж зданий и сооружений, попадающих в зону строительства

Демонтаж турникетного павильона на территории объекта культурного наследия в 3,7 м от стены памятника.

Применяемая для сноса методика поэлементной разборки **позволяет полностью предотвратить возможное негативное влияние** на объект культурного наследия.

Демонтаж поста ЭЦ на расстоянии 50 м от объекта культурного наследия.

Мероприятия по обеспечению безопасности, предусмотренные проектом **исключают угрозу повреждения или разрушения** объекта культурного наследия.

### Переустройство опор контактной сети

- Демонтируемые опоры контактной сети 67ф и 68ф находятся на расстоянии 5,1 м от объекта культурного наследия. Пазухи, образующиеся после извлечения и демонтажа опор должны быть сразу засыпаны грунтом с его послойным тромбованием до плотности окружающего грунта.

- Монтаж опор контактной сети. Опоры 71фан, 67 фан, 68фн, 72фн устанавливаются в непосредственной близости от объекта культурного наследия, на расстоянии 67 фан - 2,9 м, 68фн, 72фн - 3,7 м, 71фан - 6,3 м.

Для того, чтобы минимизировать воздействие на существующее здание предусматривается разработка котлована вручную, с креплением котлована деревянной затяжкой.

При глубине котлована 5 м зона влияния, рассчитанная по формуле  $4N_k$  составит 20 м, что намного больше расстояния до объекта культурного наследия. Для оценки воздействия на объект культурного наследия АО «Мосгипротранс» был выполнен расчет влияния котлованов под опоры контактной сети на здание вокзала. (Раздел проектной документации «Расчет оценки влияния котлованов под опоры контактной сети на здание существующего вокзала Царицыно»).

По результатам расчетов максимальная осадка здания составит не более 0,36 мм при соблюдении технологии устройства котлованов, что является допустимым и не вызовет негативных изменений в состоянии объекта культурного наследия.

### Вынос кабеля СЦБ

Кабель СЦБ прокладывается в траншеях с отсыпкой земляной подушки на глубину 0,8 метров в полосе отвода и в междупутьях. При переходах кабеля СЦБ под железнодорожными путями глубина траншеи должна составлять не менее 1,1 метра.

$$2H=0,8 \times 2=1,6 \text{ м}$$

Расстояние до объекта культурного наследия от проектируемой трассы кабеля более 30 м, до существующей (демонтируемой) 8 м.

Существующее расстояние между участком прокладки сетей и объектом культурного наследия существенно превышает минимально допустимое при расчете зоны влияния, **геотехнический прогноз и назначение зоны влияния проводимых работ не требуется.**

### Работы по прокладке сети хозяйственно-бытовой канализации

Согласно СП 249.1325800.2016 «Коммуникации подземные. Проектирование и строительство закрытым и открытым способами», согласно которому (пункт 6.4.6) предварительно назначенные зоны влияния от земляных работ при производстве траншей и колодцев/котлованов при работах по реконструкции инженерных сетей составляют 4 глубины траншеи/котлована.

Прокладка трубопроводов ведется открытым способом в траншее на глубине 2,25 – 4,83 м до лотка трубы. Максимальная зона влияния 19,3 м, минимальное расстояние до объекта культурного наследия 26 м, кроме участка под путями в трубе методом закрытой прокладки для подключения к существующему колодцу. Проектом предусмотрено

устройство колодцев К8а и К8б (приложение 10), для подключения к существующей сети. Расстояние от объекта культурного наследия до границ котлована составляет 18,45 м. Размеры котлована 4х4 м, глубина - 3,1 м. Зона влияния рассчитывается по формуле  $4H_k=12,4$  м, что не превышает расстояния до объекта.

Данные работы **не окажут негативного влияния** на объект культурного наследия.

#### Установка шумозащитных экранов

Удаленность от объекта культурного наследия более 150 м. **Негативное воздействие** на объект культурного наследия **исключено** ввиду удаленности.

#### **Выводы об оценке влияния**

Работы по сооружению конкурса и платформ, поста ЭЦ и трансформаторных подстанций, переустройству путей, устройству земляного полотна, выносу кабеля СЦБ, прокладке хозяйственно-бытовой канализации, установке шумозащитных экранов не окажут негативного влияния на объект культурного наследия ввиду удаленности.

Работы по демонтажу турникетного павильона, находящегося на территории объекта культурного наследия и демонтажу существующего здания поста ЭЦ, при соблюдении методов производства работ, предусмотренных проектом, не окажут негативного влияния на объект культурного наследия.

Работы по демонтажу опор контактной сети 67ф и 68ф при соблюдении методов производства работ, предусмотренных проектом, не окажут негативного влияния на объект культурного наследия.

Устанавливаемые новые опоры контактной сети 71фан, 67 фан, 68фн, 72фн расположены вне границ территории объекта культурного наследия, но в непосредственной близости от него (2,9-6,3 м). По результатам расчетов влияния котлованов под опоры контактной сети на здание вокзала, выполненных АО «Мосгипротранс», максимальная осадка здания составит не более 0,36 мм при соблюдении технологии устройства котлованов, что является допустимым и не вызовет негативных изменений в состоянии объекта культурного наследия.

#### **Меры по обеспечению сохранности объектов культурного наследия**

В качестве Мер по обеспечению сохранности объекта культурного наследия проектом предусматриваются следующие мероприятия.

Выбор методов производства работ, обеспечивающих отсутствие вибрационных и прочих негативных воздействий на конструкцию объекта культурного наследия.

В зоне взаимодействия с объектом культурного наследия исключается применение механизмов динамического воздействия на грунты, создающего разрушающие вибрационные нагрузки.

На период строительства предусмотрено размещение строительного городка, пункта мойки колес с грязеотстойником и накопительным бункером для мусора и отходов в зоне, не оказывающей негативного влияния на объект культурного наследия.

Организация площадок складирования строительных материалов предусмотрена вне границ территории объекта культурного наследия.

Демонтаж строений планируется производить методом разборки с использованием ручного электромеханического инструмента. Территория производства работ ограждается временным забором (леерное ограждение).

Во время производства работ по демонтажу зданий вывоз строительного мусора должен осуществляться своевременно, складирование строительного мусора на территории объекта культурного наследия запрещено.

При устройстве котлованов под фундаменты опор контактной сети, расположенных в непосредственной близости от объекта культурного наследия «Железнодорожная станция «Царицыно - Дачное» Московско-Курской железной дороги, 1908 г., архитектор В.К. Филиппов», предусматривается разработка котлована вручную, с креплением котлована деревянной затяжкой. Во время производства работ не допускается временные земляные отвалы устраивать у стен здания. Весь грунт должен вывозиться со строительной площадки. Засыпка пазух котлованов после установки фундаментов или опор производится в день их установки.

**Перечень документов и материалов, собранных и полученных при проведении экспертизы, а также использованной для нее специальной, технической и справочной литературы.**

Постановление Правительства РФ от 16.02.2008 N 87 (ред. от 21.04.2018) "О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию";

Зона влияния (воздействия) "СП 22.13330.2016. Свод правил. Основания зданий и сооружений. Актуализированная редакция СНиП 2.02.01-83\*" (утв. Приказом Минстроя России от 16.12.2016 N 970/пр);

СП 249.1325800.2016 Коммуникации подземные. Проектирование и строительство закрытым и открытым способом (утв. приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 08.07.2016 N 485/пр);

ГОСТ Р 52892-2007 Вибрация и удар. Вибрация зданий. Измерение вибрации и оценка ее воздействия на конструкцию (утв. приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 27.12.2007 N 586-ст);

ГОСТ 32209-2013 Фундаменты для опор контактной сети железных дорог. Технические условия (утв. Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 8.11.2013 N 1473-ст);

СТН ЦЭ 12-00 Нормы по производству и приемке строительных и монтажных работ при электрификации железных дорог (устройства контактной сети) (утв. указанием Министерства путей сообщения Российской Федерации от 11 августа 2000 г. N М-2200у)

ПР 32 ЦШ 10.01-95 Правила по прокладке и монтажу кабелей устройств СЦБ (утв. Управлением сигнализации, связи и вычислительной техники 02.06.1995)

ГОСТ Р 56198-2014 Мониторинг технического состояния объектов культурного наследия. Недвижимые памятники. Общие требования (утв. приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 30.10. 2014 г. N 1458-ст)

**Обоснования выводов экспертизы**

Представленные на историко-культурную экспертизу материалы исследований содержат оценку влияния на объект, обладающий признаками объекта культурного наследия «Дом конструктора стрелкового оружия Сергея Гавриловича Симонова, который жил и работал в нем в 1950 – 1986 гг., 1950-е г.», объект культурного наследия (произведение ландшафтной архитектуры и садово-паркового искусства) регионального значения «Усадьба Царицыно», объект культурного наследия регионального значения «Железнодорожная станция «Царицыно-Дачное» Московско-Курской железной дороги, 1908 г., архитектор В.К. Филиппов». Влияние на объект, обладающий признаками объекта культурного наследия «Дом конструктора стрелкового оружия Сергея Гавриловича Симонова, который жил и работал в нем в 1950 – 1986 гг., 1950-е г.»,

объект культурного наследия (произведение ландшафтной архитектуры и садово-паркового искусства) регионального значения «Усадьба Царицыно» не оказывается.

Работы по сооружению конкурса и платформ, поста ЭЦ и трансформаторных подстанций, переустройству путей, устройству земляного полотна, выносу кабеля СЦБ, прокладке хозяйственно-бытовой канализации, установке шумозащитных экранов не окажут негативного влияния на объект культурного наследия регионального значения «Железнодорожная станция «Царицыно-Дачное» Московско-Курской железной дороги, 1908 г., архитектор В.К. Филиппов» ввиду удаленности.

Работы по демонтажу турникетного павильона, находящемуся на территории объекта культурного наследия и демонтажу существующего здания поста ЭЦ, при соблюдении методов производства работ, предусмотренных проектом, не окажут негативного влияния на объект культурного наследия регионального значения «Железнодорожная станция «Царицыно-Дачное» Московско-Курской железной дороги, 1908 г., архитектор В.К. Филиппов».

Работы по переустройству опор контактной сети в непосредственной близости от объекта культурного наследия регионального значения «Железнодорожная станция «Царицыно-Дачное» Московско-Курской железной дороги, 1908 г., архитектор В.К. Филиппов» при соблюдении технологии не окажут негативного воздействия на объект культурного наследия, что подтверждено расчетами.

Представленная на государственную историко-культурную экспертизу документация содержит текстовые и графические материалы в объеме, достаточном для обоснования заключения, предусмотренного законодательством в сфере сохранения объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации.

### **Выводы экспертизы**

1. Раздел документации, обосновывающий меры по обеспечению сохранности объектов культурного наследия при проведении работ «Реконструкция станции Царицыно. I этап организации движения. 4 этап» в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» «Организация пригородно-городского пассажирского железнодорожного движения на участке Подольск – Нахабино (МЦД-2)», разработанный Государственным автономным учреждением «Научно-исследовательский и проектный институт Генерального плана города Москвы» в объеме необходимом для обеспечения сохранности рассматриваемых объектов культурного наследия **соответствует требованиям государственной охраны объектов культурного наследия.**

2. Негативного влияния на объект, обладающий признаками объекта культурного наследия «Дом конструктора стрелкового оружия Сергея Гавриловича Симонова, который жил и работал в нем в 1950 – 1986 гг., 1950-е г.», объект культурного наследия (произведение ландшафтной архитектуры и садово-паркового искусства) регионального значения «Усадьба Царицыно» **не оказывается.**

**3. Меры по обеспечению сохранности** объекта культурного наследия, разработанные в составе документации, достаточны (**положительное заключение**) для обеспечения сохранности объекта культурного наследия «Железнодорожная станция «Царицыно-Дачное» Московско-Курской железной дороги, 1908 г., архитектор В.К. Филиппов».

Я, Кувшинников Виктор Михайлович, в соответствии с законодательством Российской Федерации, несу ответственность за достоверность и обоснованность сведений и выводов, изложенных в настоящем акте, а также за соблюдение принципов проведения государственной историко-культурной экспертизы, установленных ст. 29 Федерального закона «Об объектах культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации».

**Эксперт**

**11.06.2020**

**В.М. Кувшинников**