

АКТ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ

раздела проектной документации: «Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург-Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области», Раздел 10. Иная документация в случаях, предусмотренных федеральными законами, Часть 3. Обеспечение сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории), 155438/1-ПИР-ОСОКН-ИДЗ, Том 10.3.

г. Петрозаводск, 2025 г.

АКТ

государственной историко-культурной экспертизы

раздела проектной документации: «Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург-Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области», Раздел 10. Иная документация в случаях, предусмотренных федеральными законами, Часть 3. Обеспечение сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории), 155438/1-ПИР-ОСОКН-ИДЗ, Том 10.3.

1. Дата начала проведения экспертизы: 15 октября 2025 г.
2. Дата окончания экспертизы: 2 декабря 2025 г.
3. Место проведения экспертизы: г. Петрозаводск .
4. Заказчик экспертизы: АО «Трансмост», адрес: 190013, Санкт-Петербург, Подъездной пер, д. 1, ИНН 7809016494.
5. Сведения об эксперте, осуществлявшем экспертизу:

Фамилия, имя и отчество	Вахрамеева Татьяна Ивановна
Образование	высшее, Петрозаводский государственный университет им. О. В. Куусинена
Специальность	архитектор-реставратор высшей категории, диплом Щ № 808272
Учёная степень (звание)	кандидат архитектуры
Стаж работы	54 года
Место работы, должность	ЗАО «ЛАД» – директор

Эксперт несет ответственность за достоверность сведений, изложенных в заключении экспертизы и за соблюдение принципов проведения историко-культурной экспертизы, в соответствии с п. 18 «Положения о государственной историко-культурной экспертизе», утверждённого Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.04.2024 г. №530.

6. Объект экспертизы

Раздел проектной документации: «Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург-Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области», Раздел 10. Иная документация в случаях, предусмотренных федеральными законами, Часть 3. Обеспечение сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории), 155438/1-ПИР-ОСОКН-ИДЗ, Том 10.3., выполненный АО "АБЗ-ДОРСТРОЙ" в 2025 году.

7. Цель экспертизы

Настоящий Акт государственной историко-культурной экспертизы составлен в целях определения возможности (положительное заключение) или невозможности (отрицательное заключение) обеспечения сохранности объектов культурного наследия, включенных в реестр, выявленных объектов культурного наследия либо объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия (объекты архитектуры и истории), при проведении земляных, строительных работ по проекту «Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км

3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург-Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области», на участках, непосредственно связанных с земельными участками в границах территории объектов культурного наследия.

8. Перечень документов, представленных заказчиком:

- раздел проектной документации: «Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург-Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области», Раздел 10. Иная документация в случаях, предусмотренных федеральными законами, Часть 3. Обеспечение сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории), 155438/1-ПИР-ОСОКН-ИДЗ, Том 10.3., выполненный АО "АБЗ-ДОРСТРОЙ" в 2025 году.

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

В процессе экспертизы были изучены материалы, предоставленные заказчиком:

- рассмотрены сведения об объектах культурного наследия, территория которых граничит с территорией предполагаемого строительства;
- проведен анализ материалов, содержащих информацию об историко-архитектурной значимости объектов ;
- рассмотрено наличие требований зон охраны для данной территории, возможных негативных воздействий на объекты культурного наследия при осуществлении работ по рассматриваемому проекту.

На основании данных материалов сформулирован вывод экспертизы.

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

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

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

11.1. Раздел проектной документации: «Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург-Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области», Раздел 10. Иная документация в случаях, предусмотренных федеральными законами, Часть 3. Обеспечение сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории), 155438/1-ПИР-ОСОКН-ИДЗ, Том 10.3., выполнен АО "АБЗ-ДОРСТРОЙ" в 2025 году, в соответствии с требованиями Федерального закона «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» от 14.06.2002 № 73-ФЗ.

Указанный раздел выполнен в соответствии:

- с утвержденным техническим заданием на разработку проектной документации.

Предполагаемые работы по рассматриваемому проекту будут производиться на территории, расположенной в непосредственной близости к объекту культурного наследия (далее – ОКН):

ОКН «Достопримечательное место «Дорога Жизни», 12 сентября 1941 - 30 марта 1943 гг., 1964 – 1985 гг., по адресу: территория Всеволожского и Кировского районов Ленинградской области.

11.2. В проектной документации, рассматриваемой экспертом, приведена историческая справка по территории расположения исследуемого объекта культурного наследия.

Исследуемая территория предполагаемого строительства надземного пешеходного перехода имеет достаточно продолжительную историю освоения. Уже в начале XIX века в этом месте существовала сухопутная дорога, связывавшая Санкт-Петербург с побережьем Ладожского озера. В месте пересечения дороги с речкой Лубья находилась деревня Новая. Такая градостроительная ситуация отображена на семитопографической карте окружности Санкт-Петербурга и Карельского перешейка 1810 года.

В последующие десятилетия XIX века северные окрестности Санкт-Петербурга активно осваивались, появлялись новые поселения. К 1870-м годам на исследуемой территории рядом с существовавшей деревней Новая появилась деревня Новокрасная. Кроме того, к основной дороге с юго-восточной стороны примыкала проселочная дорога к соседним населенным пунктам.

Новый этап развития исследуемой территории начался в конце XIX века. В то время Санкт-Петербург нуждался в бытовом топливе, в связи с чем барон Павел Леопольдович Корф решил создать в непосредственной близости от города производственную топливную базу. Для этого он приобрел в собственность в окрестностях деревни Ириновка земли. 23 января 1891 года архитектор Китнер подал прошение от имени барона Корфа в строительное отделение Петербургского губернского правления о разрешении Корфу построить на принадлежащей ему земле фабрику для производства торфяных брикетов. В феврале 1891 года на заседании присутствия Петербургского губернского правления барону Корфу было разрешено строительство фабрики. 13 февраля 1891 года из департамента торговли было получено разрешение на строительство. 8 июля 1892 года началось строительство торфобрикетной фабрики и жилых домов для рабочих.

Для доставки топлива в Санкт-Петербург товарищество принимает решение отстроить узкоколейную железную дорогу. Эта железная дорога была проложена параллельно существовавшей сухопутной дороге, рядом с деревней Анненской; здесь же была построена небольшая станция Ковалево. На карте 1892 года в деревне Анненской показано примыкание проселочной дороги к основной сухопутной дороге. Этот транспортный узел сохранился до настоящего времени – сейчас это «Т»-образный перекресток автодороги Санкт-Петербург-Морье и ул.Центральной в п.Ковалево.

Предприятие Корфа работало успешно, но в 1911 году, из-за повышения цен на торфяные брикеты, оно было законсервировано.

Ириновская узкоколейка существовала до 1923 года. В последующие годы эта железная дорога была перестроена на широкую колею, была частично изменена трасса (в стороне от сухопутной дороги).

В 1930-е годы застройка северных пригородов Ленинграда продолжала развиваться. На картах того периода отмечено, что застройка деревни Ковалево разделилась на две части. Старое Ковалево – находилось около автодороги. Новое Ковалево – возникло вокруг ж.д. станции Ковалево, т.к. железнодорожное сообщение в те годы было более доступным для горожан и жителей пригорода. Обе части поселка соединяла дорога между ж.д.станцией и

шоссе.

Во время Великой Отечественной войны, в трагической и героической истории блокады Ленинграда в период 1941-1943 годов, в ходе обороны Ленинграда в 1941-1944 годах, исследуемая территория заняла особое место, как часть транспортной коммуникации по территории Кировского и Всеволожского районов Ленинградской области и далее по ледовой дороге Ладожского озера. 16 июля 1941 года в ставке Гитлера состоялось совещание высших руководителей Третьего рейха. Как сказано в его протокольной записи: «На Ленинградскую область претендуют финны. Фюрер хочет сровнять Ленинград с землёй, с тем чтобы затем отдать его финнам». 11 сентября 1941г. президент Финляндии Рюти прямо сообщил об этом германскому посланнику в Хельсинки: «Если Петербург не будет больше существовать как крупный город, то Нева была бы лучшей границей на Карельском перешейке... Ленинград надо ликвидировать как крупный город». Таким образом, есть все основания утверждать, что взятие Шлиссельбурга немецко-фашистскими войсками 8 сентября 1941 года и последующая блокада Ленинграда были продуманными и запланированными действиями фашистской Германии, направленными на полное уничтожение всего населения города и его инфраструктуры. В этих условиях оборона Ленинграда в 1941-1944 годах и функционирование как ее составной части Ладожской коммуникации, получившей народное название «Дорога Жизни», являлась единственным выходом для спасения миллионов жизней в осажденном городе.

30 августа 1941 года Государственный Комитет Обороны принял постановление «О транспортировке грузов для Ленинграда», в котором были намечены конкретные меры по организации водных перевозок по Ладожскому озеру. Водные перевозки осенью 1941 года явились первым этапом борьбы за Ладожскую коммуникацию, которая велась в течение всего периода блокады Ленинграда. С наступлением ледостава на Ладожском озере и прекращением водных перевозок Ленинград оказался в особенно трудном положении, в этих условиях единственный выход из положения состоял в строительстве зимней дороги по льду Ладожского озера. 13 ноября 1941 года приказ по тылу фронта «Об организации постройки ледяной дороги по водной трассе мыс Осиновец - маяк Кареджи» был подписан Ф.Н. Лагуновым, являвшимся заместителем командующего войсками и начальником тыла Ленинградского фронта. Дорогу было приказано строить шириной не менее 10 м для двухстороннего движения автомобильного и тракторного транспорта.

Особое значение для поддержания коммуникаций приобретали шоссейные дороги. «Если зимой все дело сводилось главным образом к расчистке дорог от снега, то с наступлением весны требовалось провести не только ремонтные работы, но и новое дорожное строительство. В мае 1942 года военные дорожники капитально отремонтировали дорогу Ленинград - Ладожское озеро, и она была в состоянии обеспечивать бесперебойные грузовые и пассажирские перевозки. Общие итоги перевозок по Ладожскому озеру в навигацию 1942 года были весьма значительными. В Ленинград, по данным отчета Отдела военных сообщений Ленинградского фронта, было перевезено более 790 тыс. т. различных грузов. Почти половину этих грузов - более 353 тыс. т. - составляло продовольствие. При этом на первом месте находились хлебные грузы - около 161 тыс. т. муки. Значительную долю среди доставленных в Ленинград грузов занимали топливо (более 106 тыс. т угля и около 34 тыс. т. леса в плотках) и горюче-смазочные материалы (более 150 тыс. т.). В Ленинград было доставлено 89 тыс. т. боеприпасов и более 8 тыс. т. вооружения, в том числе 202 танка и 631 орудие, а также 34 тыс. т. военно-технического имущества и

народнохозяйственных грузов.

В навигацию 1942 года, кроме различных грузов, в Ленинград было перевезено около 290 тыс. военнослужащих для пополнения Ленинградского фронта. За период навигации из города было вывезено около 540 тыс. человек, из которых более 448 тыс. человек - эвакуированных жителей, около 41 тыс. - раненых и больных, около 50 тыс. - командированных военнослужащих и гражданских лиц. В навигацию 1942 года была завершена массовая эвакуация населения Ленинграда. Всего за время войны и блокады из Ленинграда выехало около 1,5 млн горожан.

Задача Ладожской коммуникации зимой 1942/43 годов состояла не только в поддержании текущего подвоза и вывоза, но и в обеспечении всеми видами материальных средств, готовившихся к прорыву блокады сил Ленинградского фронта и Балтийского флота.

Трасса автомобильной дороги по льду Шлиссельбургской губы проходила между Кобоной на восточном берегу и Вагановским спуском на западном. В первой половине января была проложена дополнительная ледовая трасса от ст. Лаврово, которая в районе севернее островов Зеленцы стыковалась с дорогой Кобона - Вагановский спуск. После того как 18 января 1943 года войска Ленинградского и Волховского фронтов прорвали блокаду Ленинграда, была проложена дополнительная ледовая трасса от островов Зеленцы до Шлиссельбурга. Движение автотранспорта по ней началось 20 января. Когда на освобожденной от немецко-фашистских войск территории южнее Ладожского озера была построена железная дорога, по которой между Ленинградом и Большой землей началось движение поездов, дополнительные трассы между ст. Лаврове и островами Зеленцы и на Шлиссельбург были закрыты. Основная же трасса между Кобоной и Вагановским спуском сохранила свое значение до конца существования ледовой дороги.

Автомобильные перевозки в Ленинград по ледовой дороге зимой 1942/43 годов существенно пополнили запасы продовольствия, топлива и других грузов, накопленных в период навигации 1942 года, а доставка пополнения усилила войска Ленинградского фронта. Все это, а также вывоз из города раненых еще больше укрепило положение Ленинграда и облегчило воинам Ленинградского фронта и Балтийского флота совместно с войсками Волховского фронта задачу прорыва блокады Ленинграда.

Поражение немецких войск под Ленинградом в январе 1943 года привело к тому, что расчеты гитлеровцев удушить город голодной блокадой и захватить его окончательно провалились. Хотя Ленинград все еще находился в осаде, враг стоял у его ворот и продолжал обстреливать своей артиллерией, прорыв блокады оказал существенное влияние на жизнь и борьбу трудящихся города, и его защитников.

После окончания Великой Отечественной войны проводилась работа по созданию памятников и мемориалов, посвященных «Дороге Жизни». Первым документальным свидетельством об увековечении событий на «Дороге Жизни» является сообщение в Бюллетене Исполкома Ленгорсовета за 1956 год «Сооружение памятников на Ладожской ледовой трассе («Дорога Жизни»), действовавшей в период блокады Ленинграда с 1941 по 1943 гг.».

В феврале 1965 году в газете «Смена» была опубликована статья поэта-фронтовика Михаила Дудина «Зеленый пояс мира», в ней были такие слова: «Пусть на месте кольца блокады вырастет вокруг Ленинграда ЗЕЛЕНОЕ КОЛЬЦО МИРА, пусть оно обозначит на вечные времена своим зеленым шумом рубеж нашего мужества». Идея получила свое продолжение и в 1967 году, был завершен проект общей планировки «Зеленого пояса

Славы» - комплекса мемориальных сооружений на рубежах обороны Ленинграда в 1941-44 гг. Авторами проекта «Дорога Жизни» стали архитекторы В.А. Каменский, Т.Н. Булдаков и В.А. Гайкович.

В 1966-1968 годах было завершено оформление всего мемориального ансамбля и воздвигнуты такие основные монументы, как Памятник «Румболовская гора», «Памятные километровые столбы на «Дороге Жизни», Памятник «Разорванное кольцо», Памятник «Катюша», Памятник «Цветок Жизни». Впоследствии эти монументы были отнесены к памятникам истории государственного значения в составе Ансамбля «Зеленый пояс Славы Ленинграда». В настоящее время являются памятниками истории и культуры федерального значения.

В 1960-е годы трассу Дороги Жизни несколько изменили: от Коккореево до Санкт-Петербурга она стала короче на 10 километров, и протяженность современного шоссе составляла 45 км.

Роль автомобильной дороги в снабжении Ленинграда во время блокады была увековечена километровыми мемориальными столбами. Памятники были выполнены по проекту архитектора Михаила Мейселя и установлены в 1967 году. Всего вдоль Дороги Жизни расположено 46 памятных мемориальных километровых столбов, 43 из которых находятся на территории Ленинградской области, обозначают бывшую Дорогу Жизни от Ленинграда до самого берега Ладожского озера.

К началу XXI века на исследуемой территории произошли существенные изменения градостроительной ситуации. Вблизи примыкания поселковой дороги (ул.Центральная) к основной дороге застройка деревни Старое Ковалево исчезла полностью, современный поселок получил развитие в южную сторону. Большую территорию между автодорогой и железной дорогой заняло Ковалевское кладбище.

В настоящее время автомобильная дорога регионального значения проходит по территории Всеволожского района Ленинградской области, имеет название «Санкт-Петербург — Морье», ее протяженность составляет 52,5 км. В 2007-2010 годах на дороге был реконструирован участок в 7,2 км (2+317 км – 9+520 км), после чего трасса была расширена до четырех полос движения. Новая трасса полностью заняла местоположение старой автодороги вместе с бывшей Ириновской узкоколейкой. После Всеволожска дорога двухполосная. В 2014–2015 годах был проведен ремонт на участке 9+544 км – 40+000 км.

До 2023 года на участке строительства перехода вблизи «Т»-образного перекрестка автомобильной дороги и ул.Центральной (дорога на станцию Ковалево) находился пункт ДПС с сооружениями по обе стороны от автодороги. Последние годы пункт ДПС не использовался.

В 2023 году, накануне 80-летия прорыва блокады, равнодушные жители Всеволожского района обратились к властям с просьбой обновить легендарную трассу. Общественную инициативу поддержал губернатор региона Александр Дрозденко и президент России Владимир Путин. Во исполнение пункта 1 перечня поручений Президента Российской Федерации от 06.04.2023 года № Пр-690 по итогам встречи Президента Российской Федерации с ветеранами Великой Отечественной войны, жителями блокадного Ленинграда и представителями общественных патриотических объединений 18.01.2023 года, Комитетом градостроительной политики Ленинградской области был объявлен конкурс на создание архитектурной концепции комплексной модернизации мемориально-ландшафтного комплекса «Дорога жизни».

В конкурсе участвовали 30 студенческих команд архитектурных вузов и факультетов России. Самые высокие оценки жюри получил проект авторского коллектива Санкт-Петербургского Горного университета. Авторы предложили единую концепцию развития всей Дороги жизни, а не только ее участка до Ладоги, удобные остановки, проект информационного центра.

В 2025 году было принято решение о строительстве на месте сооружений бывшего пункта ДПС надземного пешеходного перехода, который обеспечит безопасный доступ посетителей к мемориалу «Цветок Жизни».

11.3. В проектной документации, рассматриваемой экспертом, приведена историко-архитектурная характеристика объектов культурного наследия:

Наименование – «Достопримечательное место «Дорога Жизни».

Время возникновения или дата создания ОКН: 12 сентября 1941 - 30 марта 1943 гг., 1964 – 1985 гг.

Адрес – территория Всеволожского и Кировского районов Ленинградской области.

Вид ОКН – достопримечательное место.

Общая видовая принадлежность – памятник истории.

Категория историко-культурного значения – ОКН регионального значения.

Документ о постановке на учет – приказ комитета по культуре Ленинградской области «О включении выявленного объекта культурного наследия «Достопримечательное место «Дорога Жизни» в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации» от 17.03.2015 № 01-03/15-7.

Регистрационный номер в едином государственном реестре объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации - 471731432500005.

Границы территории ОКН – в установленном порядке не утверждены.

Предмет охраны ОКН – установлен приказом комитета по культуре Ленинградской области от 27.02.2019 № 01-03/19-130.

Краткое описание ОКН «Достопримечательное место «Дорога Жизни»

Достопримечательное место (западная часть) находится на территории современного Всеволожского муниципального района.

Территория достопримечательного места включает местность, по которой проходила в годы войны дорога, связывающая г. Ленинград с Большой землей.

С западной стороны Ладожского озера она протянулась от города Санкт-Петербурга на северо-восток до юго-западного побережья озера, включая бухту Морье и до населенного пункта Коккореве. В настоящее время автомобильная дорога «Дорога Жизни» это трасса А-128 «Санкт-Петербург – Морье».

Территория достопримечательного места имеет пологий ландшафт, плавно понижающийся к берегу. Достаточно густое озеленение представлено в основном деревьями лиственных пород и кустарниковой растительностью.

На территории Всеволожского муниципального района Ленинградской области территория достопримечательного места включает в себя железнодорожный и автомобильный путь «Дороги жизни» и территорию, ограниченную с севера бухтой Морье, а с юга мысом Сосновец. Трассировка дороги проходит через населенные пункты: город Всеволожск,

поселки Романовка, Корнево, Рахья, Ириновка, Вагоново, Ладожское Озеро, садоводство «Спутник», деревни Проба, Борисова Грива, Кокорево, Морье.

Каждый из населенных пунктов обладает улично-дорожной сетью: большая часть улиц заасфальтирована, незначительная часть представляет собой грунтовые дороги.

На территории достопримечательного места расположено большое количество мемориальных объектов.

Описание Предмета охраны ОКН:

Предмет охраны объекта культурного наследия регионального значения «Достопримечательное место «Дорога Жизни» установлен приказом комитета по культуре Ленинградской области от 27.02.2019 № 01-03/19-130.

К предмету охраны достопримечательного места относятся:

1. Элементы исторической застройки и памятники истории:

1.1 Объекты культурного наследия федерального значения, входящие в Ансамбль «Зеленый пояс Славы Ленинграда»:

-Памятник ленинградским детям «Цветок жизни» на «Дороге жизни», 1968-1975, Левенков А.Д. Ленинградская область, Всеволожский район, Всеволожское городское поселение, 3-й км шоссе Дорога Жизни;

-Памятные километровые столбы на «Дороге жизни» (43 столба), Ленинградская область, Всеволожский район, Всеволожское городское поселение, шоссе Дорога Жизни, километровый столб № 3 – № 11; Романовское сельское поселение, шоссе Дорога Жизни, километровый столб № 12 – № 20; Рахьинское городское поселение, шоссе Дорога Жизни, километровый столб № 21 – № 45;

-Главный усадебный дом и парк, принадлежавший Оленину Алексею Николаевичу, у которого бывали: А.С. Пушкин, И.А. Крылов, А.С. Грибоедов, М.И. Глинка, К.П. Брюллов и др., Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, г. Всеволожск, шоссе Дорога Жизни, 5-й км;

-Памятник «Румболовская гора» на «Дороге жизни», Ленинградская область, Всеволожский район, Всеволожское городское поселение, 10-й км шоссе Дороги Жизни;

-Усадьба В.А. Всеволожского, в которой в разные годы бывали композиторы Алябьев Александр Александрович, Верстовский Алексей Николаевич и другие деятели культуры Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Всеволожское городское поселение, г. Всеволожск, шоссе Дорога Жизни, 11-й км;

-Памятник «Катюша» на «Дороге жизни», Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Романовское сельское поселение, 16+700 км, шоссе Дорога Жизни;

-Памятник «Разорванное кольцо» на «Дороге жизни», Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Рахьинское городское поселение, 39,7 км Дороги жизни, массив Кокорево у спуска к озеру Ладога;

-Рубежи обороны войск Ленинградского фронта в районе ожесточенных боев с немецко-фашистскими оккупантами в 1941–1943 гг., Ленинградская область, Всеволожский район, берега реки Невы и Ладожского озера от деревни Большие Пороги до деревни Кокорево;

-Памятник-стела на «Дороге жизни», Ленинградская область, Кировский район, дер.Кобона, ул. Староладожский канал, 1 линия, № 2а.

1.2. Объекты культурного наследия регионального значения, входящие в мемориальную зону «Дорога жизни» на территории Ленинградской области (в части

памятников «Дороги жизни» на участке: Ленинград – Осиновец – Морье – Сосновец, Всеволожский район):

-Памятный знак-стела авиаторам ВВС КБФ, защищавшим Ленинград и Дорогу жизни в 1941-44 гг.; на месте, где в годы войны находился аэродром, Ленинградская область, Всеволожский район, Всеволожское городское поселение, город Всеволожск, Дорога Жизни шоссе, сооружение 1 Д;

-Памятные километровые столбы, установленные на обочине ж.д. линии в 39 местах (в пределах Всеволожского района), Ленинградская область, Всеволожский район, жел.-дор. трасса «Дорога жизни», от платформы Ковалево до ст. Ладожское озеро;

-«Усадьба «Софиевка» Г.Ф. Эбергартта - парк, XIX в.», Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Всеволожское городское поселение, Массив Бернгардовка, уч. 50 Д;

-Дом, где в 1941-44 гг. жили авиаторы, защищавшие Ленинград; среди них – многие Герои Советского Союза: Бунимович Ю.З., Колесник П.А., Преображенский Е.Н., Чванов В.Г. и другие, Ленинградская область, Всеволожский район, Всеволожское городское поселение, город Всеволожск, Шоссе Колтушское, д. 40 Д;

-Братское кладбище советских воинов, погибших в 1941-44 гг., среди них – Герои Советского Союза: Шишкань Илья Минович (1918-1943), Плящечник Яков Иванович (1907-1944), Ленинградская область, Всеволожский район, Всеволожское городское поселение, г. Всеволожск, Шоссе Дорога Жизни, уч. 10 Д;

-Мемориальный (шоссейный, неасфальтированный) участок «Дороги жизни» протяженностью 280 пог.м, где установлены три памятных знака-стелы, Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Романовское сельское поселение, шоссе Дорога Жизни, 12 км автодорожной трассы "Дорога Жизни";

-Памятное место, где захоронены советские воины, погибшие в 1941-44 гг. и ленинградцы, погибшие при эвакуации в 1941-43 гг., Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Рахьинское городское поселение, д. Ириновка, шоссе Дорога Жизни у километрового столба № 30;

-Дом, где во время Великой Отечественной войны находился штаб по строительству бензопровода по дну Ладоги для снабжения блокадного Ленинграда и частей советских войск. На доме установлена памятная доска, Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Рахьинское городское поселение, дер. Ваганово, сооружение 2П;

-Блиндаж, где в 1941-44 гг. находился узел связи («Тройка-1»), обеспечивавший связь блокадного Ленинграда с Москвой и частями Ленинградского фронта. На доме установлена памятная доска, Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Рахьинское городское поселение, дер. Ваганово, сооружение 1П (у дома 86а);

-В этом доме в 1941-43 гг. находился штаб автомобилистов, осуществляющих автоперевозки через Ладожское озеро по «Дороге жизни». На доме установлена памятная доска, Ленинградская область, Всеволожский район, д. Кокорево, д. 27;

-Бывший форт, где в 1941-44 гг. находилась береговая батарея КБФ, защищавшая «Дорогу жизни» и рубежи обороны советских войск на берегах Ладоги и Невы. Сохранились ж.бет. сооружения, Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Рахьинское городское поселение, массив Кокорево, сооружение 1Ф (у Детского Оздоровительного Лагеря);

-Ансамбль Осиновецкого маяка на Дороге жизни, Ленинградская область,

Всеволожский район, вблизи ж/д ст. Ладожское озеро;

-Памятник-паровоз, работавший на «Дороге жизни» в годы Великой Отечественной войны, Ленинградская область, Всеволожский район, ж.д. ст.Ладожское озеро, в 12 км к северо-востоку от р.п.Рахья, в зоне станции, близ южной стороны вокзала;

-Братское захоронение советских воинов, погибших в 1941-44 гг. Здесь установлены памятные доски погибшим в годы войны на Ладого курсантам военных учебных заведений Ленинграда и работников Севзапгидропароходства и др.: местное название - «Ладожский курган», Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Рахьинское городское поселение, п.ст. Ладожское Озеро, сооружение 1П (у дома № 47);

-Братское захоронение советских воинов и работников ленинградского завода им.К.Е.Ворошилова, погибших при эвакуации во время Великой Отечественной войны, Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Рахьинское городское поселение, массив Морье, сооружение 1П;

-Памятные места, где в 1941-43 гг., в период блокады Ленинграда, находились причалы водной трассы «Дороги жизни», Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, ж.д. ст.Ладожское озеро, в 12 км к северо-востоку от р.п.Рахья, в окрестностях станции, на побережье Ладоги, к северу и югу от Осиновецкого маяка, в зонах гаваней Осиновецкая, Каботажная, Гольсмана, Новая и бухты Морье.

1.3. Объекты культурного наследия регионального значения, входящие в мемориальную зону «Дорога жизни» на территории Ленинградской области (в части памятников «Дороги жизни» на участке: Кобона – Дусьево, Кировский район)*

**перечень объектов культурного наследия не приводится, так как участок проектирования объекта расположен на территории Всеволожского муниципального района.*

1.4. Выявленные объекты культурного наследия, входящие в мемориальную зону «Дорога жизни»:

Участок: Ленинград – Осинец – Морье – Сосновец, Всеволожский район:

-Мыза «Елизаветина» (фрагменты старовозрастной растительности), г.Всеволожск, ул.Приютинская,7;

-Церковь Св. пр. Петра Афонского и св.равноап. кн. Ольги, Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район д.Морье;

-Усадьба Ириновка барона Корфа, Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район д.Ириновка;

-Селище «Морье».

Участок: Кобона - Дусьево, Кировский район*

**перечень объектов культурного наследия Кировского района не приводится, так как участок проектирования объекта расположен на территории Всеволожского муниципального района.*

2. Элементы природного ландшафта:

-рельеф, вдоль автомобильной и железнодорожной дороги направлением Ленинград – Морье;

-лесные массивы, вдоль автомобильной дороги направлением Ленинград – Морье;

-поля и луга, вдоль автомобильной дороги направлением Ленинград – Морье;

-рельеф, вдоль железнодорожной дороги направлением Ленинград – Ладожское озеро;

-лесные массивы, вдоль железнодорожной дороги направлением Ленинград –

Ладожское озеро;

- поля и луга, вдоль железнодорожной дороги направлением Ленинград – Ладожское озеро;

- природный рельеф между западным берегом Ладожского озера и автодорогой от бухты Морье до мыса Сосновец;

- природный рельеф мысов Марьин Нос, Сосновец;

- лесные массивы мысов Марьин Нос, Сосновец.

- природный рельеф в усадьбе «Елизаветина», Всеволожск; усадьба Бернгардовка (Христиновка), Всеволожск; усадьба Софиевка, Всеволожск; усадьба Ириновка (Марисельская), деревня Ириновка.

- лесные массивы (парки) в усадьбе «Елизаветина», Всеволожск; усадьба Бернгардовка (Христиновка), Всеволожск; усадьба Софиевка, Всеволожск; усадьба Ириновка (Марисельская), деревня Ириновка; дуб Ирины, деревня Ириновка.

- пойменная территория западного берега Ладожского озера;

- долины, поймы рек, безымянных ручьев, озер, прудов, болот;

- природный рельеф между восточным берегом Ладожского озера и Новоладожского канала от устья реки Лавы (деревня Лаврово) до Кареджской косы (деревня Леднево).

- пойменная территория восточного берега Ладожского озера;

- пойменная территория Новоладожского канала;

- пойменная территория речки Кобона;

- пойменная территория речки Сарья;

- рельеф, вдоль дороги направлением Кобона – Дусьево;

- лесные массивы, вдоль дороги направлением Кобона – Дусьево;

- поля и луга, вдоль дороги направлением Кобона – Дусьево;

3. Фрагменты градостроительной планировки и застройки:

- историческое направление двух дорог «Дороги жизни» - железнодорожная и автомобильная.

- планировка исторических населенных пунктов – город Всеволожск, поселок Романовка, поселок Корнево, деревня Проба, поселок Рахья, поселок Ириновка, деревня Борисова Грива, поселок Вагоново, деревня Коккорево, поселок Ладожское Озеро, деревня Морье – кварталы, стоящие в первой линии от автомобильной «Дороги жизни».

- архитектурно-градостроительные доминанты - мемориал «Цветок жизни», Всеволожск; памятный знак-стела «Балтийские крылья» авиаторам ВВС КБФ, защищавшим Ленинград и «Дорогу жизни» в 1941-1944 гг.; место, где в годы войны находился аэродром, Всеволожск; мемориал в память обороны города в 1941-1944 гг. "Зеленый пояс славы Ленинграда" - "Румболовская Гора"; храм Спаса Нерукотворного образа на «Дороге жизни», Всеволожск; мемориал в память обороны города в 1941-1944 гг. "Зеленый пояс славы Ленинграда" - "Катюша", деревня Корнево; мемориальный комплекс «Разорванное кольцо», деревня Коккорево; комплекс Осиновецкого Маяка, Ладожское озеро.

- историческое направление дороги Кобона – Дусьево, где проходила «Дорога жизни».

- планировка исторических населенных пунктов – деревня Кобона (Набережная улица реки Кобона), деревня Низово, деревня Мостовая, деревня Бор, деревня Верола, деревня Сухое, деревня Выстав, деревня Дусьево - кварталы, стоящие в первой линии от дороги Кобона – Дусьево.

- архитектурно-градостроительные доминанты - Никольская церковь (Церковь Во имя

святителя Николая Чудотворца) с колокольной в Кобоне, Никольская церковь (Храм Святителя Николая Чудотворца) в погосте Верола (северо-западная окраина с. Сухое).

4. Визуально-композиционные связи:

Видовые связи между архитектурно-градостроительными доминантами:

-с автомобильной дороги, направлением Ленинград – Морье, на мемориал «Цветок жизни», Всеволожск.

-с автомобильной дороги, направлением Ленинград – Морье, на памятный знак-стела «Балтийские крылья» авиаторам ВВС КБФ, защищавшим Ленинград и «Дорогу жизни» в 1941-1944 гг.

-с автомобильной дороги, направлением Ленинград – Морье, на мемориал в память обороны города в 1941-1944 гг. "Зеленый пояс славы Ленинграда" - "Румболовская Гора".

-с автомобильной дороги, направлением Ленинград – Морье, на храм Спаса Нерукотворного образа на «Дороге жизни», Всеволожск.

-с автомобильной дороги, направлением Ленинград – Морье, на мемориал в память обороны города в 1941-1944 гг. "Зеленый пояс славы Ленинграда" - "Катюша", деревня Корнево.

-с автомобильной дороги, направлением Ленинград – Морье, на мемориальный комплекс «Разорванное кольцо», деревня Коккореево.

-с автомобильной дороги, направлением Ленинград – Морье, на мемориальный комплекс «Разорванное кольцо», деревня Коккореево.

-Никольская церковь (Церковь во имя святителя Николая Чудотворца) с колокольной в Кобоне - музей «Дороги жизни» в Кобоне.

Видовые и панорамные связи (бассейны видимости) с композиционно активными элементами ландшафта:

-памятник-стела на «Дороге жизни» в Кобоне – Староладожский канал – река Кобона –жилые кварталы деревни Кобона - Никольская церковь (Церковь Во имя святителя Николая Чудотворца) с колокольной в Кобоне - музей «Дороги жизни» в Кобоне.

-Никольская церковь (Церковь Во имя святителя Николая Чудотворца) с колокольной в Кобоне – Ладожское озеро – устье реки Кобона - река Кобона – Староладожский канал - Новоладожский канал – жилые кварталы деревни Кобона.

- историческая дорога Кобона–Дусьево - Никольская церковь (Храм Святителя Николая Чудотворца) в погосте Верола (северо-западная окраина с. Сухое).

- перекресток исторических дорог в Дусьево - монумент «Героям Ладоги» в деревне Дусьево.

Предмет охраны может быть дополнен в процессе комплексных научных исследований и осуществления производства работ по сохранению объекта культурного наследия.

Кроме того, в Разделе приведено описание Объекта всемирного наследия ЮНЕСКО «Исторический центр Санкт-Петербурга и связанные с ним группы памятников».

«Дорога Жизни» входит в состав объекта всемирного наследия ЮНЕСКО «Исторический центр Санкт-Петербурга и связанные с ним группы памятников» (серийный номер 540-036, компонент «Мемориал в память обороны города в 1941–1944 гг. «Зеленый пояс Славы Ленинграда», серийный номер 540-036, элемент «Дорога Жизни», серийный номер 540-036b).

Материалы ретроспективной инвентаризации объекта ЮНЕСКО, в том числе карты границ территории, утверждены на 38 сессии Комитета всемирного наследия ЮНЕСКО (г. Доха, Катар, 15-25 июня 2014 г.). Выдающаяся универсальная ценность объекта ЮНЕСКО «Мемориал в память обороны города в 1941–1944 гг. «Зеленый пояс Славы Ленинграда» заключается в увековечивании памяти героических защитников Ленинграда путем установки мемориальных знаков вдоль 200-километрового кольца блокады, «Дороги жизни» (с памятными километровыми столбами) и на Ораниенбаумском плацдарме.

На участке, непосредственно связанном с границами проектирования, расположена мемориальная плита с надписью «Здесь 900 берез их столько, сколько дней суровых было», включенная в предмет охраны объекта культурного наследия федерального значения «Ансамбль «Зеленый пояс Славы Ленинграда»: Памятник ленинградским детям «Цветок жизни» на Дороге жизни», расположенного на 3 км шоссе Дорога Жизни МО «Город Всеволожск» Всеволожского района Ленинградской области (утвержден приказом Комитета по культуре Ленинградской области от 04.03.2015 №01-03/15-2).

По результатам проведенного авторами натурного обследования площадки в границах проектирования и на участках, непосредственно связанных с границами проектирования, было установлено отсутствие иных выявленных ОКН и объектов, обладающих признаками ОКН (в категории «архитектура и история»).

Объекты археологии в настоящее исследование не входят. Археологическая разведка проводилась специалистами Карельского научного центра Российской академии наук по договору между КарНЦ РАН и АО «Трансмост».

11.4. Описание принципиальных проектных решений объекта строительства **Основные строительные и конструктивные решения.**

Надземный пешеходный переход расположен на км 2+463 автомобильной дороги «Санкт-Петербург – Морье», перпендикулярно относительно оси автомобильной дороги.

Надземный пешеходный переход предназначен для беспрепятственного пропуска пешеходов через проезжую часть автомобильной дороги общего пользования регионального значения «Санкт-Петербург – Морье». При разработке архитектурно-строительных решений надземного пешеходного перехода учитывалась архитектурная концепция модернизации мемориально-ландшафтного комплекса «Дорога Жизни», разработанным ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский горный университет императрицы Екатерины II».

Проектными решениями предусмотрено строительство надземного пешеходного перехода (далее – НПП) с металлическим пролетным строением длиной 48,52м, с двумя лестнично-лифтовыми узлами по обеим сторонам проезжей части. Ширина прохожей части составляет 5,0м, ширина лестничных сходов 2,5м.

В начале и конце НПП предусмотрены лестничные сходы, а также для удобства передвижения маломобильных групп населения пешеходный переход оборудован лифтами. Надземный пешеходный переход и лестничные сходы с него крытые.

Снаружи на металлический навесной каркас крепятся перфорированные металлические листы толщиной 3 мм, поверх которого устраивается стекло.

Расположен НПП:

- НПП расположен на км 2+463 автомобильной дороги «Санкт-Петербург – Морье», перпендикулярно относительно оси автомобильной дороги.

Расчетные временные вертикальные нагрузки на конструкции НПП в соответствии с СП 35.13330.2011:

- нормативная временная вертикальная нагрузка для пешеходного моста в виде равномерно распределённой нагрузки – 4,0 кПА.

Лестнично-лифтовые узлы и опоры

Конструкция фундаментов опор и лестнично-лифтовых узлов (далее – ЛЛУ) НПП принята на едином фундаменте на призматических сваях, сечением 0,35х0,35м, длиной 12 м и 14м для опор №1 и №2 соответственно.

Опоры пролетного строения выполнены из монолитного железобетона, стоечного типа, изготавливаются на месте с использованием индивидуальной опалубки. В плане имеют прямоугольное сечение размерами 1,8х1,1м, высотой 5,06м.

Ростверки выполнены из монолитного железобетона, размерами 11,02х9,57м, высотой 2,1м. Ростверки устраиваются на бетонную подготовку толщиной 10см.

Павильоны лестнично-лифтовых узлов представляют собой металлический каркас, индивидуального проектирования с железобетонными лестничными маршами шириной 2,5м и площадками, обшитые снаружи промышленными фасадными панелями. Ширина ступеней лестничных маршей - 0,35м, высота – 0,16м. Конструкция маршей и площадок представляет собой монолитную железобетонную плиту толщиной 0,15м, опирающуюся на металлические косоуры и поперечные связи. Покрытие ступеней и площадок представляет собой износостойкую полимерную систему на основе акрилатных смол.

Отдельностоящая башня размером 9.31м вдоль и 9.01м поперек НПП. Стены из металлических стоек 250х250х8мм и обвязкой сечением 100х100х6мм с главными балками 240х160х6мм по ГОСТ 30245-2012. Стойки крепятся с помощью фундаментных болтов через фланец размером 0.57х0.57м на цоколь. Лестничные площадки представляют собой монолитную железобетонную плиту толщиной 0.15м, опертую на главные балки и поперечные связи сечением 100х100х6мм по ГОСТ 30245-2012. Косоуры из монолитного железобетона толщиной 0.15м на четырех продольных связях 100х100х6мм, высота ступени 0.16м, ширина проступи 0.30м.

В середине павильонов проектом предусматриваются пассажирские лифты производства ОАО «Могилевлифтмаш» (или аналог). Грузоподъемность применяемого лифтового оборудования составляет 630 кг, размеры кабины 1100х1400х2100мм. Двери кабины лифта и шахты предусмотрены двухстворчатыми автоматическими телескопическими.

Лифтовая шахта из металлических стоек сечением 100х100х6мм и обвязкой такого же сечения. Размер шахты в плане 2.02х1.6м запроектирована при условии высоты подъема 6.08м и скорости подъема 1.0м/с.

Лифт оснащен системой диспетчеризации для обеспечения переговорной связи и диспетчерского контроля за работой лифтов.

В шахте лифта предусмотрено стационарное электрическое освещение для возможности технического обслуживания и обогрева по обеспечению необходимой температуры в соответствии со строительным заданием завода - изготовителя.

Пролетное строение

Стальное пролетное строение пешеходной фермы с расчетным пролетом 47 м и шириной прогожей части 5 м формируется из двух главных ферм, объединенных между собой в уровне верхнего пояса системой продольных связей, в уровне нижнего пояса – ортотропной плитой.

Металлоконструкции изготавливаются из низколегированного проката для мостостроения из стали марок 15ХСНД и 10ХСНД по ГОСТ 6713-2021.

Монтажные стыки металлоконструкций на сварке и высокопрочных болтах. При этом стыки главных ферм, связей и поперечных балок ортотропной плиты на болтах, стыки листа настила ортотропной плиты на сварке.

Система покрытия для защиты металлоконструкций пролетного строения от коррозии должна соответствовать СТО-01393674-007-2022 «Защита металлических конструкций мостов от коррозии методом окрашивания».

Опорные части неподвижные, поперечно-подвижные, линейно-подвижные и всесторонне-подвижные со сферическим сегментом.

Деформационные швы водонепроницаемые, модульные. Покрытие проезжей части тонкослойное, покрытие представляет собой износостойкую полимерную систему на основе акрилатных смол, которое обеспечивает гидроизоляцию ортотропной плиты.

Водоотвод с поверхности покрытия осуществляется за счет продольного и поперечного уклона в водоотводные трубы расположенные у опор.

На пролетном строении предусматривается установка внешних и внутренних декоративных экранов со световым оформлением в соответствии с архитектурными решениями объекта.

Проектными решениями предусмотрено строительство подъездов к надземному пешеходному переходу, а также парковок для легковых автомобилей и туристических автобусов.

В соответствии с техническим заданием предусматривается устройство дорожной одежды капитального типа, с верхним слоем покрытия асфальтобетонной смесью марки А16Вн (для проезжей части) и марки А5Вл (для тротуаров).

Для обеспечения безопасности движения транспортных средств на проектируемом участке автомобильной дороги предусмотрены следующие работы:

- демонтаж существующих технических средств организации дорожного движения (знаков, опор, демаркировка существующей дорожной разметки);
- нанесение дорожной разметки;
- установка дорожных знаков;
- установка пешеходных ограждений;
- переустройство существующих светофорных объектов.

Автобусные остановки

Места устройства новых остановочных пунктов общественного транспорта учитывают существующую транспортную инфраструктуру, пути движения пешеходов и основные зоны притяжения.

Остановочный пункт для маршрутного транспортного средства состоит из следующих элементов:

- посадочная площадка;
- площадка ожидания;
- тротуары;
- автопавильон;
- пешеходный переход;
- технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, ограждения);
- освещение с питанием от распределительной сети.

Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения

Проект строительства автомобильной дороги разработан с учётом потребностей и интересов

маломобильных групп населения (МГН) в соответствии с требованиями СП 59.13330.2020.

В местах пересечения тротуаров с проезжей частью производится устройство наземных пешеходных переходов, на подходах к которым предусмотрено устройство съездов с двух сторон проезжей части с понижением поверхности тротуара и устройством бордюрных съездов шириной не менее 2.0 м. Перепад высот между нижней гранью съезда с тротуара и проезжей частью в соответствии с п. 5.1.8 СП 59.13330.2016 составляет 0.0 м.

Согласно Заданию на проектирование и СП 59.13330.2020 на участке проектирования автомобильной дороги предусматриваются тактильно-контрастные наземные указатели (далее – ТНУ) для инвалидов по зрению в соответствии с ГОСТ Р 52875-2018.

Благоустройство и озеленение

В проектной документации предусмотрены устройство газонов и укрепление обочин посевом семян газонных трав по слою растительного грунта толщиной 0,15 м.

Травосмесь, используемая для устройства газонов - «мини-газон» в составе: овсяница красная, мятлик луговой, овсяница овечья, полевица тонкая).

Работы по озеленению должны выполняться только после расстилки растительного грунта, устройства проездов, тротуаров, дорожек и уборки строительного мусора после их строительства.

Все работы по благоустройству и озеленению территории должны выполняться согласно СП 82.13330.2016.

Наружное электроосвещение территории

Для строительства надземного пешеходного перехода предусматривается переустройство участка наружного освещения для совместной подвески провода электроснабжения ВРУ 1, демонтаж участка существующего наружного освещения.

Проектные решения предусматривают демонтаж существующих опор освещения с последующей установкой новых силовых металлических опор освещения с установкой кронштейнов и светодиодных светильников.

На пересечении с существующей автодорогой, проектируемые питающие кабельные линии прокладываются закрытым способом, методом ГНБ, в два прокола, расстояние по оси между скважинами – 1,5м. Диаметр скважины для затягивания ПНД труб - 500мм. Для организации каналов при устройстве ГНБ используются ПНД трубы Ø 160мм с закладкой резерва (3 трубы в т.ч. 1 резервная) длиной 26м. Для устройства НО по проектной документации ш. 155438/1-ПИР-ЭН-ТКР3.2 в ГНБ переходах электроснабжения учтены трубы ПНД Ø 110мм с закладкой резерва (1 труба «рабочая», 1 труба резервная) длиной 26м.

Ливневая канализация

Проектом предусмотрена система ливневой канализации, обеспечивающая сбор, транспортировку и очистку поверхностного стока с территории дороги, парковочных и пешеходных зон.

Водоотведение осуществляется через сеть дождеприёмников, установленных в пониженных местах дорожного покрытия в соответствии с продольными и поперечными уклонами.

Собранный сток поступает по закрытой безнапорной сети ливневой канализации на локальные очистные сооружения.

После прохождения очистки вода отводится в существующие водоотводные канавы, подлежащие расчистке до проектных отметок.

Трубопроводы предусмотрены из полипропиленовых труб Ø300/340 SN16.

Дождеприёмники и смотровые колодцы проектируются из сборных железобетонных

элементов типовых серий.

Дождеприёмные колодцы расставлены согласно продольному и поперечному уклонам дорожного профиля.

Для очистки дождевых сточных вод проектом предусмотрена установки для комплексной очистки дождевых сточных вод производительностью 15 л/с и 30 л/с.

Организация строительства НПП

Размеры земельных участков, отводимых под строительство, определены исходя из условий минимального изъятия земель и технологической целесообразности, с учетом действующих норм и правил проектирования и решений по организации реконструкции.

Проектом предусмотрен отвод земель во временное пользование для размещения строительных площадок, технологических проездов, перегрузочных площадок и монтажных площадок для устойчивой работы кранового и бурового оборудования. Проектом организации строительства предусматривается устройство строительной площадки в непосредственной близости от сооружаемого пешеходного перехода (30 м). Строительная площадка предназначена, преимущественно для размещения на объекте рабочего персонала подрядчиков на время производства работ. На площадке располагаются административно-хозяйственные, бытовые помещения, помещения для обогрева, сушки и хранения спецодежды. Средства противопожарной обороны: пожарный щит, емкость для воды, ящик с песком. Возможно нахождение техники, используемой для доставки рабочих на объект, а также автомобилей обслуживания.

Размещение временных зданий и сооружений на стройплощадке выполнено с учетом технологии производства работ, требований пожарной безопасности и санитарных норм. Для выполнения этих требований проектом предусмотрено зонирование территории стройплощадок на административно-хозяйственную, бытовую, производственную и складскую зоны (площадки для складирования конструкций, в том числе вспомогательных). Доставка материалов, конструкций и изделий на стройплощадку и к местам производства работ предусматривается автотранспортом по существующим дорогам общего пользования. Запас материалов и конструкций принят на 5–12 дней работы. Подача материалов, не имеющих возможности хранения (таких как бетон, асфальтобетон и т.п.), производится непосредственно перед укладкой автомобильным транспортом. Конструкции всех временных проездов обеспечивают проезд по ним всех видов строительной техники, предусмотренной проектом организации реконструкции. Перемещение строительной техники на гусеничном ходу осуществляется по железобетонным плитам. Перемещение непосредственно по дорогам общего пользования гусеничной тяжелой строительной техники проектом организации реконструкции не предусматривается.

Подготовительный период строительства

В подготовительный период строительства выполняются следующие работы:

- оформление полосы отвода земель в постоянное и временное пользование;
- проведение работ по осуществлению мониторинга состояния существующих зданий и сооружений, находящихся вблизи зоны реконструкции и не подлежащих сносу;
- обозначение контуров подземных конструкций, попадающих в зону работ, сигнальными элементами (сигнальной лентой или иными временными конструктивными решениями);
- разбивочные работы с установкой знаков закрепления объекта реконструкции;
- составление схем движения транспорта и пешеходов на время производства работ, их согласование с органами местной администрации и органами ГИБДД;

- разработка мероприятий по технике безопасности, организации труда, а также составление проектов производства работ;
- доставка строительных материалов и конструкций, необходимых для разворота строительно-монтажных работ;
- организация строительных и технологических площадок для строительства объекта;
- устройство временных сооружений, а также отдельных основных объектов, предусмотренных для нужд строительства;
- устройство средств связи (телефонной, радио и пр.), необходимых для управления строительством;
- выполняются работы по демонтажу сооружений в полосе постоянного отвода;
- специализированными воинскими подразделениями проводятся мероприятия по проверке местности в границах постоянного и временного отвода на наличие взрывоопасных предметов и, при необходимости, - по их обезвреживанию, вывозу и утилизации.

Продолжительность данных работ составит 1 месяц.

Работы основного периода

- демонтаж фундамента стационарного поста дорожно-патрульной службы (СП ДПС) ГИБДД;
- разработка котлованов для сооружения новых опор;
- сооружение ж/б фундаментов опор 1 и 2;
- сооружение ж/б стоек и металлоконструкций (включая лифтовое оборудование) опор 1 и 2;
- монтаж временных опор из инвентарных мостовых конструкций для монтажа пролетного строения;
- сборка на стапеле и монтаж металлоконструкций пролетного строения;
- восстановления территории строительства;
- разборка вспомогательных конструкций.

Технология сооружения опор 1 и 2

Сооружение опор 1 и 2 при устройстве пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения «Санкт-Петербург – Морье» во Всеволожском районе Ленинградской области ведется в следующей последовательности:

- Разработка котлована в районе опоры 2 для дальнейшего устройства фундамента опоры;
- устройство технологических площадок ТП1 и ТП2 из плит дорожных 2П30.18-30 на щебеночном основании ($h_{min}=150$ мм);
- забивка призматических свай сечением 35х35 см, при помощи сваебойной установки Junttan PM 26;
- устройство котлована в районе сооружаемой опоры 1. Срубка голов свай опоры 1 и 2;
- устройство бетонной подготовки, установка опалубки плит фундаментов опоры 1 и 2. Выполняется армирование и последующее бетонирование фундаментов при помощи автобетононасосов типа СБ-129 с подачей автобетоносмесителями типа СБ-92;
- после устройства фундаментов производят монтаж подмостей ИПРС с дальнейшим армированием стоек опор, устанавливают опалубку и производят бетонирование при помощи автобетононасосов типа СБ-129 с подачей автобетоносмесителями типа СБ-92;
- выполняется гидроизоляция засыпаемых грунтом поверхностей;
- монтируются закладные элементы для монтажа стоечных металлоконструкций опор;
- монтаж металлоконструкций опор 1 и 2 при помощи крана г/п 50 т Liebherr LTM 1050-3.1;

- обратная засыпка котлованов песком строительным;
- окраска видимых поверхностей опоры 1 и 2;
- Демонтаж технологических площадок ТП1 и ТП2.

Монтаж пролетного строения

Монтаж пролетного строения при устройстве пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения «Санкт-Петербург – Морье» во Всеволожском районе Ленинградской области ведется в следующей последовательности:

- монтаж временных опор для навесного монтажа металлических пешеходных ферм из МИК-С на щебеночное основание и плиты дорожные 2П30.18-30;
- устройство стапелей из плит дорожных 2П30.18-30 на щебеночном основании, для сборки металлоконструкций пролетного строения;
- сборка металлоконструкций пешеходной фермы на стапеле;
- монтаж металлических пешеходных ферм разрезной плетью (15,75 м) краном г/п 350 т с двух стоянок (со стороны опоры 1 монтируется один блок на опоры 1 и ВО-1, со стороны опоры 2 монтируются 2 блока на опоры ВО-1 и ВО-2, а также на опоры ВО-2 и 2);
- после монтажа блоков пролетного строения производится объединение пешеходной фермы в неразрезную плетью, с дальнейшей постановкой пролетного строения в проектное положение;
- устройство дорожного полимерного покрытия.

Заключительный период. Благоустройство, подготовка объекта к сдаче

В заключительный период выполняются работы по восстановлению нарушенных земель, благоустройству территории строительства, установка технических средств организации дорожного движения на период эксплуатации.

В проекте организации строительства разработаны мероприятия по сохранению окружающей природной среды, по транспортной безопасности на период строительства НПП.

Графические материалы проектной документации «Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург -Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области», включая стройгенплан, приведены в Приложении 4 Раздела.

В Разделе выполнена оценка воздействия предусмотренных проектом работ на объекты культурного наследия. Сделан вывод о соответствии проекта «Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург-Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области» требованиям к осуществлению деятельности на территории с особыми режимами охраны объектов культурного наследия. Подтверждена сохранность элементов Предмета охраны ОКН «Достопримечательное место «Дорога Жизни» вблизи участка проектирования относятся элементы природного ландшафта вдоль автомобильной дороги направлением Ленинград – Морье:

- рельеф;
- лесные массивы;
- поля и луга;

а также видовые связи между архитектурно-градостроительными доминантами:

- с автомобильной дороги, направлением Ленинград – Морье, на мемориал «Цветок жизни».

Проект "Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург -Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области" предполагается осуществить на двух земельных участках, которые ранее занимали сооружения бывшего пункта ДПС. В настоящее время надземные части этого сооружения демонтированы.

При выполнении строительных работ по указанному проекту не предусматривается каких-либо изменений рельефа и антропогенных изменений природного ландшафта (в отношении лесных массивов, полей и лугов).

Для подтверждения сохранности видовой связи с автомобильной дороги Санкт-Петербург – Морье на мемориал «Цветок жизни», авторами был выполнен ландшафтно-визуальный анализ участка автодороги, примыкающей к месту предполагаемого строительства пешеходного перехода.

В проектной документации установлена зона влияния строительства надземного пешеходного перехода на окружающую застройку. Проектом надземного пешеходного перехода предусмотрены фундаменты на призматических сваях, сечением 0,35х0,35м, длиной 12 м и 14 м. Сваи погружаются в грунт при помощи сваебойной установки, в результате чего происходит динамическое воздействие свай на грунты.

В соответствии с п. 7.6.5 СП 24.13330.2021. Свод правил. Свайные фундаменты, безопасное по условиям динамических воздействий расстояние от погружаемых свай до сооружений, как правило, должно назначаться не менее 25 м, и 35 м - до памятников архитектуры.

Фактическое расстояние от проектируемого надземного пешеходного перехода до ближайшего сооружения ОКН «Дорога Жизни» - мемориала «Цветок Жизни» составляет 240 м, и до мемориальной плиты с надписью «Здесь 900 берез их столько, сколько дней суровых было» - 42 м.

Таким образом, мемориал «Цветок Жизни» и мемориальная плита с надписью «Здесь 900 берез их столько, сколько дней суровых было» находятся **вне зоны влияния** строительства надземного пешеходного перехода, какое-либо динамическое воздействие на них при забивке свай фундаментов проектируемого сооружения исключено.

11.6. Меры по обеспечению сохранности объектов культурного наследия.

Основными мероприятиями по сохранению ОКН «Достопримечательное место «Дорога Жизни», расположенного по адресу: территория Всеволожского и Кировского районов Ленинградской области»; **являются:**

- проведение инструктажа для сотрудников подрядной организации с разъяснением культурно-исторической значимости объекта культурного наследия с указанием запрета его повреждения и необходимости соблюдения мер по обеспечению его сохранности;
- контроль за выполнением работ в строгом соответствии с проектной документацией;
- использование парка строительных машин и механизмов, имеющих минимально возможное удельное давление ходовой части на подстилающие грунты;
- работы производить по возможности с использованием облегчённой, малогабаритной техники и (или) вручную для исключения динамического воздействия на объект культурного наследия;

- запрещается использование машин, оборудования и инструментов, не разрешенных к применению в строительстве, являющихся источниками выделений вредных веществ в атмосферный воздух, превышающих допустимые нормы, повышенных уровней шума и вибрации;

- строительные и дорожные машины должны отвечать установленным экологическим требованиям;

- проезд по территории объекта культурного наследия в границах строительной площадки осуществлять на пониженной скорости;

- запрещается движение строительных машин и транспорта вне подъездных и внутрипостроечных дорог;

- в границах территорий объекта культурного наследия запрещается мытье, ремонт и техническое обслуживание машин и иного оборудования, заправка строительной техники на стройплощадке;

- транспортирование материалов и изделий на строительную площадку осуществляется по дорогам общего пользования специализированным автотранспортом; порошкообразные и другие сыпучие материалы транспортируются в плотно закрытой таре;

- материалы, содержащие вредные вещества, хранятся в герметически закрытой таре;

- сохранение территории от загрязнений, т.е. контейнерная доставка, хранение и подача на рабочее место сыпучих и малопрочных материалов (цемент, бетон и т.п.);

- запрещается складирование строительных материалов вне специально отведенных мест в границах строительной площадки;

- организация системы мониторинга за состоянием растительного покрова до и после строительства;

- для сбора отходов от строительства и мусора на площадке устанавливаются контейнеры, которые вывозятся по мере накопления; контроль за своевременным вывозом строительного и прочего мусора;

- сжигание горючих отходов и строительного мусора на участке строительства запрещается;

- в период строительства установить постоянный контроль содержания вредных веществ в воздухе, а также предельных величин вибрации и шума;

- на территории стройплощадки не допускается непредусмотренное проектной документацией сведение древесно-кустарниковой растительности и засыпки грунтом корневых шеек и стволов растущих деревьев и кустарника;

- зеленые насаждения, подлежащие вырубке на строительной площадке должны огораживаться, стволы отдельностоящих деревьев, попадающих в зону производства работ, должны предохраняться от повреждений путем обшивки пиломатериалами на высоту не менее 2-х метров;

- по окончании работ выполнить восстановление нарушенного благоустройства в существующих отметках с сохранением уклонов с учётом организации поверхностного водоотвода, с увязкой вертикальных отметок прилегающей территории объекта культурного наследия.

12. Перечень специальной, технической, справочной и нормативной литературы, использованной при проведении экспертизы:

1. Федеральный закон «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» от 14.06.2002 г. № 73-ФЗ.
2. Федеральный закон от 22.10.2014 N 315-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации" и отдельные законодательные акты Российской Федерации".
3. Закон Ленинградской области от 25.12.2015 № 140-оз «О государственной охране, сохранении, использовании и популяризации объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации, расположенных на территории Ленинградской области»;
4. Постановление Правительства Российской Федерации от 25.04.2024 г. № 530 «Об утверждении Положения о государственной историко-культурной экспертизе».
5. «Методические указания по проведению комплексных историко-культурных исследований», ГУП «Научно-исследовательский и проектный институт генерального плана города Москвы» 2009 г.
6. ГОСТ Р 56891.1—2016 «Сохранение объектов культурного наследия. Термины и определения»:
 - часть 1 – «Общие понятия, состав и содержание научно-проектной документации»;
 - часть 2 – «Памятники истории и культуры»;
7. <https://opendata.mkrf.ru/opendata/>

13. Обоснования вывода экспертизы

В результате проведенных исследований экспертом было установлено следующее:

1. Состав, содержание и оформление проектной документации по обеспечению сохранности ОКН «Достопримечательное место «Дорога Жизни», расположенного по адресу: территория Всеволожского и Кировского районов Ленинградской области, **соответствуют** требованиям и рекомендациям действующих нормативов. Пояснительная записка, содержание графической части и материалы приложений, дают представление о существующем состоянии, ценностных и технических характеристиках ОКН, а также о предлагаемых решениях по обеспечению сохранности ОКН при возможных негативных воздействиях на них при проведении строительных работ по проекту «Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург-Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области».

2. Основаниями для разработки предлагаемых решений послужили изложенные в пояснительной записке рассматриваемого раздела результаты натурных исследований, анализ имеющейся документации, характеризующей объект культурного наследия и требования по охране памятников, а также указанный выше проект.

3. В процессе производства строительных работ, меры по обеспечению сохранности объектов культурного наследия могут быть уточнены на основании вновь выявленных фактов, но не должны противоречить основному перечню мер по сохранению ОКН, указанному в представленном Разделе.

4. Требования, установленные законодательством по сохранению ОКН «Достопримечательное место «Дорога Жизни», проектом выполняются. Предложенные в разделе мероприятия по предотвращению негативного воздействия на ОКН земляных и строительных работ, не противоречат требованиям по сохранению памятников, эксперт не

усматривает в них решений, ставящих под угрозу целостность и подлинность объекта культурного наследия.

Объём и содержание представленной документации достаточны для принятия экспертом однозначного решения.

14. Вывод экспертизы

На основе анализа представленной на экспертизу документации, разработанной АО "АБЗ-ДОРСТРОЙ" в 2025 г., эксперт считает возможным (**положительное заключение**) обеспечение сохранности ОКН «Достопримечательное место «Дорога Жизни», расположенного по адресу: территория Всеволожского и Кировского районов Ленинградской области, при проведении работ по проекту: «Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург-Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области», на участках, непосредственно связанных с земельными участками в границах территории объекта культурного наследия.

Настоящее экспертное заключение (Акт государственной историко-культурной экспертизы) оформлено в электронном виде, подписано усиленной квалифицированной электронной подписью и передается заказчику экспертизы на электронном носителе в формате переносимого документа (PDF).

15. Перечень приложений к заключению экспертизы, обосновывающих вывод эксперта и подлежащих размещению на официальном сайте органа охраны объектов культурного наследия в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет":

Приложение 1. Раздел проектной документации: «Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург-Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области», Раздел 10. Иная документация в случаях, предусмотренных федеральными законами, Часть 3. Обеспечение сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории), 155438/1-ПИР-ОСОКН-ИДЗ, Том 10.3., выполненный АО "АБЗ-ДОРСТРОЙ" в 2025 году.
Приложение 2. Копия договора на выполнение государственной историко-культурной экспертизы от 15.10.2025 г.

Дата оформления заключения экспертизы: 2 декабря 2025 г.

Эксперт _____

Вахрамеева Т.И.



АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «АБЗ-ДОРСТРОЙ»

Приложение 1 к акту
государственной историко-
культурной экспертизы

**Заказчик: Государственное казенное учреждение Ленинградской области «Дирекция
дорожного строительства»**

Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения «Санкт-Петербург – Морье» во Всеволожском районе Ленинградской области

ПРОЕКТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

**Раздел 10. Иная документация в случаях, предусмотренных федеральными
законами**

**Часть 3. Обеспечение сохранности объектов культурного наследия (объекты
архитектуры и истории)**

155438/1-ПИР-ОСОКН-ИДЗ

Том 10.3



Фактический адрес: 195009, Санкт-Петербург,
Свердловская наб., д. 4, лит. Б, оф. 503
БЦ «Феникс»,
тел.: (812) 347-77-55 факс: (812) 244-29-79
e-mail: info@abz-1.ru
www.abz-1.ru

Юридический адрес:
196602, г. Санкт-Петербург,
г. Пушкин, ул. Гусарская, д. 30, лит. А,
пом. 1-Н, оф. 5

ИНН: 7811099353
КПП: 781101001
ОГРН 1037825001378



АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «АБЗ-ДОРОСТРОЙ»

Заказчик: Государственное казенное учреждение Ленинградской области «Дирекция
дорожного строительства»

**Устройство пешеходного перехода в разных уровнях
на км 3 автомобильной дороги общего пользования
регионального значения «Санкт-Петербург – Морье»
во Всеволожском районе Ленинградской области**

ПРОЕКТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

Раздел 10. Иная документация в случаях, предусмотренных федеральными
законами

Часть 3. Обеспечение сохранности объектов культурного наследия (объекты
архитектуры и истории)

155438/1-ПИР-ОСОКН-ИДЗ

Том 10.3

Технический директор

Заместитель технического
директора



А.Ю. Малашкевич

А.А. Федоров



Санкт-Петербург
2025

**УСТРОЙСТВО ПЕШЕХОДНОГО ПЕРЕХОДА В РАЗНЫХ УРОВНЯХ
НА КМ 3 АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ
РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ «САНКТ-ПЕТЕРБУРГ – МОРЬЕ»
ВО ВСЕВОЛОЖСКОМ РАЙОНЕ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ**

ПРОЕКТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

**Раздел 10. Иная документация в случаях, предусмотренных
федеральными законами**

**Часть 3. Обеспечение сохранности объектов культурного
наследия (объекты архитектуры и истории)**

155438/1-ПИР-ОСОКН-ИДЗ

Том 10.3



Главный инженер

В.П. Садовяк

Главный инженер проекта

А.С. Смаль

Изм.	№ док.	Подп.	Дата

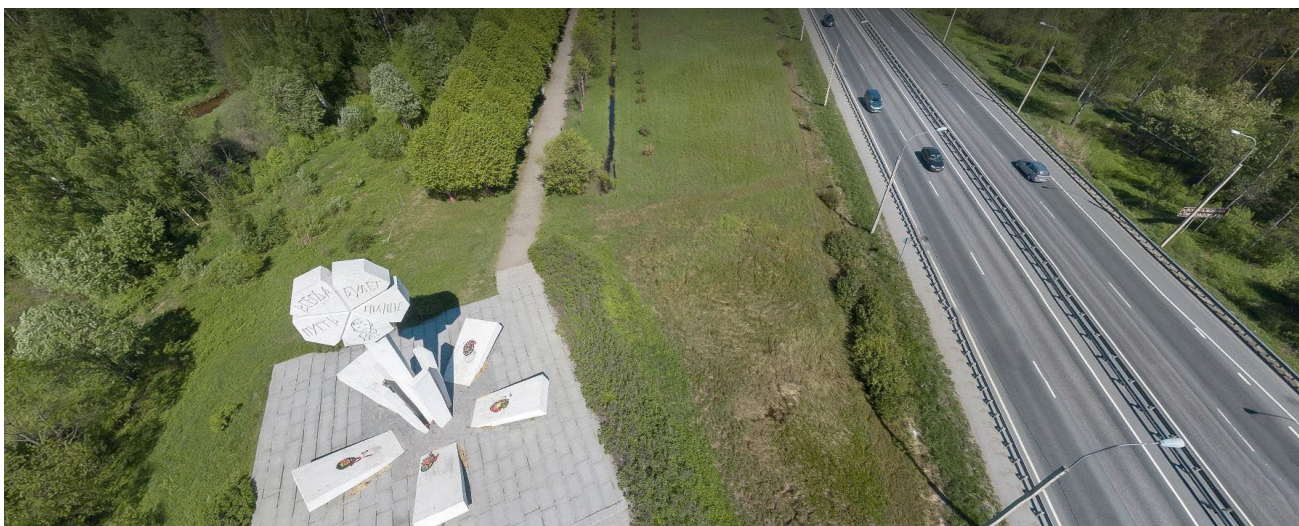
2025

Изм. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №

Заказчик: АО «Трансмост»

НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ И ПРОЕКТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

Раздел: Обеспечение сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории) при проведении работ на основании проекта: "Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург-Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области"



Шифр 155438/1-ПИР-ОСОКН-ИДЗ, том 10.3

Кандидат архитектуры

A blue ink signature, likely of V.F. Gulyaev, written in a cursive style.

В.Ф. Гуляев

Архитектор

A blue ink signature, likely of T.A. Nечаева, written in a cursive style.

Т.А.Нечаева

Петрозаводск 2025 г.

Раздел: Обеспечение сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории) при проведении работ на основании проекта: "Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург -Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области"

Заказчик: АО «Трансмост»

НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ И ПРОЕКТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

Раздел: Обеспечение сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории) при проведении работ на основании проекта: "Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург-Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области"

АВТОРСКИЙ КОЛЛЕКТИВ

ФИО	Должность	Участие
В.Ф. Гуляев	архитектор, эксперт (приказ Мин.культуры РФ от 17.07.2023 № 2121)	разработчик научно-исследовательской и проектной документации
Т.А.Нечаева	архитектор	разработчик научно-исследовательской и проектной документации

Раздел: Обеспечение сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории) при проведении работ на основании проекта: "Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург -Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области"

Заказчик: АО «Трансмост»

НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ И ПРОЕКТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

Раздел: Обеспечение сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории) при проведении работ на основании проекта: "Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург-Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области"

СОДЕРЖАНИЕ ТОМА

№	Обозначение	наименование	№№ стр.
		Авторский коллектив	2
		Содержание тома	3
	155438/1-ПИР-ОСОКН-ИДЗ	Раздел по обеспечению сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории)	
1		Общие положения	4
2		Краткая историческая справка по исследуемой территории	7
3		Информация об объектах культурного наследия	25
4		Планируемые к производству работы	33
5		Оценка воздействия предусмотренных проектом работ на объекты культурного наследия: 5.1. Соответствие Проекта "Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург-Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области" требованиям к осуществлению деятельности на территории с особыми режимами охраны объектов культурного наследия; 5.2. Ландшафтно-визуальный анализ видовой связи с автомобильной дороги, направлением Ленинград – Морье, на мемориал «Цветок жизни». 5.3. Взаиморасположение исторических объектов и проектируемого перехода. 5.4. Оценка воздействия предусмотренных проектом работ на объекты культурного наследия 5.5. Оценка воздействия проводимых работ на универсальную ценность объекта ЮНЕСКО. 5.6. Вывод о соответствии документации по обеспечению сохранности объектов культурного наследия законодательству в области государственной охраны объектов культурного наследия, а также о наличии либо отсутствии негативного воздействия проводимых работ на объекты культурного наследия, о наличии либо отсутствии воздействия на их конструктивные и другие характеристики надежности и безопасности	45
6		Меры по обеспечению сохранности объектов культурного наследия.	54
7		Выводы	56
		Приложения	57

Раздел: Обеспечение сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории) при проведении работ на основании проекта: "Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург -Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области"

1. Общие положения

Настоящий раздел проектной документации разработан кандидатом архитектуры Гуляевым В.Ф. и архитектором Нечаевой Т.А. в составе проектной документации "Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург-Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области", проектировщик АО «Трансмост». (г. Санкт-Петербург).

Проектная документация для объекта: "Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург-Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области" разработана в соответствии с Техническим заданием к Государственному контракту №155438 от 14.04.2025 заключенному между АО "АБЗ-Дорстрой" и ГКУ ЛО "ДДС", и Договором 155438/1 от 04.07.2025 года между АО "АБЗ-Дорстрой" и АО «Трансмост».

Основанием для проектирования являются:

- Государственный контракт №155438 от 14.04.2025 заключенному между АО "АБЗ-Дорстрой" и ГКУ ЛО "ДДС" на разработку проектной документации по объекту: «Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения «Санкт-Петербург – Морье» во Всеволожском районе Ленинградской области»;
- Отчетная документация по результатам комплексных инженерных изысканий, выполненных АО «Трансмост» в 2025 году.

Основанием для разработки раздела по обеспечению сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории) при проведении работ по объекту "Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург-Морье" являются:

- письмо Комитета по сохранению культурного наследия Ленинградской области от 05.05.2025 № 01-17-3971/2025-0-1,
- договор от 23.06.2025 №155438/1/СУБ2, заключенный между АО «Трансмост» и ИП Нечаева Т.А.

В соответствии со статье 36 ФЗ 73 «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» от 25.06.2002 г., строительные и иные работы на земельном участке, непосредственно связанном с земельным участком в границах

территории объекта культурного наследия, проводятся при наличии в проектной документации разделов об обеспечении сохранности указанного объекта культурного наследия.

Необходимость разработки Раздела обоснована тем, что предполагаемые работы по строительству мостового перехода будут производиться вблизи объектов культурного наследия (далее – ОКН).

Настоящий раздел разработан с целью определения влияния на объекты культурного наследия (объекты архитектуры и истории) предусмотренных проектом работ, а также мероприятий по обеспечению сохранности этих объектов культурного наследия при ведении данных работ.

Основной задачей проекта в соответствии с требованиями Градостроительного кодекса РФ (от 29.12.2004 № 190-ФЗ) является разработка и обоснование проектных решений, обеспечивающих комплекс работ по устройству пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург-Морье, в соответствии с действующими техническими нормами.

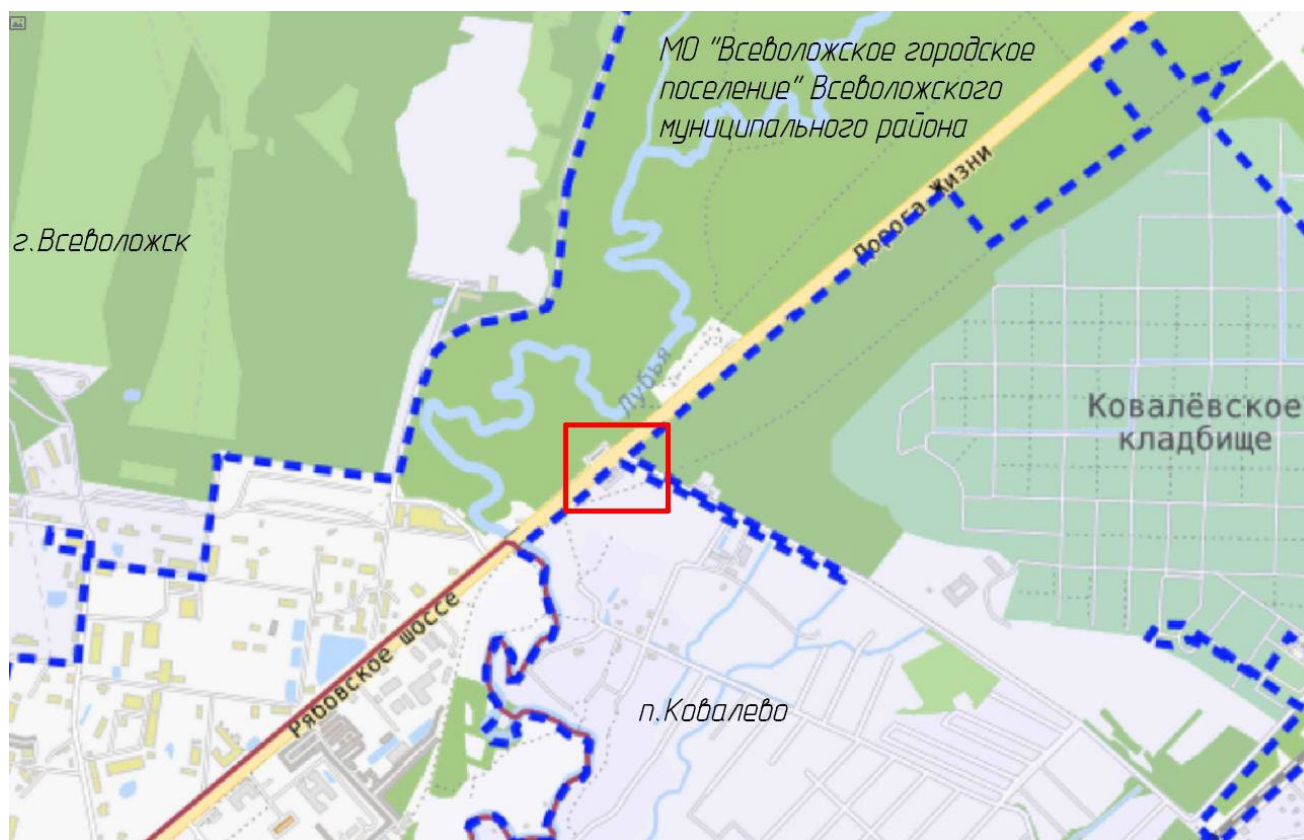
Объекты археологии не рассматриваются данной работой, т.к. раздел по обеспечению сохранности объектов археологического наследия выполняется специализированной организацией.

Законодательные и нормативно-правовые документы, используемые при разработке Раздела:

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ
2. Федеральный закон «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» от 25.06.2002 № 73-ФЗ
3. Федеральный закон от 22.07.2008 №123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности»
4. Федеральный закон от 30.12.2009 №384 ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений»
5. Закон Ленинградской области от 25.12.2015 № 140-оз «О государственной охране, сохранении, использовании и популяризации объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации, расположенных на территории Ленинградской области»

Карта-схема расположения

проектируемого пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург-Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области



Раздел: Обеспечение сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории) при проведении работ на основании проекта: "Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург -Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области"

2. Краткая историческая справка по исследуемой территории.

Исследуемая территория предполагаемого строительства наземного пешеходного перехода имеет достаточно продолжительную историю освоения. Уже в начале XIX века в этом месте существовала сухопутная дорога, связывавшая Санкт-Петербург с побережьем Ладожского озера. В месте пересечения дороги с речкой Лубья находилась деревня Новая. Такая градостроительная ситуация отображена на семитопографической карте окружности Санкт-Петербурга и Карельского перешейка 1810 года.



Илл.1. Фрагмент семитопографической карты окружности Санкт-Петербурга и Карельского перешейка, 1810 г. (источник: <http://www.etomesto.ru/map/>).

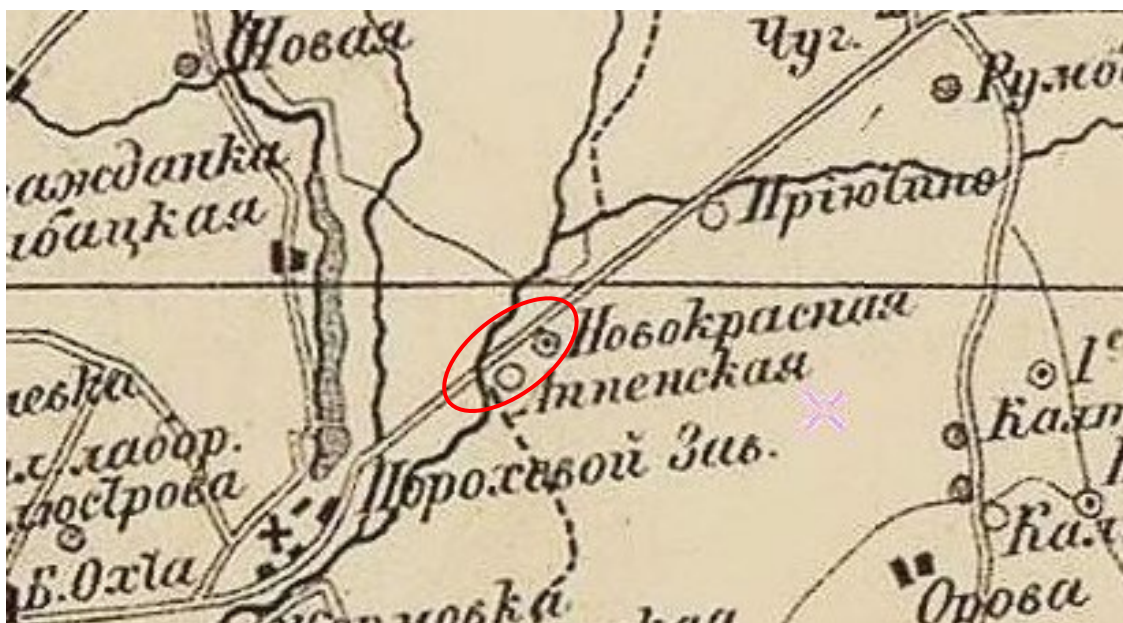
Условные обозначения:



- сухопутная дорога




- территория исследования

В последующие десятилетия XIX века северные окрестности Санкт-Петербурга активно осваивались, появлялись новые поселения. К 1870-м годам на исследуемой территории рядом с существовавшей деревней Новая (которая уже обозначена как Анненская) появилась деревня Новокрасная. Кроме того, к основной дороге с юго-восточной стороны примыкала проселочная дорога к соседним населенным пунктам (см. илл.2).



Илл.2. Фрагмент карты окрестностей Санкт-Петербурга 1872 года (источник: <http://www.etomesto.ru/map/>)

Условные обозначения:

-  - основная сухопутная дорога
-  - проселочная дорога
-  - территория исследования

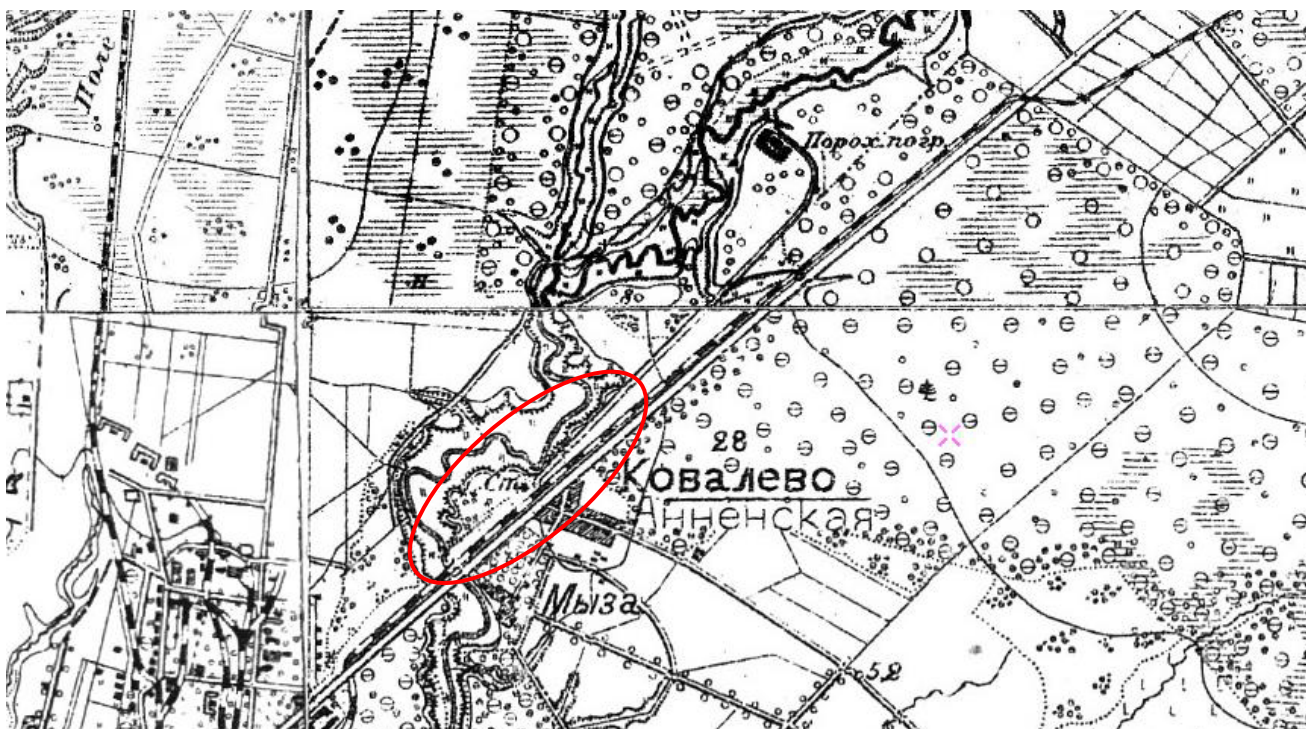
Новый этап развития исследуемой территории начался в конце XIX века. В то время Санкт-Петербург нуждался в бытовом топливе, в связи с чем барон Павел Леопольдович Корф решил создать в непосредственной близости от города производственную топливную базу. Для этого он приобрел в собственность земли в окрестностях деревни Ириновка. 23 января 1891 года архитектор Китнер подал прошение от имени барона Корфа в строительное отделение Петербургского губернского правления о разрешении Корфу построить на принадлежащей ему земле фабрику для производства торфяных брикетов. В феврале 1891 года на заседании присутствия Петербургского губернского правления барону Корфу было разрешено строительство фабрики. 13 февраля 1891 года из департамента торговли было получено разрешение на строительство. 8 июля 1892 года началось строительство торфобрикетной фабрики и жилых домов для рабочих.

Для доставки топлива в Санкт-Петербург товарищество принимает решение отстроить узкоколейную железную дорогу. Эта железная дорога была проложена параллельно существовавшей сухопутной дороге, рядом с деревней Анненской; здесь же была построена небольшая станция Ковалево. На карте 1892 года в деревне Анненской показано примыкание проселочной дороги к основной сухопутной дороге. Этот транспортный узел сохранился до

8



Раздел: Обеспечение сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории) при проведении работ на основании проекта: "Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург - Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области"

настоящего времени – сейчас это «Т»-образный перекресток автодороги Санкт-Петербург-Морье и ул.Центральной в п.Ковалево.




Илл.3. Фрагмент Военно-топографической карты Санкт-Петербургской губернии, 1892 г.
(источник: <http://www.etomesto.ru/map/>)

Условные обозначения:

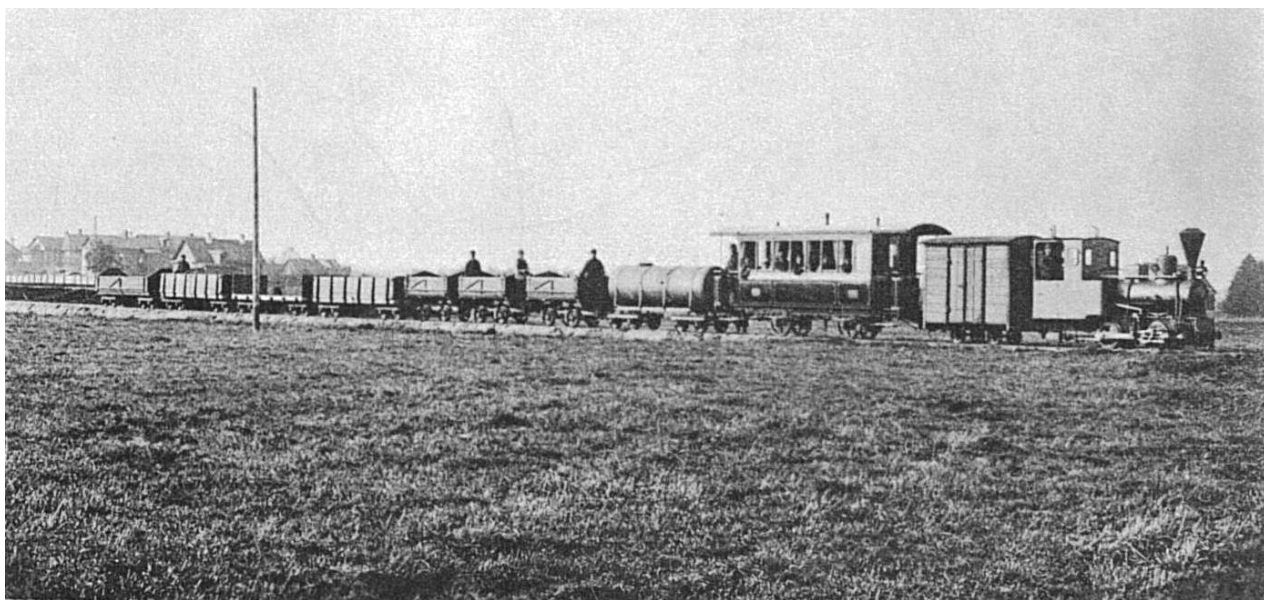
-  - сухопутная дорога
-  - Ириновская узкоколейная железная дорога

Ст.- станция Ковалево

 - территория исследования

Ириновской железной дороге был посвящен фотоальбом, изданный в 1892 году, который дает представление об этом транспортном пути¹. На илл.4-7 приведены внешние виды сооружений Ириновской железной дороги, находившиеся на исследуемой территории (в районе строительства надземного пешеходного перехода).

¹ Ириновская железная дорога [альбом фотографий]. — Спб. : Типография Ю. Вольнер и К°, 1892.



Фототип. А. Н. Вильборгъ.

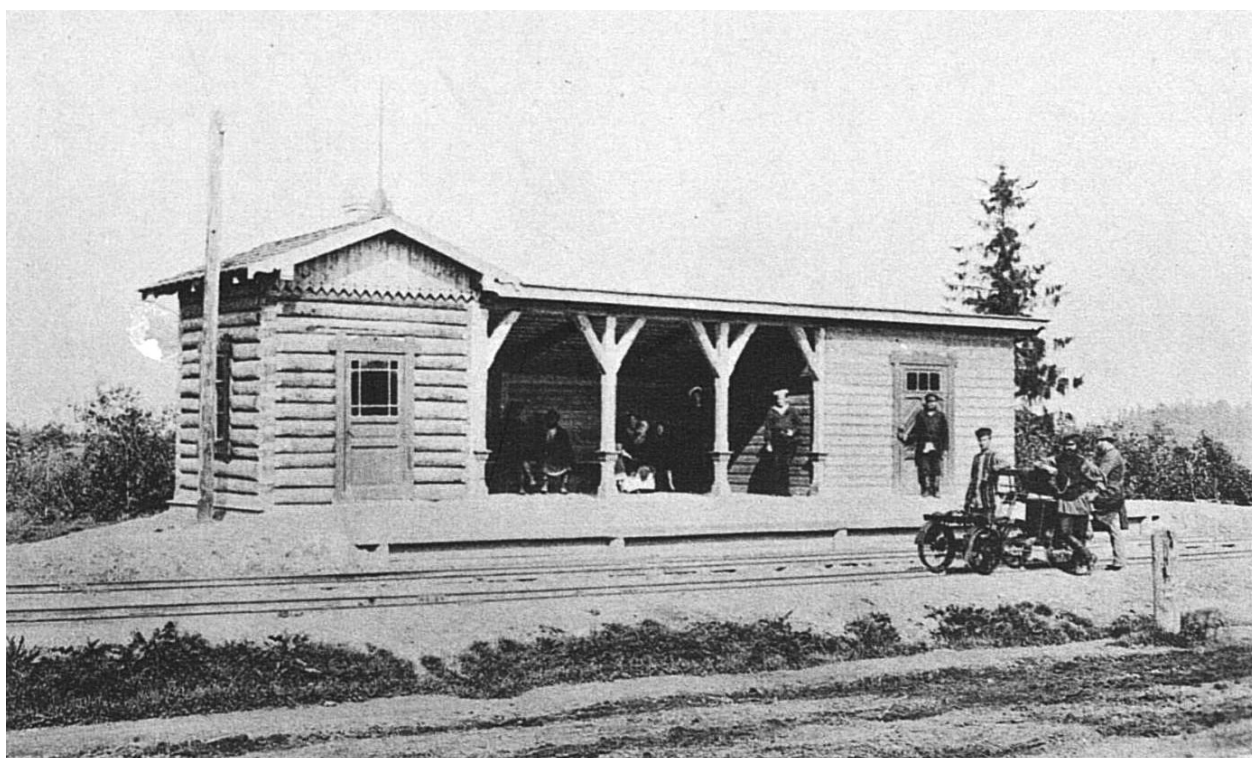
Спб. Мѣщ. 19.

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВЪ.

ROLLPARK.

6

*Илл.4. Подвижной состав с паровозом на Ириновской железной дороге.
Фото 1892 года.*



Фототип. А. Н. Вильборгъ.

Спб. Мѣщ. 19.

СТАНЦІЯ КОВАЛЕВО.

STATION KOWALEWO.

18

Илл.5. Станция Ковалево. Фото 1892 года.

10

Раздел: Обеспечение сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории) при проведении работ на основании проекта: "Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург -Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области"



Фототип. А. Н. Вильборгъ.

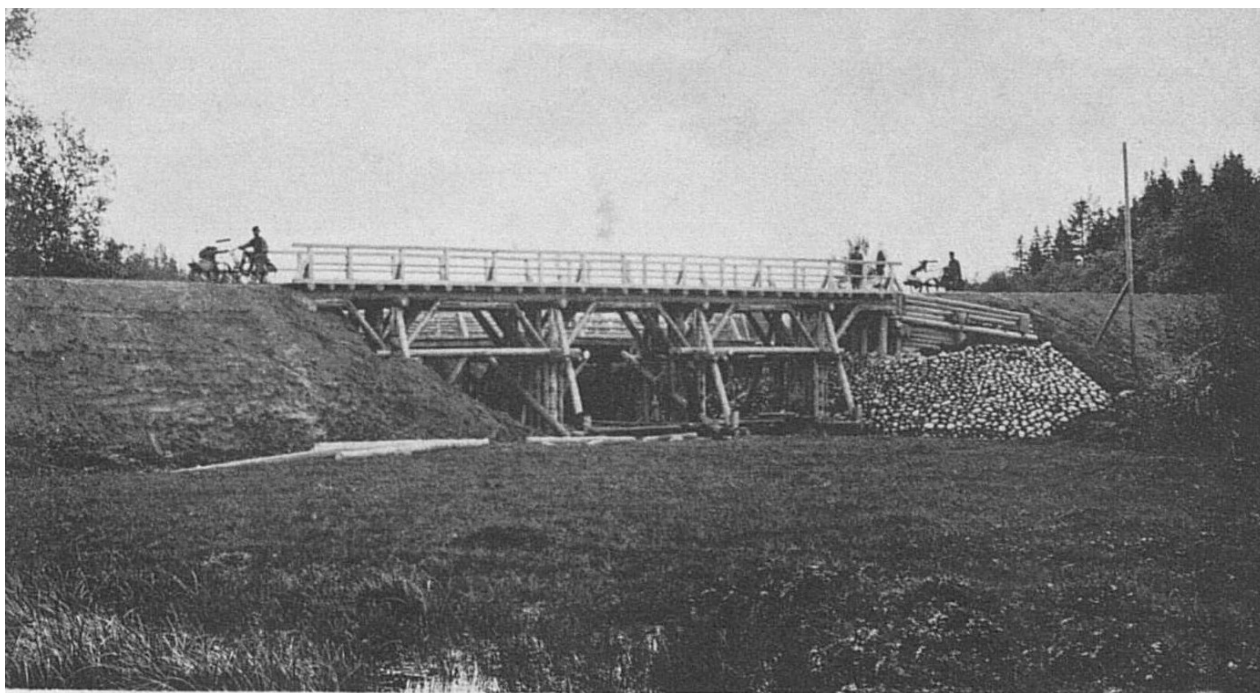
Спб. Мѣщ. 19.

Ковалево
(подбивка пути).

19

KOWALEWO
(GLEIS-UNTERSTOPFUNG).

Илл.6. Работы по устройству узкоколейной железной дороги. Станция Ковалево. На переднем плане снимка – сухопутная дорога в Санкт-Петербург. Фото 1892 года.



Фототип. А. Н. Вильборгъ.

Спб. Мѣщ. 19.

1-й мостъ черезъ р. Лубья
у станціи Ковалево.

17

1-te BRÜCKE ÜBER D. LUBJA
BEI STATION KOWALEWO.

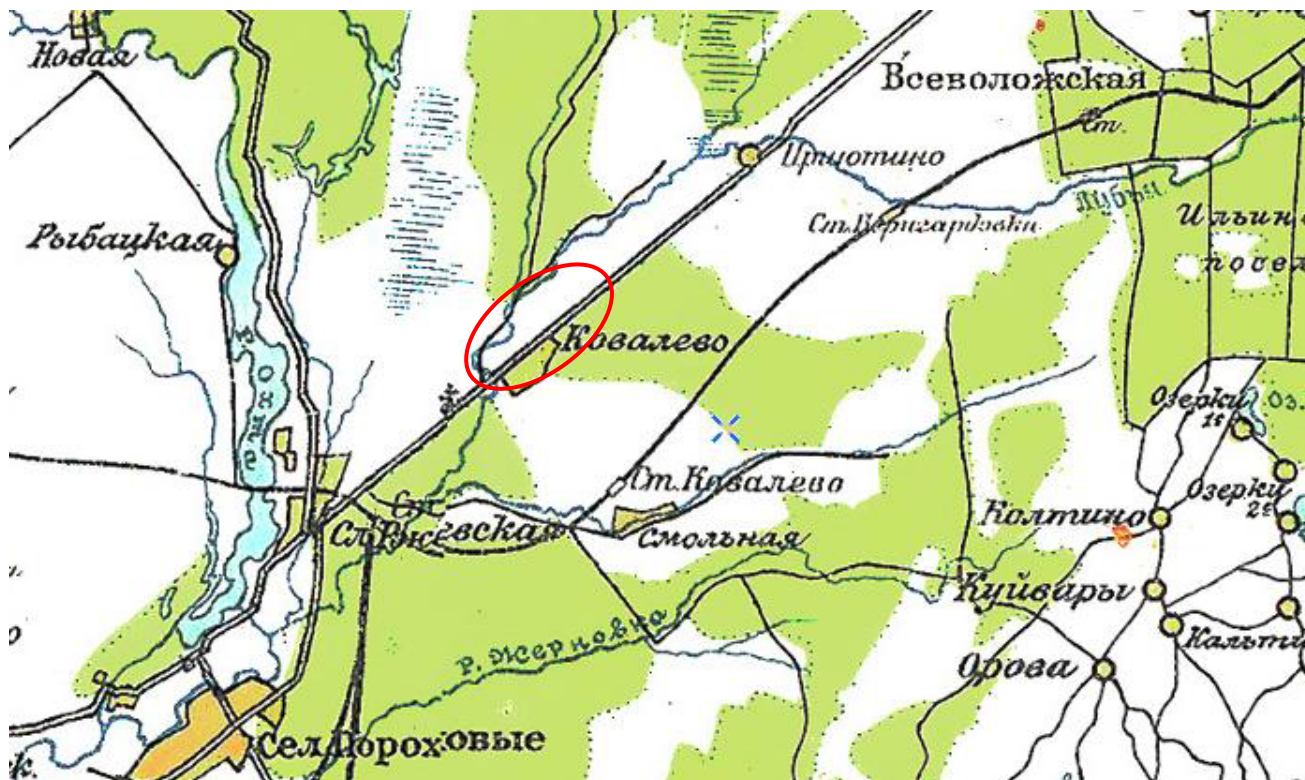
Илл.7. Ж.д.мост через р.Лубья. За ним виден мост сухопутной дороги. Фото 1892 года.

11

Раздел: Обеспечение сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории) при проведении работ на основании проекта: "Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург -Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области"




Предприятие Корфа работало успешно, но в 1911 году, из-за повышения цен на торфяные брикеты, оно было законсервировано².

Ириновская узкоколейка существовала до 1923 года. В последующие годы эта железная дорога была перестроена на широкую колею, была частично изменена трасса (в стороне от сухопутной дороги, см. илл.8).



Илл.8. Окрестности Ленинграда. Издание Гос.Картографического Института, 1930 г.
(источник: <http://www.etomesto.ru/map/>)

Условные обозначения:

-  - сухопутная дорога
-  - измененная трасса железной дороги
-  - территория исследования

В 1930-е годы застройка северных пригородов Ленинграда продолжала развиваться. На картах того периода отмечено, что застройка деревни Ковалево разделилась на две части. Старое Ковалево – находилось около автодороги. Новое Ковалево – возникло вокруг ж.д. станции Ковалево, т.к. железнодорожное сообщение в те годы было более доступным для горожан и жителей пригорода. Обе части поселка соединяла дорога между ж.д.станцией и шоссе, см. илл.9.





² Сведения по: Москалев Л. «Ириновский подъездной путь». – М., изд. «Железнодорожное Дело», 2000.



Илл.9. Старое Ковалево и Новое Ковалево на карте РККА, 1931 г. (источник: <http://www.etomesto.ru/map/>)

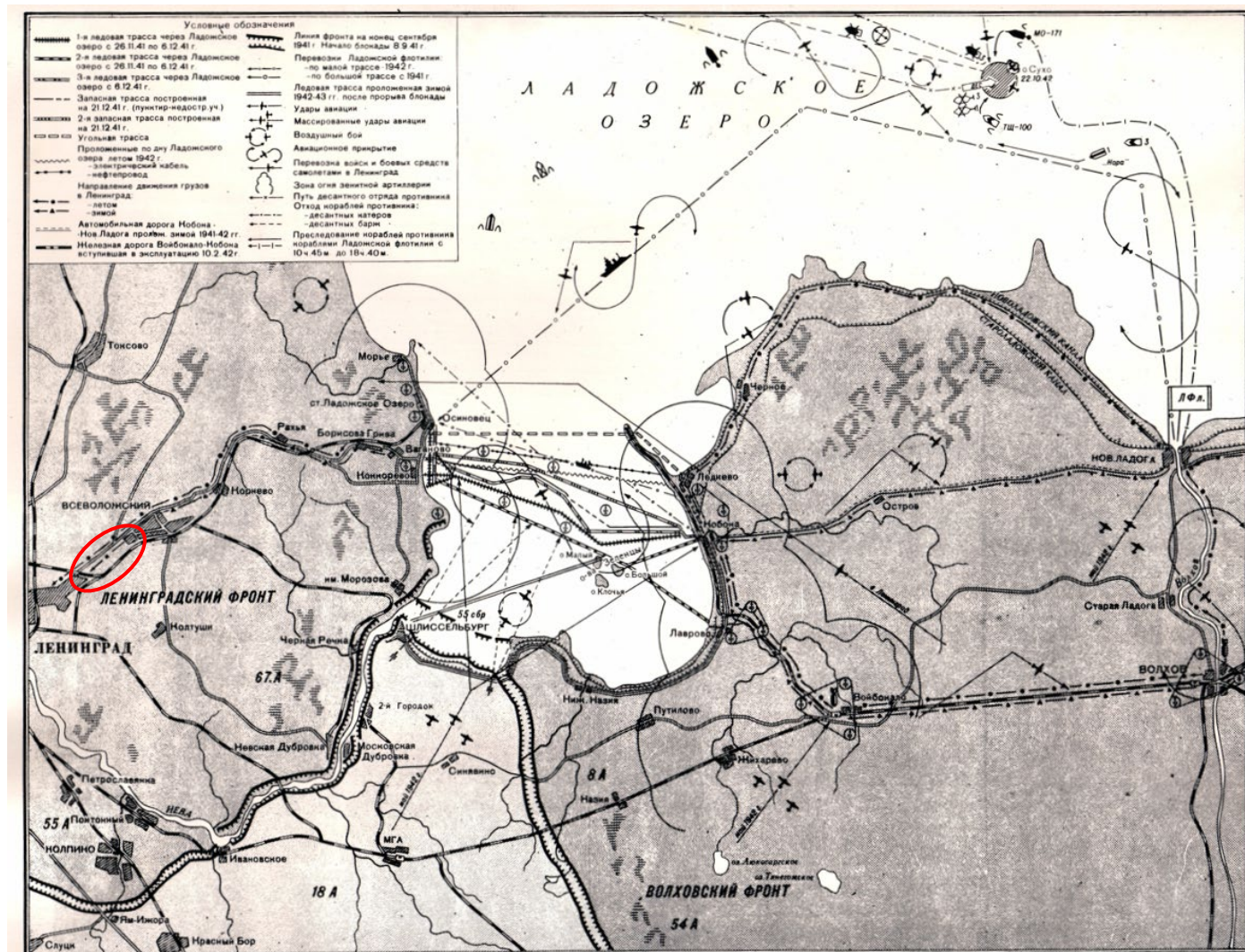
Старая Ириновская узкоколейка еще сохранялась, также как и два моста (ж.д. и авто) через р.Лубья. К востоку от них уже построена новая железная дорога с широкой колеей. Вблизи новой ж.д.платформы появился поселок Новое Ковалево.

Условные обозначения:

-  - сухопутная дорога
-  - Ириновская узкоколейная железная дорога
-  - новая железная дорога с широкой колеей
-  - территория исследования

Во время Великой Отечественной войны, в трагической и героической истории блокады Ленинграда в период 1941-1943 годов, в ходе обороны Ленинграда в 1941-1944 годах, исследуемая территория заняла особое место, как часть транспортной коммуникации по территории Кировского и Всеволожского районов Ленинградской области и далее по ледовой дороге Ладожского озера. 16 июля 1941 года в ставке Гитлера состоялось совещание высших руководителей Третьего рейха. Как сказано в его протокольной записи: «На Ленинградскую область претендуют финны. Фюрер хочет сровнять Ленинград с землёй, с тем чтобы затем отдать его финнам». 11 сентября 1941г. президент Финляндии Рюти прямо сообщил об этом германскому посланнику в Хельсинки: «Если Петербург не будет больше существовать как крупный город, то

Нева была бы лучшей границей на Карельском перешейке... Ленинград надо ликвидировать как крупный город». Таким образом, есть все основания утверждать, что взятие Шлиссельбурга немецко-фашистскими войсками 8 сентября 1941 года и последующая блокада Ленинграда были продуманными и запланированными действиями фашистской Германии, направленными на полное уничтожение всего населения города и его инфраструктуры. В этих условиях оборона Ленинграда в 1941-1944 годах и функционирование как ее составной части Ладожской коммуникации, получившей народное название «Дорога Жизни», являлась единственным выходом для спасения миллионов жизней в осажденном городе.



Илл.10. Схема «Дороги Жизни», 1942 г. (источник: Государственный мемориальный музей обороны и блокады Ленинграда)

Условные обозначения:

 - территория исследования

30 августа 1941 года Государственный Комитет Обороны принял постановление «О транспортировке грузов для Ленинграда», в котором были намечены конкретные меры по

14

Раздел: Обеспечение сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории) при проведении работ на основании проекта: "Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург - Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области"

организации водных перевозок по Ладожскому озеру. Водные перевозки осенью 1941 года явились первым этапом борьбы за Ладожскую коммуникацию, которая велась в течение всего периода блокады Ленинграда. С наступлением ледостава на Ладожском озере и прекращением водных перевозок Ленинград оказался в особенно трудном положении, в этих условиях единственный выход из положения состоял в строительстве зимней дороги по льду Ладожского озера. 13 ноября 1941 года приказ по тылу фронта «Об организации постройки ледяной дороги по водной трассе мыс Осиновец - маяк Кареджи» был подписан Ф.Н. Лагуновым, являвшимся заместителем командующего войсками и начальником тыла Ленинградского фронта. Дорогу было приказано строить шириной не менее 10 м для двухстороннего движения автомобильного и тракторного транспорта.



Илл.11. Выезд на лёд "Дороги Жизни". Переезд через железнодорожные пути. На заднем плане - въездные ворота. Фото 1942 г. Из фондов Государственного мемориального музея обороны и блокады Ленинграда

Особое значение для поддержания коммуникаций приобретали шоссейные дороги. «Если зимой все дело сводилось главным образом к расчистке дорог от снега, то с наступлением весны требовалось провести не только ремонтные работы, но и новое дорожное строительство. В мае 1942 года военные дорожники капитально отремонтировали дорогу Ленинград - Ладожское озеро, и она была в состоянии обеспечивать бесперебойные грузовые и пассажирские перевозки. Общие итоги перевозок по Ладожскому озеру в навигацию 1942 года были весьма значительными. В

15

Раздел: Обеспечение сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории) при проведении работ на основании проекта: "Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург -Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области"

Ленинград, по данным отчета Отдела военных сообщений Ленинградского фронта, было перевезено более 790 тыс. т. различных грузов. Почти половину этих грузов - более 353 тыс. т. - составляло продовольствие. При этом на первом месте находились хлебные грузы - около 161 тыс. т. муки. Значительную долю среди доставленных в Ленинград грузов занимали топливо (более 106 тыс. т угля и около 34 тыс. т. леса в плотках) и горюче-смазочные материалы (более 150 тыс. т.). В Ленинград было доставлено 89 тыс. т. боеприпасов и более 8 тыс. т. вооружения, в том числе 202 танка и 631 орудие, а также 34 тыс. т. военно-технического имущества и народнохозяйственных грузов.



Илл.12. Сухопутная часть "Дороги Жизни". Фото 1942 г. Из фондов Государственного мемориального музея обороны и блокады Ленинграда

В навигацию 1942 года, кроме различных грузов, в Ленинград было перевезено около 290 тыс. военнoслужаших для пополнения Ленинградского фронта. За период навигации из города было вывезено около 540 тыс. человек, из которых более 448 тыс. человек - эвакуированных жителей, около 41 тыс. - раненых и больных, около 50 тыс. - командированных военнoслужаших и гражданских лиц. В навигацию 1942 года была завершена массовая эвакуация населения Ленинграда. Всего за время войны и блокады из Ленинграда выехало около 1,5 млн горожан.

Задача Ладужской коммуникации зимой 1942/43 годов состояла не только в поддержании текущего подвоза и вывоза, но и в обеспечении всеми видами материальных средств, готовившихся к прорыву блокады сил Ленинградского фронта и Балтийского флота.

Трасса автомобильной дороги по льду Шлиссельбургской губы проходила между Кобоной на восточном берегу и Вагановским спуском на западном. В первой половине января была проложена дополнительная ледовая трасса от ст. Лаврово, которая в районе севернее островов Зеленцы стыковалась с дорогой Кобона - Вагановский спуск. После того как 18 января 1943 года войска Ленинградского и Волховского фронтов прорвали блокаду Ленинграда, была проложена дополнительная ледовая трасса от островов Зеленцы до Шлиссельбурга. Движение автотранспорта по ней началось 20 января. Когда на освобожденной от немецко-фашистских войск территории южнее Ладужского озера была построена железная дорога, по которой между Ленинградом и Большой землей началось движение поездов, дополнительные трассы между ст. Лаврове и островами Зеленцы и на Шлиссельбург были закрыты. Основная же трасса между Кобоной и Вагановским спуском сохранила свое значение до конца существования ледовой дороги.

Автомобильные перевозки в Ленинград по ледовой дороге зимой 1942/43 годов существенно пополнили запасы продовольствия, топлива и других грузов, накопленных в период навигации 1942 года, а доставка пополнения усилила войска Ленинградского фронта. Все это, а также вывоз из города раненых еще больше укрепило положение Ленинграда и облегчило воинам Ленинградского фронта и Балтийского флота совместно с войсками Волховского фронта задачу прорыва блокады Ленинграда.

Поражение немецких войск под Ленинградом в январе 1943 года привело к тому, что расчеты гитлеровцев удушить город голодной блокадой и захватить его окончательно провалились. Хотя Ленинград все еще находился в осаде, враг стоял у его ворот и продолжал обстреливать своей артиллерией, прорыв блокады оказал существенное влияние на жизнь и борьбу трудящихся города, и его защитников.

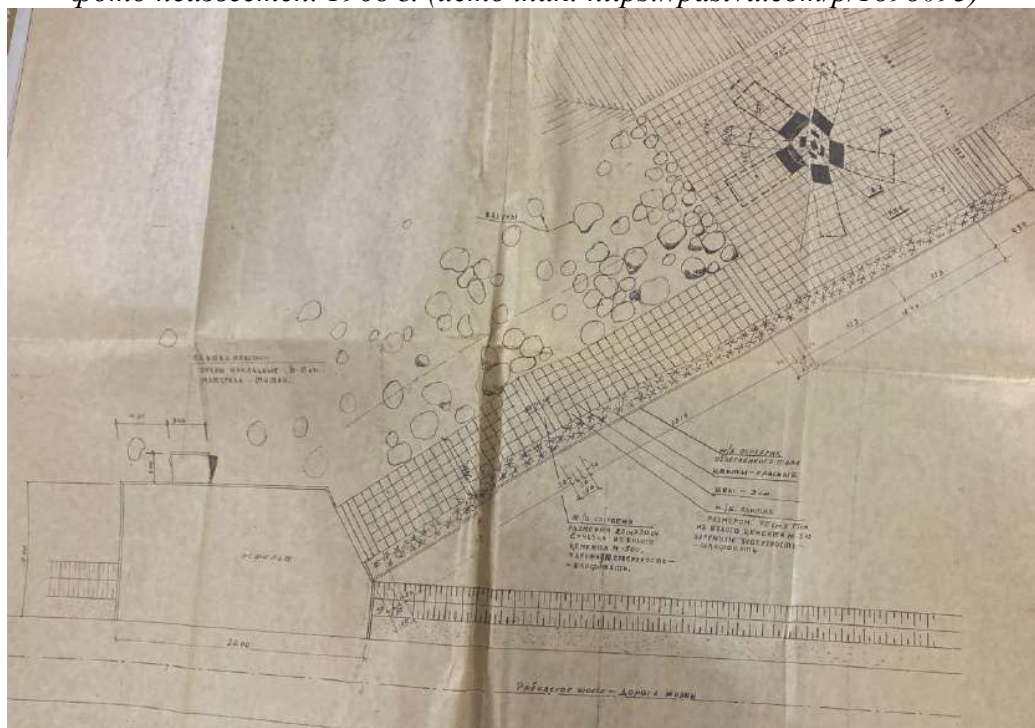
После окончания Великой Отечественной войны проводилась работа по созданию памятников и мемориалов, посвященных «Дороге Жизни». Первым документальным свидетельством об увековечении событий на «Дороге Жизни» является сообщение в Бюллетене Исполкома Ленгорсовета за 1956 год «Сооружение памятников на Ладужской ледовой трассе («Дорога Жизни»), действовавшей в период блокады Ленинграда с 1941 по 1943 гг.».

В феврале 1965 году в газете «Смена» была опубликована статья поэта-фронтовика Михаила Дудина «Зеленый пояс мира», в ней были такие слова: «Пусть на месте кольца блокады

вырастет вокруг Ленинграда ЗЕЛЕНОЕ КОЛЬЦО МИРА, пусть оно обозначит на вечные времена своим зеленым шумом рубеж нашего мужества». Идея получила свое продолжение и в 1967 году, был завершен проект общей планировки «Зеленого пояса Славы» - комплекса мемориальных сооружений на рубежах обороны Ленинграда в 1941-44 гг. Авторами проекта «Дорога Жизни» стали архитекторы В.А. Каменский, Т.Н. Булдаков и В.А. Гайкович.



Илл.13. Строительство монумента «Цветок жизни». Фотография. Автор фото неизвестен. 1968 г. (источник: <https://pastvu.com/p/1898093>)



Илл.14. План монумента «Цветок жизни». 1968 г. (источник: Архив Комитета по сохранению культурного наследия Ленинградской области. Ф. 1. Ед. хр. 1716/В74. Материалы из архива (схемы, планы, чертежи, фотографии, переписка).)



Илл.15. Памятник «Цветок жизни». Фотография. Автор фото неизвестен. 1970-1975 гг. (источник: <https://pastvu.com/p/2200830>)

В 1966-1968 годах было завершено оформление всего мемориального ансамбля и воздвигнуты такие основные монументы, как Памятник «Румболовская гора», «Памятные километровые столбы на «Дороге Жизни», Памятник «Разорванное кольцо», Памятник «Катюша», Памятник «Цветок Жизни». Впоследствии эти монументы были отнесены к памятникам истории государственного значения в составе Ансамбля «Зеленый пояс Славы Ленинграда»³. В настоящее время являются памятниками истории и культуры федерального значения.

В 1960-е годы трассу Дороги Жизни несколько изменили: от Коккореево до Санкт-Петербурга она стала короче на 10 километров, и протяженность современного шоссе составляла 45 км.

Роль автомобильной дороги в снабжении Ленинграда во время блокады была увековечена километровыми мемориальными столбами. Памятники были выполнены по проекту архитектора

³ Постановление Совмина РСФСР от 04.12.1974 № 624 «О дополнении и частичном изменении Постановления Совета Министров РСФСР от 30.08.1960 № 1327 «О дальнейшем улучшении дела охраны памятников культуры в РСФСР».

Михаила Мейселя и установлены в 1967 году. Всего вдоль Дороги Жизни расположено 46 памятных мемориальных километровых столбов, 43 из которых находятся на территории Ленинградской области, обозначают бывшую Дорогу Жизни от Ленинграда до самого берега Ладожского озера.



Илл.16. Въезд в Ленинград по "Дороге Жизни". На снимке – мост через р.Лубья, получивший название «Окраинный мост», т.к. находился на границе города. Справа на снимке - ограда Ржевского артиллерийского полигона. Фото 1986 г. (источник: <https://pastvu.com/>)

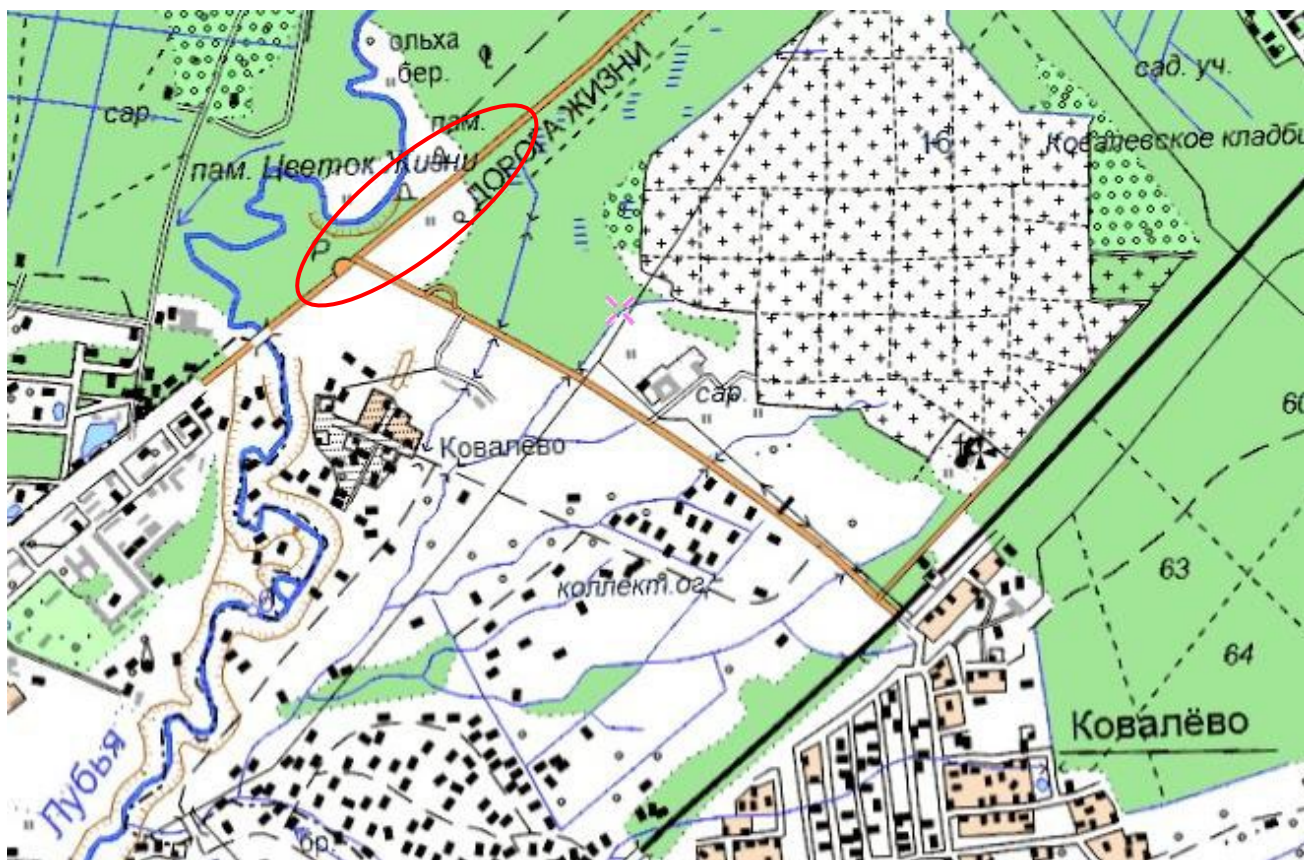
К началу XXI века на исследуемой территории произошли существенные изменения градостроительной ситуации. Вблизи примыкания поселковой дороги (ул.Центральная) к основной дороге застройка деревни Старое Ковалево исчезла полностью, современный поселок получил развитие в южную сторону. Большую территорию между автодорогой и железной дорогой заняло Ковалевское кладбище (см.илл..17).

В настоящее время автомобильная дорога регионального значения проходит по территории Всеволожского района Ленинградской области, имеет название «Санкт-Петербург — Морье», ее протяженность составляет 52,5 км. В 2007-2010 годах на дороге был реконструирован участок в 7,2 км (2+317 км – 9+520 км), после чего трасса была расширена до четырех полос

20


Раздел: Обеспечение сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории) при проведении работ на основании проекта: "Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург -Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области"

движения. Новая трасса полностью поглотила старую автодорогу вместе с бывшей Ириновской узкоколейкой. После Всеволожска дорога двухполосная. В 2014–2015 годах был проведен ремонт на участке 9+544 км – 40+000 км.



Илл.17. Фрагмент топографической карты Ленинградской области, 2001 г. (источник: <http://www.etomesto.ru/map/>)

Условные обозначения:

 - территория исследования

До 2023 года на участке строительства перехода вблизи «Т»-образного перекрестка автомобильной дороги и ул.Центральной (дорога на станцию Ковалево) находился пункт ДПС с сооружениями по обе стороны от автодороги. Последние годы пункт ДПС не использовался.

В 2023 году, накануне 80-летия прорыва блокады, неравнодушные жители Всеволожского района обратились к властям с просьбой обновить легендарную трассу. Общественную инициативу поддержал губернатор региона Александр Юрьевич Дрозденко и президент России Владимир Владимирович Путин. Во исполнение пункта 1 перечня поручений Президента Российской Федерации от 06.04.2023 года № Пр-690 по итогам встречи Президента Российской Федерации с ветеранами Великой Отечественной войны, жителями блокадного Ленинграда и представителями общественных патриотических объединений 18.01.2023 года, Комитетом

21

Раздел: Обеспечение сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории) при проведении работ на основании проекта: "Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург -Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области"

градостроительной политики Ленинградской области был объявлен конкурс на создание архитектурной концепции комплексной модернизации мемориально-ландшафтного комплекса «Дорога жизни».

В конкурсе участвовали 30 студенческих команд архитектурных вузов и факультетов России. Самые высокие оценки жюри получил проект авторского коллектива Санкт-Петербургского Горного университета⁴. Авторы предложили единую концепцию развития всей Дороги жизни, а не только ее участка до Ладоги, удобные остановки, проект информационного центра.



Илл.18. Общий вид пункта ДПС на автодороге Санкт-Петербург - Морье. Фото 2022 г.



Илл.19. Современный вид участка строительства. Пункт ДПС демонтирован. Фото 2025 г.

⁴ Руководители проекта - Головин А.С. Поцешковская И.В., участники проекта - Бойко Н.Ф., Герасименко А.Р., Гусейнаева Д.М., Давыдова С.А., Дмитриев Н.В., Калинина П.М., Низамева Д.И., Паульс М.В., Стефанская У.А., Ткаченко В.Р.

В 2025 году было принято решение о строительстве на месте сооружений бывшего пункта ДПС надземного пешеходного перехода, который обеспечит безопасный доступ посетителей к мемориалу «Цветок Жизни».

Литература и источники

1. 900 дней блокады: Ленинград 1941—1944. СПб, 2005.
2. Барбашин И.П., Кузнецов А.И., Морозов В.П., Харитонов А.Д., Яковлев Б.Н. Битва за Ленинград. 1941-1944. М.: Воениздат, 1964.
3. Битва за Ленинград: крупные операции, «белые пятна», потери / Под ред. Н.Л. Волковского. — СПб.: Полигон, 2004.
4. Блокада Ленинграда в документах рассекреченных архивов. М., 2005.
5. Бычевский Б.В. Город-фронт. Л.: Лениздат, 1967.
6. Великая Отечественная война 1941-1945, М., 2012.
7. Воздушный мост над Ладогой: Сборник очерков и воспоминаний. Ленинград, 1984.
8. Гусаров А.Ю. Памятники воинской славы Петербурга. СПб, 2010.
9. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. М., 1987.
10. История второй мировой войны, М., 1976.
11. Ириновская железная дорога. — Спб.: Типография Ю. Вольнер и К°, 1892.
12. Ковальчук В.М. Дорога победы осажденного Ленинграда. М., 1984.
13. Ковальчук В.М. Ленинград и Большая Земля. Ленинград, 1975.
14. Краснознамённый Балтийский флот в Великой Отечественной войне советского народа 1941-1945 годов.- М., 1990.
15. Ленинград в борьбе месяц за месяцем, 1941-1944.б.м., 1994.
16. Ленинградцы в годы блокады. М., 1959.
17. Ломагин Н.А. Документы службы безопасности СД – в кн. «Неизвестная блокада». СПб., 2002.
18. Ломагин Н.А. Неизвестная блокада. СПб, 2002.
19. Мерецков К.А. На службе народу. М., 1968.
20. Павлов Д.В. Ленинград в блокаде. М., 1958.
21. Россия и СССР в войнах XX века. М., 2001.
22. Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне. М., 1981.
23. Акт по результатам государственной историко-культурной экспертизы проектной документации по сохранению объекта культурного наследия регионального значения – достопримечательное место «Достопримечательное место «Дорога жизни», расположенного на территории Всеволожского и Кировского районов Ленинградской области», выполнен аттестованными экспертами Маланичевой Г.И., Голубевой И.Б, Зубовой Е.М., 2023.
24. Акт государственной историко-культурной экспертизы проектной документации по уточнению сведений об объекте культурного наследия регионального значения «Достопримечательное место «Дорога жизни», расположенного на территории Всеволожского и Кировского районов Ленинградской области, установлению требований к осуществлению деятельности и требований к градостроительным регламентам в границах территории достопримечательного места. Шифр 21-ПД», выполнен аттестованными

23

Раздел: Обеспечение сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории) при проведении работ на основании проекта: "Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург -Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области"

экспертами: Голубевой И.Б., Зубовой Е.М., Агафоновой И.С., 2025.

25. Руководство по осуществлению оценок воздействия на наследие в отношении объектов всемирного культурного наследия. - ICOMOS, 2011.

3. Информация об объектах культурного наследия.

3.1. Объект культурного наследия «Достопримечательное место «Дорога Жизни».

Наименование – «Достопримечательное место «Дорога Жизни».

Время возникновения или дата создания ОКН: 12 сентября 1941 - 30 марта 1943 гг., 1964 – 1985 гг.

Адрес – территория Всеволожского и Кировского районов Ленинградской области.

Вид ОКН – достопримечательное место.

Общая видовая принадлежность – памятник истории.

Категория историко-культурного значения – ОКН регионального значения.

Документ о постановке на учет – приказ комитета по культуре Ленинградской области «О включении выявленного объекта культурного наследия «Достопримечательное место «Дорога Жизни» в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации» от 17.03.2015 № 01-03/15-7.

Регистрационный номер в едином государственном реестре объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации - 471731432500005.

Границы территории ОКН – в установленном порядке не утверждены.

Предмет охраны ОКН – установлен приказом комитета по культуре Ленинградской области от 27.02.2019 № 01-03/19-130.

Краткое описание ОКН «Достопримечательное место «Дорога Жизни»

Достопримечательное место (западная часть) находится на территории современного Всеволожского муниципального района.

Территория достопримечательного места включает местность, по которой проходила в годы войны дорога, связывающая г. Ленинград с Большой землей.

С западной стороны Ладожского озера она протянулась от города Санкт-Петербурга на северо-восток до юго-западного побережья озера, включая бухту Морье и до населенного пункта Коккореве. В настоящее время автомобильная дорога «Дорога Жизни» это трасса А-128 «Санкт-Петербург – Морье».

Территория достопримечательного места имеет пологий ландшафт, плавно понижающийся к берегу. Достаточно густое озеленение представлено в основном деревьями лиственных пород и кустарниковой растительностью.

На территории Всеволожского муниципального района Ленинградской области территория достопримечательного места включает в себя железнодорожный и автомобильный путь «Дороги жизни» и территорию, ограниченную с севера бухтой Морье, а с юга мысом Сосновец. Трассировка дороги проходит через населенные пункты: город Всеволожск, поселки Романовка, Корнево, Рахья, Ириновка, Вагоново, Ладожское Озеро, садоводство «Спутник», деревни Проба, Борисова Грива, Коккореве, Морье.

Каждый из населенных пунктов обладает улично-дорожной сетью: большая часть улиц заасфальтирована, незначительная часть представляет собой грунтовые дороги.

На территории достопримечательного места расположено большое количество мемориальных объектов.

Описание Предмета охраны ОКН:

Предмет охраны объекта культурного наследия регионального значения «Достопримечательное место «Дорога Жизни» установлен приказом комитета по культуре Ленинградской области от 27.02.2019 № 01-03/19-130.

К предмету охраны достопримечательного места относятся:

1. Элементы исторической застройки и памятники истории:

1.1 Объекты культурного наследия федерального значения, входящие в Ансамбль «Зеленый пояс Славы Ленинграда»:

- Памятник ленинградским детям «Цветок жизни» на «Дороге жизни», 1968-1975, Левенков А.Д. Ленинградская область, Всеволожский район, Всеволожское городское поселение, 3-й км шоссе Дорога Жизни;

- Памятные километровые столбы на «Дороге жизни» (43 столба), Ленинградская область, Всеволожский район, Всеволожское городское поселение, шоссе Дорога Жизни, километровый столб № 3 – № 11; Романовское сельское поселение, шоссе Дорога Жизни, километровый столб № 12 – № 20; Рахьинское городское поселение, шоссе Дорога Жизни, километровый столб № 21 – № 45;

- Главный усадебный дом и парк, принадлежавший Оленину Алексею Николаевичу, у которого бывали: А.С. Пушкин, И.А. Крылов, А.С. Грибоедов, М.И. Глинка, К.П. Брюллов и др., Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, г. Всеволожск, шоссе Дорога Жизни, 5-й км;

- Памятник «Румболовская гора» на «Дороге жизни», Ленинградская область, Всеволожский район, Всеволожское городское поселение, 10-й км шоссе Дороги Жизни;

- Усадьба В.А. Всеволожского, в которой в разные годы бывали композиторы Алябьев Александр Александрович, Верстовский Алексей Николаевич и другие деятели культуры Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Всеволожское городское поселение, г. Всеволожск, шоссе Дорога Жизни, 11-й км;

- Памятник «Катюша» на «Дороге жизни», Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Романовское сельское поселение, 16+700 км, шоссе Дорога Жизни;

- Памятник «Разорванное кольцо» на «Дороге жизни», Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Рахьинское городское поселение, 39,7 км Дороги жизни, массив Кокорево у спуска к озеру Ладога;

- Рубежи обороны войск Ленинградского фронта в районе ожесточенных боев с немецко-фашистскими оккупантами в 1941–1943 гг., Ленинградская область, Всеволожский район, берега реки Невы и Ладожского озера от деревни Большие Пороги до деревни Кокорево;

- Памятник-стела на «Дороге жизни», Ленинградская область, Кировский район, дер.Кобона, ул. Староладожский канал, 1 линия, № 2а.

1.2. Объекты культурного наследия регионального значения, входящие в мемориальную зону «Дорога жизни» на территории Ленинградской области (в части памятников «Дороги жизни» на участке: Ленинград – Осиновец – Морье – Сосновец, Всеволожский район):

- Памятный знак-стела авиаторам ВВС КБФ, защищавшим Ленинград и Дорогу жизни в 1941-44 гг.; на месте, где в годы войны находился аэродром, Ленинградская область,

Всеволожский район, Всеволожское городское поселение, город Всеволожск, Дорога Жизни шоссе, сооружение 1 Д;

-Памятные километровые столбы, установленные на обочине ж.д. линии в 39 местах (в пределах Всеволожского района), Ленинградская область, Всеволожский район, жел.-дор. трасса «Дорога жизни», от платформы Ковалево до ст. Ладожское озеро;

-«Усадьба «Софиевка» Г.Ф. Эбергардта - парк, XIX в.», Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Всеволожское городское поселение, Массив Бернгардовка, уч. 50 Д;

-Дом, где в 1941-44 гг. жили авиаторы, защищавшие Ленинград; среди них – многие Герои Советского Союза: Бунимович Ю.З., Колесник П.А., Преображенский Е.Н., Чванов В.Г. и другие, Ленинградская область, Всеволожский район, Всеволожское городское поселение, город Всеволожск, Шоссе Колтушское, д. 40 Д;

-Братское кладбище советских воинов, погибших в 1941-44 гг., среди них – Герои Советского Союза: Шишкань Илья Минович (1918-1943), Плящечник Яков Иванович (1907-1944), Ленинградская область, Всеволожский район, Всеволожское городское поселение, г. Всеволожск, Шоссе Дорога Жизни, уч. 10 Д;

-Мемориальный (шоссейный, неасфальтированный) участок «Дороги жизни» протяженностью 280 пог.м, где установлены три памятных знака-стелы, Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Романовское сельское поселение, шоссе Дорога Жизни, 12 км автодорожной трассы "Дорога Жизни";

-Памятное место, где захоронены советские воины, погибшие в 1941-44 гг. и ленинградцы, погибшие при эвакуации в 1941-43 гг., Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Рахьинское городское поселение, д. Ириновка, шоссе Дорога Жизни у километрового столба № 30;

-Дом, где во время Великой Отечественной войны находился штаб по строительству бензопровода по дну Ладоги для снабжения блокадного Ленинграда и частей советских войск. На доме установлена памятная доска, Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Рахьинское городское поселение, дер. Ваганово, сооружение 2П;

-Блиндаж, где в 1941-44 гг. находился узел связи («Тройка-1»), обеспечивавший связь блокадного Ленинграда с Москвой и частями Ленинградского фронта. На доме установлена памятная доска, Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Рахьинское городское поселение, дер. Ваганово, сооружение 1П (у дома 86а);

-В этом доме в 1941-43 гг. находился штаб автомобилистов, осуществляющих автоперевозки через Ладожское озеро по «Дороге жизни». На доме установлена памятная доска, Ленинградская область, Всеволожский район, д. Кокорево, д. 27;

-Бывший форт, где в 1941-44 гг. находилась береговая батарея КБФ, защищавшая «Дорогу жизни» и рубежи обороны советских войск на берегах Ладоги и Невы. Сохранились ж.бет. сооружения, Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Рахьинское городское поселение, массив Кокорево, сооружение 1Ф (у Детского Оздоровительного Лагерь);

-Ансамбль Осиновецкого маяка на Дороге жизни, Ленинградская область, Всеволожский район, вблизи ж/д ст. Ладожское озеро;

-Памятник-паровоз, работавший на «Дороге жизни» в годы Великой Отечественной войны, Ленинградская область, Всеволожский район, ж.д. ст.Ладожское озеро, в 12 км к северо-востоку от р.п.Рахья, в зоне станции, близ южной стороны вокзала;

-Братское захоронение советских воинов, погибших в 1941-44 гг. Здесь установлены памятные доски погибшим в годы войны на Ладоге курсантам военных учебных заведений Ленинграда и работников Севзапечпароходства и др.: местное название - «Ладожский курган», Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Рахьинское городское поселение, п.ст. Ладожское Озеро, сооружение 1П (у дома № 47);

-Братское захоронение советских воинов и работников ленинградского завода им.К.Е.Ворошилова, погибших при эвакуации во время Великой Отечественной войны, Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Рахьинское городское поселение, массив Морье, сооружение 1П;

-Памятные места, где в 1941-43 гг., в период блокады Ленинграда, находились причалы водной трассы «Дороги жизни», Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, ж.д. ст.Ладожское озеро, в 12 км к северо-востоку от р.п.Рахья, в окрестностях станции, на побережье Ладоги, к северу и югу от Осиновецкого маяка, в зонах гаваней Осиновецкая, Каботажная, Гольсмана, Новая и бухты Морье.

1.3. Объекты культурного наследия регионального значения, входящие в мемориальную зону «Дорога жизни» на территории Ленинградской области (в части памятников «Дороги жизни» на участке: Кобона – Дусьево, Кировский район)*

**перечень объектов культурного наследия Кировского района не приводится, так как участок проектирования объекта расположен на территории Всеволожского муниципального района.*

1.4. Выявленные объекты культурного наследия, входящие в мемориальную зону «Дорога жизни»:

Участок: Ленинград – Осиновец – Морье – Сосновец, Всеволожский район:

-Мыза «Елизаветина» (фрагменты старовозрастной растительности), г.Всеволожск, ул.Приютинская, 7;

-Церковь Св. пр. Петра Афонского и св.равноап. кн. Ольги, Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район д.Морье;

-Усадьба Ириновка барона Корфа, Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район д.Ириновка;

-Селище «Морье».

Участок: Кобона - Дусьево, Кировский район*

**перечень объектов культурного наследия не приводится, так как участок проектирования объекта расположен на территории Всеволожского муниципального района.*

2. Элементы природного ландшафта:

-рельеф, вдоль автомобильной и железнодорожной дороги направлением Ленинград – Морье;

-лесные массивы, вдоль автомобильной дороги направлением Ленинград – Морье;

-поля и луга, вдоль автомобильной дороги направлением Ленинград – Морье;

-рельеф, вдоль железнодорожной дороги направлением Ленинград – Ладожское озеро;

-лесные массивы, вдоль железнодорожной дороги направлением Ленинград – Ладожское озеро;

-поля и луга, вдоль железнодорожной дороги направлением Ленинград – Ладожское озеро;

-природный рельеф между западным берегом Ладожского озера и автодорогой от бухты Морье до мыса Сосновец;

-природный рельеф мысов Марьин Нос, Сосновец;

-лесные массивы мысов Марьин Нос, Сосновец.

-природный рельеф в усадьбе «Елизаветина», Всеволожск; усадьба Бернгардовка (Христиновка), Всеволожск; усадьба Софиевка, Всеволожск; усадьба Ириновка (Марисельская), деревня Ириновка.

-лесные массивы (парки) в усадьбе «Елизаветина», Всеволожск; усадьба Бернгардовка (Христиновка), Всеволожск; усадьба Софиевка, Всеволожск; усадьба Ириновка (Марисельская), деревня Ириновка; дуб Ирины, деревня Ириновка.

-пойменная территория западного берега Ладожского озера;

-долины, поймы рек, безымянных ручьев, озер, прудов, болот;

-природный рельеф между восточным берегом Ладожского озера и Новоладожского канала от устья реки Лавы (деревня Лаврово) до Кареджской косы (деревня Леднево).

-пойменная территория восточного берега Ладожского озера;

-пойменная территория Новоладожского канала;

-пойменная территория речки Кобона;

-пойменная территория речки Сарья;

-рельеф, вдоль дороги направлением Кобона – Дусьево;

-лесные массивы, вдоль дороги направлением Кобона – Дусьево;

-поля и луга, вдоль дороги направлением Кобона – Дусьево;

3. Фрагменты градостроительной планировки и застройки:

-историческое направление двух дорог «Дороги жизни» - железнодорожная и автомобильная.

-планировка исторических населенных пунктов – город Всеволожск, поселок Романовка, поселок Корнево, деревня Проба, поселок Рахья, поселок Ириновка, деревня Борисова Грива, поселок Вагоново, деревня Кокорево, поселок Ладожское Озеро, деревня Морье – кварталы, стоящие в первой линии от автомобильной «Дороги жизни».

-архитектурно-градостроительные доминанты - мемориал «Цветок жизни», Всеволожск; памятный знак-стела «Балтийские крылья» авиаторам ВВС КБФ, защищавшим Ленинград и «Дорогу жизни» в 1941-1944 гг.; место, где в годы войны находился аэродром, Всеволожск; мемориал в память обороны города в 1941-1944 гг. "Зеленый пояс славы Ленинграда" - "Румболовская Гора"; храм Спаса Нерукотворного образа на «Дороге жизни», Всеволожск; мемориал в память обороны города в 1941-1944 гг. "Зеленый пояс славы Ленинграда" - "Катюша", деревня Корнево; мемориальный комплекс «Разорванное кольцо», деревня Кокорево; комплекс Осинецкого Маяка, Ладожское озеро.

-историческое направление дороги Кобона – Дусьево, где проходила «Дорога жизни».

-планировка исторических населенных пунктов – деревня Кобона (Набережная улица реки Кобона), деревня Низово, деревня Мостовая, деревня Бор, деревня Верола, деревня Сухое, деревня Выстав, деревня Дусьево - кварталы, стоящие в первой линии от дороги Кобона – Дусьево.

-архитектурно-градостроительные доминанты - Никольская церковь (Церковь Во имя святителя Николая Чудотворца) с колокольной в Кобоне, Никольская церковь (Храм Святителя Николая Чудотворца) в погосте Верола (северо-западная окраина с. Сухое).

4. Визуально-композиционные связи:

Видовые связи между архитектурно-градостроительными доминантами:

-с автомобильной дороги, направлением Ленинград – Морье, на мемориал «Цветок жизни», Всеволожск.

-с автомобильной дороги, направлением Ленинград – Морье, на памятный знак-стела «Балтийские крылья» авиаторам ВВС КБФ, защищавшим Ленинград и «Дорогу жизни» в 1941-1944 гг.

-с автомобильной дороги, направлением Ленинград – Морье, на мемориал в память обороны города в 1941-1944 гг. "Зеленый пояс славы Ленинграда" - "Румболовская Гора".

-с автомобильной дороги, направлением Ленинград – Морье, на храм Спаса Нерукотворного образа на «Дороге жизни», Всеволожск.

-с автомобильной дороги, направлением Ленинград – Морье, на мемориал в память обороны города в 1941-1944 гг. "Зеленый пояс славы Ленинграда" - "Катюша", деревня Корнево.

-с автомобильной дороги, направлением Ленинград – Морье, на мемориальный комплекс «Разорванное кольцо», деревня Кокорево.

-с автомобильной дороги, направлением Ленинград – Морье, на мемориальный комплекс «Разорванное кольцо», деревня Кокорево.

-Никольская церковь (Церковь во имя святителя Николая Чудотворца) с колокольной в Кобоне - музей «Дороги жизни» в Кобоне.

Видовые и панорамные связи (бассейны видимости) с композиционно активными элементами ландшафта:

-памятник-стела на «Дороге жизни» в Кобоне – Староладожский канал – река Кобона – жилые кварталы деревни Кобона - Никольская церковь (Церковь Во имя святителя Николая Чудотворца) с колокольной в Кобоне - музей «Дороги жизни» в Кобоне.

-Никольская церковь (Церковь Во имя святителя Николая Чудотворца) с колокольной в Кобоне – Ладожское озеро – устье реки Кобона - река Кобона – Староладожский канал - Новоладожский канал – жилые кварталы деревни Кобона.

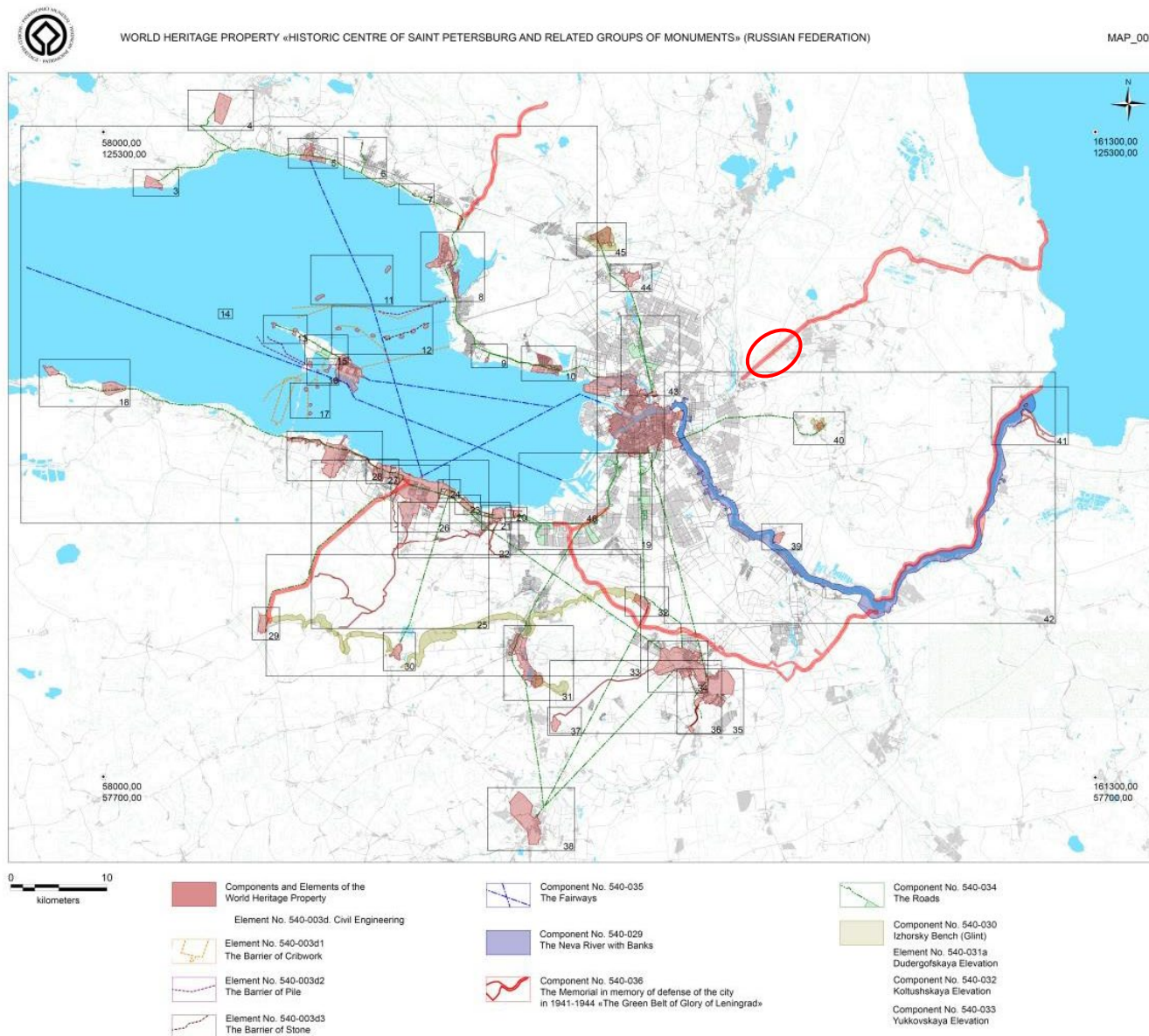
- историческая дорога Кобона–Дусьево - Никольская церковь (Храм Святителя Николая Чудотворца) в погосте Верола (северо-западная окраина с. Сухое).

- перекресток исторических дорог в Дусьево - монумент «Героям Ладоги» в деревне Дусьево.

Предмет охраны может быть дополнен в процессе комплексных научных исследований и осуществления производства работ по сохранению объекта культурного наследия.


3.2. Объект всемирного наследия ЮНЕСКО «Исторический центр Санкт-Петербурга и связанные с ним группы памятников»

«Дорога Жизни» входит в состав объекта всемирного наследия ЮНЕСКО «Исторический центр Санкт-Петербурга и связанные с ним группы памятников» (серийный номер 540-036, компонент «Мемориал в память обороны города в 1941–1944 гг. «Зеленый пояс Славы Ленинграда», серийный номер 540-036, элемент «Дорога Жизни», серийный номер 540-036b).



Илл.20. Картографические материалы по границам территории объекта всемирного наследия ЮНЕСКО «Исторический центр Санкт-Петербурга и связанные с ним группы памятников»

Условные обозначения:

 - территория исследования

Материалы ретроспективной инвентаризации объекта ЮНЕСКО, в том числе карты границ территории, утверждены на 38 сессии Комитета всемирного наследия ЮНЕСКО (г. Доха, Катар, 15-25 июня 2014 г.). Выдающаяся универсальная ценность объекта ЮНЕСКО «Мемориал в память

обороны города в 1941–1944 гг. «Зеленый пояс Славы Ленинграда» заключается в увековечивании памяти героических защитников Ленинграда путем установки мемориальных знаков вдоль 200-километрового кольца блокады, «Дороги жизни» (с памятными километровыми столбами) и на Ораниенбаумском плацдарме.

3.3. На участке, непосредственно связанном с границами проектирования, расположена мемориальная плита с надписью «Здесь 900 берез их столько, сколько дней суровых было», включенная в предмет охраны объекта культурного наследия федерального значения «Ансамбль «Зеленый пояс Славы Ленинграда»: Памятник ленинградским детям «Цветок жизни» на Дороге жизни», расположенного на 3 км шоссе Дорога Жизни МО «Город Всеволожск» Всеволожского района Ленинградской области (утвержден приказом Комитета по культуре Ленинградской области от 04.03.2015 №01-03/15-2).

3.4. Иные выявленные ОКН; объекты, обладающие признаками ОКН:

По результатам проведенного авторами натурного обследования площадки в границах проектирования и на участках, непосредственно связанных с границами проектирования, было установлено **отсутствие** иных выявленных ОКН и объектов, обладающих признаками ОКН (в категории «архитектура и история»).

3.5. Объекты археологии:

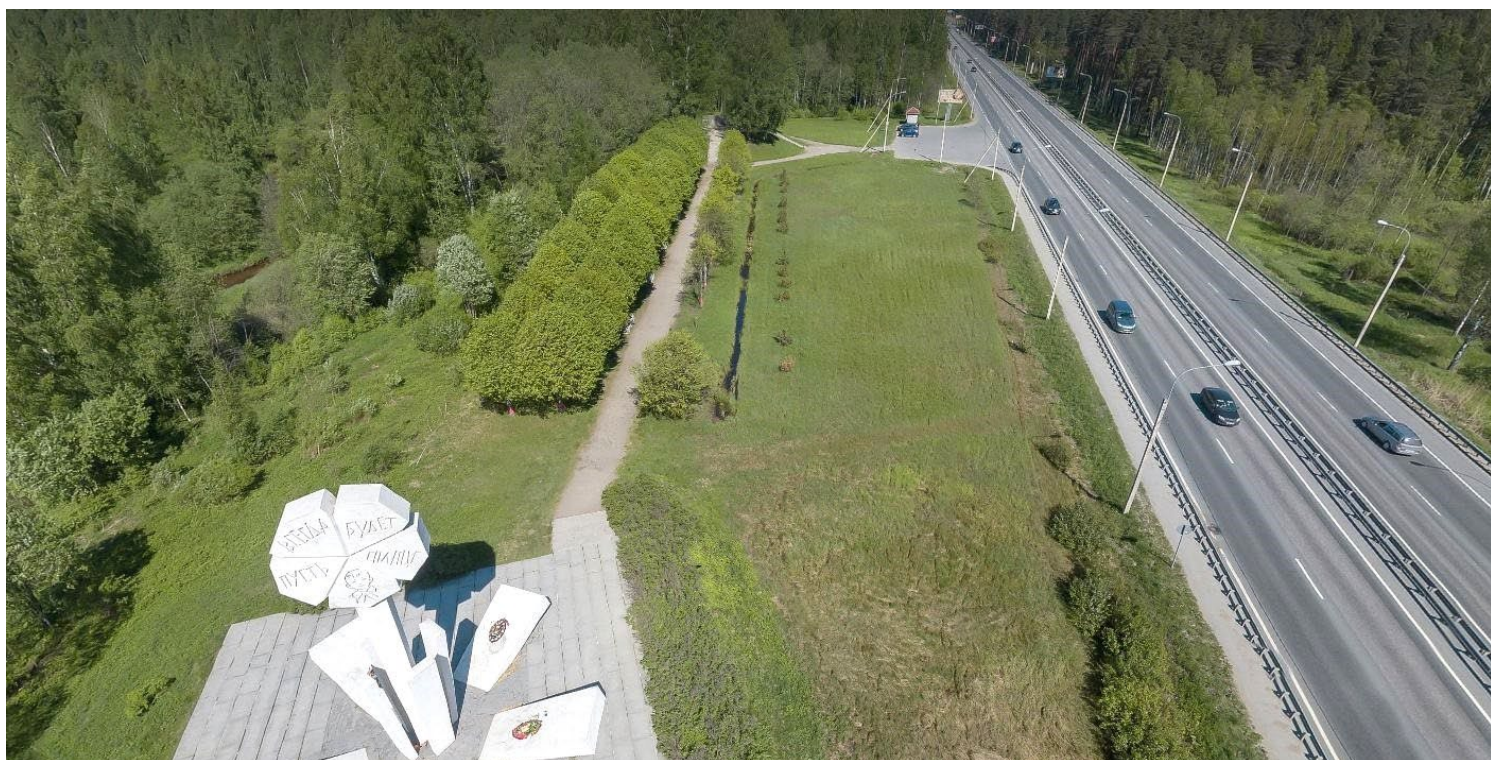
В настоящее исследование не входят объекты археологии.

Археологическая разведка проводилась специалистами Карельского научного центра Российской академии наук по договору между КарНЦ РАН и АО «Трансмост».

4. Планируемые к производству работы



Илл.21. Вид с северной стороны на участок строительства надземного пешеходного перехода (отмечен красной стрелкой). Фото 2023 г.



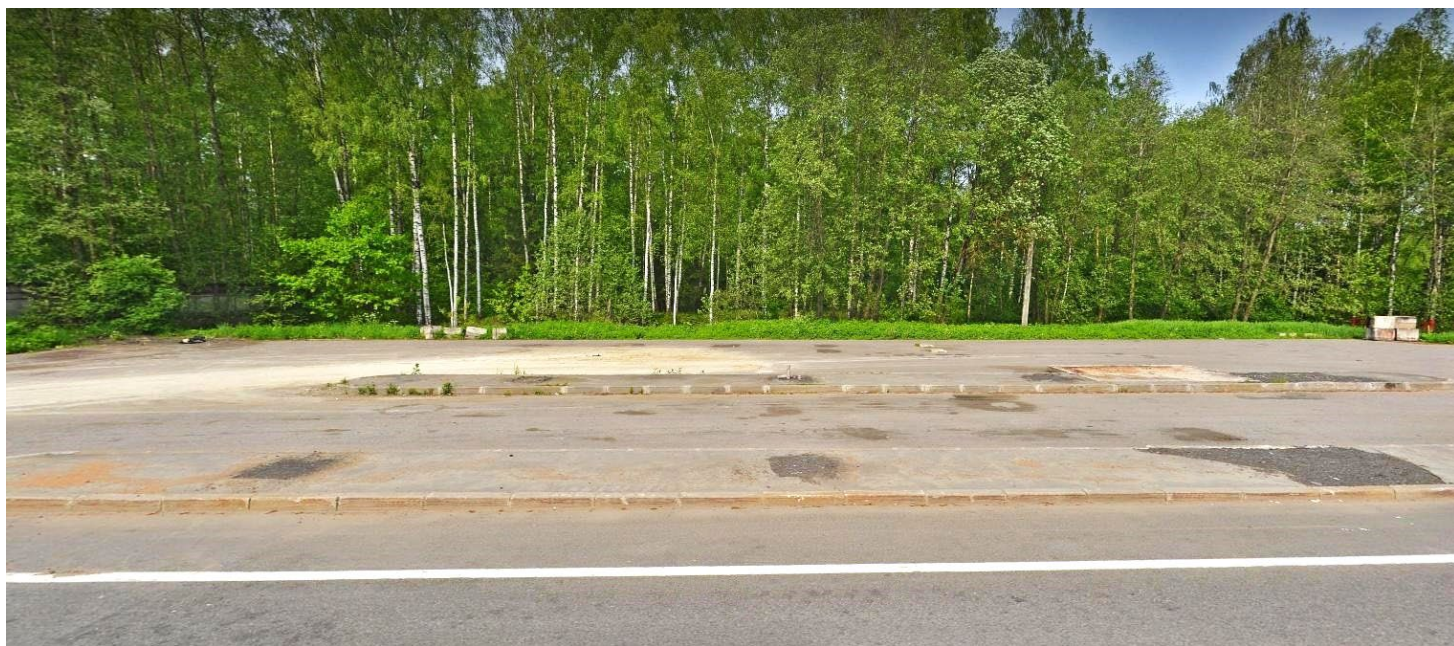
Илл.22. Общий вид мемориала «Цветок Жизни». Фото 2023 г.



Илл.23. Общий вид мемориала «Цветок Жизни» и автодороги к северу от места строительства надземного пешеходного перехода. Фото 2023 г.



Илл.24. Вид на место строительства надземного пешеходного перехода (восточная сторона). Ранее здесь находилось здание поста ДПС. Фото 2025 г.



Илл.25. Вид на место строительства надземного пешеходного перехода (западная сторона). Ранее здесь находился навес пункта ДПС. Фото 2025 г.



Илл.26. Вид «Т»-образный перекресток автодороги СПб-Морье и ул.Центральной (дорога на станцию Ковалево). Участок строительства надземного пешеходного перехода – на снимке справа. Фото 2025 г.

Основные строительные и конструктивные решения.

Надземный пешеходный переход расположен на км 2+463 автомобильной дороги «Санкт-Петербург – Морье», перпендикулярно относительно оси автомобильной дороги.

Надземный пешеходный переход предназначен для беспрепятственного пропуска пешеходов через проезжую часть автомобильной дороги общего пользования регионального значения «Санкт-Петербург – Морье». При разработке архитектурно-строительных решений надземного

35

Раздел: Обеспечение сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории) при проведении работ на основании проекта: "Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург -Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области"

[illegible]

2-2
(Полтора и облицовка стен не показана)

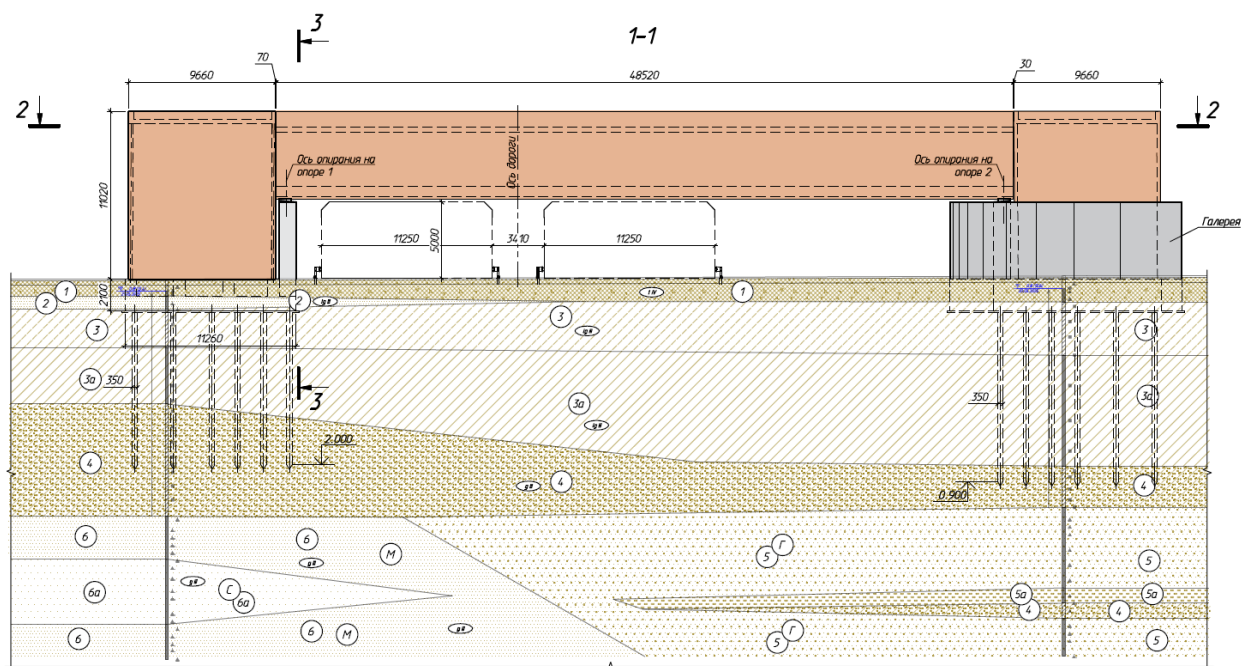
67980
48520
9730

1760
1750
1760

Ось опоры пролетного строения
Ось пешеходного пешеходного перехода

Опора 1
Опора 2

Раздел: Обеспечение сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории) при проведении работ на основании проекта: "Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург - Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области"



Илл.29. Общий вид надземного пешеходного перехода

Проектными решениями предусмотрено строительство надземного пешеходного перехода (далее – НПП) с металлическим пролетным строением длиной 48,52м, с двумя лестнично-лифтовыми узлами по обеим сторонам проезжей части. Ширина прохожей части составляет 5,0м, ширина лестничных сходов 2,5м.

В начале и конце НПП предусмотрены лестничные сходы, а также для удобства передвижения маломобильных групп населения пешеходный переход оборудован лифтами. Надземный пешеходный переход и лестничные сходы с него крытые.

Снаружи на металлический навесной каркас крепятся перфорированные металлические листы толщиной 3 мм, поверх которого устраивается стекло.

Расположен НПП:

- НПП расположен на км 2+463 автомобильной дороги «Санкт-Петербург – Морье», перпендикулярно относительно оси автомобильной дороги.

Расчетные временные вертикальные нагрузки на конструкции НПП в соответствии с СП 35.13330.2011:

- нормативная временная вертикальная нагрузка для пешеходного моста в виде равномерно распределённой нагрузки – 4,0 кПА.

Лестнично-лифтовые узлы и опоры

Конструкция фундаментов опор и лестнично-лифтовых узлов (далее – ЛЛУ) НПП принята на едином фундаментах на призматических сваях, сечением 0,35х0,35м, длиной 12 м и 14м для опор №1 и №2 соответственно.

Опоры пролетного строения выполнены из монолитного железобетона, стоечного типа, изготавливаются на месте с использованием индивидуальной опалубки. В плане имеют прямоугольное сечение размерами 1,8х1,1м, высотой 5,06м.

Ростверки выполнены из монолитного железобетона, размерами 11,02х9,57м, высотой 2,1м. Ростверки устраиваются на бетонную подготовку толщиной 10см.

Павильоны лестнично-лифтовых узлов представляют собой металлический каркас, индивидуального проектирования с железобетонными лестничными маршами шириной 2,5м и площадками, обшитые снаружи промышленными фасадными панелями. Ширина ступеней лестничных маршей - 0,35м, высота – 0,16м. Конструкция маршей и площадок представляет собой монолитную железобетонную плиту толщиной 0,15м, опирающуюся на металлические косоуры и поперечные связи. Покрытие ступеней и площадок представляет собой износостойкую полимерную систему на основе акрилатных смол.

Отдельностоящая башня размером 9.31м вдоль и 9.01м поперек НПП. Стены из металлических стоек 250х250х8мм и обвязкой сечением 100х100х6мм с главными балками 240х160х6мм по ГОСТ 30245-2012. Стойки крепятся с помощью фундаментных болтов через фланец размером 0.57х0.57м на цоколь. Лестничные площадки представляют собой монолитную железобетонную плиту толщиной 0.15м, опертую на главные балки и поперечные связи сечением 100х100х6мм по ГОСТ 30245-2012. Косоуры из монолитного железобетона толщиной 0.15м на четырех продольных связях 100х100х6мм, высота ступени 0.16м, ширина проступи 0.30м.

В середине павильонов проектом предусматриваются пассажирские лифты производства ОАО «Могилевлифтамаш» (или аналог). Грузоподъемность применяемого лифтового оборудования составляет 630 кг, размеры кабины 1100х1400х2100мм. Двери кабины лифта и шахты предусмотрены двухстворчатыми автоматическими телескопическими.

Лифтовая шахта из металлических стоек сечением 100х100х6мм и обвязкой такого же сечения. Размер шахты в плане 2.02х1.6м запроектирована при условии высоты подъема 6.08м и скорости подъема 1.0м/с.

Лифт оснащен системой диспетчеризации для обеспечения переговорной связи и диспетчерского контроля за работой лифтов.

В шахте лифта предусмотрено стационарное электрическое освещение для возможности технического обслуживания и обогрева по обеспечению необходимой температуры в соответствии со строительным заданием завода - изготовителя.

Пролетное строение

Стальное пролетное строение пешеходной фермы с расчетным пролетом 47 м и шириной прохожей части 5 м формируется из двух главных ферм, объединенных между собой в уровне верхнего пояса системой продольных связей, в уровне нижнего пояса – ортотропной плитой.

Металлоконструкции изготавливаются из низколегированного проката для мостостроения из стали марок 15ХСНД и 10ХСНД по ГОСТ 6713-2021.

Монтажные стыки металлоконструкций на сварке и высокопрочных болтах. При этом стыки главных ферм, связей и поперечных балок ортотропной плиты на болтах, стыки листа настила ортотропной плиты на сварке.

Система покрытия для защиты металлоконструкций пролетного строения от коррозии должна соответствовать СТО-01393674-007-2022 «Защита металлических конструкций мостов от коррозии методом окрашивания».

Опорные части неподвижные, поперечно-подвижные, линейно-подвижные и всесторонне-подвижные со сферическим сегментом.

Деформационные швы водонепроницаемые, модульные. Покрытие проходной части тонкослойное, покрытие представляет собой износостойкую полимерную систему на основе акрилатных смол, которое обеспечивает гидроизоляцию ортотропной плиты.

Водоотвод с поверхности покрытия осуществляется за счет продольного и поперечного уклона в водоотводные трубы расположенные у опор.

На пролетном строении предусматривается установка внешних и внутренних декоративных экранов со световым оформлением в соответствии с архитектурными решениями объекта.

Основные технико-экономические показатели

№ п.п.	Основные показатели	Ед. изм.	Кол-во
1	Общая длина НПП	м	67,38
2	Расчетная длина пролета	м	47,0
3	Ширина проходной части	м	5,0
4	Высота НПП	м	11,0
5	Площадь застройки	м ²	210,9

Проектными решениями предусмотрено строительство подъездов к надземному пешеходному переходу, а также парковок для легковых автомобилей и туристических автобусов.

В соответствии с техническим заданием предусматривается устройство дорожной одежды капитального типа, с верхним слоем покрытия асфальтобетонной смесью марки А16Вн (для проезжей части) и марки А5Вл (для тротуаров).

Для обеспечения безопасности движения транспортных средств на проектируемом участке автомобильной дороги предусмотрены следующие работы:

- демонтаж существующих технических средств организации дорожного движения (знаков, опор, демаркировка существующей дорожной разметки);
- нанесение дорожной разметки;
- установка дорожных знаков;
- установка пешеходных ограждений;
- переустройство существующих светофорных объектов.

Автобусные остановки

Места устройства новых остановочных пунктов общественного транспорта учитывают существующую транспортную инфраструктуру, пути движения пешеходов и основные зоны притяжения.

Остановочный пункт для маршрутного транспортного средства состоит из следующих элементов:

- посадочная площадка;
- площадка ожидания;
- тротуары;
- автопавильон;
- пешеходный переход;
- технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, ограждения);
- освещение с питанием от распределительной сети.

39

Раздел: Обеспечение сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории) при проведении работ на основании проекта: "Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург -Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области"

Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения

Проект строительства автомобильной дороги разработан с учётом потребностей и интересов маломобильных групп населения (МГН) в соответствии с требованиями СП 59.13330.2020.

В местах пересечения тротуаров с проезжей частью производится устройство наземных пешеходных переходов, на подходах к которым предусмотрено устройство съездов с двух сторон проезжей части с понижением поверхности тротуара и устройством бордюрных съездов шириной не менее 2.0 м. Перепад высот между нижней гранью съезда с тротуара и проезжей частью в соответствии с п. 5.1.8 СП 59.13330.2016 составляет 0.0 м.

Согласно заданию на проектирование и СП 59.13330.2020 на участке проектирования автомобильной дороги предусматриваются тактильно-контрастные наземные указатели (далее – ТНУ) для инвалидов по зрению в соответствии с ГОСТ Р 52875-2018.

Благоустройство и озеленение

В проектной документации предусмотрены устройство газонов и укрепление обочин посевом семян газонных трав по слою растительного грунта толщиной 0,15 м.

Травосмесь, используемая для устройства газонов - «мини-газон» в составе: овсяница красная, мятлик луговой, овсяница овечья, полевица тонкая).

Работы по озеленению должны выполняться только после расстилки растительного грунта, устройства проездов, тротуаров, дорожек и уборки строительного мусора после их строительства. Все работы по благоустройству и озеленению территории должны выполняться согласно СП 82.13330.2016.

Наружное электроосвещение территории

Для строительства надземного пешеходного перехода предусматривается переустройство участка наружного освещения для совместной подвески провода электроснабжения ВРУ 1, демонтаж участка существующего наружного освещения.

Проектные решения предусматривают:

- демонтаж существующих опор освещения с последующей установкой новых силовых металлических опор освещения с установкой кронштейнов и светодиодных светильников;
- установка закладных деталей фундамента ФМ-0,273-2,5 и стальных опор ОГС-0,4-10-ИКП-1025;
- установка закладных деталей фундамента ФМ-0,325-3,0 и стальных опор ОГС-0,7-10-ИКП-1025;
- установка закладных деталей фундамента ФМ-0,325-3,0 и стальных опор ОГС-1,0-10-ИКП-1025;
- установка однорожковых кронштейнов К1-2,0-2,0-7-1 на проектируемые опоры ОГС-0,4-10-ИКП-1025, ОГС-0,7-10-ИКП-1025, ОГС-1,0-10-ИКП-1025;
- установка двухрожкового кронштейна К17(45)-2,0-2,0-7-1 на проектируемую опору ОГС-0,7-10-ИКП-1025;
- установка двухрожкового кронштейна К17(90)-2,0-2,0-7-1 на проектируемую опору ОГС-1,0-10-ИКП-1025;
- подвес провода СИП-2 3х35+1х50 на участке наружного освещения Оп.1-Оп.3-Сущ.оп.2;
- подвес провода СИП-2 3х35+1х50 на участке наружного освещения Сущ.оп.3-Оп.4-Оп.18;
- на участке Сущ.оп.1-Оп.1 осуществляется переподвес существующего провода на проектируемую опору 1;
- подключение светильников производится при помощи кабеля ПВС 3х1,5 мм²;

40

Раздел: Обеспечение сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории) при проведении работ на основании проекта: "Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург -Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области"

- прокладка 4 питающих КЛ кабелем АВВГнг 4х185-1кВ от существующей ТП до проектируемой опоры 1 в ПНД/ПВД трубах D=90мм в земле;
- подвес провода СИП-2 3х185+1х120 на проектируемом участке наружного освещения Оп.1-Оп.18;
- прокладка 4 питающих КЛ кабелем АВВГнг 4х185-1кВ от проектируемой опоры18 до ВРУ 1 в ПНД/ПВД трубах D=90мм в земле;
- подъем кабеля АВВГнг 4х185-1кВ по опоре освещения осуществляется в стальной оцинкованной трубе с креплением бандажной лентой;
- на пересечении с существующей автодорогой, проектируемые питающие кабельные линии прокладываются закрытым способом, методом ГНБ, в два прокола, расстояние по оси между скважинами – 1,5м. Диаметр скважины для затягивания ПНД труб - 500мм. Для организации каналов при устройстве ГНБ используются ПНД трубы Ø 160мм с закладкой резерва (3 трубы в т.ч. 1 резервная) длиной 26м. Для устройства НО по проектной документации 155438/1-ПИР-ЭН-ТКР3.2 в ГНБ переходах электроснабжения учтены трубы ПНД Ø 110мм с закладкой резерва (1 труба «рабочая», 1 труба резервная) длиной 26м.

Ливневая канализация

Проектом предусмотрена система ливневой канализации, обеспечивающая сбор, транспортировку и очистку поверхностного стока с территории дороги, парковочных и пешеходных зон.

Водоотведение осуществляется через сеть дождеприёмников, установленных в пониженных местах дорожного покрытия в соответствии с продольными и поперечными уклонами.

Собранный сток поступает по закрытой безнапорной сети ливневой канализации на локальные очистные сооружения.

После прохождения очистки вода отводится в существующие водоотводные канавы, подлежащие расчистке до проектных отметок.

Трубопроводы предусмотрены из полипропиленовых труб Ø300/340 SN16.

Дождеприёмники и смотровые колодцы проектируются из сборных железобетонных элементов типовых серий.

Дождеприёмные колодцы расставлены согласно продольному и поперечному уклонам дорожного профиля.

Для очистки дождевых сточных вод проектом предусмотрена установки для комплексной очистки дождевых сточных вод производительностью 15 л/с и 30 л/с.

Организация строительства НПП

Размеры земельных участков, отводимых под строительство, определены исходя из условий минимального изъятия земель и технологической целесообразности, с учетом действующих норм и правил проектирования и решений по организации реконструкции.

Проектом предусмотрен отвод земель во временное пользование для размещения строительных площадок, технологических проездов, перегрузочных площадок и монтажных площадок для устойчивой работы кранового и бурового оборудования. Проектом организации строительства предусматривается устройство строительной площадки в непосредственной близости от сооружаемого пешеходного перехода (30 м). Строительная площадка предназначена, преимущественно для размещения на объекте рабочего персонала подрядчиков на время производства работ. На площадке располагаются административно-хозяйственные, бытовые

помещения, помещения для обогрева, сушки и хранения спецодежды. Средства противопожарной обороны: пожарный щит, емкость для воды, ящик с песком. Возможно нахождение техники, используемой для доставки рабочих на объект, а также автомобилей обслуживания.

Размещение временных зданий и сооружений на стройплощадке выполнено с учетом технологии производства работ, требований пожарной безопасности и санитарных норм. Для выполнения этих требований проектом предусмотрено зонирование территории стройплощадок на административно-хозяйственную, бытовую, производственную и складскую зоны (площадки для складирования конструкций, в том числе вспомогательных). Доставка материалов, конструкций и изделий на стройплощадку и к местам производства работ предусматривается автотранспортом по существующим дорогам общего пользования. Запас материалов и конструкций принят на 5–12 дней работы. Подача материалов, не имеющих возможности хранения (таких как бетон, асфальтобетон и т.п.), производится непосредственно перед укладкой автомобильным транспортом. Конструкции всех временных проездов обеспечивают проезд по ним всех видов строительной техники, предусмотренной проектом организации реконструкции. Перемещение строительной техники на гусеничном ходу осуществляется по железобетонным плитам. Перемещение непосредственно по дорогам общего пользования гусеничной тяжелой строительной техники проектом организации реконструкции не предусматривается.

Подготовительный период строительства

В подготовительный период строительства выполняются следующие работы:

- оформление полосы отвода земель в постоянное и временное пользование;
- проведение работ по осуществлению мониторинга состояния существующих зданий и сооружений, находящихся вблизи зоны реконструкции и не подлежащих сносу;
- обозначение контуров подземных конструкций, попадающих в зону работ, сигнальными элементами (сигнальной лентой или иными временными конструктивными решениями);
- разбивочные работы с установкой знаков закрепления объекта реконструкции;
- составление схем движения транспорта и пешеходов на время производства работ, их согласование с органами местной администрации и органами ГИБДД;
- разработка мероприятий по технике безопасности, организации труда, а также составление проектов производства работ;
- доставка строительных материалов и конструкций, необходимых для разворота строительно-монтажных работ;
- организация строительных и технологических площадок для строительства объекта;
- устройство временных сооружений, а также отдельных основных объектов, предусмотренных для нужд строительства;
- устройство средств связи (телефонной, радио и пр.), необходимых для управления строительством;
- выполняются работы по демонтажу сооружений в полосе постоянного отвода;
- специализированными воинскими подразделениями проводятся мероприятия по проверке местности в границах постоянного и временного отвода на наличие взрывоопасных предметов и, при необходимости, - по их обезвреживанию, вывозу и утилизации.

Продолжительность данных работ составит 1 месяц.

Работы основного периода

- демонтаж фундамента стационарного поста дорожно-патрульной службы (СП ДПС) ГИБДД;
- разработка котлованов для сооружения новых опор;
- сооружение ж/б фундаментов опор 1 и 2;
- сооружение ж/б стоек и металлоконструкций (включая лифтовое оборудование) опор 1 и 2;
- монтаж временных опор из инвентарных мостовых конструкций для монтажа пролетного строения;
- сборка на стапеле и монтаж металлоконструкций пролетного строения;
- восстановления территории строительства;
- разборка вспомогательных конструкций.

Технология сооружения опор 1 и 2

Сооружение опор 1 и 2 при устройстве пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения «Санкт-Петербург – Морье» во Всеволожском районе Ленинградской области ведется в следующей последовательности:

- Разработка котлована в районе опоры 2 для дальнейшего устройства фундамента опоры;
- устройство технологических площадок ТП1 и ТП2 из плит дорожных 2ПЗ0.18-30 на щебеночном основании ($h_{min}=150$ мм);
- забивка призматических свай сечением 35х35 см, при помощи сваебойной установки Junttan PM 26;
- устройство котлована в районе сооружаемой опоры 1. Срубка голов свай опоры 1 и 2;
- устройство бетонной подготовки, установка опалубки плит фундаментов опоры 1 и 2. Выполняется армирование и последующее бетонирование фундаментов при помощи автобетононасосов типа СБ-129 с подачей автобетоносмесителями типа СБ-92;
- после устройства фундаментов производят монтаж подмостей ИПРС с дальнейшим армированием стоек опор, устанавливают опалубку и производят бетонирование при помощи автобетононасосов типа СБ-129 с подачей автобетоносмесителями типа СБ-92;
- выполняется гидроизоляция засыпаемых грунтом поверхностей;
- монтируются закладные элементы для монтажа стоечных металлоконструкций опор;
- монтаж металлоконструкций опор 1 и 2 при помощи крана г/п 50 т Liebherr LTM 1050-3.1;
- обратная засыпка котлованов песком строительным;
- окраска видимых поверхностей опоры 1 и 2;
- Демонтаж технологических площадок ТП1 и ТП2.

Монтаж пролетного строения

Монтаж пролетного строения при устройстве пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения «Санкт-Петербург – Морье» во Всеволожском районе Ленинградской области ведется в следующей последовательности:

- монтаж временных опор для навесного монтажа металлических пешеходных ферм из МИК-С на щебеночное основание и плиты дорожные 2ПЗ0.18-30;
- устройство стапелей из плит дорожных 2ПЗ0.18-30 на щебеночном основании, для сборки металлоконструкций пролетного строения;
- сборка металлоконструкций пешеходной фермы на стапеле;

- монтаж металлических пешеходных ферм разрезной плетью (15,75 м) краном г/п 350 т с двух стоянок (со стороны опоры 1 монтируется один блок на опоры 1 и ВО-1, со стороны опоры 2 монтируются 2 блока на опоры ВО-1 и ВО-2, а также на опоры ВО-2 и 2);
- после монтажа блоков пролетного строения производится объединение пешеходной фермы в неразрезную плетью, с дальнейшей постановкой пролетного строения в проектное положение;
- устройство дорожного полимерного покрытия.

Заключительный период. Благоустройство, подготовка объекта к сдаче

В заключительный период выполняются работы по восстановлению нарушенных земель, благоустройству территории строительства, установка технических средств организации дорожного движения на период эксплуатации.

В проекте организации строительства разработаны мероприятия по сохранению окружающей природной среды, по транспортной безопасности на период строительства НПП.

Графические материалы проектной документации «Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург -Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области» приведены в Приложении 4.

5. Оценка воздействия предусмотренных проектом работ на объекты культурного наследия.

5.1. Соответствие проекта «Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург-Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области» требованиям к осуществлению деятельности на территории с особыми режимами охраны объектов культурного наследия

На основании информации Комитета по сохранению культурного наследия Ленинградской области от 05.05.2025 № 01-17-3971/2025-0-1 в адрес АО «Трансмост», участок проектирования надземного перехода расположен на территории объекта культурного наследия регионального значения «Достопримечательное место «Дорога Жизни» (далее – Достопримечательное место), включенного в реестр на основании приказа комитета по культуре Ленинградской области от 17.03.2015 № 01-03/15-7, регистрационный номер в реестре 471731432500005. Предмет охраны Достопримечательного места, включающий элементы природного ландшафта, фрагменты градостроительной планировки и застройки, утвержден приказом комитета по культуре Ленинградской области от 27.02.2019 № 01-03/19-130 и подлежит обязательному сохранению, в соответствии со ст. 5 Федерального закона от 25.06.2002 № 73-ФЗ, земельные участки в границах территорий объектов культурного наследия, включенных в реестр, относятся к землям историко-культурного назначения, правовой режим которых регулируется земельным законодательством Российской Федерации и Федеральным законом № 73-ФЗ.

В силу ст. 5.1 Федерального закона № 73-ФЗ на территории достопримечательного места разрешаются работы по сохранению памятников и ансамблей, находящихся в границах территории достопримечательного места, работы, направленные на обеспечение сохранности особенностей достопримечательного места, являющихся основаниями для включения его в реестр и подлежащих обязательному сохранению; строительство объектов капитального строительства в целях воссоздания утраченной градостроительной среды; осуществление ограниченного строительства, капитального ремонта и реконструкции объектов капитального строительства при условии сохранения особенностей достопримечательного места, являющихся основаниями для включения его в реестр и подлежащих обязательному сохранению.

Требования к осуществлению деятельности и требования к градостроительным регламентам в границах территории Достопримечательного места начнут действовать с момента их утверждения в установленном законом порядке. До утверждения вышеуказанных требований любая деятельность в границах территории Достопримечательного места должна осуществляться в соответствии с п. 2 ст. 36 Федерального закона № 73-ФЗ, а также при условии обеспечения сохранности Достопримечательного места.

К Предмету охраны ОКН «Достопримечательное место «Дорога Жизни» вблизи участка проектирования относятся **элементы природного ландшафта** вдоль автомобильной дороги направлением Ленинград – Морье:

- рельеф;
- лесные массивы;
- поля и луга;

а также **видовые связи** между архитектурно-градостроительными доминантами:

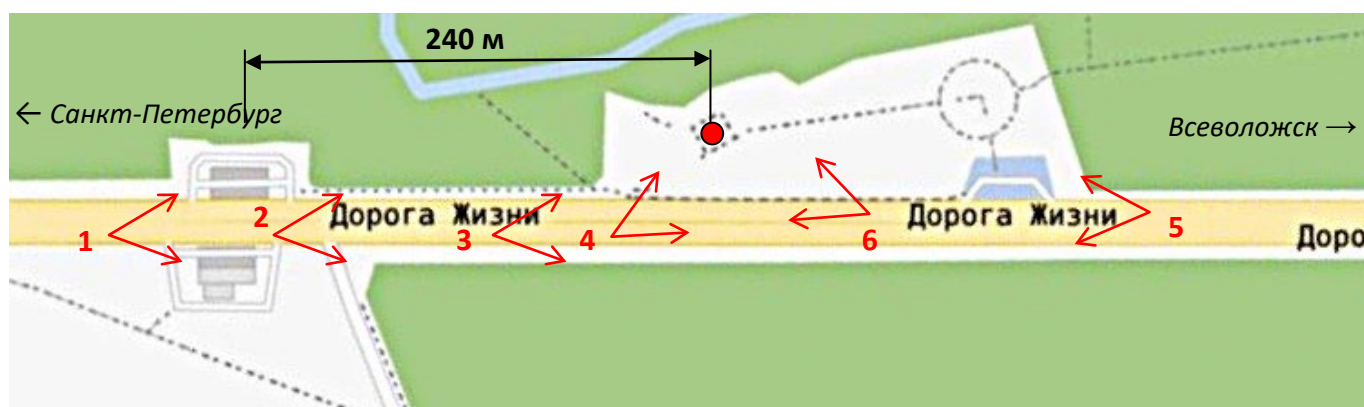
- с автомобильной дороги, направлением Ленинград – Морье, на мемориал «Цветок жизни».

Проект "Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург -Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области" предполагается осуществить на двух земельных участках, которые ранее занимали сооружения бывшего пункта ДПС. В настоящее время надземные части этого сооружения демонтированы.



При выполнении строительных работ по указанному проекту **не предусматривается** каких-либо изменений рельефа и антропогенных изменений природного ландшафта (в отношении лесных массивов, полей и лугов).

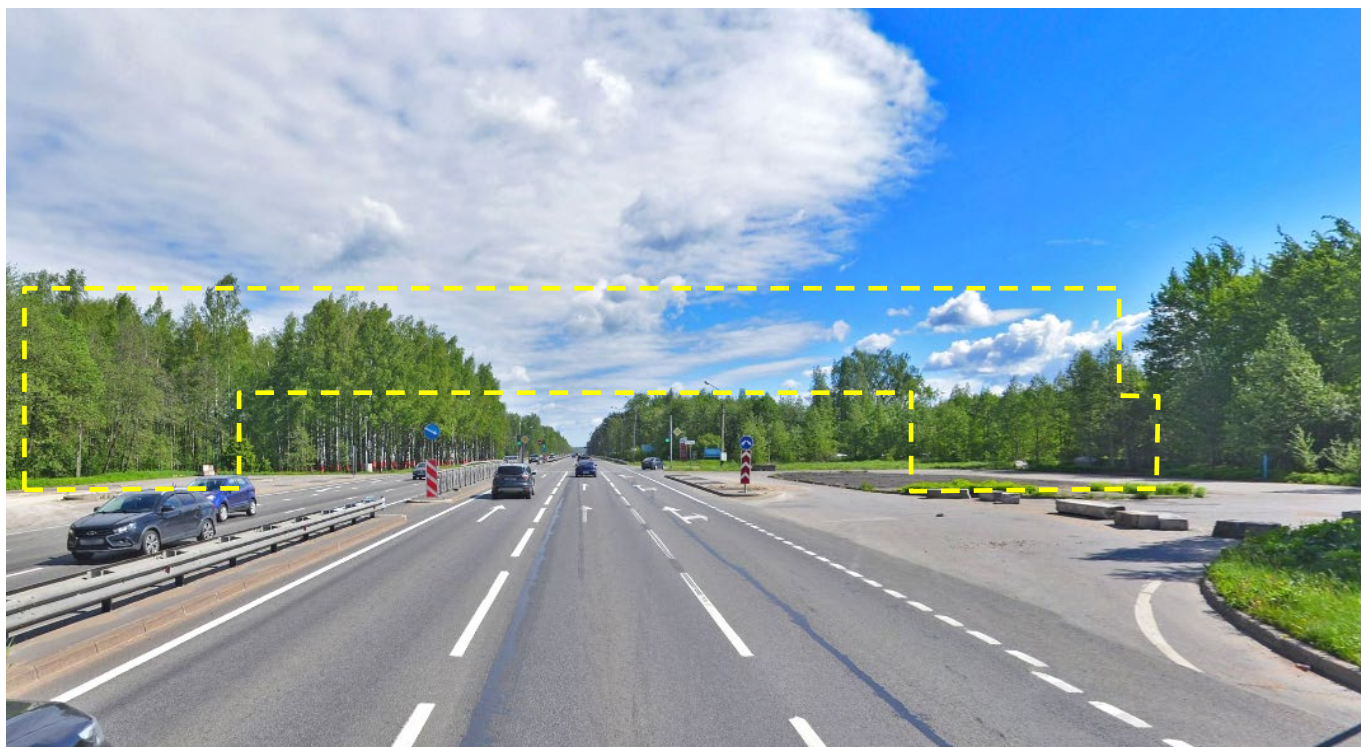
5.2. Ландшафтно-визуальный анализ видовой связи с автомобильной дороги, направлением Ленинград – Морье, на мемориал «Цветок жизни».

Для подтверждения сохранности видовой связи с автомобильной дороги Санкт-Петербург – Морье на мемориал «Цветок жизни», ниже представлен ландшафтно-визуальный анализ участка автодороги, примыкающей к месту предполагаемого строительства пешеходного перехода:

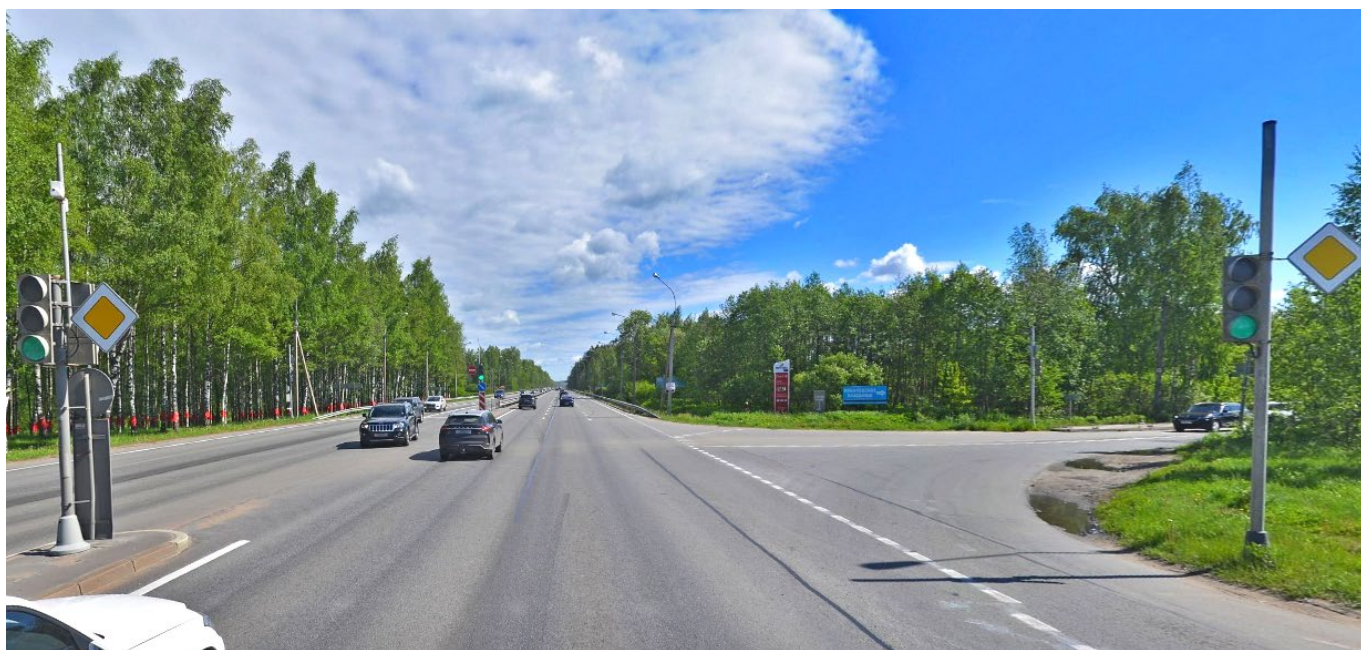


Илл.30. Схема фотофиксации с основных видовых точек на мемориал «Цветок жизни» при движении по автодороге.

- Условные обозначения:
- 1  - видовая точка и ее номер (16)
 -  - мемориал «Цветок жизни»



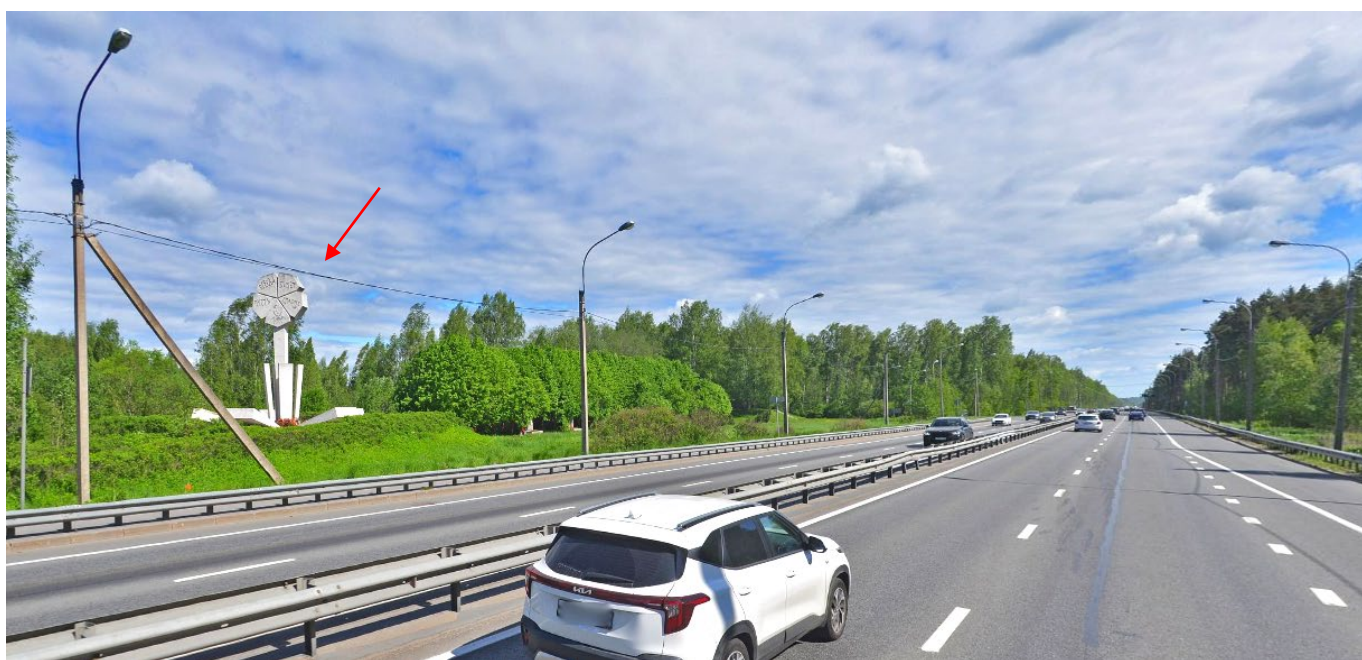
Илл. 31. Видовая точка 1. Вид на проектируемый надземный пешеходный переход при движении от Санкт-Петербурга. Мемориал «Цветок Жизни» не виден из-за лесного массива слева от автодороги. Желтым пунктиром показан силуэт проектируемого пешеходного перехода. Фото 2025 г.



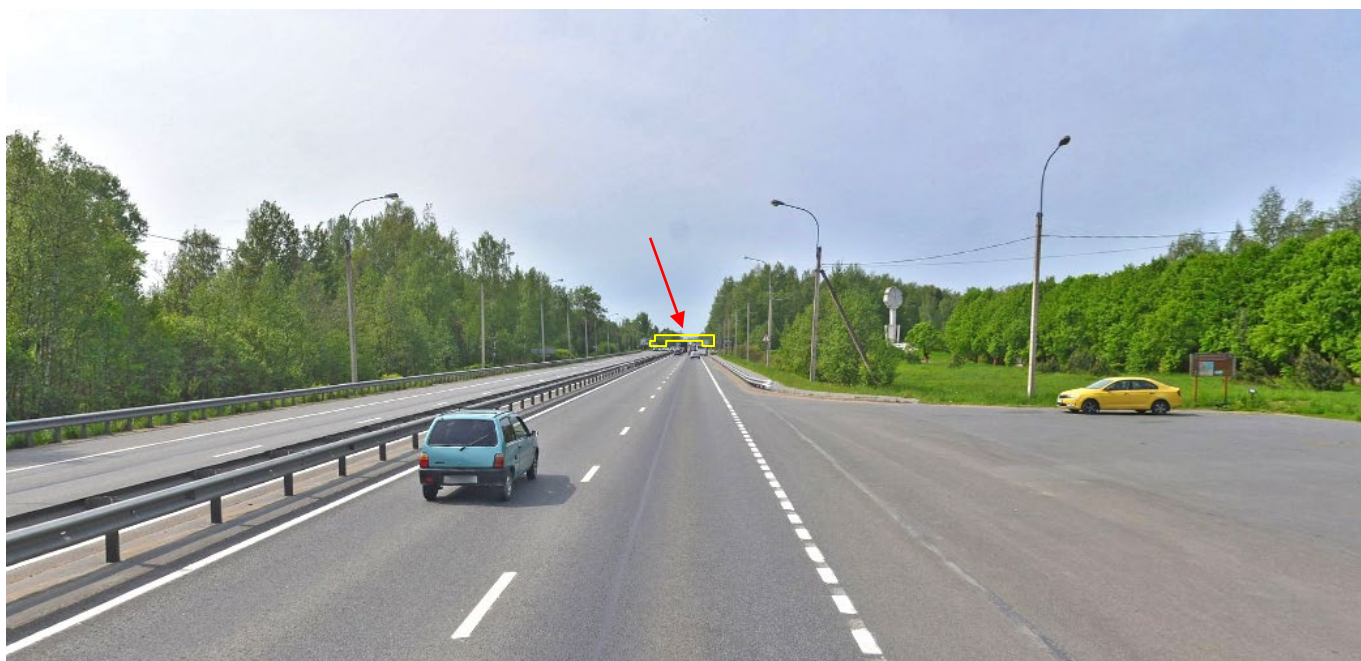
Илл. 32. Видовая точка 2. Вид на «Т»-образный перекресток с ул.Центральной при движении от Санкт-Петербурга. Мемориал «Цветок Жизни» также не виден из-за лесного массива слева от автодороги Фото 2025 г.



Илл.33. Видовая точка 3. Вид на мемориал «Цветок Жизни» при движении от Санкт-Петербурга. Красной стрелкой отмечен мемориал. Видовая связь с автодорогой на мемориал сохраняется. Фото 2025 г.



Илл. 34. Видовая точка 4. Оптимальный вид на мемориал «Цветок Жизни» при движении от Санкт-Петербурга. Видовая связь с автодорогой на мемориал сохраняется. Фото 2025 г.



Илл. 35. Видовая точка 5. Вид на мемориал «Цветок Жизни» при движении от Всеволожска. Видовая связь с автодорогой на мемориал сохраняется. Фото 2025 г. Красной стрелкой показано местоположение проектируемого надземного пешеходного перехода.

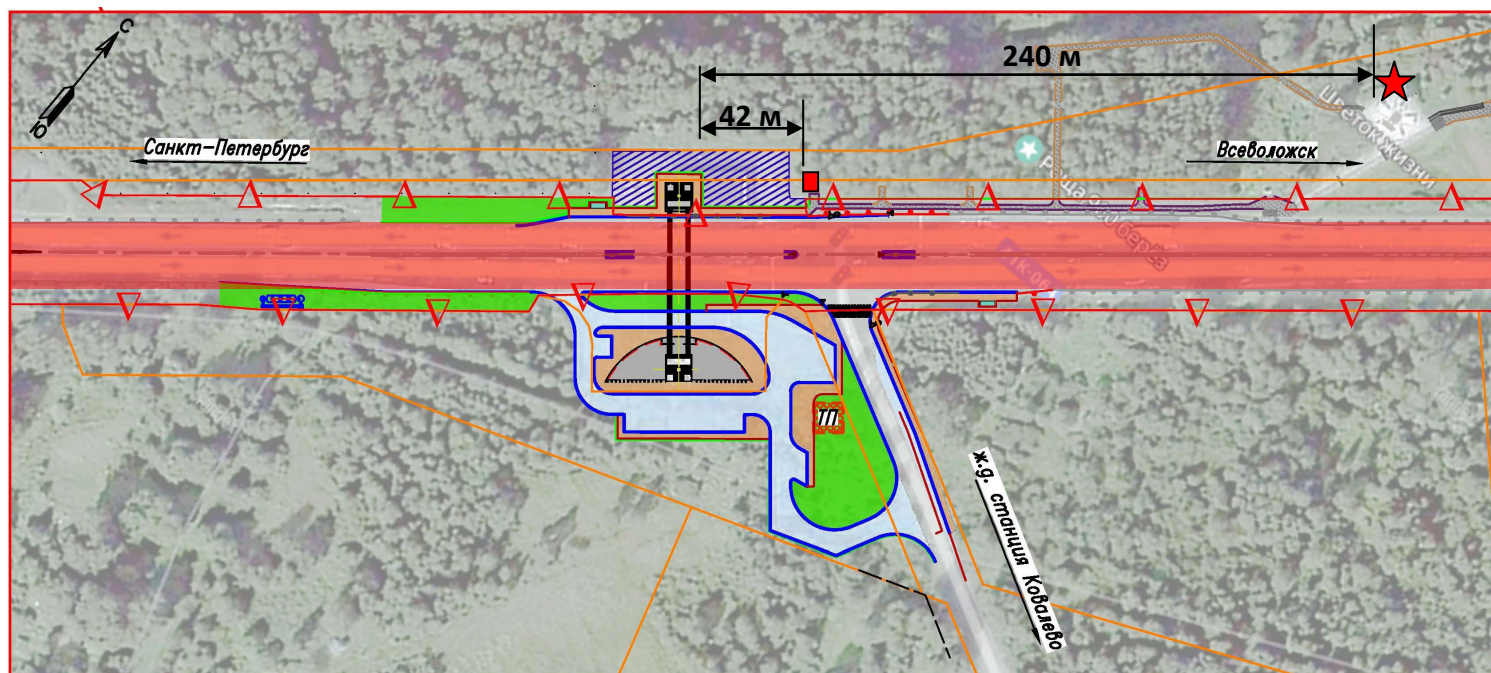


Илл. 36. Видовая точка 6. Оптимальный вид на мемориал «Цветок Жизни» при движении от Всеволожска. Видовая связь с автодорогой на мемориал сохраняется. Фото 2025 г. Красной стрелкой показано местоположение проектируемого надземного пешеходного перехода.

Вывод: Результаты ландшафтно-визуального анализа участка автодороги, примыкающего к месту предполагаемого строительства, подтверждают **сохранность видовой связи** с автомобильной дороги Санкт-Петербург – Морье на мемориал «Цветок жизни» при строительстве надземного пешеходного перехода.

5.3. Взаиморасположение исторических объектов и проектируемого перехода.

Ниже представлена схема расположения исторических объектов и проектируемого надземного пешеходного перехода.



Условные обозначения

- ОКН регионального значения «Достопримечательное место «Дорога Жизни», объект Всемирного наследия ЮНЕСКО «Зеленый пояс Славы Ленинграда», «Дорога Жизни»
- памятник ленинградским детям «Цветок Жизни»
- мемориальная плита с надписью «Здесь 900 берез их столько, сколько дней суровых было»
- Граница полосы постоянного отвода
- Границы земельных участков
- Проектируемый бортовой камень (тротуар)
- Проектируемый бортовой камень (проезжая часть)
- Проектируемая обочина
- Проектируемый тротуар
- Благоустройство территории
- Проектируемое асфальтобетонное покрытие
- Граница проекта планировки и проекта межевания территории

Илл.37. Схема расположения исторических объектов и проектируемого надземного пешеходного перехода.

5.4. Оценка воздействия предусмотренных проектом работ на объекты культурного наследия

Виды работ, которые могут оказывать влияние на сохранность объекта культурного наследия регионального значения «Достопримечательное место «Дорога Жизни», в период выполнения работ по проекту «Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург -Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области», являются:

- работа строительных машин и механизмов, а также автокранов;
- проведение сварочных работ на площадке строительства;
- повышенное пылеобразование при движении мототехники и проведении земляных работ;
- возможное проведение работ с динамическими нагрузками на грунт.

Учитывая эти факторы, следует сделать вывод, что при проведении строительных работ необходимо предусмотреть определенные меры по обеспечению сохранности указанного выше объекта культурного наследия (см. раздел 6 настоящего тома).

В настоящее время на территории участка проектирования, а также прилегающей к нему территории, архитектурно-ландшафтные характеристики местности, присущие ей на момент функционирования «Дороги Жизни», утрачены.

На территории участка проектирования отсутствуют лесные массивы, поля и луга. Ранее участок проектирования был застроен сооружениями пункта ДПС. Проектные решения не предусматривают изменение существующего рельефа территории.

Строительство пешеходного перехода не окажет прямого или косвенного воздействия на элементы предмета охраны достопримечательного места, расположенные в непосредственной близости от участка проектирования:

- историческое направление автомобильной дороги «Дороги жизни»,
- визуально-композиционные связи с автомобильной дороги, направлением Ленинград – Морье, на мемориал «Цветок жизни».

Зона влияния проектируемого сооружения на мемориал «Цветок Жизни»

В проектной документации (Раздел 3. Часть 2. Книга 1. Архитектурно-строительные решения, п.3.4) установлена зона влияния строительства надземного пешеходного перехода на окружающую застройку.

Проектом надземного пешеходного перехода предусмотрены фундаменты на призматических сваях, сечением 0,35х0,35м, длиной 12 м и 14м. Сваи погружаются в грунт при помощи сваебойной установки, в результате чего происходит динамическое воздействие свай на грунты.

В соответствии с п. 7.6.5 СП 24.13330.2021. Свод правил. Свайные фундаменты, безопасное по условиям динамических воздействий расстояние от погружаемых свай до сооружений, как правило, должно назначаться не менее 25 м, и 35 м - до памятников архитектуры.

Фактическое расстояние от проектируемого перехода до ближайшего сооружения ОКН «Дорога Жизни» - мемориала «Цветок Жизни» составляет 240 м.

Фактическое расстояние от проектируемого перехода до мемориальной плиты с надписью «Здесь 900 берез их столько, сколько дней суровых было» - 42 м.

Таким образом, мемориал «Цветок Жизни» и мемориальная плита с надписью «Здесь 900 берез их столько, сколько дней суровых было» находятся **вне зоны влияния** строительства надземного перехода, какое-либо динамическое воздействие на них при забивке свай фундаментов проектируемого перехода исключено.

Прочие мемориальные сооружения, составляющие предмет охраны ОКН «Достопримечательное место «Дорога Жизни», перечисленные в приказе Комитета по культуре Ленинградской области от 27.02.2019 № 01-03/19-130, еще больше удалены от участка проектирования, и не подвергаются какому-либо негативному воздействию при строительстве надземного перехода.

В соответствии со ст. 5.1 Федерального закона от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» на территории достопримечательного места разрешается осуществление ограниченного строительства, капитального ремонта и реконструкции объектов капитального строительства при условии сохранения особенностей достопримечательного места, являющихся основаниями для включения его в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации и подлежащих обязательному сохранению. Границы территории объекта культурного наследия регионального значения «Достопримечательное место «Дорога Жизни», а также требования к осуществлению деятельности и градостроительным регламентам в границах территории достопримечательного места в настоящее время не утверждены.

5.5. Оценка воздействия проводимых работ на универсальную ценность объекта ЮНЕСКО.

По результатам историко-архивных исследований, исторический ландшафт элемента объекта ЮНЕСКО «Дорога Жизни» на исследуемой территории к настоящему времени подвергся изменениям. На месте Ириновской узкоколейной железной дороги и довоенной автодороги с грунтовым покрытием в настоящее время построена современная четырехполосная автомобильная дорога.

На исследуемой территории сохранились до настоящего времени такие подлинные и исторически достоверные признаки объекта как трассировка дороги, примыкание к ней проезда на ст.Ковалево (ул.Центральная) и визуальные связи с монументами, расположенными вдоль Дороги Жизни.

Историческое направление «Дороги жизни» не меняется в ходе проведения работ по строительству надземного перехода.

Монументальные мемориальные сооружения Дороги Жизни с участка проектирования надземного перехода не просматриваются, что подтверждено ландшафтно-визуальным анализом (см. раздел 5.2 настоящего тома).

Проведенные исследования подтверждают отсутствие воздействия проектируемого объекта на компонент объекта всемирного культурного наследия ЮНЕСКО. В соответствии с «Руководством по осуществлению оценок воздействия на наследие в отношении объектов всемирного культурного наследия», рекомендованном ИКОМОС в 2011 г., была проведена оценка

воздействия проектируемого сооружения на характерные признаки выдающейся универсальной ценности объекта.

Строительства надземного перехода:

- не изменяет состояние сохранности объекта всемирного культурного наследия;
- не изменяет местоположения объекта всемирного культурного наследия;
- не изменяет материал, из которого выполнен объект всемирного культурного наследия;
- не изменяет форму и цвет объекта всемирного культурного наследия;
- отсутствуют изменения элементов исторического ландшафта, участков земли, компонентов объекта всемирного культурного наследия;
- отсутствуют негативные визуальные или звуковые изменения объекта всемирного культурного наследия.

Таким образом, аутентичность памятника сохраняется.

Строительство надземного перехода улучшит следующие факторы функционирования объекта всемирного культурного наследия ЮНЕСКО:

- обеспечивается безопасный доступ посетителей мемориала «Цветок Жизни» при переходе через автомобильную дорогу, предусмотрена гостевая парковка для легковых машин и туристических автобусов;
- организован доступ маломобильных групп населения (предусмотрены лифты и парковочные места для МГН);
- улучшится информационное обеспечение данного объекта ЮНЕСКО – в переходе на пути движения посетителей проектом предусмотрены места для выставочной экспозиции о Дороге Жизни;
- проектируемое освещение вдоль автодороги улучшит визуальное восприятие объекта всемирного культурного наследия в темное время суток.

5.6. Вывод о соответствии документации по обеспечению сохранности объектов культурного наследия законодательству в области государственной охраны объектов культурного наследия, а также о наличии либо отсутствии негативного воздействия проводимых работ на объекты культурного наследия, о наличии либо отсутствии воздействия на их конструктивные и другие характеристики надежности и безопасности

Проведение предлагаемых в проектной документации «Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург -Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области» строительных работ не противоречит требованиям законодательства Российской Федерации в области государственной охраны объектов культурного наследия.

На основании анализа сведений о планируемых работах в рамках проекта «Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург -Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области», а также оценки воздействия планируемых работ на исследуемые объекты культурного наследия, сделаны выводы, что разработанная АО «Трансмост» проектная документация:

- **соответствует** требованиям законодательства в области государственной охраны объектов культурного наследия, не приводят к повреждению и изменению облика объектов культурного наследия;
- **соответствует** правовым режимам использования территории и зон охраны ОКН;
- **не нарушает** существующей системы визуального восприятия ОКН в сложившейся градостроительной ситуации;
- воздействие на конструктивные и другие характеристики надежности и безопасности ОКН **отсутствует**.

Проектом предусмотрены меры по обеспечению сохранности ОКН на всех периодах строительства.

Соблюдение мер по обеспечению сохранности ОКН, предусмотренных данным разделом документации, позволит избежать возникновения факторов, оказывающих негативное влияние на состояние объектов культурного наследия и их территории.

Выбранные в проекте технические и технологические решения по организации строительных работ исключают вредные воздействия на объекты культурного наследия.

Для обеспечения сохранности ОКН, в проекте предусмотрен ряд соответствующих мероприятий, который дополняется настоящим раздел документации.

6. Меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия.

Мероприятия по сохранению ОКН «Достопримечательное место «Дорога Жизни» включают в себя:

- проведение инструктажа для сотрудников подрядной организации с разъяснением культурно-исторической значимости объекта культурного наследия с указанием запрета его повреждения и необходимости соблюдения мер по обеспечению его сохранности;
- контроль за выполнением работ в строгом соответствии с проектной документацией;
- использование парка строительных машин и механизмов, имеющих минимально возможное удельное давление ходовой части на подстилающие грунты;
- работы производить по возможности с использованием облегчённой, малогабаритной техники и (или) вручную для исключения динамического воздействия на объект культурного наследия;
- запрещается использование машин, оборудования и инструментов, не разрешенных к применению в строительстве, являющихся источниками выделения вредных веществ в атмосферный воздух, превышающих допустимые нормы, повышенных уровней шума и вибрации;
- строительные и дорожные машины должны отвечать установленным экологическим требованиям;
- проезд по территории объекта культурного наследия в границах строительной площадки осуществлять на пониженной скорости;
- запрещается движение строительных машин и транспорта вне подъездных и внутрипостроечных дорог;
- в границах территорий объекта культурного наследия запрещается мытье, ремонт и техническое обслуживание машин и иного оборудования, заправка строительной техники на стройплощадке;

- транспортирование материалов и изделий на строительную площадку осуществляется по дорогам общего пользования специализированным автотранспортом; порошкообразные и другие сыпучие материалы транспортируются в плотно закрытой таре;
- материалы, содержащие вредные вещества, хранятся в герметически закрытой таре;
- сохранение территории от загрязнений, т.е. контейнерная доставка, хранение и подача на рабочее место сыпучих и малопрочных материалов (цемент, бетон и т.п.);
- запрещается складирование строительных материалов вне специально отведенных мест в границах строительной площадки;
- организация системы мониторинга за состоянием растительного покрова до и после строительства;
- для сбора отходов от строительства и мусора на площадке устанавливаются контейнеры, которые вывозятся по мере накопления; контроль за своевременным вывозом строительного и прочего мусора;
- сжигание горючих отходов и строительного мусора на участке строительства запрещается;
- в период строительства установить постоянный контроль содержания вредных веществ в воздухе, а также предельных величин вибрации и шума;
- на территории стройплощадки не допускается непредусмотренное проектной документацией сведение древесно-кустарниковой растительности и засыпки грунтом корневых шеек и стволов растущих деревьев и кустарника;
- зеленые насаждения, не подлежащие вырубке на строительной площадке должны огораживаться, стволы отдельностоящих деревьев, попадающих в зону производства работ, должны предохраняться от повреждений путем обшивки пиломатериалами на высоту не менее 2-х метров;
- по окончании работ выполнить восстановление нарушенного благоустройства в существующих отметках с сохранением уклонов с учётом организации поверхностного водоотвода, с увязкой вертикальных отметок прилегающей территории объекта культурного наследия.

В случае повреждения объекта культурного наследия заказчик работ, лицо, осуществляющее строительство объекта капитального строительства, должны незамедлительно уведомлять региональный орган охраны объектов культурного наследия об этом, а также об иных обстоятельствах, причинивших вред объекту культурного наследия, земельному участку в границах территории объекта культурного наследия, или угрожающих причинением такого вреда, и принять меры к временной приостановке работ.

В соответствии с п. 4 ст. 36 Федерального закона от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» в случае обнаружения в ходе производства земляных и (или) строительных работ объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, в том числе, объекта археологического наследия, заказчик указанных работ, технический заказчик (застройщик) объекта капитального строительства, лицо, проводящее указанные работы, обязаны незамедлительно приостановить указанные работы и в течение трех дней со дня обнаружения такого объекта направить в региональный орган охраны объектов культурного наследия письменное заявление об

обнаруженном объекте культурного наследия либо заявление в форме электронного документа, подписанного усиленной квалифицированной электронной подписью в соответствии с требованиями Федерального закона от 06.04.2011 № 63-ФЗ «Об электронной подписи».

В случае внесения изменений в проектную документацию, проект должен быть представлен для рассмотрения в региональный орган охраны объектов культурного наследия. В случае, если региональный орган охраны объектов культурного наследия укажет на необходимость разработки (доработки) раздела, новый раздел об обеспечении сохранности объектов культурного наследия подлежит государственной историко-культурной экспертизе и направлению на согласование в региональный орган охраны объектов культурного наследия. До получения согласования регионального органа охраны объектов культурного наследия производство земляных, строительных работ в границах территории объекта культурного наследия запрещается.

7. Вывод

Проведение предлагаемых проектной документацией **«Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург -Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области»** строительных работ не противоречит требованиям законодательства Российской Федерации в области государственной охраны объектов культурного наследия.

Проектом предусмотрены меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия регионального значения «Достопримечательное место «Дорога Жизни» на всем периоде строительных работ.

В разделе рассмотрено влияние строительства пешеходного перехода на указанный объект культурного наследия. Негативное влияние строительных работ на данный объект отсутствует.

Соблюдение мер по обеспечению сохранности объекта культурного наследия, предусмотренных данным разделом документации, позволит избежать возникновения факторов, оказывающих негативное влияние на состояние исследуемого объекта культурного наследия и его территории.

Выбранные в проекте технические и технологические решения по организации строительных работ исключают негативные воздействия на исследуемый объект культурного наследия.

Настоящий раздел следует рассматривать в комплексе с остальными разделами проектной документации **«Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург -Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области»**, проектировщик АО «Трансмост». (г. Санкт-Петербург).

Составили:

Кандидат архитектуры

Архитектор



В.Ф. Гуляев



Т.А. Нечаева

Приложения

Приложение 1. Приказ Комитета по культуре Ленинградской области от 17.03.2015 № 01-03/15-7 «О включении выявленного объекта культурного наследия «Достопримечательное место «Дорога Жизни» в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации».

Приложение 2. Приказ Комитета по культуре Ленинградской области от 27.02.2019 № 01-03/19-130 «Об установлении предмета охраны объекта культурного наследия регионального значения «Достопримечательное место «Дорога жизни».

Приложение 3. Письмо Комитета по сохранению культурного наследия Ленинградской области от 05.05.2025 № 01-17-3971/2025-0-1 О предоставлении информации о наличии или отсутствии объектов культурного наследия, включенных в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации, и выявленных объектов культурного наследия.

Приложение 4. Материалы проектной документации «Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург -Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области».



АДМИНИСТРАЦИЯ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ
КОМИТЕТ ПО КУЛЬТУРЕ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

ПРИКАЗ

«17» марта 2015 г.

№ 01-03/15-7

г. Санкт-Петербург

О включении выявленного объекта культурного наследия
«Достопримечательное место «Дорога Жизни»
в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации

В соответствии со ст. 3.1, 9.2, 18 Федерального закона от 25 июня 2002 года № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» на основании акта государственной историко-культурной экспертизы, определившей историко-культурную ценность объекта, приказываю:

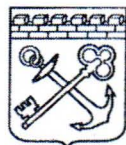
1. Включить выявленный объект культурного наследия в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации в качестве объекта культурного наследия регионального значения «Достопримечательное место «Дорога Жизни» (территория Всеволожского и Кировского районов Ленинградской области).

2. Настоящий приказ вступает в силу со дня его официального опубликования.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя начальника департамента государственной охраны, сохранения и использования объектов культурного наследия комитета по культуре Ленинградской области Лазареву Галину Ефимовну.

Председатель
комитета по культуре

Н.Г. Кононенко



**АДМИНИСТРАЦИЯ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ
КОМИТЕТ ПО КУЛЬТУРЕ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ**

ПРИКАЗ

«24» февраля 2019 г.

№ 01-03/19-130
г. Санкт-Петербург

**Об установлении предмета охраны
объекта культурного наследия регионального значения
«Достопримечательное место «Дорога жизни»**

В соответствии со ст. ст. 9.2, 20, 33 Федерального закона от 25 июня 2002 года № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», ст. 4 областного закона от 25 декабря 2015 года № 140-оз «О государственной охране, сохранении, использовании и популяризации объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации, расположенных на территории Ленинградской области», п. 2.2.2. Положения о комитете по культуре Ленинградской области, утвержденного постановлением Правительства Ленинградской области от 24 октября 2017 года № 431, приказываю:

1. Установить предмет охраны объекта культурного наследия регионального значения «Достопримечательное место «Дорога жизни», включенного в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации приказом комитета по культуре Ленинградской области от 17 марта 2015 года № 01-03/15-7, согласно приложению к настоящему приказу.

2. Отделу по осуществлению полномочий Ленинградской области в сфере объектов культурного наследия департамента государственной охраны, сохранения и использования объектов культурного наследия комитета по культуре Ленинградской области обеспечить внесение соответствующих сведений в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации.

3. Отделу взаимодействия с муниципальными образованиями, информатизации и организационной работы комитета по культуре Ленинградской области обеспечить размещение настоящего приказа на сайте комитета по культуре Ленинградской области в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя председателя комитета по культуре Ленинградской области – начальника департамента государственной охраны, сохранения и использования объектов культурного наследия.

5. Настоящий приказ вступает в силу со дня его официального опубликования.

Председатель комитета

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, overlapping strokes.

Е.В. Чайковский

**Предмет охраны
объекта культурного наследия регионального значения
«Достопримечательное место «Дорога жизни»**

1. Элементы исторической застройки и памятники истории:

1.1 Объекты культурного наследия федерального значения, входящие в Ансамбль «Зеленый пояс Славы Ленинграда»:

№	Наименование объекта культурного наследия	Местонахождение	Границы территории	Зоны охраны
1	Памятник ленинградским детям «Цветок жизни» на «Дороге жизни», 1968-1975, Левенков А.Д.	Ленинградская область, Всеволожский район, Всеволожское городское поселение, 3-й км шоссе Дорога Жизни	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области № 47 от 30.09.2013 г.	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области № 01-03/15-32 от 03.07.2015 г.
2	Памятные километровые столбы на «Дороге жизни» (43 столба)	Ленинградская область, Всеволожский район, Всеволожское городское поселение, шоссе Дорога Жизни, километровый столб № 3 – № 11; Романовское сельское поселение, шоссе Дорога Жизни, километровый столб № 12 – № 20; Рахьинское городское поселение, шоссе Дорога Жизни, километровый столб № 21 – № 45	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области № 40 от 30.09.2013 г.	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области № 01-03/15-32 от 03.07.2015 г.
3	Главный усадебный дом и парк, принадлежавший Оленину Алексею Николаевичу, у которого бывали: А.С. Пушкин, И.А. Крылов, А.С. Грибоедов, М.И. Глинка, К.П. Брюллов и др.	Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, г. Всеволожск, шоссе Дорога Жизни, 5-й км	Утверждены решением Леноблисполкома № 461 от 20.12.1976 г.	Утверждены решением Леноблисполкома № 461 от 20.12.1976 г.
4	Памятник «Румболовская гора» на «Дороге жизни»	Ленинградская область, Всеволожский район, Всеволожское городское поселение, 10-й км шоссе Дороги Жизни	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской

			области № 53 от 30.09.2013 г.	области № 01-03/15-32 от 03.07.2015 г.
5	Усадьба В.А. Всеволожского, в которой в разные годы бывали композиторы Алябьев Александр Александрович, Верстовский Алексей Николаевич и другие деятели культуры	Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Всеволожское городское поселение, г. Всеволожск, шоссе Дорога Жизни, 11-й км	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области № 77 от 26.11.2013 г.	
6	Памятник «Катюша» на «Дороге жизни»	Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Романовское сельское поселение, 16+700 км, шоссе Дорога Жизни	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области № 48 от 30.09.2013 г.	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области № 01-03/15-32 от 03.07.2015 г.
7	Памятник «Разорванное кольцо» на «Дороге жизни»	Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Рахьинское городское поселение, 39,7 км Дороги жизни, массив Коккорево у спуска к озеру Ладога	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области № 52 от 30.09.2013 г.	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области № 01-03/15-32 от 03.07.2015 г.
8	Рубежи обороны войск Ленинградского фронта в районе ожесточенных боев с немецко-фашистскими оккупантами в 1941–1943 гг.	Ленинградская область, Всеволожский район, берега реки Невы и Ладожского озера от деревни Большие Пороги до деревни Кокорево		
9	Памятник-стела на «Дороге жизни»	Ленинградская область, Кировский район, дер. Кобона, ул. Староладожский канал, 1 линия, № 2а	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области № 42 от 30.09.2013 г.	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области № 01-03/15-32 от 03.07.2015 г.

1.2 Объекты культурного наследия регионального значения, входящие в мемориальную зону «Дорога жизни» на территории Ленинградской области (в части памятников «Дороги жизни» на участке: Ленинград – Осиновец – Морье – Сосновец, Всеволожский район)

№	Наименование объекта культурного наследия	Местонахождение	Границы территории	Зоны охраны
1	Памятный знак-стела авиаторам ВВС КБФ, защищавшим Ленинград и Дорогу жизни в 1941-44 гг.; на месте, где в годы войны находился аэродром	Ленинградская область, Всеволожский район, Всеволожское городское поселение, город Всеволожск, Дорога Жизни шоссе, сооружение 1 Д	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области от	

№	Наименование объекта культурного наследия	Местонахождение	Границы территории	Зоны охраны
			13.10.2014 г. № 01-03/14-80	
2	Памятные километровые столбы, установленные на обочине ж.д. линии в 39 местах (в пределах Всеволожского района)	Ленинградская область, Всеволожский район, жел.-дор. трасса «Дорога жизни», от платформы Ковалево до ст. Ладожское озеро	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области от 30.09.2013 г. № 58	
3	«Усадьба «Софиевка» Г.Ф. Эбергардта - парк, XIX в.»	Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Всеволожское городское поселение, Массив Бернгардовка, уч. 50 Д	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области от 18.12.2018 г. № 01-03/18-503	
4	Дом, где в 1941-44 гг. жили авиаторы, защищавшие Ленинград; среди них – многие Герои Советского Союза: Бунимович Ю.З., Колесник П.А., Преображенский Е.Н., Чванов В.Г. и другие.	Ленинградская область, Всеволожский район, Всеволожское городское поселение, город Всеволожск, Шоссе Колтушское, д. 40 Д	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области от 30.10.2018 № 01-03/18-208	
5	Братское кладбище советских воинов, погибших в 1941-44 гг., среди них – Герои Советского Союза: Шишкань Илья Минович (1918-1943), Плящечник Яков Иванович (1907-1944)	Ленинградская область, Всеволожский район, Всеволожское городское поселение, г. Всеволожск, Шоссе Дорога Жизни, уч. 10 Д	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области от 13.10.2014 г. № 01-03/14-66	
6	Мемориальный (шоссейный, неасфальтированный) участок «Дороги жизни» протяженностью 280 пог.м, где установлены три памятных знака-стелы	Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Романовское сельское поселение, шоссе Дорога Жизни, 12 км автодорожной трассы "Дорога Жизни"	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области от 27.10.2014 г. № 01-03/14-98	
7	Памятное место, где захоронены советские воины, погибшие в 1941-44 гг. и ленинградцы, погибшие при эвакуации в 1941-43 гг.	Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Рахьинское городское поселение, д. Ириновка, шоссе Дорога Жизни у километрового столба № 30	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области от 27.10.2014 г. № 01-03/14-87	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области от 08.09.2016 г. № 01-03/16-141
8	Дом, где во время Великой Отечественной войны находился штаб по строительству бензопровода по дну Ладоги для снабжения блокадного Ленинграда и	Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Рахьинское городское поселение, дер. Ваганово, сооружение 2П	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области от 02.11.2018 № 01-	

№	Наименование объекта культурного наследия	Местонахождение	Границы территории	Зоны охраны
	частей советских войск. На доме установлена памятная доска.		03/18-216	
9	Блиндаж, где в 1941-44 гг. находился узел связи («Тройка-1»), обеспечивавший связь блокадного Ленинграда с Москвой и частями Ленинградского фронта. На доме установлена памятная доска.	Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Рахьинское городское поселение, дер. Ваганово, сооружение 1П (у дома 86а)	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области от 28.11.2014 г. № 01-03/14-110	
10	В этом доме в 1941-43 гг. находился штаб автомобилистов, осуществляющих автоперевозки через Ладожское озеро по «Дороге жизни». На доме установлена памятная доска.	Ленинградская область, Всеволожский район, д. Коккореево, д. 27	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области от 30.10.2018 № 01-03/18-211	
11	Бывший форт, где в 1941-44 гг. находилась береговая батарея КБФ, защищавшая «Дорогу жизни» и рубежи обороны советских войск на берегах Ладоги и Невы. Сохранились ж.бет. сооружения.	Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Рахьинское городское поселение, массив Коккореево, сооружение 1Ф (у Детского Оздоровительного Лагеря)		
12	Ансамбль Осиновецкого маяка на Дороге жизни	Ленинградская область, Всеволожский район, вблизи ж/д ст. Ладожское озеро	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области от 01.12.2017 г. № 01-03/17-225	
13	Памятник-паровоз, работавший на «Дороге жизни» в годы Великой Отечественной войны	Ленинградская область, Всеволожский район, ж.д. ст.Ладожское озеро, в 12 км к северо-востоку от р.п.Рахья, в зоне станции, близ южной стороны вокзала	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области от 30.09.2013 г. № 57	
14	Братское захоронение советских воинов, погибших в 1941-44 гг. Здесь установлены памятные доски погибшим в годы войны на Ладоге курсантам военных учебных заведений Ленинграда и работников Севзапгидропароходства и др.: местное название - «Ладожский курган»	Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, Рахьинское городское поселение, п.ст. Ладожское Озеро, сооружение 1П (у дома № 47)	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области от 27.10.2014 г. № 01-03/14-89	
15	Братское захоронение советских воинов и работников ленинградского	Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район,	Утверждены приказом комитета по	Утверждены приказом комитета по

№	Наименование объекта культурного наследия	Местонахождение	Границы территории	Зоны охраны
	завода им. К.Е.Ворошилова, погибших при эвакуации во время Великой Отечественной войны	Рахьинское городское поселение, массив Морье, сооружение 1П	культуре Ленинградской области от 13.10.2014 г. № 01-03/14-79	культуре Ленинградской области от 08.09.2016 г. № 01-03/16-151
16	Памятные места, где в 1941-43 гг., в период блокады Ленинграда, находились причалы водной трассы «Дороги жизни»	Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район, ж.д. ст.Ладожское озеро, в 12 км к северо-востоку от р.п.Рахья, в окрестностях станции, на побережье Ладоги, к северу и югу от Осиновецкого маяка, в зонах гаваней Осиновецкая, Каботажная, Гольсмана, Новая и бухты Морье		

1.3 Объекты культурного наследия регионального значения, входящие в мемориальную зону «Дорога жизни» на территории Ленинградской области (в части памятников «Дороги жизни» на участке: Кобона – Дусьево, Кировский район)

№	Наименование объекта культурного наследия	Местонахождение	Границы территории
1	Школа, в которой учился с 1908-1913 гг. Прокофьев Александр Андреевич, советский поэт	Ленинградская область, Кировский район, д. Кобона, ул. Староладожский канал, 2 линия, д. 2	
2	Памятный знак на месте дома, в котором родился и жил 1900 по 1913 гг. Прокофьев Александр Андреевич, советский поэт	Ленинградская область, Кировский муниципальный район, Суховское сельское поселение, дер. Кобона, ул. Новоладожский канал, 4 линия, 9в	
3	Могила Прокофьева Андрея Прокофьевича (1873-1924), отца поэта, активного участника социалистического строительства в первые годы Советской власти	Ленинградская область, Кировский район, д. Кобона, кладбище	
4	Братское захоронение воинов-пограничников, погибших в 1941-1943 гг.	д Ленинградская область, Кировский район, д. Кобона, в 25 км северо-западнее ст.Войбокало, на побережье Ладоги; на гражданском кладбище, на центральном участке кладбища	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области от 18.11.2013 г. № 74
5	Братское захоронение советских воинов и ленинградцев, погибших в 1941-1943 гг.	Ленинградская область, Кировский район, д. Кобона, в 25 км северо-	Утверждены приказом комитета по культуре

№	Наименование объекта культурного наследия	Местонахождение	Границы территории
		западнее ст.Войбокало, на побережье Ладоги; на гражданском кладбище, на восточной стороне кладбища	Ленинградской области от 18.11.2013 г. № 73
6	Братские захоронения советских воинов, погибших в 1941-1944 гг.	Ленинградская область, Кировский район, д.Низово, в 2,5 км к востоку от д. Кобона, в центре деревни	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области от 16.12.2013 г. № 88
7	Братское захоронение ленинградцев, погибших при эвакуации в 1941-1943 гг.	Ленинградская область, Кировский район, д.Лаврово, в 18 км к северо-западу от ст.Войбокало, на побережье Ладоги, близ гражданского кладбища	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области от 18.11.2013 г. № 66
8	Братское захоронение советских воинов, погибших в 1941-1944 гг.	Ленинградская область, Кировский район, д.Лаврово, в 18 км к северо-западу от ст.Войбокало, на побережье Ладоги, близ автодороги Войбокало-Кобона	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области от 18.11.2013 г. № 75
9	Памятник-автомашина в честь автомобилистов, работавших на «Дороге жизни», проходившей здесь в 1941-1943 гг. Рядом – место захоронения неизвестного шофера, погибшего в годы войны.	Ленинградская область, Кировский район, д.Дусьево, близ перекрестка дорог Ленинград – Петрозаводск и Войбокало – Кобона	Утверждены приказом комитета по культуре Ленинградской области от 30.09.2013 г. № 56

1.4 Выявленные объекты культурного наследия, входящие в мемориальную зону «Дорога жизни»

№ п/п	Наименование объекта культурного наследия с указанием объектов, входящих в его состав	Местонахождение объекта культурного наследия	Акт органа государственной власти о его постановке на государственную охрану
Участок: Ленинград – Осиновец – Морье – Сосновец, Всеволожский район			
1	Мыза «Елизаветина» (фрагменты старовозрастной растительности)	г.Всеволожск, ул.Приютинская,7	Акт постановления на учет № 4-4 от 06.10.1988
2	Церковь Св. пр. Петра Афонского и св.равноап. кн.Ольги	Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район д.Морье	Акт постановления на учет № 4-3 от 30.09.1988
3	Усадьба Ириновка барона Корфа	Ленинградская область, Всеволожский муниципальный район д.Ириновка	Акт постановления на учет № 4-2 от 18.12.1987
5	Селище «Морье»		

Участок: Кобона - Дусьево, Кировский район			
6	Никольская церковь	д.Кобона Суховская волость	Акт постановки на учет № 9-3 от 02.12.1993
7	Караулка	д.Кобона	Акт постановки на учет № 9-8 от 21.04.1999
8	Мост гранитный щитовой северный водоспуск	д.Кобона	Акт постановки на учет № 9-8 от 21.04.1999
9	Новоладожский канал (б. канал Александра 2) - 110 км. общая протяженность	Кировский р-н, Волховский р-н	Акт постановки на учет № 3-9 от 23.04.1992

2. Элементы природного ландшафта:

- рельеф, вдоль автомобильной и железнодорожной дороги направлением Ленинград – Морье;
- лесные массивы, вдоль автомобильной дороги направлением Ленинград – Морье;
- поля и луга, вдоль автомобильной дороги направлением Ленинград – Морье;
- рельеф, вдоль железнодорожной дороги направлением Ленинград – Ладожское Озеро;
- лесные массивы, вдоль железнодорожной дороги направлением Ленинград – Ладожское Озеро;
- поля и луга, вдоль железнодорожной дороги направлением Ленинград – Ладожское Озеро;
- природный рельеф между западным берегом Ладожского озера и автодорогой от бухты Морье до мыса Сосновец;
- природный рельеф мысов Марьин Нос, Сосновец;
- лесные массивы мысов Марьин Нос, Сосновец.
- природный рельеф в усадьбе «Елизаветина», Всеволожск; усадьба Бернгардовка (Христиновка), Всеволожск; усадьба Софиевка, Всеволожск; усадьба Ириновка (Марисельская), деревня Ириновка.
- лесные массивы (парки) в усадьбе «Елизаветина», Всеволожск; усадьба Бернгардовка (Христиновка), Всеволожск; усадьба Софиевка, Всеволожск; усадьба Ириновка (Марисельская), деревня Ириновка; дуб Ирины, деревня Ириновка.
- пойменная территория западного берега Ладожского озера;
- долины, поймы рек, безымянных ручьев, озер, прудов, болот;
- природный рельеф между восточным берегом Ладожского озера и Новоладожского канала от устья реки Лавы (деревня Лаврово) до Кареджской косы (деревня Леднево).
- пойменная территория восточного берега Ладожского озера;
- пойменная территория Новоладожского канала;
- пойменная территория речки Кобона;
- пойменная территория речки Сарья;
- рельеф, вдоль дороги направлением Кобона – Дусьево;

- лесные массивы, вдоль дороги направлением Кобона – Дусьево;
- поля и луга, вдоль дороги направлением Кобона – Дусьево;

3. Фрагменты градостроительной планировки и застройки:

- историческое направление двух дорог «Дороги жизни» - железнодорожную и автомобильную.

- планировка исторических населенных пунктов – город Всеволожск, поселок Романовка, поселок Корнево, деревня Проба, поселок Рахья, поселок Ириновка, деревня Борисова Грива, поселок Вагоново, деревня Коккорево, поселок Ладожское Озеро, деревня Морье – кварталы, стоящие в первой линии от автомобильной «Дороги жизни».

- архитектурно-градостроительные доминанты - мемориал «Цветок жизни», Всеволожск; памятный знак-стела «Балтийские крылья» авиаторам ВВС КБФ, защищавшим Ленинград и «Дорогу жизни» в 1941-1944 гг.; место, где в годы войны находился аэродром, Всеволожск; мемориал в память обороны города в 1941-1944 гг. "Зеленый пояс славы Ленинграда" - "Румболовская Гора"; храм Спаса Нерукотворного образа на «Дороге жизни», Всеволожск; мемориал в память обороны города в 1941-1944 гг. "Зеленый пояс славы Ленинграда" - "Катюша", деревня Корнево; мемориальный комплекс «Разорванное кольцо», деревня Коккорево; комплекс Осиновецкого Маяка, Ладожское озеро.

- историческое направление дороги Кобона – Дусьево, где проходила «Дорога жизни».

- планировка исторических населенных пунктов – деревня Кобона (Набережная улица реки Кобона), деревня Низово, деревня Мостовая, деревня Бор, деревня Верола, деревня Сухое, деревня Выстав, деревня Дусьево - кварталы, стоящие в первой линии от дороги Кобона – Дусьево.

- архитектурно-градостроительные доминанты - Никольская церковь (Церковь Во имя святителя Николая Чудотворца) с колокольной в Кобоне, Никольская церковь (Храм Святителя Николая Чудотворца) в погосте Верола (северо-западная окраина с. Сухое).

4. Визуально-композиционные связи:

Видовые связи между архитектурно-градостроительными доминантами:

- с автомобильной дороги, направлением Ленинград – Морье, на мемориал «Цветок жизни», Всеволожск.

- с автомобильной дороги, направлением Ленинград – Морье, на памятный знак-стела «Балтийские крылья» авиаторам ВВС КБФ, защищавшим Ленинград и «Дорогу жизни» в 1941-1944 гг.

- с автомобильной дороги, направлением Ленинград – Морье, на мемориал в память обороны города в 1941-1944 гг. "Зеленый пояс славы Ленинграда" - "Румболовская Гора".

- с автомобильной дороги, направлением Ленинград – Морье, на храм Спаса Нерукотворного образа на «Дороге жизни», Всеволожск.

- с автомобильной дороги, направлением Ленинград – Морье, на мемориал в память обороны города в 1941-1944 гг. "Зеленый пояс славы Ленинграда" - "Катюша", деревня Корнево.

- с автомобильной дороги, направлением Ленинград – Морье, на мемориальный комплекс «Разорванное кольцо», деревня Коккорево.

- с автомобильной дороги, направлением Ленинград – Морье, на мемориальный комплекс «Разорванное кольцо», деревня Коккорево.

- Никольская церковь (Церковь Во имя святителя Николая Чудотворца) с колокольной в Кобоне - музей «Дороги жизни» в Кобоне.

Видовые и панорамные связи (бассейны видимости) с композиционно активными элементами ландшафта:

- памятник-стела на «Дороге жизни» в Кобоне – Староладожский канал – река Кобона – жилые кварталы деревни Кобона - Никольская церковь (Церковь Во имя святителя Николая Чудотворца) с колокольной в Кобоне - музей «Дороги жизни» в Кобоне.

- Никольская церковь (Церковь Во имя святителя Николая Чудотворца) с колокольной в Кобоне – Ладожское озеро – устье реки Кобона - река Кобона – Староладожский канал - Новоладожский канал – жилые кварталы деревни Кобона.

- историческая дорога Кобона–Дусьево - Никольская церковь (Храм Святителя Николая Чудотворца) в погосте Верола (северо-западная окраина с. Сухое).

- перекресток исторических дорог в Дусьево - монумент «Героям Ладоги» в деревне Дусьево.



АДМИНИСТРАЦИЯ
ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

КОМИТЕТ ПО СОХРАНЕНИЮ
КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ
ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

191311, Санкт-Петербург, ул. Смольного, д.3
Тел./факс: 8 (812) 539-45-00
E-mail: okn@lenreg.ru

АО «Трансмост»

05.05.2025 № 01-17-3971/2025-0-1

На № _____ от _____

Информация о наличии или отсутствии объектов культурного наследия, включенных в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации, и выявленных объектов культурного наследия на землях, подлежащих воздействию земляных, строительных, мелиоративных, хозяйственных работ, предусмотренных статьей 25 Лесного кодекса Российской Федерации работ по использованию лесов (за исключением работ, указанных в пунктах 3, 4 и 7 части 1 статьи 25 Лесного кодекса Российской Федерации) и иных работ

На основании заявления от 25.04.2025 № ПГУ-10420062 (вх. от 28.04.2025 № 01-17-3971/2025) в отношении земельных участков, расположенных по адресу: Ленинградская область, Всеволожский район, 2 км Дороги жизни, кадастровые номера 47:07:0000000:91130, 47:07:0000000:6788, 47:07:0000000:90645, площадь (кв. м): 12628 кв. м (далее – Участок изысканий), комитет по сохранению культурного наследия Ленинградской области (далее – Комитет) сообщает следующее.

1. Информация о наличии/отсутствии объектов культурного наследия, включенных в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации (далее – реестр), выявленные объекты культурного наследия либо объекты, обладающие признаками объекта культурного наследия:

согласно представленной в заявлении схеме (Приложение) в границах Участка изысканий отсутствуют объекты культурного наследия, включенные в реестр, выявленные объекты культурного наследия, включенные в Перечень выявленных объектов культурного наследия, расположенных на территории Ленинградской области, и объекты, обладающие признаками объекта культурного наследия (в т.ч. археологического).

2. Информация о расположении/частичном расположении/либо отсутствии расположения земельного участка в границах защитных зон, в границах территорий объектов культурного наследия, включенных в реестр, в границах территорий выявленных объектов культурного наследия, в границах зон охраны объектов

культурного наследия, включенных в реестр, в границах территорий исторических поселений, имеющих особое значение для истории и культуры Российской Федерации:

Участок изысканий расположен на территории объекта культурного наследия регионального значения «Достопримечательное место «Дорога Жизни» (далее – Достопримечательное место), включенного в реестр на основании приказа комитета по культуре Ленинградской области от 17.03.2015 № 01-03/15-7, регистрационный номер в реестре 471731432500005. Предмет охраны Достопримечательного места, включающий элементы природного ландшафта, фрагменты градостроительной планировки и застройки, утвержден приказом комитета по культуре Ленинградской области от 27.02.2019 № 01-03/19-130 и подлежит обязательному сохранению.

Участок изысканий расположен вне границ защитных зон объектов культурного наследия, включенных в реестр, вне границ зон охраны объектов культурного наследия, включенных в реестр, вне границ территорий исторических поселений.

2.1. Описание режимов использования земельного участка (ограничения, обременения):

В соответствии со ст. 5 Федерального закона от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 73-ФЗ) земельные участки в границах территорий объектов культурного наследия, включенных в реестр, относятся к землям историко-культурного назначения, правовой режим которых регулируется земельным законодательством Российской Федерации и Федеральным законом № 73-ФЗ.

В силу ст. 5.1 Федерального закона № 73-ФЗ на территории достопримечательного места разрешаются работы по сохранению памятников и ансамблей, находящихся в границах территории достопримечательного места, работы, направленные на обеспечение сохранности особенностей достопримечательного места, являющихся основаниями для включения его в реестр и подлежащих обязательному сохранению; строительство объектов капитального строительства в целях воссоздания утраченной градостроительной среды; осуществление ограниченного строительства, капитального ремонта и реконструкции объектов капитального строительства при условии сохранения особенностей достопримечательного места, являющихся основаниями для включения его в реестр и подлежащих обязательному сохранению.

Требования к осуществлению деятельности и требования к градостроительным регламентам в границах территории Достопримечательного места начнут действовать с момента их утверждения в установленном законом порядке. До утверждения вышеуказанных требований любая деятельность в границах территории Достопримечательного места должна осуществляться в соответствии с п. 2 ст. 36 Федерального закона № 73-ФЗ, а также при условии обеспечения сохранности Достопримечательного места.

3. Информация о наличии/отсутствии данных о проведенных историко-культурных исследованиях:

«Акт по результатам государственной историко-культурной экспертизы проектной документации по сохранению объекта культурного наследия регионального значения – достопримечательное место «Достопримечательное место «Дорога жизни», расположенного на территории Всеволожского и Кировского районов Ленинградской области», выполнен аттестованными экспертами:

Маланичевой Г.И. (Приказ Минкультуры России № 1741 от 15.06.2023), Голубевой И.Б. (Приказ Минкультуры России № 996 от 25.08.2020), Зубовой Е.М. (Приказ Минкультуры России № 996 от 25.08.2020) в период с 07.07.2023 по 14.08.2023;

«Акт государственной историко-культурной экспертизы проектной документации по уточнению сведений об объекте культурного наследия регионального значения «Достопримечательное место «Дорога жизни», расположенного на территории Всеволожского и Кировского районов Ленинградской области, установлению требований к осуществлению деятельности и требований к градостроительным регламентам в границах территории достопримечательного места. Шифр 21-ПД» от 21.08.2024», выполнен аттестованными экспертами: Голубевой И.Б. (Приказ Минкультуры России № 2483 от 24.08.2023), Зубовой Е.М. (Приказ Минкультуры России № 2644 от 12.09.2023), Агафоновой И.С. (Приказ Минкультуры России № 1537 от 17.09.2021) в период с 16.07.2024 по 21.08.2024).

4. Информация о необходимости/либо отсутствии необходимости проведения государственной историко-культурной экспертизы:

4.1. В соответствии с п. 2 ст. 36 Федерального закона № 73-ФЗ изыскательские, проектные, земляные, строительные, мелиоративные, хозяйственные работы, указанные в ст. 30 Федерального закона № 73-ФЗ работы по использованию лесов и иные работы в границах территории объекта культурного наследия, включенного в реестр, проводятся при условии соблюдения установленных ст. 5.1 Федерального закона № 73-ФЗ требований к осуществлению деятельности в границах территории объекта культурного наследия, особого режима использования земельного участка, в границах которого располагается объект археологического наследия, и при условии реализации согласованных соответствующим органом охраны объектов культурного наследия, определенным п. 2 ст. 45 Федерального закона № 73-ФЗ, обязательных разделов об обеспечении сохранности указанных объектов культурного наследия в проектах проведения таких работ или проектов обеспечения сохранности указанных объектов культурного наследия либо плана проведения спасательных археологических полевых работ, включающих оценку воздействия проводимых работ на указанные объекты культурного наследия.

На основании изложенного, заказчику работ в соответствии со ст. 28, 30, 31, 32, 36 Федерального закона № 73-ФЗ необходимо (до проведения работ):

- разработать в составе проектной документации раздел об обеспечении сохранности объектов культурного наследия или проект обеспечения сохранности объектов культурного наследия (далее – документация или раздел документации, обосновывающий меры по обеспечению сохранности объектов культурного наследия);

- получить по документации или разделу документации, обосновывающей меры по обеспечению сохранности объектов культурного наследия заключение государственной историко-культурной экспертизы и представить его совместно с указанной документацией в Комитет на согласование;

- обеспечить реализацию согласованной Комитетом документации, обосновывающей меры по обеспечению сохранности объектов культурного наследия.

Порядок организации, проведения и рассмотрения заключения государственной историко-культурной экспертизы регламентирован Положением о государственной историко-культурной экспертизе, утвержденным Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.04.2024 № 530. Со списком аттестованных экспертов

можно ознакомиться на официальном сайте Министерства культуры Российской Федерации: mkrf.ru.

4.2. В соответствии с абз. 4 пп. «б» п. 1 Постановления Правительства Российской Федерации от 30.12.2023 № 2418 «Об особенностях порядка определения наличия или отсутствия объектов, обладающих признаками объекта археологического наследия, на территориях, подлежащих воздействию изыскательских, земляных, строительных, мелиоративных, хозяйственных работ, указанных в статье 30 Федерального закона «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» работ по использованию лесов и иных работ» проведение государственной историко-культурной экспертизы в отношении Участка изысканий не требуется в связи с хозяйственной освоенностью.

Дополнительная информация:

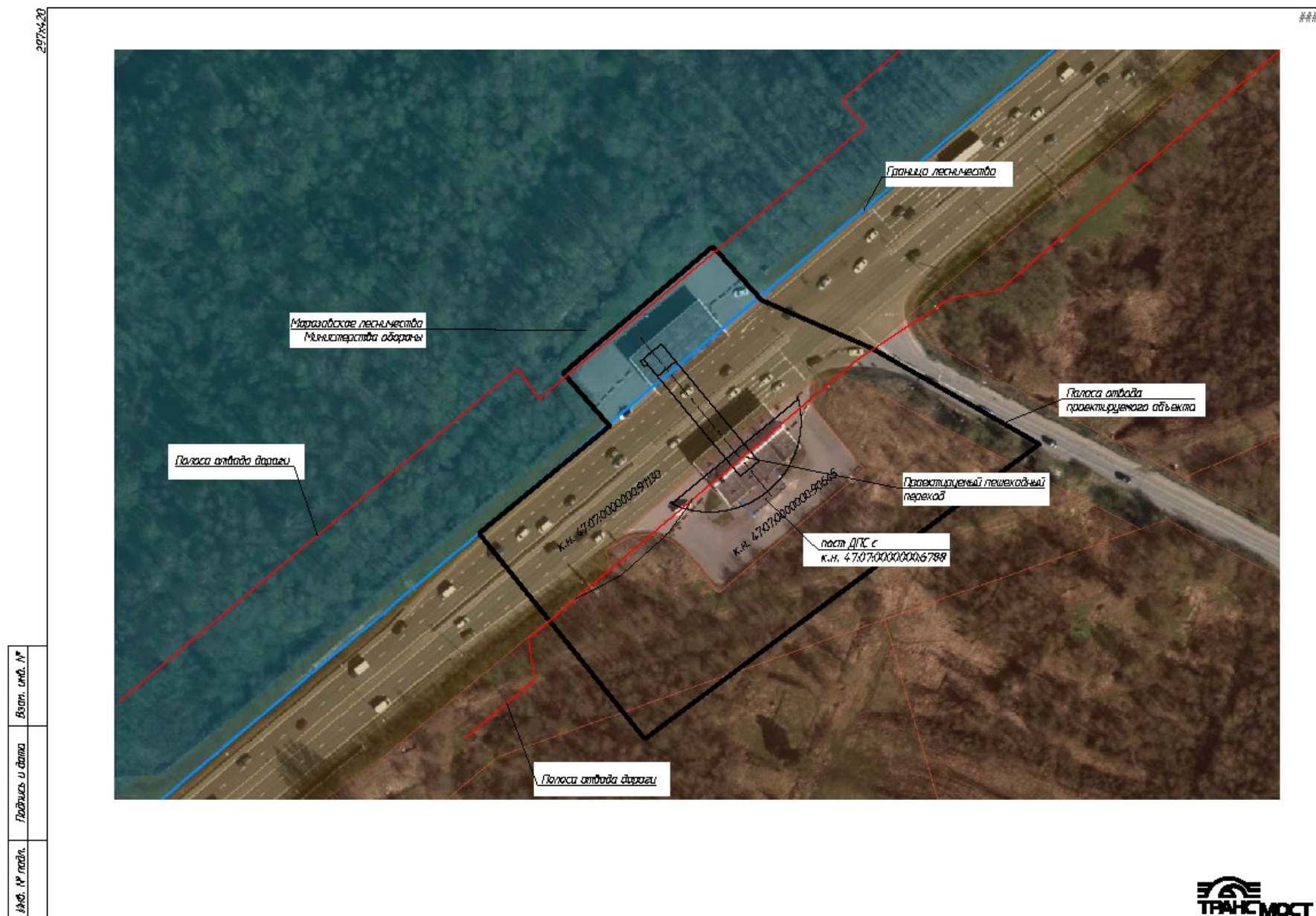
В соответствии со ст. 36 Федерального закона № 73-ФЗ в случае обнаружения в ходе проведения изыскательских, проектных, земляных, строительных, мелиоративных, хозяйственных и иных работ объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, в том числе объекта археологического наследия, заказчик указанных работ, технический заказчик (застройщик) объекта капитального строительства, лицо, проводящее указанные работы, обязаны незамедлительно приостановить работы и в течение трех дней со дня обнаружения такого объекта направить в региональный орган охраны объектов культурного наследия письменное заявление об обнаруженном объекте культурного наследия либо заявление в форме электронного документа, подписанного усиленной квалифицированной электронной подписью в соответствии с требованиями Федерального закона от 06.04.2011 № 63-ФЗ «Об электронной подписи».

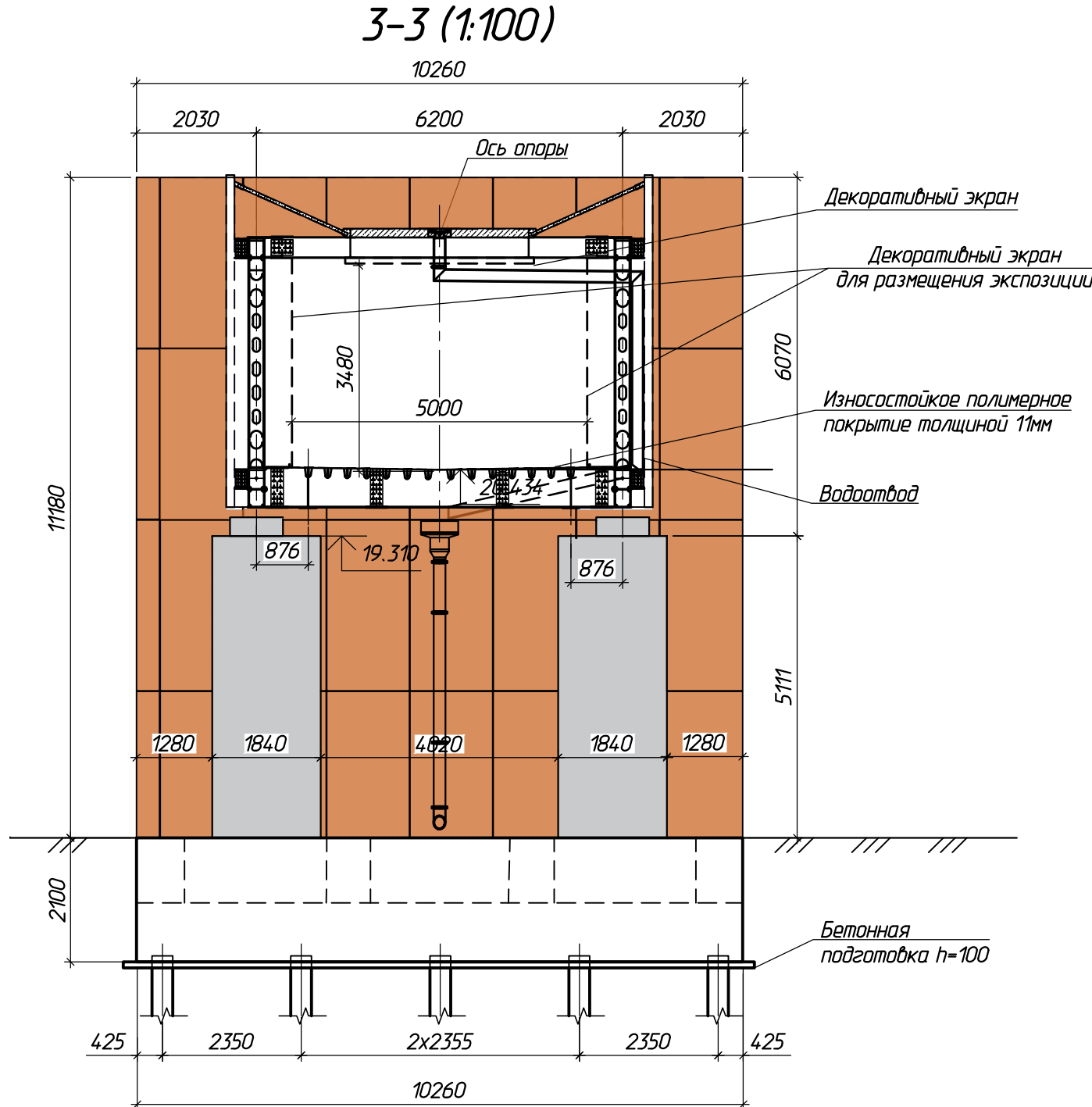
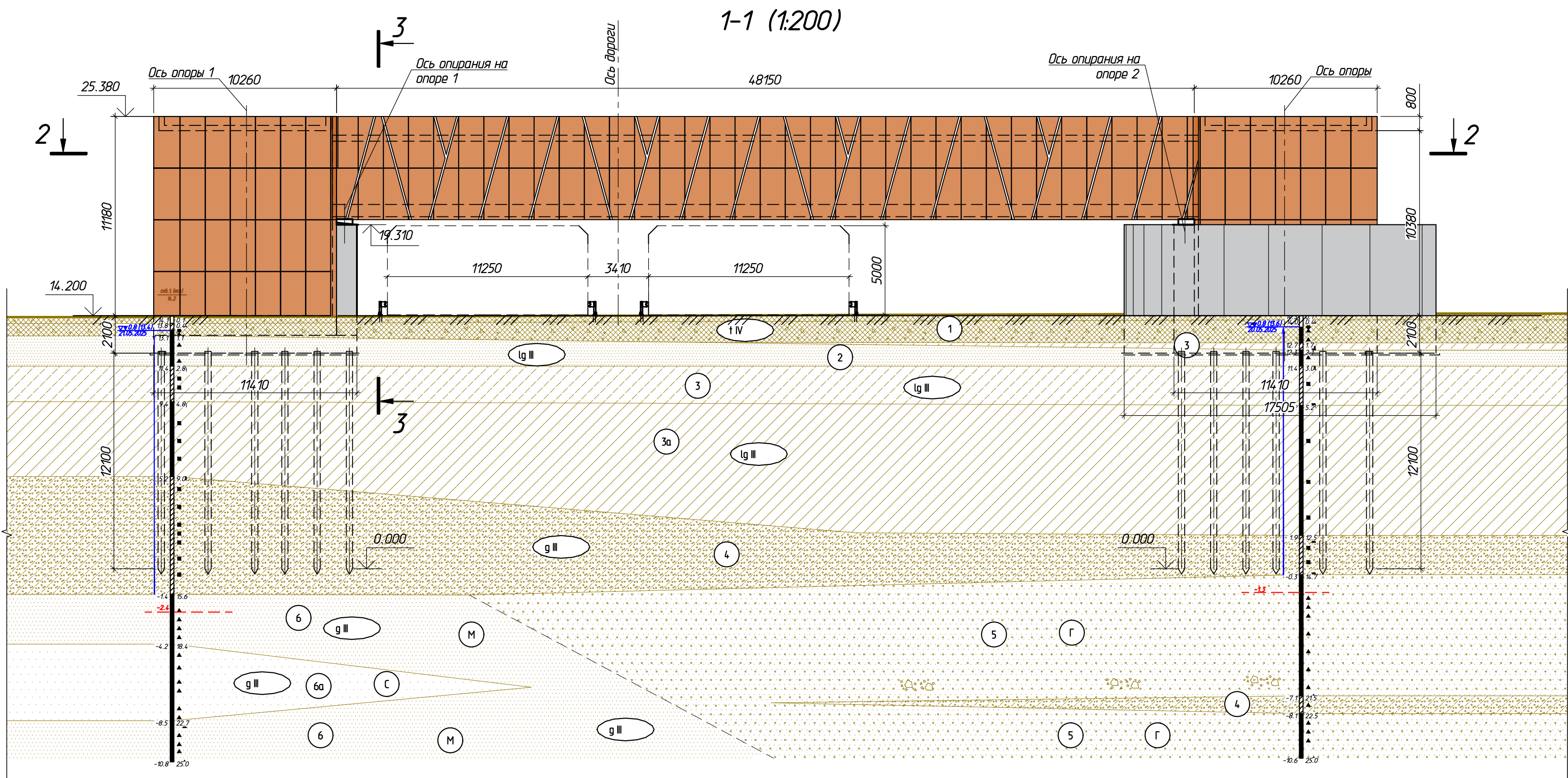
Приложение: на 1 л. в электронном виде.

Заместитель председателя Комитета

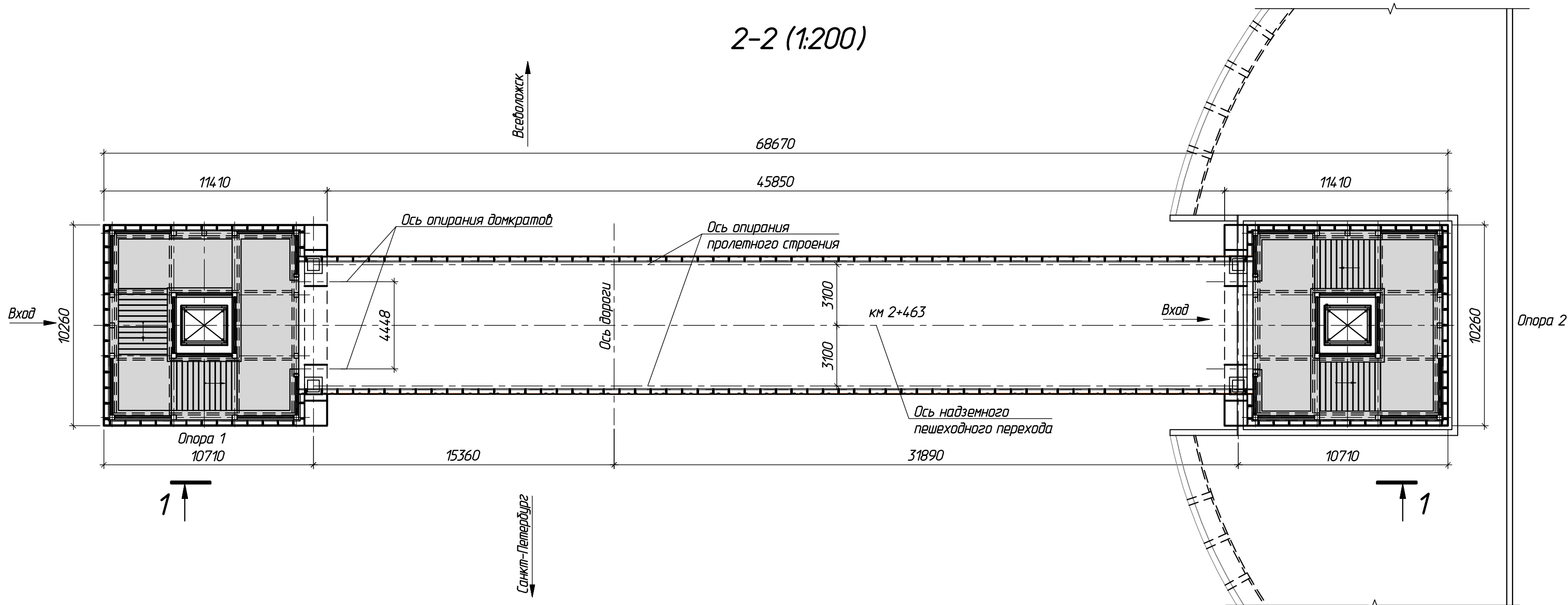


Г.Е. Лазарева




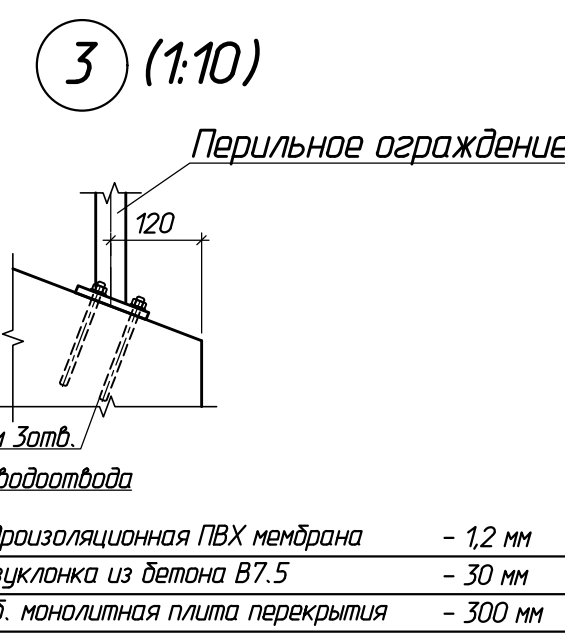
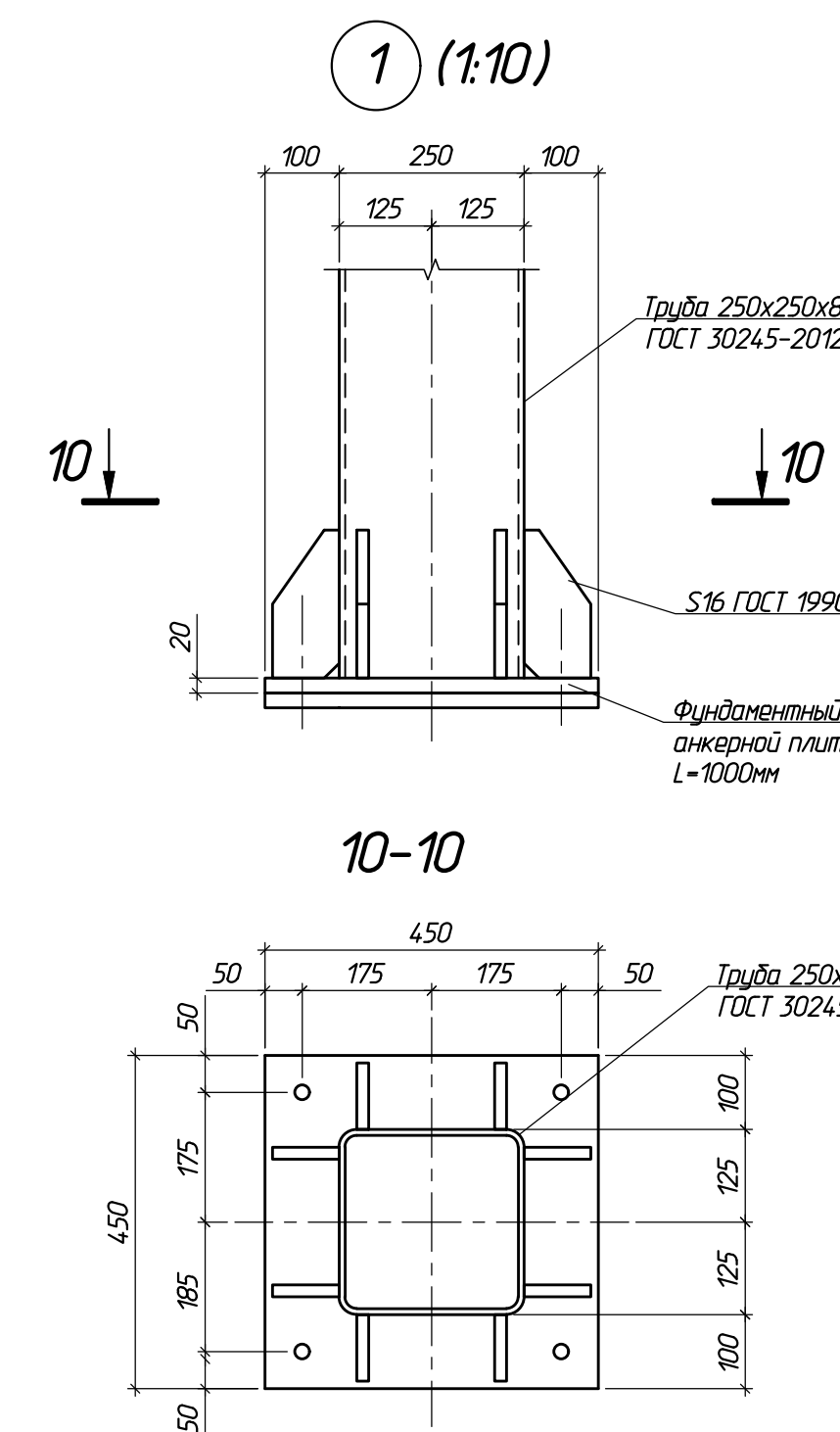
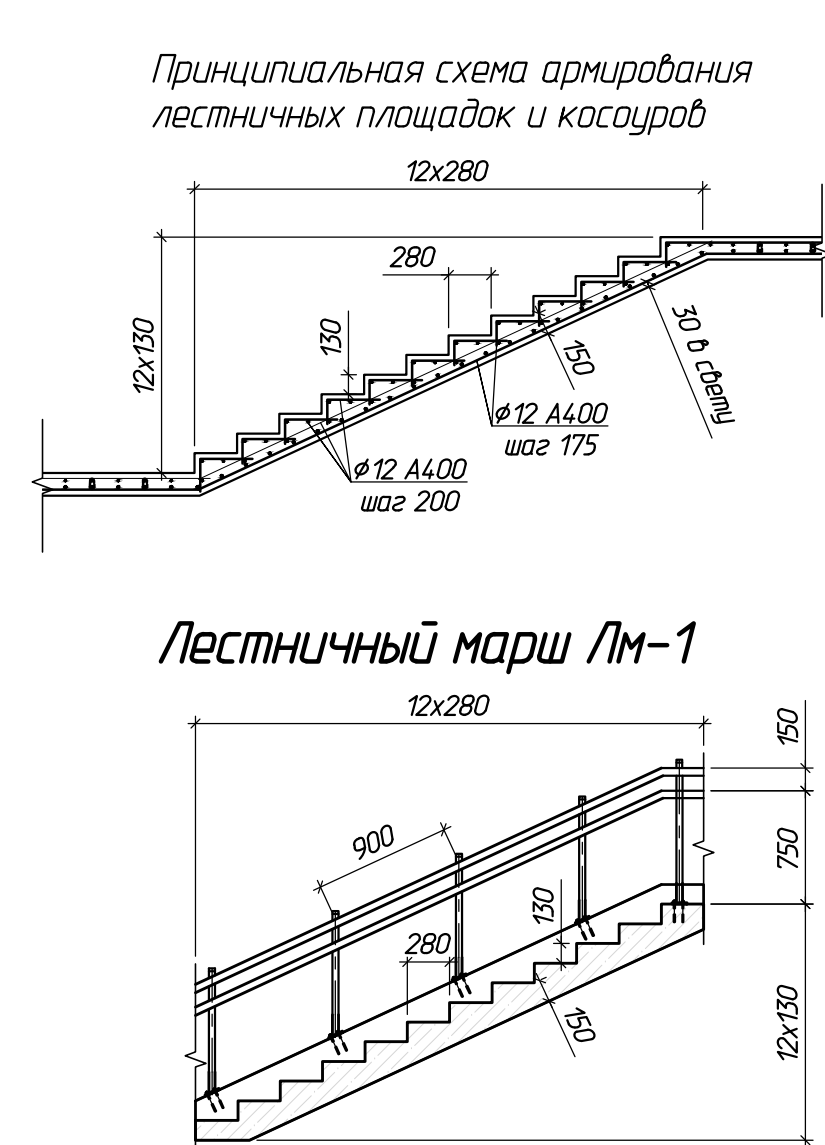
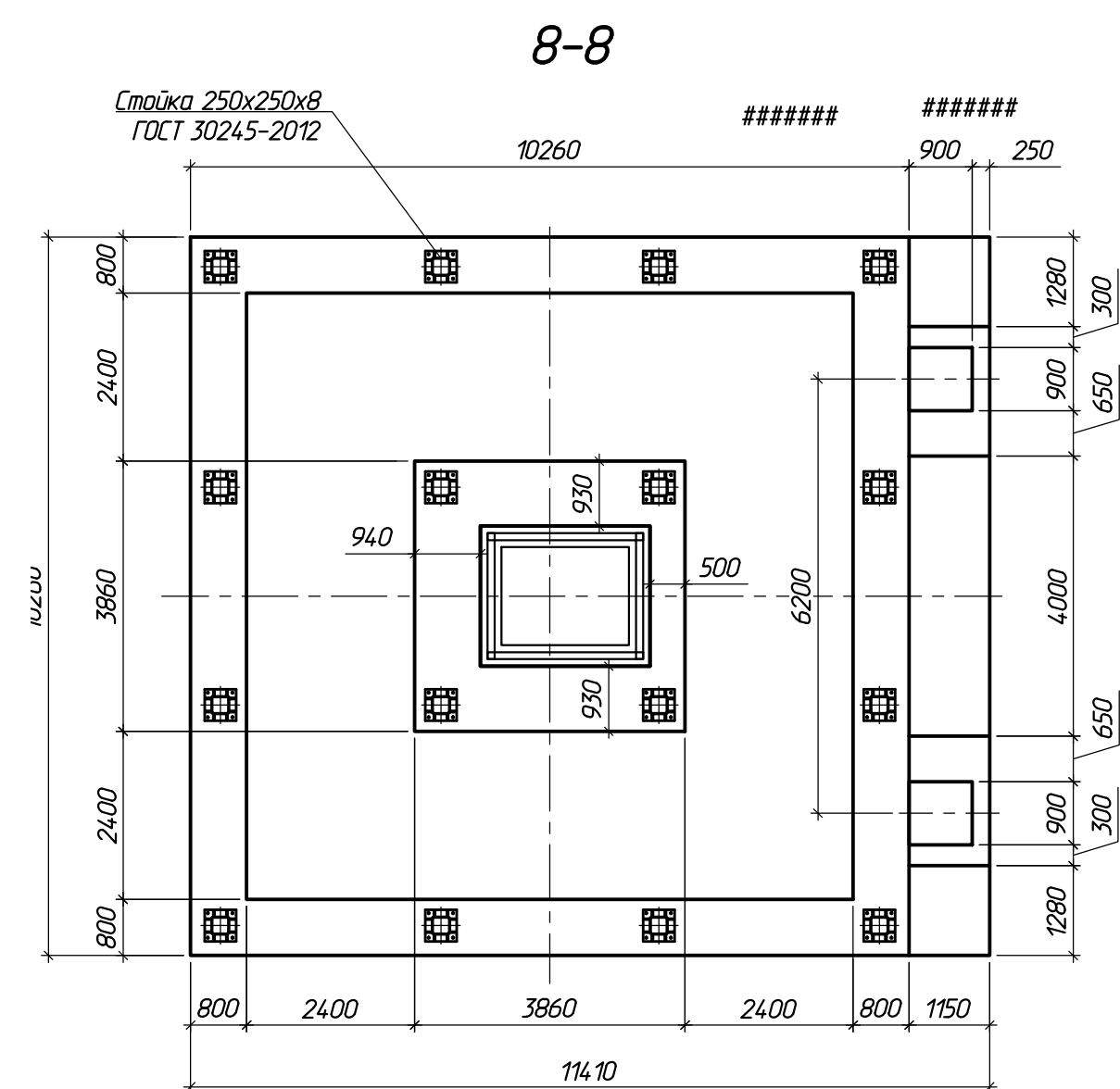
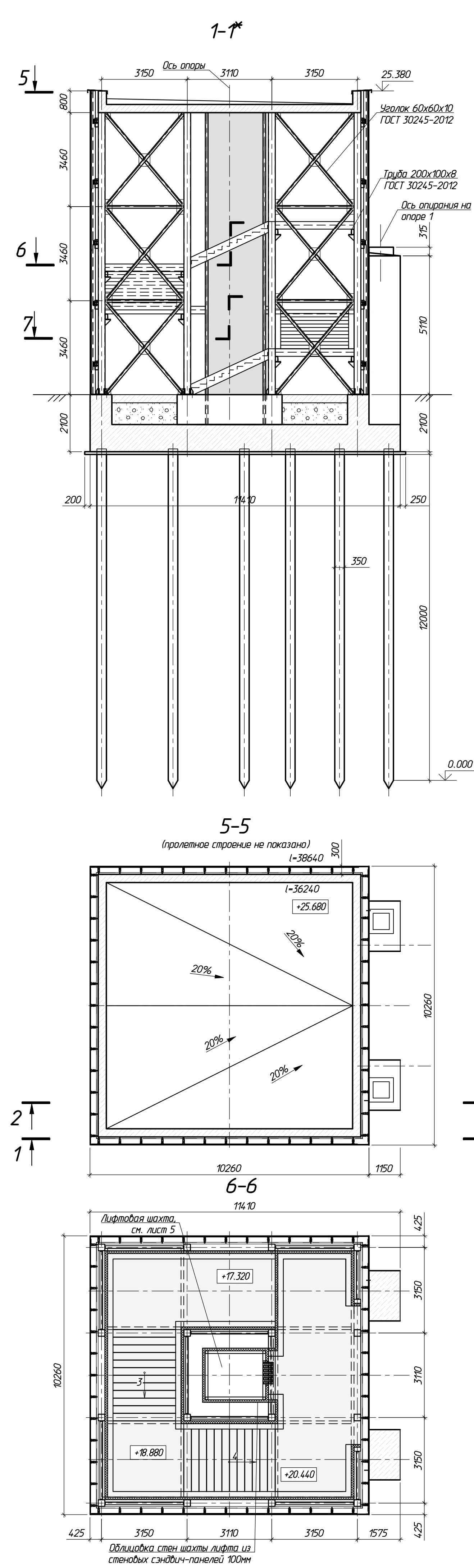


Объемы основных работ				
Наименование	Материал	Изм.	Кол.	Примечание
Опоры	Погружение призматических свай 35x35 см, L=14м	Железобетон	м³	113.2
	Устройство бетонной подготовки h=100	Бетон В7.5	м³	283.0
	Бетонирование ростверка	Бетон В25 F200 W6	м³	24.2
	Бетонирование стоек	Железобетон	м³	323.0
	Бетонирование подферменных площадок	Бетон В25 F200 W6	м³	53.4
	Гидроизоляция бетонных поверхностей, засыпаемых грунтом, по слою грунтовок	Железобетон	м³	1.0
	Окраска видимых бетонных поверхностей	Ижора МБР-Г-90	м²	410.60
	Устройство водоотвода	Велесгард WG-АНТИГРАФИТИ по СТО 01393674-008-2021	м²	180.8
	Монтаж металлоконструкций пролетного строения	-	п.м.	35.4
	Окраска видимых поверхностей пролетного строения	15ХСНД	м	140.3
Пролетное строение	Монтаж опорных частей	-	м²	2490.0
	Установка деформационных швов	Mageba	шт	4
	Покрытие проезжей части	Mageba	п.м.	10.98
	Покрытие тротуарной части	Полимерное покрытие	м²	293.0
Павильоны	Монтаж основных металлоконструкций	Ст3сп	м	76.0
	Бетонирование козлов и площадок	Железобетон	м³	49.5
	Окраска видимых металлических поверхностей	Бетон В25 F200 W6	м²	1250.0
	Монтаж лифтового оборудования	-	шт	2
	Устройство перильного ограждения	ПБА0610КТ1 з/п 630 кг	пог.м	158.91
Итого	Покрытие проезжей части	-	м²	266.30
	Покрытие тротуарной части	Полимерное покрытие	м³	13.32
Итого	Железобетон	Монолитный	м³	564.3
	Металл	-	т	216.3



Условные обозначения грунтов	
	Суглинки легкие пылеватые текучие серые слоистые тиксотропные с прослоями суглинка текучепластичного, с прослоями песка водонасыщенного
	Супеси пылеватые пластичные серые с гравием, галькой до 10%, с редкими валунами, с гнездами и линзами песка, с прослоями твердых
	Пески гравелистые средней плотности серые с галькой до 30%, с прослоями крупными, с редкими валунами, с линзами супесей пластичных
	Галечниковые грунты серые с песчаным заполнителем до 30%
	Пески мелкие плотные коричневатые-серые насыщенные водой, с прослоями пылеватого, с линзами супесей пластичных
	Пески средней крупности плотные коричневатые-серые насыщенные водой, с линзами супесей пластичных
	Граница между инженерно-геологическими элементами
	Скважина на разрезе
	Абсолютная отметка и глубина подошвы слоя

Система высот - Балтийская					155438/1-ПИР-ИС-ТКР2.1				
					Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения «Санкт-Петербург – Марьинское» во Всеволожском районе Ленинградской области				
Изм.	Колуч.	Лист № док.	Подпись	Дата	Надземный пешеходный переход	Стадия	Лист	Листов	
Разраб.		Курдюнова		23.10.25		Архитектурно-строительные решения	П	2	-
Проверил		Бойцов		23.10.25					
Нач. пр.гр		Бойцов		23.10.25	Общий вид наземного пешеходного перехода				
ГИП		Смоль		23.10.25					
Н. контр.		Бойцов		23.10.25					
Гл. инженер		Сидорук		23.10.25					



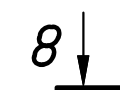
Перильное ограждение
лестничного марша

Technical drawing of a handrail assembly for a staircase. The left part is a side elevation showing a vertical post with a handrail. Dimensions include a total height of 950 mm, a post diameter of 60 mm, and a handrail diameter of 38 mm. The right part is a top-down view of the circular post, showing concentric circles with diameters of 60 mm and 80 mm, and a 120-degree angle between the mounting points.

	Асфальтобетон
	Насыщенные аргументы щебен с песчаным заполнителем до 40%
	Насыщенные аргументы песка разной величины средней плотности карьерного-каричного со щебнем с галкой до 5%
	Пески пылеватые средней плотности серые насыщенные водой, с прослойками супеси пластичной
	Супеси пылеватые пластичные II-0.5 серовато-коричневые слоистые с прослойками песка, супежика текучеплотные
	Супеси легкие пылеватые текучие серые слоистые текучеплотные с прослойками супежика текученасыщенные с прослойками песка водонасыщенного
	Супеси пылеватые пластичные серые с граблем, галькой до 10%, с редкими валунами, с андзиди и линзами песка; с прослойками твердых
	Пески мелкие плотные карьерного-серые насыщенные водой, с прослойками пылеватога, с линзами супеси пластичной
	Пески средней величины плотные карьерного-серые насыщенные водой, с линзами супеси пластичной
	Гравезометрический урובень (оптимальнo cлoвoпoлнeниe пoдземныx (натopныx) вoд дo тoгo нaблюдeния)
	Урoвeнь артезиальных вoд _____ дo тoгo нaблюдeния

- 1 Окраска видимых железобетонных поверхностей производится в соответствии с СТБ 01393674-008-2014.
- 2 Материалы конструкций:
 - бетон тяжелый по ГОСТ 26633-2015;
 - арматура гладкая класса А240 по ГОСТ 5781-82 из стали марки Ст3пс по ГОСТ 380-2005;
 - арматура периодического профиля класса А400 по ГОСТ 5781-82 из стали марки 25Г2С, 35Г2С по ГОСТ 5781-82;
 - проволока класса Вр-I по ГОСТ 6727-80.
- 3 Размеры подферменных площадок могут уточняться при разработке рабочей документации после получения чертежей опорных частей от изготовителя.
- 4 Категория лицевой поверхности опор для видимой части не ниже А2, для засыпки:
 - А7 по ГОСТ 13015-2012
- 5 Система высот - Балтийская.

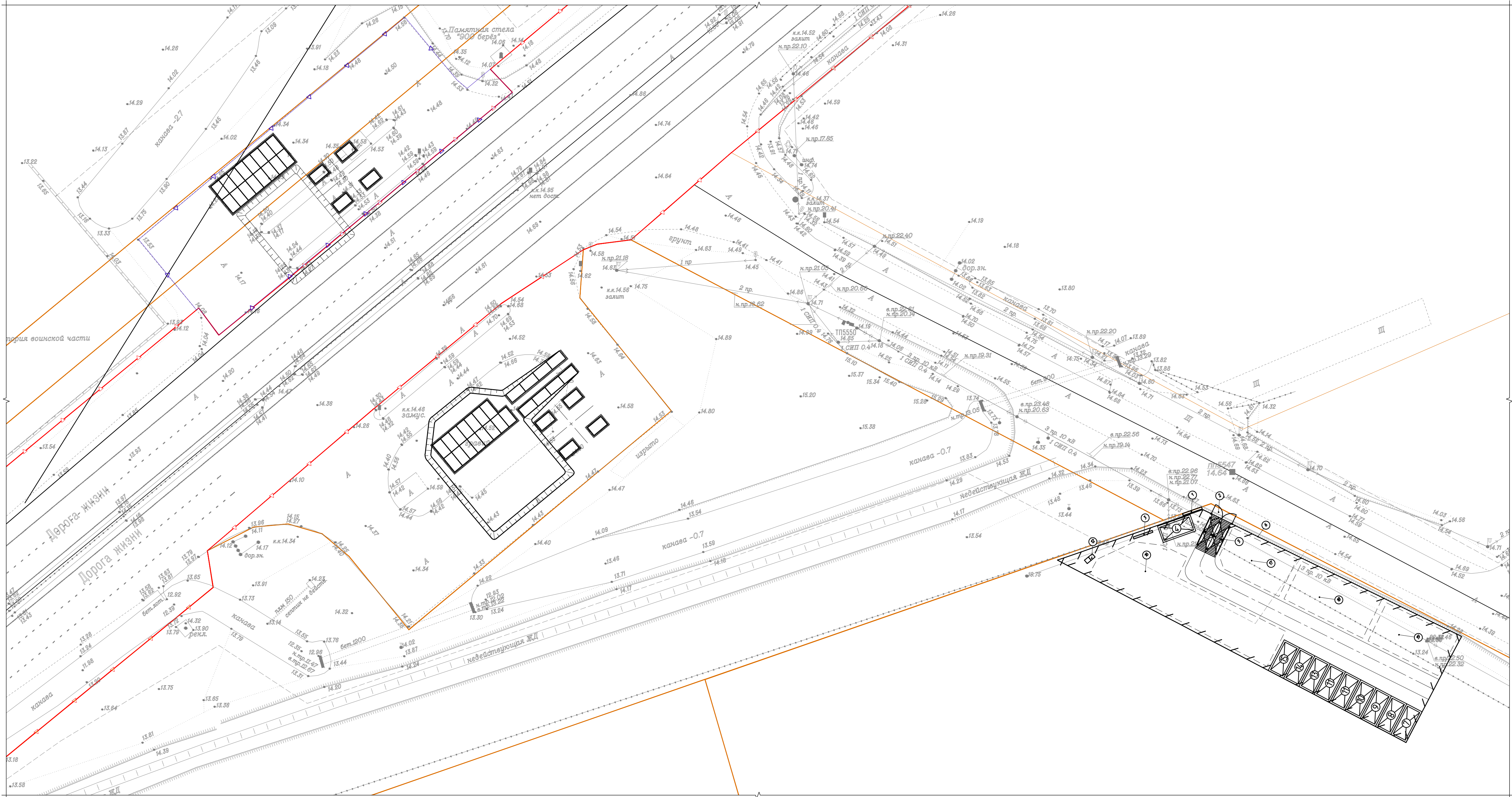
																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																</
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----



1 Окрас
013
С.М.

7

Схема плана полосы отвода (1:400)



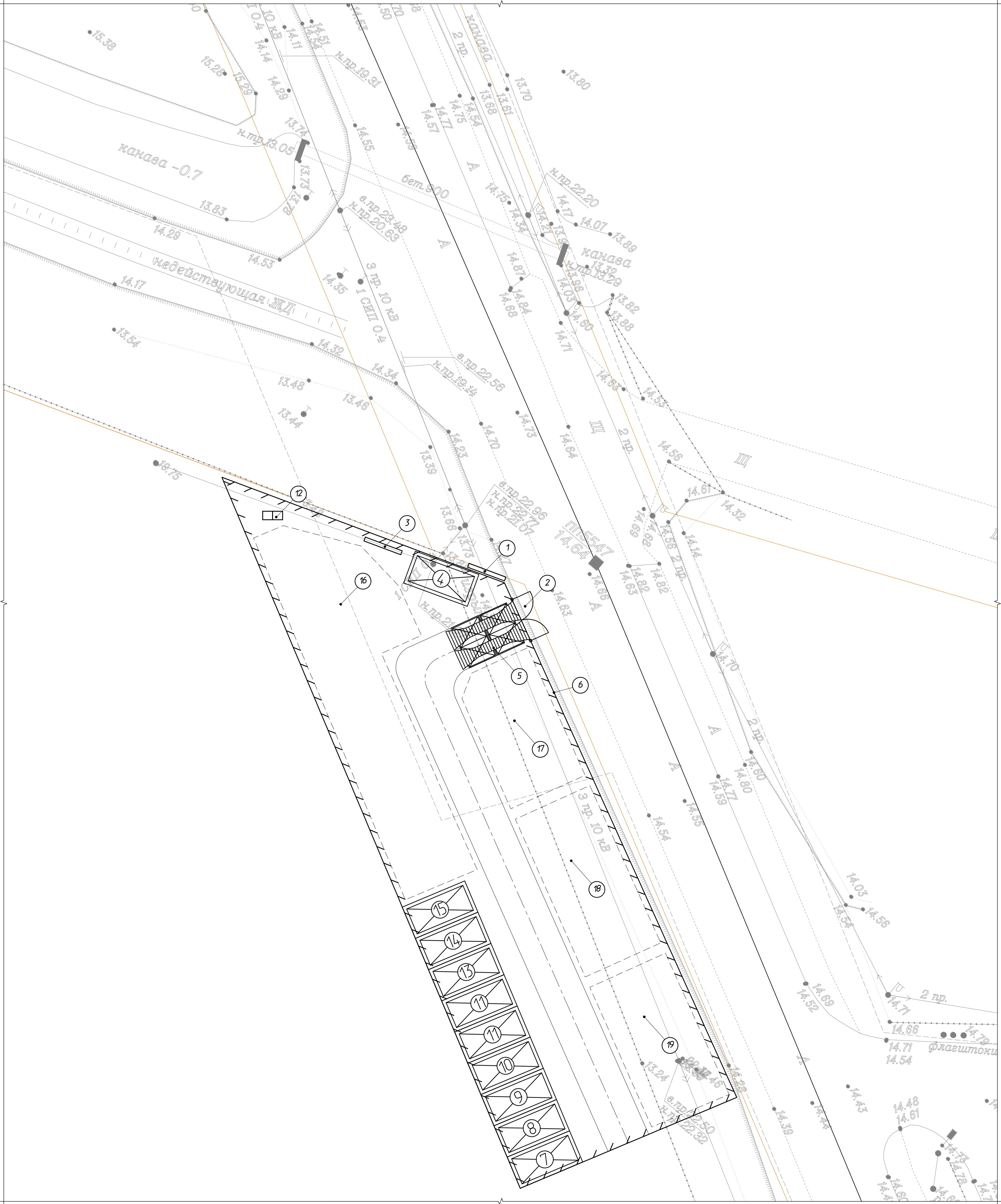
- ▲—▲—▲— — Граница проекта планировки и проекта межевания территории
- ▲—▲—▲— — Граница полосы постоянного отвода
- — Границы земельных участков

Изм. № 1
Подпись и дата
Взам. инв. №

						155438/1-ПМР-ПОС1		
						Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на кн 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения «Санкт-Петербург – Морье» во Всеволожском районе Ленинградской области		
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата	Проект организации строительства	Стация	Лист
Разработ.	Быстров	15.10.25					п	2
Проверил	Вордиханов	15.10.25						-
						Схема плана полосы отвода		
ГИП						Смоль	15.10.25	



Строительная площадка (1:200)



Экспликация временных зданий и сооружений

Поз.	Наименование	Тип сооружения	Площадь, м²	Примечание
1	Информационный щит	-	-	
2	Въездные ворота (распашные)	-	-	
3	Противопожарный щит	-	-	
4	Пост охраны	контейнерного типа	18.0х1	
5	Мойка машин, автотранспортных средств с обратным водоснабжением	открытая площадка	-	1 шт., типа "Модуль-К4"
6	Ограждение строительной площадки	-	-	165.8 пог. м
7	Административное здание строительства	контейнерного типа	18.0х1	
8	Гардеробная	контейнерного типа	18.0х1	
9	Умывальная	контейнерного типа	18.0х1	
10	Сушилка	контейнерного типа	18.0х1	
11	Помещение для обогрева рабочих	контейнерного типа	18.0х2	
12	Биотуалеты	модульного типа	1.3х2	
13	Помещение для приема пищи	контейнерного типа	36.0х1	
14	Кладовая инструментально-раздаточная	контейнерного типа	18.0х1	
15	Механические мастерские	контейнерного типа	18.0х1	
16	Стойка строительной техники	открытая площадка	-	покрытие из плит ПАГ-14
17	Склад металлоконструкций	открытая площадка	87.5	покрытие из плит ПАГ-14
18	Склад ж/б изделий	открытая площадка	111.2	покрытие из плит ПАГ-14
19	Склад вспомогательный	открытая площадка	100.7	покрытие из плит ПАГ-14
20	Емкости для сбора бытового мусора	-	0.4х2	
21	Емкости пожарные объемом 54 м³	резервуар	5.0х3.6х3.0	1 шт.
22	Лотки водоотводные бетонные	-	-	
23	Емкости для сбора ливневых стоков 18 м³	резервуар	-	1 шт.

Общие указания

- 1 При организации стройплощадок руководствуются требованиями СП48.13330.2019, СНиП 12-01-2004, СНиП 12-04-2002, СП 2.2.3670-20, ОДМ 218.6.019-2016.
- 2 Строительная площадка, участки работ, рабочие места, проезды и проходы к ним в темное время суток должны быть освещены в соответствии с ГОСТ 12.1.046-2014.
- 3 Пожарная безопасность на строительной площадке обеспечивается в соответствии с требованиями «Правил противопожарного режима в Российской Федерации» (Постановление Правительства РФ от 16 сентября 2020 г. N 1479).
- 4 Электробезопасность на строительной площадке обеспечивается в соответствии с требованиями СНиП 12-03-2001.
- 5 Строительные площадки ограждаются в соответствии с ГОСТ 58967-2020.
- 6 Бытовые помещения обеспечиваются аптечками с медикаментами и баками питьевой воды, качество которой должно соответствовать санитарным требованиям.
- 7 Доставка материалов и конструкций, бетонной смеси производится автомобильным транспортом.
- 8 Силами подрядной организации выносятся коммуникации, подлежащие переустройству согласно проекту. Вынос линий связи и технических средств, проходящих под территорией строительной площадки, необходимо выполнить до начала работ по устройству строительной площадки. Расположение осей сооружаемых объектов и высотные отметки принимаются по акту.
- 9 До начала основных работ на объектах комиссионно принимается выполнение всех подготовительных работ и обеспечение нормативных бытовых условий с составлением соответствующих актов.
- 10 Территория строительных площадок имеет покрытие из железобетонных плит типа ПАГ-14, препятствующих попаданию топлива и масел в грунт. По периметру строительных площадок и вдоль временной дороги устанавливаются улавливающие бетонные лотки, собирающие поверхностные воды и направляющие их во временный отвод сточных вод.

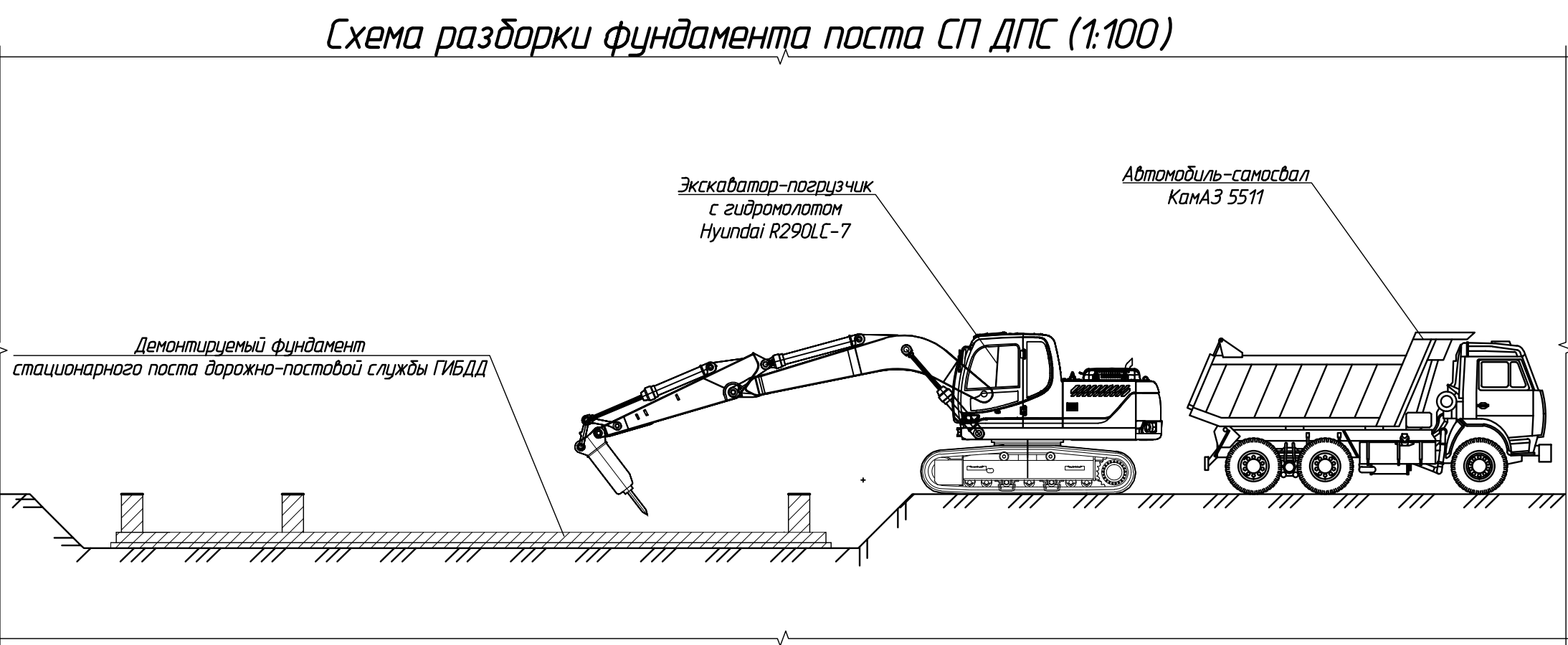
155438/1-ПИР-ПОС1

Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения «Санкт-Петербург - Марьинское» в Всеволожском районе Ленинградской области

Проект организации строительства





Строительная площадка






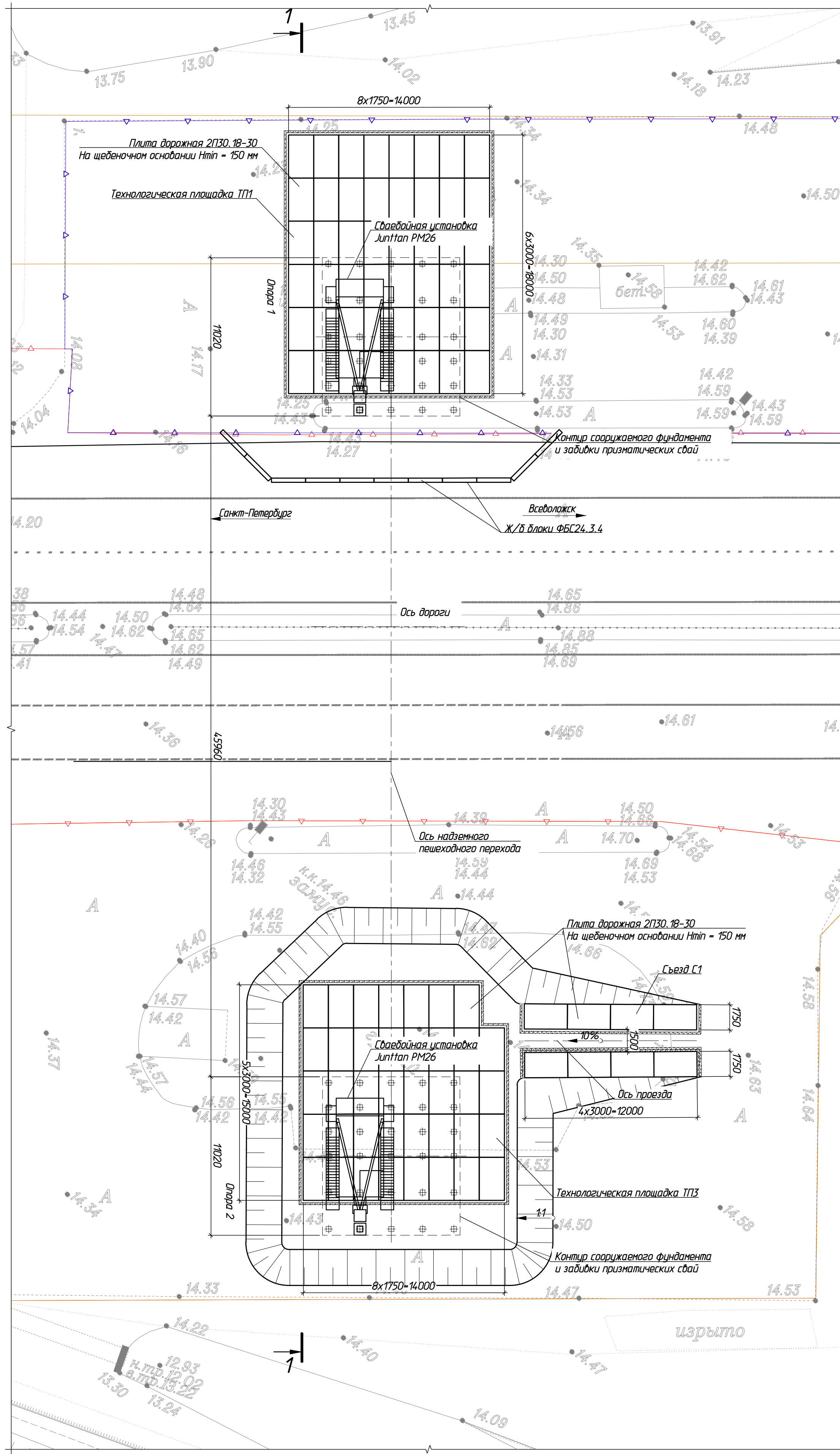
Наименование	Материал	Изм.	Кол.	Примечание
<i>Демонтаж фундаментов навеса стационарного поста ДПС в районе сооружаемой опоры 1</i>				
<i>Срезка поверхностного слоя асфальтобетонных дорожных покрытий</i>	Асфальтобетон	м ²	287.6	
<i>Разборка фундаментов гидромолотом на базе экскаватора</i>	Бетон	м ³	26.98	
<i>Демонтаж фундаментов навеса стационарного поста ДПС в районе сооружаемой опоры 2</i>				
<i>Срезка поверхностного слоя асфальтобетонных дорожных покрытий</i>	Асфальтобетон	м ²	611.8	
<i>Разборка бортовых камней</i>	Бетон	м	28.86	
<i>Разборка фундаментов гидромолотом на базе экскаватора</i>	Бетон	м ³	206.53	
<i>Демонтаж пешеходного ограждения и возвышения над а/д для монтажа временных опор</i>				
<i>Демонтаж пешеходных металлических ограждений</i>	Металл	м	13.7	
<i>Разборка бортовых камней</i>	Бетон	м	3.36	

The diagram shows a yellow excavator positioned on the right side of a grid. The grid has a vertical axis on the left and a horizontal axis at the bottom, both with scales in feet and meters. The vertical axis has feet markings from 0 to 35 and meter markings from 0 to 11. The horizontal axis has feet markings from 0 to 35 and meter markings from 0 to 11. A large, irregularly shaped area is shaded in gray, representing a restricted zone. The excavator's arm and bucket are shown reaching into this shaded area. Dimensions are labeled as follows: A and A' are horizontal dimensions at the top; F is a horizontal dimension from the right edge to the start of the shaded area; B, B', and C are vertical dimensions on the left; D and E are vertical dimensions on the left, with D being the total height and E being the height to the top of the shaded area.

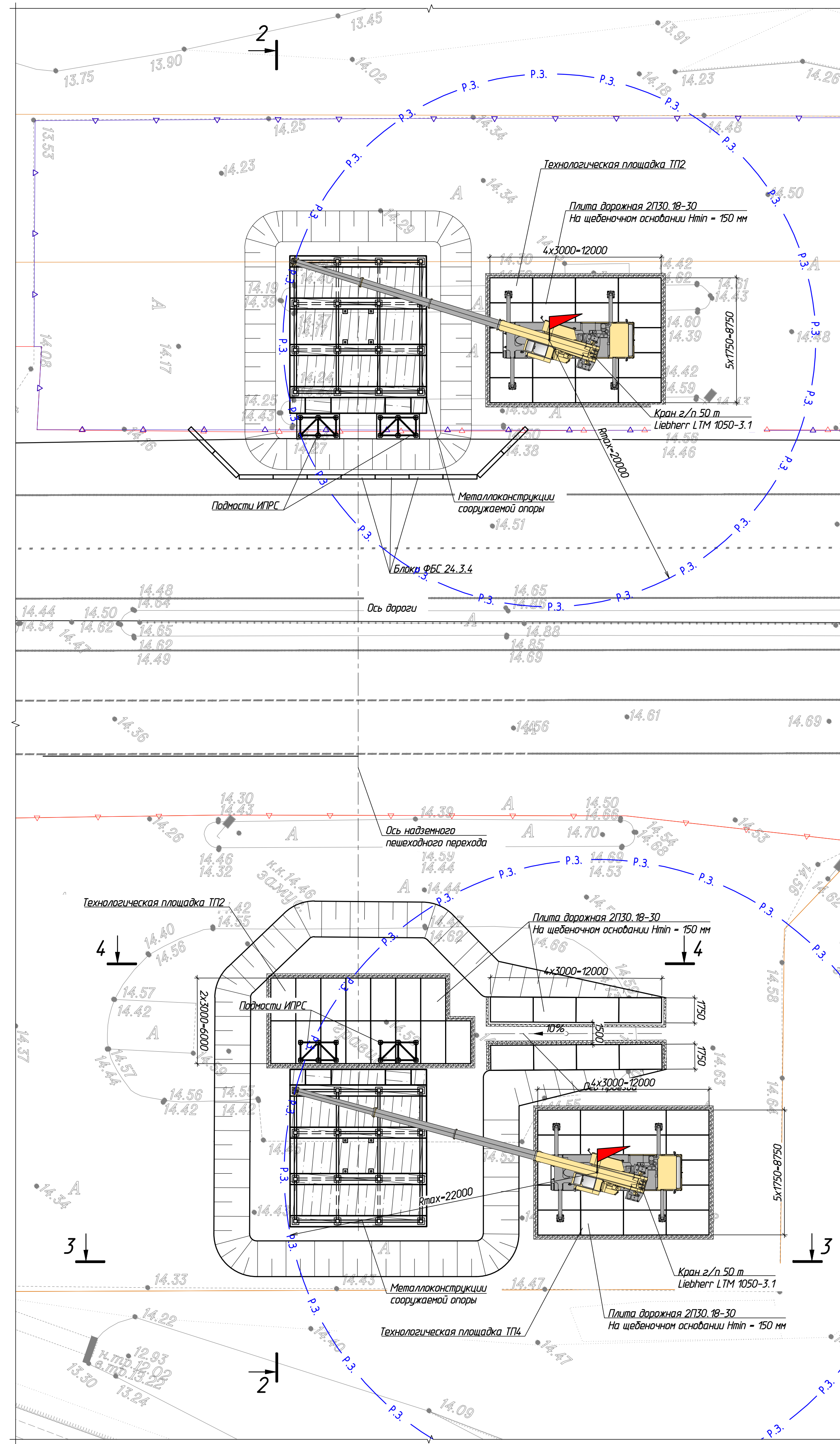
-  - Граница проекта планировки и проекта межевания территории
-  - Граница полосы постоянного отвода
-  - Границы земельных участков
-  - Демонтируемые здания, сооружения и конструкции

						155438/1-ПИР-ПОС1			
						Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения «Санкт-Петербург - Морье во Всеволожском районе Ленинградской области			
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата	Проект организации строительства	Стадия	Лист	Листов
Разраб.		Быстров			15.10.25		П	4	-
Проверил		Вердиханов			15.10.25				
						Разборка зданий и сооружений			
ГИП		Смоль			15.10.25				

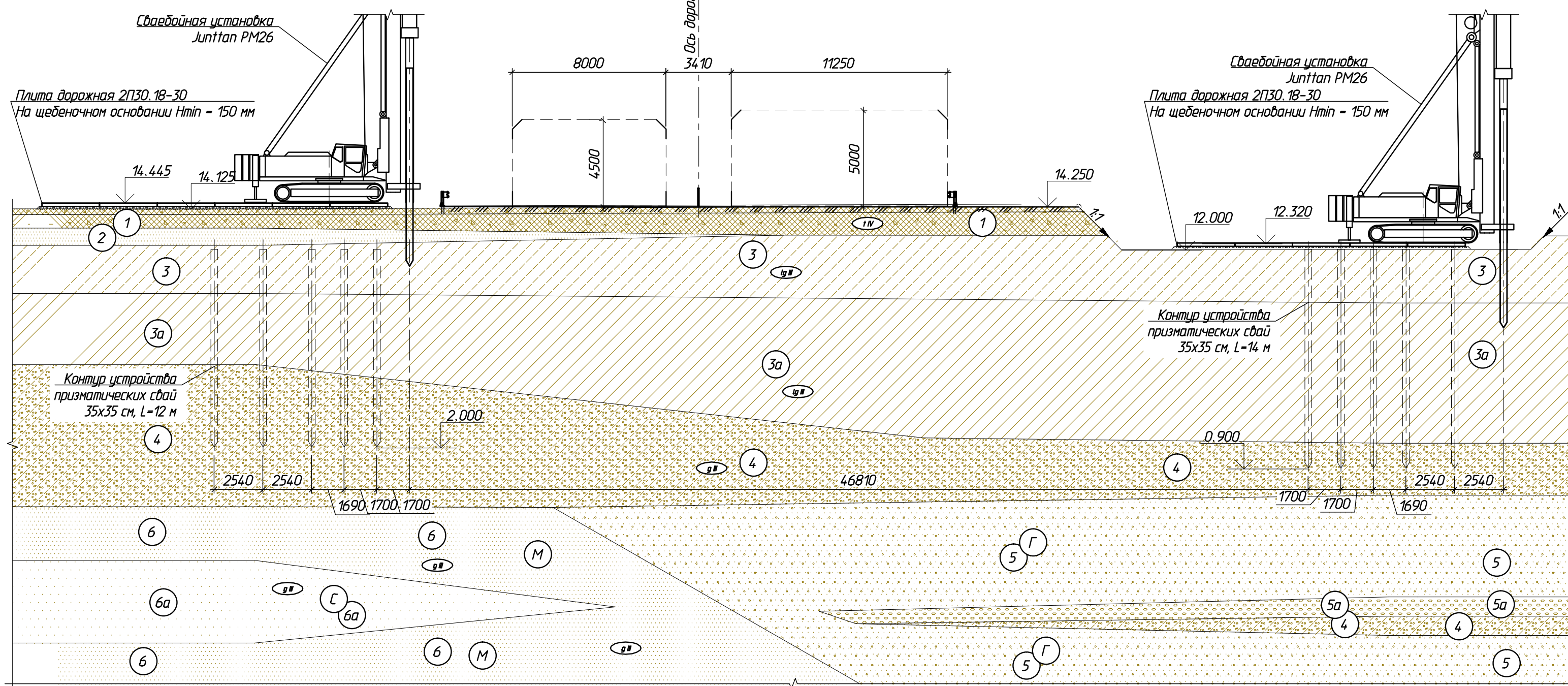
Технологическая схема устройства свайного основания опор 1 и 2 (1:200)



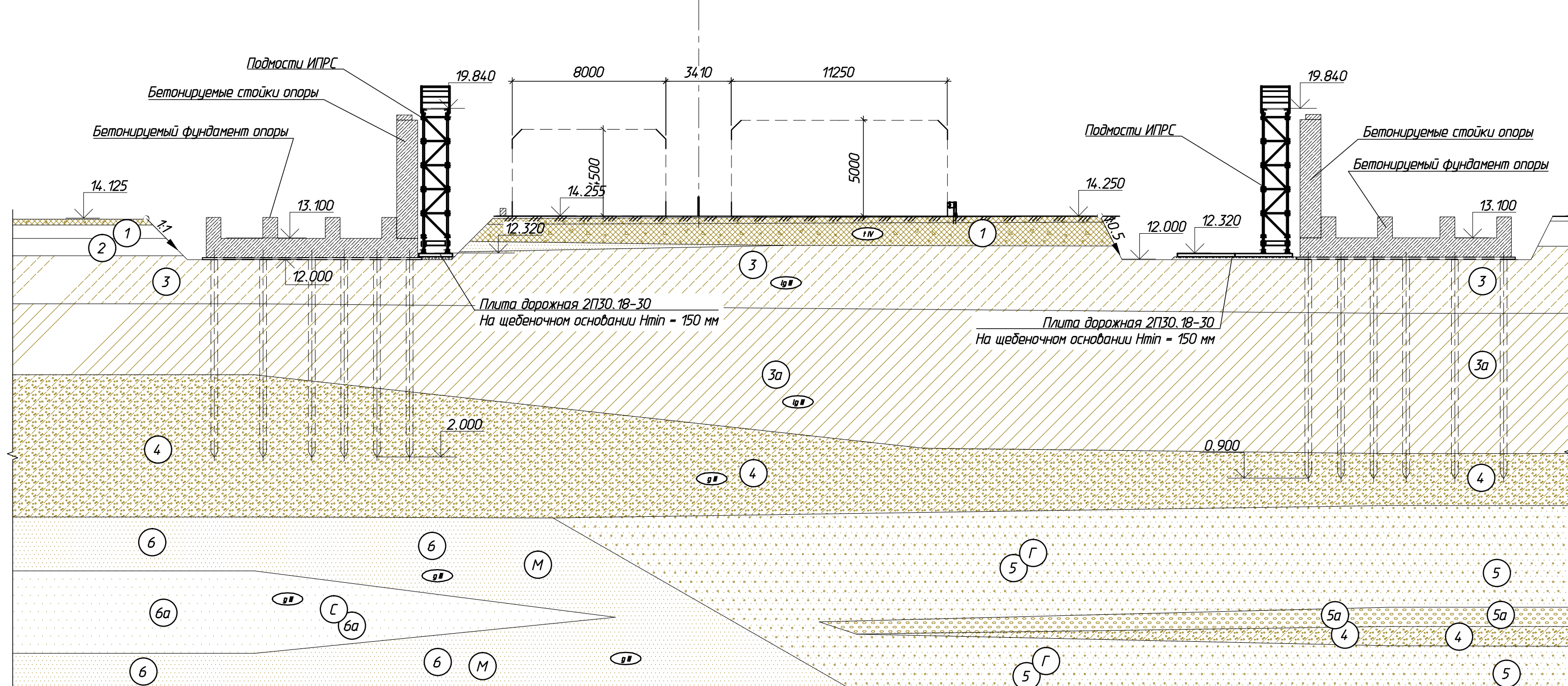
Технологическая схема сооружения тела опор 1 и 2 (1:200)



1-1 (1:200)



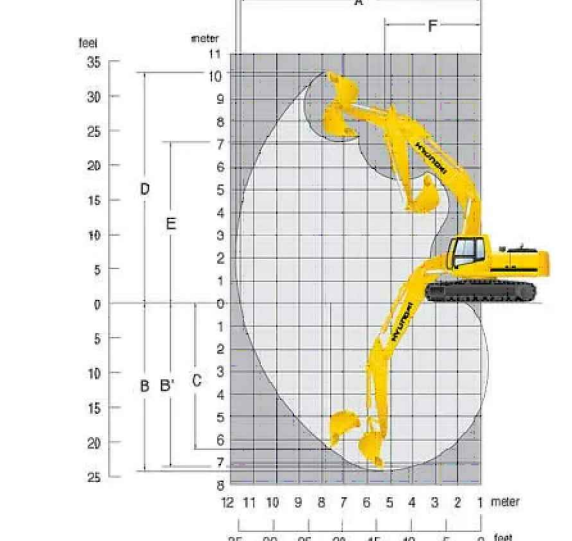
2-2 (1:200)



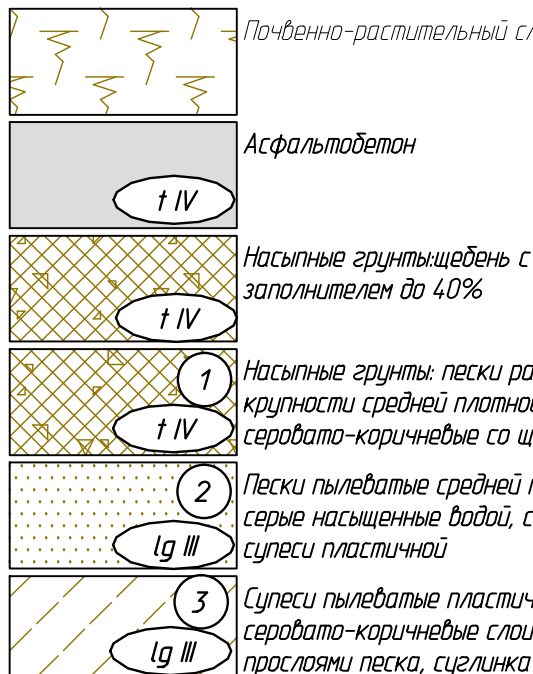
Ведомость основных машин, механизмов и оборудования

Наименование	Марка или тип	Кол. шт.	Примечание
Кран г/п 50.0 т	Liebherr LTM 1050-3.1	1	
Кран г/п 25.0 т	КС-55715-1	1	
Экскаватор с емк. ковшом 0.5 м³	Hyundai R290LC-7A	1	
Автобетононасос	СБ-129	1	
Автобетононасос	СБ-92	4	
Бульдозер с мощностью двигателя 96 кВт (130 л.с.)	ДЗ-324	1	
Автобетоносмеситель	КамАЗ 65175	2	
Автобетоновоз	КамАЗ 4310	2	
Стартовый преобразователь	РЭС-500	2	
Сварочный аппарат	Квард ММНARC-4000	2	
Резак пропан-кислородный	Данверс 14.21 9/9	1	
Компрессор	ЗМР-ПВ-8/0.7	1	
Гидроверт	ИТЗ115А	2	
Сварочная машина	-	1	
Шлифовальная	ИП-2110	1	
Пила с карбидовольфрамовым режущим инструментом	-	2	

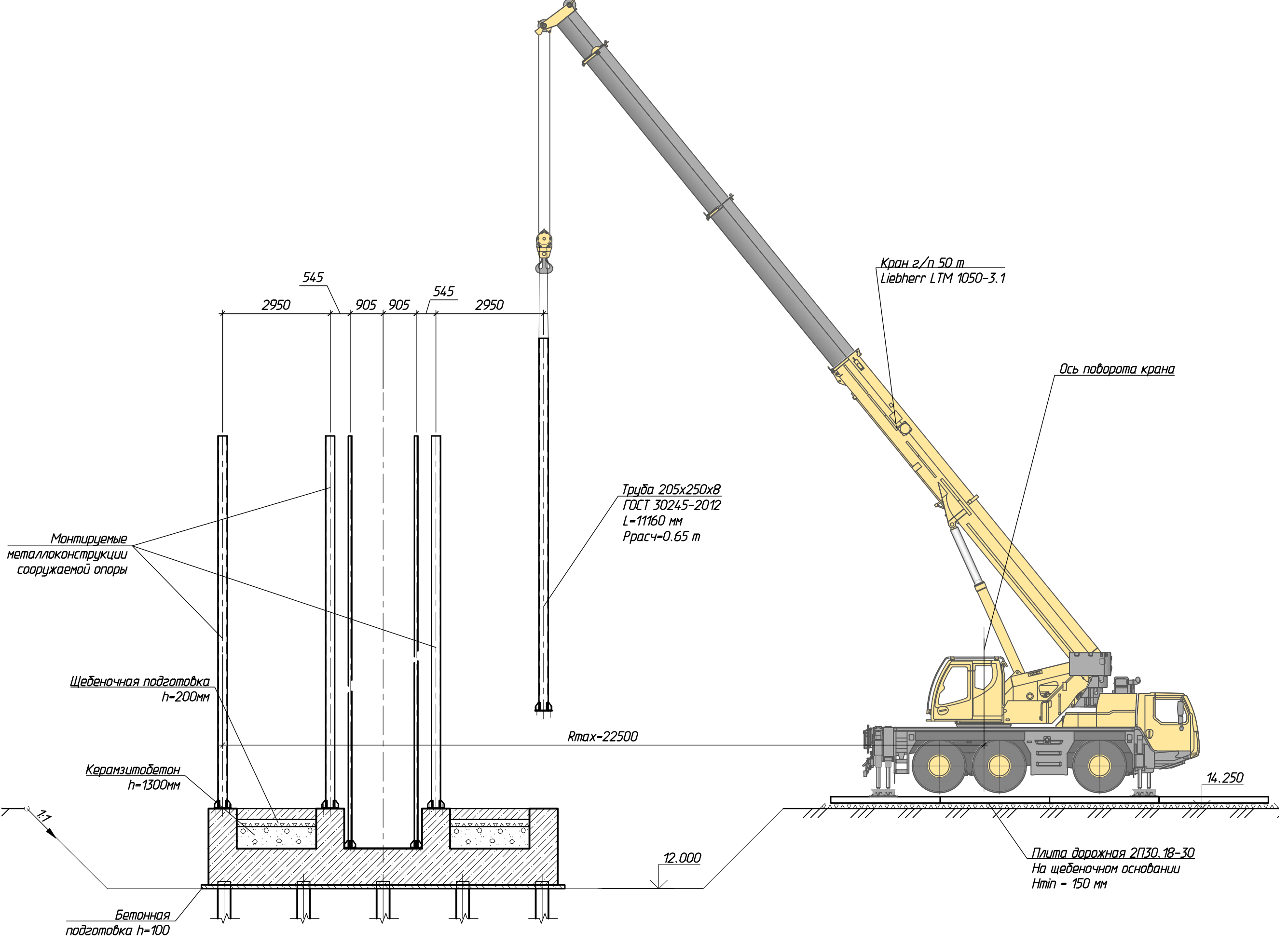
Рабочая зона экскаватора Hyundai R290LC-7A



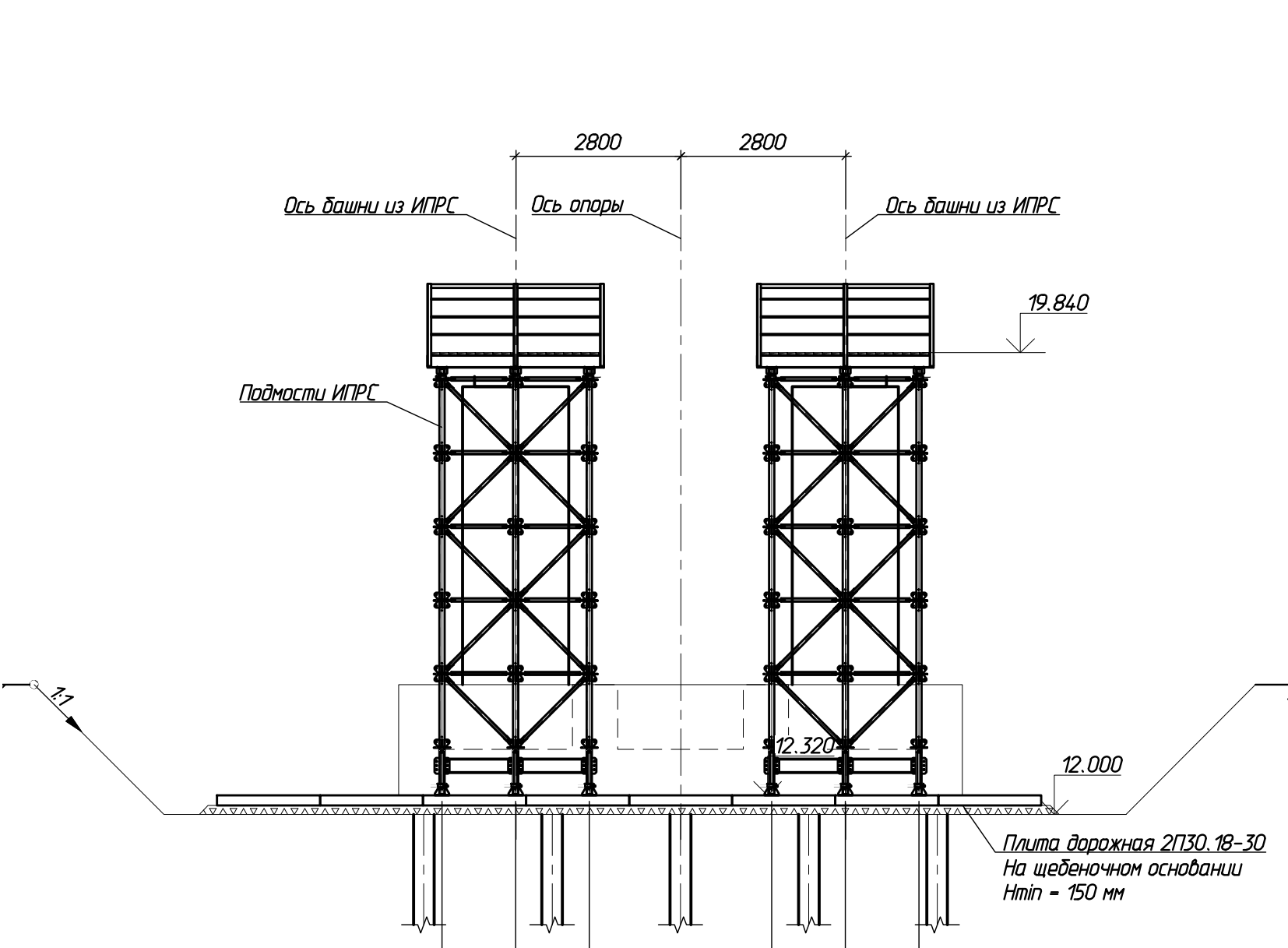
Условные обозначения грунтов



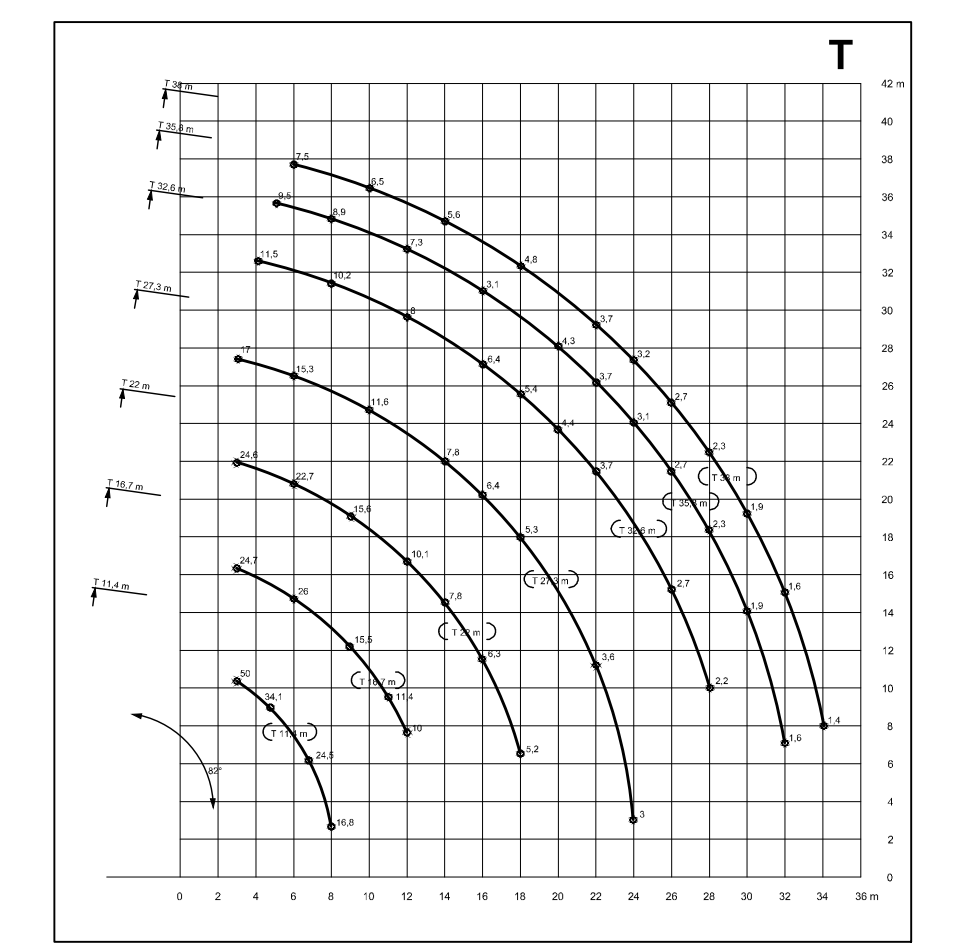
3-3 (1:100)



4-4 (1:100)



Грузовысотные характеристики крана Liebherr LTM 1050-3.1



Технологическая последовательность производства работ

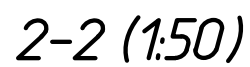
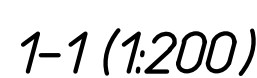
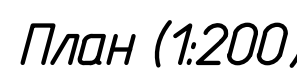
- Сооружение опор надземного пешеходного перехода ведется в следующей последовательности:
- Опора 1.
- Устройство технологической площадки ТП1 из ж/б плит типа 2П30.18.30 на щебеночном основании для работы свайного агрегата Lullipat PM26;
 - После устройства свайного поля производится разработка котлована с рубкой головок свай;
 - Устройство технологической площадки ТП2 для работы крана г/п 50 т;
 - Установка арматурного каркаса с устройством опалубки фундаментов опоры с дальнейшим бетонированием с тех. площадки ТП2, при помощи автобетононасоса СБ-129;
 - После выкладки бетона, производится гидроизоляция засыпанных поверхностей и подготовка основания фундамента для сооружения монолитных железобетонных стоек опоры;
 - Устройство основания из ж/б плит типа 2П30.18.30 на щебеночном основании с дальнейшим монтажом ИРПС, для установки арматурного каркаса и монтажа опалубки бетонных стоек;
 - Производится бетонирование стоек с площадки ТП2, при помощи автобетононасоса СБ-129;
 - Далее, при помощи крана г/п 50 т, производится монтаж основных металлоконструкций опоры с площадки ТП2;
 - После окончания работ, производится обратная засыпка котлована до проектных отметок, разборка СБУ и демонтаж технологической площадки ТП2 (демонтаж тех. площадки ТП1 производится параллельно с устройством свайного поля).
- Опора 2.
- Устройство съезда С1 к технологической площадке ТП3 из ж/б плит типа 2П30.18.30 на щебеночном основании для работы свайного агрегата Lullipat PM26;
 - Устройство технологической площадки ТП3 из ж/б плит типа 2П30.18.30 на щебеночном основании для работы свайного агрегата Lullipat PM26;
 - Устройство технологической площадки ТП4 для работы крана г/п 50 т;
 - Установка арматурного каркаса с устройством опалубки фундаментов опоры с дальнейшим бетонированием с тех. площадки ТП4, при помощи автобетононасоса СБ-129;
 - После выкладки бетона, производится гидроизоляция засыпанных поверхностей и подготовка основания фундамента для сооружения монолитных железобетонных стоек опоры;
 - Монтаж ИРПС для устройства арматурного каркаса и монтажа опалубки монолитных ж/б стоек ИРПС, монтируемых на частично разобранной площадке ТП3;
 - Производится бетонирование стоек с площадки ТП4, при помощи автобетононасоса СБ-129;
 - Далее, при помощи крана г/п 50 т, производится монтаж основных металлоконструкций опоры с площадки ТП4;
 - После окончания работ, производится обратная засыпка котлована до проектных отметок, разборка СБУ и демонтаж технологической площадки ТП3 и ТП4.

Общие указания

- Реализация по выполнению всех видов работ по сооружению рабочего и временного мостов осуществляется подрядной организацией на стадии проекта производства работ, согласованной с проектной организацией и утверждающей Заказчиком.
- Выполнение строительно-монтажных и пуско-разрушительных работ при сооружении рабочего и временного мостов производится с соблюдением требований:
 - СП 12-03-2001 "Безопасность труда в строительстве. Часть 1. Общие требования";
 - СП 12-04-2002 "Безопасность труда в строительстве. Часть 2. Строительное производство";
 - СП 12-136-2002 "Безопасность труда в строительстве. Решения по охране труда и промышленной безопасности в ПДС и ППР";
 - СП 14.6.13330.2012, актуализированная редакция СНиП 3.06.04-91 "Мосты и трубы";
 - Правила безопасности опасных производственных объектов, на которых используются подъемные сооружения (Приказ Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору от 26 ноября 2020 г. N 461);
 - СП 20.13330.2016, актуализированная редакция СНиП 2.01.07-85 "Нагрузки и воздействия";
 - Правила противопожарного режима в Российской Федерации (Постановление Правительства РФ от 16 сентября 2020 г. N 1479);
 - Правила по охране труда при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании мостов (Приказ Министерства труда и социальной защиты РФ от 9 декабря 2020 г. N 872н), а также с соблюдением требований Государственных стандартов, межотраслевых и других нормативных документов.
- Все строительно-монтажные работы в зоне автодорожных переходов, а также ограждение места производства работ, должны производиться в соответствии с:
 - Правилами дорожного движения;
 - "Инструкцией по организации движения и ограждению мест производства дорожных работ" (ИДМ-218), утвержденной Минавтодором;
 - "Инструкцией по переездам крупногабаритных и тяжеловесных грузов автодорожным транспортом";
 - местными производственными инструкциями, разработанными строительной организацией.
- В полном объеме все вопросы по охране труда и производственной санитарии при выполнении строительно-монтажных работ разрабатываются при составлении подробной организации проекта производства работ (ППР).

Примечания
1. В процессе разработки проектной документации при уточнении масштаба или значимости характеристик проектной документации применение кривой большей грузоподъемности (при необходимости).

1554/38/1-ПР-ПДС-1					
Устройство пешеходного перехода в разрыве улицы на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения «Симон-Полудорожье - Нарва» на территории района Ленинградской области					
Изм.	Взам.	Лист	№ док.	Подпись	Дата
Разработчик	Выполнитель	Проверенный	Введенный		
Проект организации строительства				Состав	Лист
				П	5
Технологическая схема сооружения опор				ТРАНСМОСТ	
ИП	Стать	5.0.25			



Ведомость основных машин, механизмов и
оборудования

Границы опасной зоны для работ по монтажу пролетного строения (по наибольшему габаритным размерам груза) определены в соответствии с требованиями СП 12-136-2002:

Протяженность опасной зоны от зоны обслуживания составляет:

$$L_{оп} = L_{тах} + 0,5a + x + l_{ар}$$

Протяженность опасной зоны падения груза:

$$L_{оп} = 0,5a + y + l_{ар}, \text{ где}$$

$L_{тах}$ – максимальный вылет стрелы крана (м);

a – минимального габарита груза (м);

x – 7,0 м – минимальное расстояние отоса груза в случае падения при переченении ПС (4,0 м при высоте подвеса груза до 20,0м);

y – 5,0 м – минимальное расстояние отоса груза в случае его падения с высоты (3,5 м при высоте подвеса груза до 20,0м)

$l_{ар}$ – наибольший габарит перемещаемого груза;

для монтажа металлоконструкций ПС:

$L_{оп} = 15,2 + 0,5a, 2 + 7,0 + 15,75 + 4,0, 05 \text{ м}$

Объемы работ

Монтаж пролетного строения надземного пешеходного перехода ведется в следующей последовательности:

Общие указания







Решениями по выполнению всех видов работ по сооружению рабочего и временного мостовых сооружений подрядной организацией на стадии проекта производства работ согласовываются с проектной организацией и утверждаются Заказчиком.

2. Выполнение строительно-монтажных и пуско-разгрузочных работ при сооружении рабочего и временного мостовых сооружений с соблюдением требований:

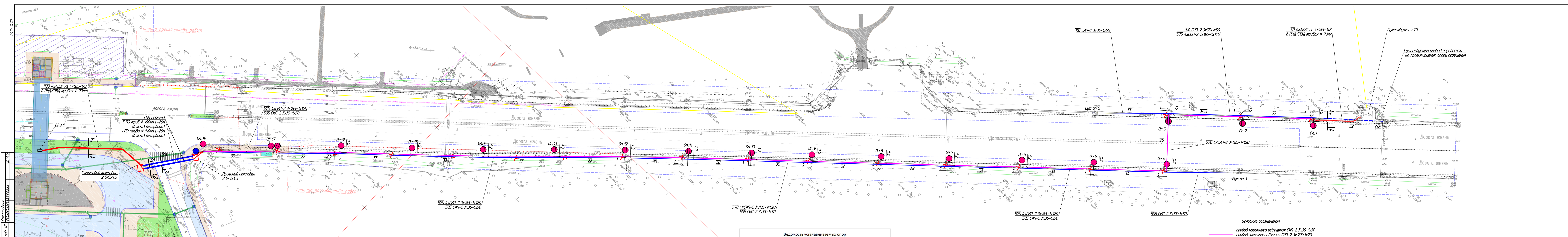
- СНиП 12-03-2001 "Безопасность труда в строительстве. Часть 1. Общие требования";
- СНиП 12-04-2002 "Безопасность труда в строительстве. Часть 2. Строительное производство";
- СП 12-136-2002 "Безопасность труда в строительстве. Решения по охране труда и промышленной безопасности в ПДС и ППР";
- СП46, 13330.202, актуализированная редакция СНиП 3.06.04-91 "Мосты и трубы";
- Правила безопасности опасных производственных объектов, на которых используются подвижные сооружения (Приказ Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору от 26 ноября 2020 г. N 461);
- СП 20.13330.2016, актуализированная редакция СНиП 2.01.07-85 "Нагрузки и воздействия";
- Правила противопожарного режима в Российской Федерации (Постановление Правительства РФ от 16 сентября 2020 г. N 1479);
- Правила по охране труда при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании мостов (Приказ Министерства труда и социальной защиты РФ от 9 декабря 2020 г. N 872н); а также с соблюдением требований Государственных стандартов, межотраслевых и отраслевых нормативных документов;
- Правила дорожного движения на зоне автодорожных проездов, а также ограждение зоны строительно-монтажных работ, должны производиться в соответствии с:
- Правилами дорожного движения;
- Инструкцией по организации движения и ограждению мест производства дорожных работ" (ОДМ-218), утвержденной Минтрансдором;
- Инструкцией по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автотранспортом;
- местными производственными инструкциями, разработанными строительной организацией.

4. В полном объеме все вопросы по охране труда и производственной санитарии при выполнении строительно-монтажных работ разрабатываются при составлении подрядной организацией проекта производства работ (ППР).

[illegible]

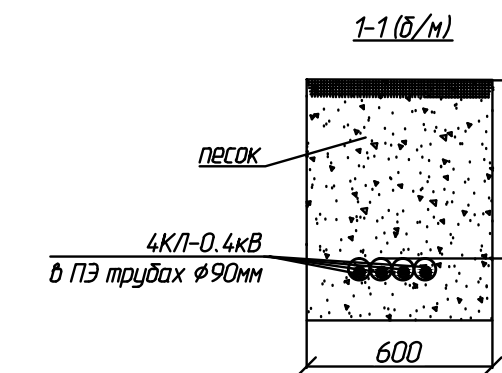
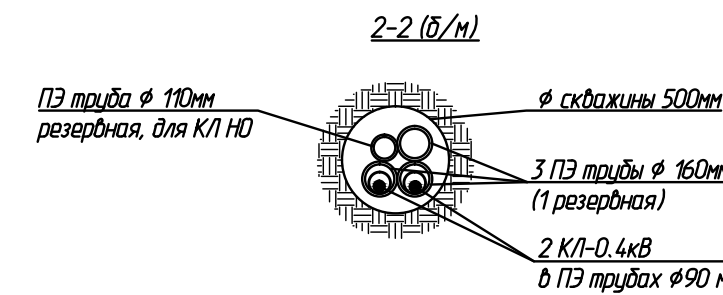
 - Граница проекта планировки и проекта междания территории
 - Граница полосы постоянного отвода
 - Границы земельных участков
 - Стоянка крана
 Р.З. - Рабочая зона работы крана
 О.З. - Опасная зона работы крана

155438/1-ПМР-ПОС:



- 1 Опоры освещения установить на расстоянии не менее 1.2 метра от грани силового ограждения до внешней поверхности цоколя опоры.
- 2 Подключение проектируемого кабеля к существующим опорам освещения производить с помощью зажимов.
- 3 Для герметизации резервных труб использовать заглушки.
- 4 Корпуса светильников, опоры освещения и другие металлические конструкции, которые могут оказаться под напряжением в результате повреждения изоляции, должны быть надежно заземлены путем присоединения отдельным проводником к PEN-проводнику линии в соответствии с ПУЭ, седьмого издания.
- 5 В местах подвеса КЛ по опоре НО, кабель АВВГ нг х185-1кВ проложить в металлической трубе до высоты 2.5м от уровня земли.

Ведомость устанавливаемых опор				
NN опор на плане	Тип опоры	Кронштейн	Ед. изм.	Кол-во
	Фундамент			
Оп.2, Оп.5 - Оп.16	ОГС-0,4-10-ИКП-1025	К1-2,0-2,0-7-1	шт.	13
	ФМ-0,273-2,5			
Оп.17	ОГС-0,4-10-ИКП-1025	К17(45)-2,0-2,0-7-1	шт.	1
	ФМ-0,273-2,5			
Оп.3, Оп.4	ОГС-0,7-10-ИКП-1025	К1-2,0-2,0-7-1	шт.	2
	ФМ-0,325-3,0			
Оп.1	ОГС-1,0-10-ИКП-1025	К1-2,0-2,0-7-1	шт.	1
	ФМ-0,325-3,0			
Оп.18	ОГС-1,0-10-ИКП-1025	К17(90)-2,0-2,0-7-1	шт.	1
	ФМ-0,325-3,0			



- Условные обозначения:
- провод наружного освещения СИП-2 3х35+1х50
 - провод электроснабжения СИП-2 3х185+1х20
 - кабель электроснабжения АВВГ нг 4х185-1кВ в ПНД/ПВД трубе \varnothing 90мм
 - ПНД труба
 - существующая ВЛ
 - расстояние между опорами
 - Оп. 10 - номер опоры
 - опора наружного освещения со светодиодным светильником FREGAT LED 120W DW1 740 (4000K)
 - опора наружного освещения со светодиодным светильником FREGAT LED 120W DW1 750 (5000K)
 - демонтаж

Система координат: МСК г. Москвы;
Система высот – Московская, отметки даны в метрах.

						155438/1-ПІР-ЭС-ТКРЗ.1
						Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения «Санкт-Петербург – Марь» во Всеволожском районе Ленинградской области
Изм.	Кол.уч.	Лист	N° док.	Подпись	Дата	
Разработ.	Конюхава				24.09.25	Инженерное оборудование и сети Электроснабжение
Проверил	Скаржаев				24.09.25	
						<div style="float:right; width:60px;">Страница</div> <div style="text-align:center;">2</div> <div style="float:left; width:60px;"></div>
H. контрл.	Федёко				24.09.25	План электроснабжения. М 1:500
ГИП	Смоль				24.09.25	
						TRANSMOСТ ООО "ТРАНСМОСТ"

ДОГОВОР № 1

НА ПРОВЕДЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ

г. Петрозаводск

«15» октября 2025 г.

Индивидуальный предприниматель **Нечаева Тамара Алексеевна**, действующая на основании свидетельства о регистрации ОГРНИП № 323100000010821 от 24.04.2023 г., именуемая в дальнейшем «Заказчик», и эксперт **Вахрамеева Татьяна Ивановна**, именуемая в дальнейшем «Исполнитель» (аттестован в качестве эксперта приказом Министерства культуры РФ 12.04.2024 № 673), с другой стороны, заключили настоящий Договор о нижеследующем:

1. Предмет договора и срок выполнения работы

1.1. Заказчик поручает, а Исполнитель обязуется провести государственную историко-культурную экспертизу Раздел по обеспечению сохранности объектов культурного наследия (объекты архитектуры и истории) при проведении работ на основании проекта: «Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на км 3 автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Санкт-Петербург-Морье" во Всеволожском районе Ленинградской области» с оформлением заключения по результатам проведения государственной историко-культурной экспертизы в виде Акта государственной историко-культурной экспертизы в соответствии с Положением о государственной историко-культурной экспертизе, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 25.04.2024 г. № 530.

1.2. Срок выполнения работ:

- начало работ: с момента подписания договора и передачи документов на экспертизу;
- окончание работ: в течение 1 месяца с момента получения документов на экспертизу

2. Стоимость работы и порядок расчетов

3.1 Стоимость работ по договору определяется соглашением о договорной цене.

3.2 Договорная цена настоящего Договора может быть изменена с письменного согласия сторон в случае изменения исходных данных.

3. Порядок сдачи-приемки выполненной работы

3.1. В соответствии с Положением о государственной историко-культурной экспертизе, Акт экспертизы с приложениями оформляется Исполнителем в 1 экземпляре в электронном виде подписанный усиленной квалифицированной электронной подписью Исполнителя.

3.2. Оплата производится Заказчиком в течение 5 (Пяти) банковских дней после приемки выполненных работ на основании Акта сдачи-приемки работ.

4. Обязательства сторон

4.1. Заказчик предоставляет Исполнителю:

- а) раздел по обеспечению сохранности объектов культурного наследия;
- б) другие материалы по необходимости.

4.2. Исполнитель обязуется:

а) соблюдать принципы проведения экспертизы, установленные статьей 29 Федерального закона «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации»;

б) обеспечивать объективность, всесторонность и полноту проводимых исследований, а также достоверность и обоснованность своих выводов;

в) самостоятельно оценивать результаты исследований, полученные им лично, ответственно и точно формулировать выводы в пределах своей компетенции;

г) обеспечивать конфиденциальность полученной при проведении экспертизы информации;

д) соблюдать установленные сроки и порядок проведения экспертизы и сдать результат работы Заказчику по акту выполненных работ;

е) информировать орган охраны объектов культурного наследия о случаях воздействия на исполнителя в целях оказания влияния на результаты экспертизы.

4.3. Заказчик обязуется: принимать результат работы по акту выполненных работ и оплачивать его согласно условиям договора.

4.4. Исполнитель имеет право: на своевременную и в полном объеме оплату выполненных по договору работ.

5. Заключительные положения

5.1. Настоящий Договор составлен в двух экземплярах, идентичных по своему содержанию, один из которых передается Исполнителю, другой – Заказчику.

6. Юридические адреса и реквизиты сторон

«Заказчик»

Индивидуальный предприниматель
Нечаева Тамара Алексеевна
ИНН: 100101605213
ОГРНИП: 323100000010821
ОКПО: 0131573462
Расчетный счет: 40802810825000015659
Банк: КАРЕЛЬСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ N8628
ПАО СБЕРБАНК
БИК: 048602673
Корр. счет: 301018106000000000673
Адрес: 185014, Карелия Респ, г.Петрозаводск,
ул.Лучистая,30-1

б/п.

/ Нечаева Т.А. /

«Исполнитель»

эксперт
Вахрамеева Татьяна Ивановна

/ Вахрамеева Т.И. /