АКТ

государственной историко-культурной экспертизы

Раздела об обеспечении сохранности объектов культурного наследия при выполнении работ по проекту: Строительство кольцевой скоростной автомобильной дороги на обходе Санкт-Петербурга, КАД-2 (Ленинградская область). Участок от автомобильной дороги М-11 «НЕВА» Москва - Санкт-Петербург до д. Кузьмолово. Строительство мостового перехода через р. Нева. Этап 2. Основные объекты строительства

«12» октября 2026 г. г. Уфа / г. Санкт-Петербург

Настоящий акт государственной историко-культурной экспертизы составлен в соответствии с требованиями Федерального закона от 25.06.2002 г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» и Положения о государственной историко-культурной экспертизе, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 25.04.2024 г. № 530 в электронном виде и подписан усиленной квалифицированной электронной подписью.

Дата начала проведения экспертизы	23 июня 2026 г.
Дата окончания проведения экспертизы	12 октября 2026 г.
Место проведения экспертизы	г. Уфа (место нахождения эксперта); г.Санкт-Петербург (объект экспертизы).
Заказчик экспертизы	Индивидуальный предприниматель Аврух Лев Григорьевич (ИП Аврух Лев Григорьевич), действующий на основании записи ОГРНИП 319784700004521 от 15.01.2019 г.,
Сведения об эксперте:	
Фамилия, имя и отчество	Абдулгужин Дим Иделович
Образование	Башкирский государственный университет, диплом № БВС0610561 от 18.06.1999 г.
Специальность	Историк, преподаватель истории
Ученая степень (звание)	нет
Стаж работы по специальности	24 года

Место работы и должность	ИП Абдулгужин Д.И. Эксперт
Сведения об аттестации	Абдулгужин Дим Иделович (далее – Аттестованный эксперт по проведению государственной историко-культурной экспертизы, эксперт) аттестован приказами Министерства культуры Российской Федерации: №208 от 06.02.2024 № 927 от 26.05.2025 № 1330 от 24.07.2025 № 684 от 09.04.2026

В соответствии с законодательством Российской Федерации эксперт несет ответственность за достоверность сведений, изложенных в заключении.

Эксперт Абдулгужин Д.И.:
- не имеет родственных связей с заказчиком экспертизы (его должностными лицами, работниками);
- не состоит в трудовых отношениях с заказчиком экспертизы;
- не имеет долговых или иных имущественных обязательств перед заказчиком экспертизы и заказчик не имеет соответствующих обязательств перед экспертом;
- не владеет ценными бумагами, акциями (долями участия, паями в уставных капиталах) заказчика экспертизы;
- не заинтересован в результатах исследований либо решений, вытекающих из заключения экспертизы, в целях получения выгоды в виде денег, ценностей, иного имущества, услуг имущественного характера или имущественных прав для себя и третьих лиц.

Цель экспертизы:

Обеспечение сохранности объектов культурного наследия, включенных в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации:

1. **Объект культурного наследия федерального значения (достопримечательное место) — «Рубежи обороны войск Ленинградского фронта в районе ожесточенных боев с немецко-фашистскими оккупантами в 1941-1943 гг.»**.
2. **Объект культурного наследия регионального значения (достопримечательное место) — «Плацдарм советских войск в битве за снятие блокады Ленинграда «Невский пятачок» - «Невская Дубровка», 1941–1943 гг.»**.

при проведении земляных, строительных, мелиоративных, хозяйственных работ, указанных в статье 30 Федерального закона от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» работ по использованию лесов и иных работ, предусмотренных проектной документацией «Строительство кольцевой скоростной автомобильной дороги на обходе Санкт-Петербурга, КАД-2 (Ленинградская область). Участок от автомобильной дороги М-11 «НЕВА» Москва - Санкт-Петербург до д. Кузьмолово. Строительство мостового перехода через р. Нева. Этап 2. Основные объекты строительства».

Объект экспертизы:

Раздел об обеспечении сохранности объектов культурного наследия при выполнении работ по проекту: Строительство кольцевой скоростной автомобильной дороги на обходе Санкт-Петербурга, КАД-2 (Ленинградская область). Участок от автомобильной дороги М-11 «НЕВА» Москва - Санкт-Петербург до д. Кузьмолово. Строительство мостового перехода через р. Нева. Этап 2. Основные объекты строительства.

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

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

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

При проведении государственной историко-культурной экспертизы экспертом выполнен анализ действующей нормативно-правовой базы в сфере охраны объектов культурного наследия.

В процессе проведения экспертизы был выполнен анализ представленной заказчиком проектной документации в части соответствия действующему законодательству в сфере охраны объектов культурного наследия.

Экспертом проведена оценка обоснованности и оптимальности принятых проектных решений, их правомерность применения в целях охраны объектов культурного наследия. Указанные исследования проведены в объёме, необходимом для принятия решения в рамках подготовки вывода государственной историко-культурной экспертизы.

Результаты указанных исследований, проведенных в соответствии с требованиями Федерального закона и постановления Правительства Российской Федерации от 25.04.2024 № 530 (далее – Постановление № 530), позволили эксперту сделать обоснованный вывод.

Оформлены результаты государственной историко-культурной экспертизы в форме настоящего заключения (акта) государственной историко-культурной экспертизы.

Экспертом при подписании акта государственной историко-

культурной экспертизы, выполненного на электронном носителе в формате переносимого документа (PDF), обеспечена конфиденциальность ключа усиленной квалифицированной электронной подписи.

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

Документация является результатом историко-культурного исследования территории, предназначенной для хозяйственного освоения.

1. **Описание объектов культурного наследия, включающее его наименование, категорию историко-культурного значения, вид, предмет охраны**.

Земельные участки, отводимые под производство строительно-монтажных и земляных работ по **Этапу 2. Основные объекты строительства**, частично расположены в границах территорий и зон охраны следующих объектов культурного наследия, включенных в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации:

1. Объект культурного наследия федерального значения (достопримечательное место) — «Рубежи обороны войск Ленинградского фронта в районе ожесточенных боев с немецко-фашистскими оккупантами в 1941-1943 гг.».

Регистрационный номер в Реестре: 471630486090006.

Памятник истории принят на государственную охрану Постановлением Совета Министров РСФСР от 21.05.1982 № 303.

Местоположение: Ленинградская область, Всеволожский район, берега реки Невы и Ладожского озера от деревни Большие Пороги до деревни Кокорево.

2. Объект культурного наследия регионального значения (достопримечательное место) — «Плацдарм советских войск в битве за снятие блокады Ленинграда «Невский пятачок» - «Невская Дубровка», 1941–1943 гг.».

Регистрационный номер в Реестре: 471731247620005.

Включен в Реестр приказом Комитета по культуре Ленинградской области от 13.05.2015 № 01-03/15-18.

Местоположение: Ленинградская область, территории Всеволожского и Кировского районов.

Международный статус территории и обязательства по Конвенции ЮНЕСКО 1972 года: Рассматриваемый правобережный участок напрямую затрагивает компоненты № 540-029 «Река Нева с берегами» и № 540-036a «Блокадное кольцо» объекта всемирного наследия «Исторический центр Санкт-Петербурга и связанные с ним группы памятников», включенного в Список всемирного наследия решением 14-й сессии Комитета всемирного наследия ЮНЕСКО № CONF 004 VII.A в 1990 году, оценка воздействия на

выдающуюся универсальную ценность (ВУЦ) данного объекта Всемирного наследия по Руководству ИКОМОС выполняется официально обособленно, в рамках подготовки самостоятельного Отчета.

2. ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ УЧАСТКА ПРОВЕДЕНИЯ РАБОТ.

Участок проведения строительно-монтажных, земляных и инженерно-строительных работ основного периода **Этапа 2 «Основные объекты строительства»** расположен в границах полос постоянного и временного отвода линейного объекта в диапазоне пикетов от ПК 222+00 до ПК 252+00 ходового направления автомобильной дороги. В административно-территориальном отношении район проектирования охватывает прибрежные территории двух муниципальных районов Ленинградской области. В соответствии с расчетом размеров земельных участков, общая необходимая занимаемая площадь полосы постоянного отвода составляет 261 812 кв. м (26,81 га), из которых 198 048 кв. м — земли неразграниченной государственной собственности. Площадь полосы временного отвода для нужд Этапа 2 составляет 55 031 кв.м. Объекты капитального строительства и жилой застройки в границах отвода отсутствуют. Строительная длина рассматриваемого участка составляет 3,0 км. В административно-территориальном отношении район проектирования охватывает прибрежные территории двух муниципальных районов Ленинградской области:

На Правом берегу реки Невы (Всеволожский муниципальный район):

Хозяйственно-планировочные условия и лесоустройство: Площадка производства работ основного периода локализована в границах Колтушского городского поселения. Трасса линейного объекта в полосе постоянного отвода пересекает земли лесного фонда Всеволожского лесничества (Чернореченское участковое лесничество). Проектные контуры постоянного отвода расположены в лесах, находящихся в лесопарковых зонах в границах кварталов № 271, № 272, № 274, а также в границах кварталов № 262, № 268, № 270. Территория проектирования частично расположена в границах Приневского государственного природного заказника — особо охраняемой природной территории (ООПТ) регионального значения. Основания опор № 14 – № 17 правого берега запроектированы глубокого заложения и полностью прорезают биогенную толщу торфов, опираясь на глубокие горизонты, что позволяет сохранить естественный гидрологический режим болотных массивов ООПТ без устройства сплошных выемок и дамб. С западной стороны коридор проектирования сопрягается с полосой отвода Октябрьской железной дороги.

На Левом берегу реки Невы (Кировский муниципальный район):

Хозяйственно-планировочные условия и промышленные объекты: Основные строительные работы выполняются на левобережной техногенно освоенной территории Кировского района (Павловское городское поселение).

Земляное полотно сопрягается с мостом на высокой насыпи мощностью до 17 м, проходя по нарушенному историческими экскавационными работами участку в районе ул. Советской. Трасса пересекает защитные леса Кировского лесничества (Павловское участковое лесничество, полоса пересечения составляет 0,57 га), проходя в границах зон санитарной охраны поверхностного источника питьевого водоснабжения ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга». На пикете ПК 228+43,69 трасса пересекает двухпутную ж/д линию Заневский пост – Горы Октябрьской железной дороги, где предусмотрено сооружение постоянного путепровода. Транспортный подъезд к площадкам обеспечен со стороны Петрозаводского шоссе.



Ситуационная схема расположения участка

3. ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА.

Историко-мемориальная и культурная ценность рассматриваемой правобережной террасы реки Невы Приневской низменности, охватывающей

коридор проведения работ основного периода по объекту «Строительство кольцевой скоростной автомобильной дороги на обходе г. Санкт-Петербурга, КАД-2 (Ленинградская область). Участок от автомобильной дороги М-11 «Нева» Москва - Санкт-Петербург до д. Кузьмолово. Строительство мостового перехода через р. Нева. Этап 2. Основные объекты строительства», формировалась на протяжении нескольких столетий и имеет глубокий многослойный характер освоения.

Древнейший и дореволюционный периоды освоения территории:

Финно-угорский и шведский этапы: С древнейших времен правобережная терраса реки Невы и южная часть Карельского перешейка служили зоной расселения прибалтийско-финских племен и входили в состав Водской пятины Великого Новгорода. Согласно Писцовой книге Водской пятины 1500 г., здесь фиксируется деревня Кузнецова (будущая Кузьминка). В ходе шведской интервенции начала XVII века данные земли временно отошли к шведским владениям (провинция Ингерманландия), что зафиксировано в шведских Писцовых книгах Ингрии 1640 г. и Генеральной карте Бергенгейма 1676 г. (отмечены поселения Nisna, Soldina и Borotkina на месте современных Песков). Территория окончательно вернулась в состав Российского государства в ходе Северной войны 1700–1721 годов.

Раннее картографическое упоминание: Трасса проведения работ локализована на землях, исторически примыкавших к Корчминской мызе и правобережной деревне Дубровка. На Семитопографической карте окружности С.-Петербурга 1810 г., Военно-топографической карте Санкт-Петербургской губернии Ф.Ф. Шуберта 1834 года и в «Историческом атласе Санкт-Петербургской Губернии» 1863 года в данном секторе правобережья фиксируется сплошной массив казенных лесов.

Формирование дачно-пригородной и транспортной инфраструктуры: На рубеже XIX–XX веков правый берег реки Невы активно включается в систему промышленно-экономического и транспортного развития. Здесь формируется крупный рабочий поселок Невская Дубровка (связанный с развитием деревообрабатывающего производства) и деревня Кузьминка. К 1940 году для обеспечения стратегических железнодорожных связей в данном секторе Приневской низины был возведен Кузьминский однопутный железнодорожный мост через реку Неву, ставший ключевым инфраструктурным узлом района.

Период Великой Отечественной войны (1941–1944 гг.):

Выход противника к Неве и начало сухопутной блокады: 8 сентября 1941 года войска немецко-фашистской группы армий «Север» в результате глубокого прорыва проселочных оборонительных рубежей захватили город Шлиссельбург, вышли к левому берегу реки Невы и полностью замкнули сухопутное кольцо блокады Ленинграда. С этого момента левый берег реки Невы был превращен противником в эшелонированный, долговременный оборонительный узел. Правобережная прибрежная полоса реки Невы от деревни Большие Пороги до Ладожского озера протяженностью около 30 километров стала передовой линией обороны войск Ленинградского фронта,

которую непрерывно удерживали соединения Приморской оперативной группы, а затем 23-й и 55-й армий.

Организация оборонительного рубежа 4-го истребительного батальона УНКВД: Непосредственно в границах проведения строительно-монтажных работ Этапа 2, на участке Островки — Кузьминка — Кузьминский железнодорожный мост, в сентябре 1941 года заняли прочную оборону подразделения 4-го истребительного батальона Управления НКВД по г. Ленинграду и Ленинградской области под командованием капитана Гордиенко (Суслова). Батальон, укомплектованный добровольцами-ополченцами Всеволожского района, совместно с полками 115-й стрелковой дивизии принял на себя первые массированные удары немецкой авиации и артиллерии, предотвратив форсирование реки Невы противником на правый берег. Бойцы батальона создали на данном рубеже развитую оборонительную сеть. Вся полоса лесного массива вдоль прибрежной зоны была превращена в сплошной военно-инженерный плацдарм, насыщенный ходами сообщения, скрытыми блиндажами, артиллерийскими позициями, окопами и стрелковыми ячейками, обеспечивавшими огневое прикрытие зеркала реки.

Мемориальное значение Невской Дубровки: Начиная с 19 сентября 1941 года, когда силами 115-й стрелковой дивизии и 4-й бригады морской пехоты был осуществлен скрытный бросок через реку и захвачен легендарный левобережный плацдарм «Невский пятачок», Невская Дубровка приобрела статус главного транспортного, тылового, снабженческого и медицинского узла Ленинградского фронта. Под круглосуточным артиллерийско-минометным огнем противника саперные батальоны и моряки Ленинградской военно-морской базы обеспечивали работу лодочных, паромных и понтонных переправ через реку Неву. Лесной массив служил естественным укрытием для выдвижения советских стрелковых полков к точкам посадки. Находящиеся вдоль трассы линии траншей и многочисленные обводненные воронки от разрывов крупнокалиберных снарядов являются подлинными физическими следами тех ожесточенных боев.

Прорыв блокады Ленинграда: Удержание переправ в Невской Дубровке и героическая оборона правого берега позволили советским войскам сковать крупные силы врага. В январе 1943 года в ходе наступательной операции «Искра» именно с этих рубежей и сопредельного «Невского пятачка» советские войска осуществили исторический прорыв блокады Ленинграда. В ходе ожесточенных боев прилегающие поселки Выборгская Дубровка, Московская Дубровка, Арбузово и Анненское были полностью уничтожены и стерты с лица земли.

Послевоенный период развития территории:

В послевоенные годы разрушенный Кузьминский железнодорожный мост был полностью восстановлен на прежних опорах, сохранив свой статус стратегического объекта транспортной инфраструктуры. Территория правого

берега постепенно рекультивировалась, покрываясь плотным консервирующим дерновым покровом и лесонасаждениями хвойных пород Всеволожского лесничества, зафиксировавшими профиль оборонительных сооружений 1941–1943 годов. Вдоль трассы «Дороги жизни» и на местах боев был сформирован комплекс мемориалов «Зеленого пояса Славы» Ленинграда. В настоящее время характер использования сопредельных земель сочетает в себе функции пригородного постоянного проживания, рекреации и коридоров линейных инженерно-транспортных коммуникаций Санкт-Петербургского транспортного узла.

Объект культурного наследия федерального значения — достопримечательное место «Рубежи обороны войск Ленинградского фронта в районе ожесточенных боев с немецко-фашистскими оккупантами в 1941-1943 гг.» представляет собой монументальный памятник военной истории под открытым небом, охватывающий ключевые сухопутные и водные рубежи битвы за Ленинград в период Великой Отечественной войны. Его возникновение и мемориальный статус целиком обусловлены беспрецедентным по своей жестокости и героизму противостоянием советских войск силам немецко-фашистской группы армий «Север».

Официальная история формирования данного историко-культурного пространства началась в первой декаде сентября 1941 года. Прорвав фронтальные оборонительные линии советских войск на пригородных рубежах, передовые немецкие части 39-го армейского корпуса вышли к левому берегу реки Невы и 8 сентября штурмом овладели стратегическим городом Шлиссельбург. Данный маневр позволил противнику полностью замкнуть сухопутное кольцо блокады Ленинграда, отрезав город от прямого железнодорожного и автомобильного сообщения с остальной территорией страны.

Захватив левобережное побережье Невы, немецкие войска превратили его в глубоко эшелонированный оборонительный узел с развитой системой ДОТов, артиллерийских позиций и пулеметных гнезд, использовавших излучину реки для сквозного прострела сопредельной территории. С этого момента правый берег реки Невы протяженностью около 30 километров — от северной окраины деревни Коккорево на Ладожском озере до южных рубежей Больших Порогов — стал передовой линией обороны Ленинградского фронта. Этот важнейший оборонительный рубеж удерживали соединения Приморской оперативной группы, а затем полки 23-й и 55-й армий.

В течение сентября — ноября 1941 года на рассматриваемой правобережной террасе велась непрерывная инженерно-строительная работа по созданию сплошного оборонительного и плацдармного комплекса. Непосредственно в границах Контура 1 проведения СМР, в районе Кузьминского железнодорожного моста и прилегающей деревни Кузьминка, заняли прочную оборону подразделения 4-го истребительного батальона Управления НКВД под командованием капитана Гордиенко (Суслова). Сформированный из добровольцев-ополченцев Всеволожского района,

батальон совместно с частями 115-й стрелковой дивизии создал разветвленную, законсервированную ныне дерновым покровом оборонительную сеть. Полоса лесного массива была превращена в сплошной военно-инженерный плацдарм, насыщенный ходами сообщения, скрытыми блиндажами, артиллерийскими позициями, окопами и стрелковыми ячейками.

Начиная с 19 сентября 1941 года, этот правобережный рубеж приобрел стратегическое значение как главный тыловой, снабженческий, медицинский и транспортный узел всего фронта, обеспечивавший материально-техническое снабжение легендарного левобережного плацдарма «Невский пятачок». Под круглосуточным шквальным артиллерийско-минометным огнем и непрерывными авиабомбежками противника, саперные батальоны и моряки Ленинградской военно-морской базы обеспечивали здесь работу лодочных, паромных и понтонных переправ. Лесной массив служил естественным маскирующим укрытием для скрытного выдвижения полков 86-й, 115-й и 177-й стрелковых дивизий к точкам посадки на плавсредства. Плотность артиллерийского воздействия противника по правобережным пикетам достигала сотен снарядов на один гектар в сутки, оставив в рельефе местности сотни глубоких снарядных воронок.

Героическое удержание этого правобережного оборонительного рубежа позволило советским войскам сковать крупные силы противника и сохранить плацдарм для решающего удара. В январе 1943 года в ходе наступательной операции «Искра» именно с этих позиций советские войска осуществили исторический прорыв блокады Ленинграда. В ходе этих ожесточенных боев прилегающие исторические поселения были полностью уничтожены, а вековой культурный слой невских берегов — тотально утрачен. Постановлением Совета Министров РСФСР от 21.05.1982 № 303 «Рубежи обороны войск Ленинградского фронта в районе ожесточенных боев с немецко-фашистскими оккупантами в 1941-1943 гг.» были включены в список памятников культуры, подлежащих государственной охране как памятник федерального значения, зафиксировав подлинные элементы фортификации и рельефа полей сражений как бесценный объект историко-культурного наследия Отечества.

Объект культурного наследия регионального значения — достопримечательное место «Плацдарм советских войск в битве за снятие блокады Ленинграда «Невский пятачок» – «Невская Дубровка», 1941 - 1943 гг.» представляет собой уникальный мемориальный ландшафт, неразрывно связанный с наиболее драматическими и героическими страницами битвы за Ленинград в период Великой Отечественной войны. Его историческое формирование обусловлено проведением четырех Синявинских наступательных операций войск Ленинградского фронта и Невской оперативной группы, направленных на деблокирование осажденного города.

Официальная летопись плацдарма началась в ночь на 20 сентября 1941 года, сразу после установления сухопутной блокады Ленинграда. Получив приказ форсировать реку Неву на участке Ивановское — Московская

Дубровка, передовой батальон 115-й стрелковой дивизии (под командованием генерал-майора В. Ф. Конькова) на рыбацких лодках и самодельных плотах скрытно переправился из района Невской Дубровки на левый берег реки. Внезапной атакой советские воины выбили немецко-фашистские войска с передовых позиций, захватив небольшой плацдарм, вошедший в историю под названием «Невский пятачок». Одновременно батальон 4-й бригады морской пехоты форсировал реку из района платформы «Теплобетон» с целью овладения зданием 8-й ГРЭС и 1-м Городоком.

Особенности географического положения определили ход дальнейших боевых действий. Наличие железнодорожной ветки Петрокрепость — Невская Дубровка на правом берегу и относительно небольшая ширина реки (около 800 м) позволяли советскому командованию оперативно доставлять подкрепления к берегу. Однако из-за излучины Невы противник получил возможность простреливать переправы со всех сторон. Немецкие войска создали мощную линию обороны, укрепив артиллерийские группы от Шлиссельбурга до Отрадного, и вели систематический шквальный огонь по правобережной террасе.

Ожесточенная борьба за этот участок продолжалась почти беспрерывно в течение 7,5 месяцев. Правобережный сектор в районе Невской Дубровки и Кузьминского инфраструктурного узла выполнял стратегическую функцию главного транспортного, тылового и медицинского плацдарма снабжения советских войск. Полки 86-й, 115-й и 177-й стрелковых дивизий использовали массивы соснового леса для скрытного рассредоточения и выдвижения к точкам посадки на паромные и понтонные переправы для последующего броска на оккупированный левый берег Невы. В ходе наступательных операций и встречных артиллерийских дуэлей прибрежные гражданские поселения правобережья (Невская Дубровка, Кузьминка) были практически полностью разрушены. Приказом Комитета по культуре Ленинградской области от 13.05.2015 № 01-03/15-18 данный мемориальный ландшафт, сохранивший подлинные фрагменты оборонительных сооружений и ходов сообщения, был включен в единый государственный реестр в качестве Достопримечательного места регионального значения.

В январе 1943 года в ходе операции «Искра» с «Невского пятачка» в наступление перешла 45-я гвардейская стрелковая дивизия при поддержке 118-го отдельного танкового батальона, что оттянуло на себя крупные силы врага и способствовало прорыву блокады Ленинграда. В ходе боев поселки Выборгская Дубровка, Московская Дубровка, Арбузово, Анненское и 1-й Городок были полностью уничтожены. Приказом Комитета по культуре Ленинградской области от 13.05.2015 № 01-03/15-18 данный мемориальный ландшафт, сохранивший фрагменты оборонительных сооружений, ходов сообщения и следы артиллерийских ударов, был включен в единый государственный реестр в качестве Достопримечательного места регионального значения, увековечившего беспрецедентный подвиг воинов Ленинградского фронта.

4. Описание проектных решений, анализ видов и способов проведения работ, оценка воздействия проектируемых работ, меры по обеспечению сохранности объектов культурного наследия.

Цель проведения работ

Целью проведения планируемых работ в рамках Этапа 2 «Основные объекты строительства» является выполнение комплекса строительно-монтажных мероприятий по возведению и сдаче в постоянную эксплуатацию внеклассного двухпилонного вантового моста через р. Неву и сопутствующей инфраструктуры скоростной автомагистрали КАД-2.

Участок проведения работ

Планируемые работы основного периода выполняются в границах полосы постоянного отвода Правобережного участка общей площадью 75790,3 кв. м (7,58 га) и полосы временного отвода площадью 162 694,3 кв. м (16,27 га) на территории Всеволожского муниципального района Ленинградской области (Колтушское городское поселение). Земли отвода расположены в границах единого землепользования с кадастровым номером 47:07:1045004:57.

В пространственном отношении участок проведения работ непосредственно расположен в границах территории ОКН федерального значения — достопримечательного места «Рубежи обороны войск Ленинградского фронта в районе ожесточенных боев с немецко-фашистскими оккупантами в 1941–1943 гг.». В соответствии с разработанным проектом границ данного федерального памятника, трасса работ проходит в пределах его проектного (неутвержденного) регламентного участка ЕЛ (2) — зона естественного ландшафта ЕЛ.

Одновременно с этим правобережный участок работ пересекает утвержденные границы зон охраны сопредельного ОКН регионального значения — достопримечательного места «Плацдарм советских войск в битве за снятие блокады Ленинграда “Невский пятачок” – “Невская Дубровка”, 1941–1943 гг.». В границах данного регионального памятника трасса строительного коридора накладывается на два самостоятельных регламентных участка:

- ОЛ 1 (участок ОЛ 1.1) — зона незастроенных территорий мемориального историко-культурного ландшафта (земли лесного фонда Всеволожского лесничества);
- Р 2 (участок Р 2.1) — производственная зона, зона инженерной и транспортной инфраструктур.

Границы участка проектирования на Правом берегу определены створом мостового перехода от уреза реки (пикет ПК 241+78,20) до точки сопряжения с дорожными подходами основного хода на пикете ПК 252+00. Объектом строительной инфраструктуры Этапа 2 на Правом берегу р. Невы являются: площадка сооружения пилона Опоры № 13 на береговом урезе, прибрежный стапель укрупнительной сборки металлоконструкций, технологические площадки стоянки тяжелых гусеничных кранов Liebherr грузоподъемностью

500 т, линейные зоны возведения опор правобережной эстакады № 14, № 15, № 16, № 17 и концевого устоя № 18, а также площадка монтажа РТП № 2 и очистных сооружений ЛОС-3.

Описание проектных и конструктивных решений

Проектные, конструктивные и объемно-пространственные решения Этапа 2 «Основные объекты строительства» разработаны в соответствии с требованиями ГОСТ 27751-2014 для объектов повышенного уровня ответственности (класс КС-3, коэффициент надежности по ответственности не менее 1,2). Искусственные сооружения и элементы обустройства скоростной автомобильной дороги категории IБ в диапазоне пикетов ПК 222+00 – ПК 252+00 характеризуются следующими конструктивными параметрами:

1. Центральный внеклассный вантовый мост через р. Неву (ПК 234+07,500 – ПК 246+63,950):

Пролетное строение (балка жесткости): Неразрезная сталежелезобетонная решетчатая конструкция, перекрывающая русло по трехпролетной вантовой схеме с пролетами Lр = 100 + 220 + 100 м. Полная длина вантовой части по торцам пролетных строений составляет 549,33 м. Главная балка жесткости сформирована из двух продольных стальных двутавровых балок (высота в русловом пролете — 2000 мм, в крайних анкерных — 3200 мм), расположенных на расстоянии 26,14 м друг от друга и объединенных системой поперечных балок с шагом 3500 мм вдоль моста. Все основные металлоконструкции пролетного строения запроектированы из высокопрочной мостовой стали марок 10ХСНД и 10ХСНД-2 по ГОСТ 6713, а также 09Г2С по ГОСТ 19281. Плита проезжей части — сборно-монолитная железобетонная толщиной 250 мм из тяжелого конструкционного бетона класса В45$F_2$300 W12. Полная ширина мостового полотна составляет 29,10 м при габарите проезжей части 2(Г-11,0).

Пилонные опоры (Опоры № 12 и № 13): Двухстоечные монолитные железобетонные конструкции высотой 109,95 м от уровня ростверков. Вертикальные стойки пилонов имеют постоянное прямоугольное сечение 2,5 х 4,0 м. В уровне балки жесткости стойки объединены монолитной преднапряженной железобетонной затяжкой сечением 2,4 х 2,5 м, армированной 5 мощными пучками 19-проволочных витых стабилизированных канатов марки К7-15,7-1860. Пилоны полностью вынесены из русла реки на береговые урезы (Опора № 13 — на Правом берегу Невы).

Фундаменты пилонов: Массивные монолитные железобетонные ростверки размерами в плане 12,5 х 12,5 м и высотой 4,0 м из бетона класса В35 F1200 W8. Каждый ростверк опирается на куст глубокого заложения, состоящий из 50 буронабивных свай (БНС) диаметром 1500 мм и проектной длиной до 38 м, изготавливаемых из высокопрочного сульфатостойкого бетона класса В30 F1200 W6. Забой свай жестко врезается не менее чем на 3 диаметра в опорный дочетвертичный горизонт днепровского оледенения (переуплотненный тяжелый суглинок ИГЭ № 730).

2. Правобережная сталежелезобетонная эстакада подходов (ПК 244+53,200 – ПК 246+71,050):

Обеспечивает сопряжение вантового моста с береговой постоянной насыпью. Запроектирована по трехпролетной схеме: Lр = 63,0 + 84,0 + 63,0 м, полная длина по торцам составляет 210,75 м. Несущий каркас состоит из стальных двутавровых балок марки 10ХСНД и объединенной монолитной плиты проезжей части толщиной 200 мм из бетона класса В40 F2300 W12. Промежуточные опоры № 14, № 15, № 16, № 17 выполнены в виде монолитных железобетонных колонн с укладкой V-образных ригелей, опирающихся на фундаменты из свай БНС Ø1500 мм длиной до 32 м. Фундаменты опор полностью прорезают биогенную толщу слабых торфов ИГЭ № 11 мощностью 1,55 м без устройства сплошных выемок, сохраняя гидрологию болот ООПТ заказника «Приневский».

3. Постоянное земляное полотно основного хода КАД-2 на Правом берегу (ПК 246+71,050 – ПК 252+00):

Запроектировано под 4 полосы движения (категория IБ) с расчетной скоростью 120 км/ч. Ширина земляного полотна по верху составляет от 26,5 до 31,0 м. Тип дорожной одежды — капитальный, нежесткий. Конструктивные слои включают: верхний слой покрытия толщиной 50 мм из износостойкого щебеночно-мастичного асфальтобетона ЩМА-16 на полимерно-битумном вяжущем PG 70-34, нижний слой покрытия толщиной 60 мм из плотного асфальтобетона, несущее щебеночное основание фракции 0/63 толщиной 24 см и подстилающий слой из песчаного грунта. По внешним обочинам монтируется постоянное барьерное ограждение 11-ДО удерживающей способностью 300 кДж (высота 1,3 м), на разделительной полосе — парапетное железобетонное ограждение блоков 12-ДО и 12-ДД удерживающей способностью 450 кДж (высота 1,1 м). По бровкам земляного полотна устанавливаются постоянные шумозащитные экраны высотой 3,09 м с глухой нижней звукопоглощающей панелью (1,0 м, цвет RAL 5014) и светопрозрачным верхним поликарбонатным заполнением (2,0 м).

4. Постоянные инженерные системы обустройства линейного объекта на Правом берегу:

Стационарное наружное освещение и АХП: Включает установку металлических граненых фланцевых опор типа МНО-ФГ-10 с двухрожковыми кронштейнами и светодиодными светильниками FREGAT LED 140W, монтируемых на разделительной полосе на закладных деталях ЗФ-30 в бетонные фундаменты глубиной 3,5 м. Архитектурно-художественная подсветка моста (АХП) включает 456 статичных монохромных прожекторов VARTON теплого белого света (3000 К) с антиослепляющими экранами (блендами) для исключения боковой засветки акватории Невы и заказника. Питание осуществляется от РТП № 2 по медным кабелям ВВГнг(А)-LS 5х10, уложенным в закрытых металлических лотках моста.

Герметичная система ливневого водоотвода и ЛОС-3: Ливневые стоки собираются дренажной системой под покрытием моста и эстакад по закрытому контуру в гофрированные полимерные трубы жесткости SN8 и

полностью отводятся за пределы водоохранных зон на постоянный заглубленный комплекс очистных сооружений ЛОС-3 (мощностью 20 л/с) с павильоном управления высотой до 3,0 м и постоянной установкой ультрафиолетового обеззараживания УФО-3, что полностью исключает инфильтрацию нефтепродуктов в мемориальные грунты.

Кабельная канализация связи и элементы ИТС (АСУДД): На разделительной полосе вдоль парапетного ограждения монтируется блок из 6 труб ПНД Ø110 мм (силовые сети ИТС) и 6 труб ПНД Ø63 мм (слаботочные сети связи), уходящий в грунтовые траншеи на песчаную постель 100 мм с механической защитой плитами ПЗК и железобетонными колодцами ККС-3,5 с запорными устройствами. Внутри трубопроводов протягиваются бронированные волоконно-оптические кабели марки ДОЛ-П емкостью от 8 до 32 волокон. На 10-метровых граненых мачтах АСУДД размещаются радиолокационные детекторы транспорта СОРБ ИНФРА Т-35, автоматические дорожные метеостанции АДМС с датчиками IWS-2 и IP-видеокамеры видеонаблюдения, интегрированные с платформой нейросетевого видеоанализа инцидентов «Интелвиз.

Аэронавигационная и навигационная сигнализация (СНО): На вершинах пилонов и ярусами через каждые 45 м монтируются сдвоенные авиационные заградительные огни малой интенсивности постоянного свечения ЗОМ-1 (6 Вт, IP65), подключенные к шкафам управления АС 1 и АС 2 по I категории надежности. Для обеспечения судоходства на русловом пролете закрепляются постоянные щиты СНО с полимерным покрытием «ЭП-5287»: ромбовидные знаки оси хода красного цвета RAL 3024 (2000х2000 мм), зеленые знаки кромок габаритов RAL 6038 (1000х1000 мм) со светодиодными сигнальными огнями ОНС-200 (10 Вт) и асимметричными прожекторами «Кососвет» 150 Вт для шкаторирования уровней РСУ.

Технические средства обеспечения транспортной безопасности (ОТБ): Вдоль конусов устоев и опор устанавливаются постоянные сетчатые заборы высотой 2,5 м со спиралью колючей ленты АКЛ, разворачивается сеть из 94 IP-видеокамер СОТ (модели NT54195Z2 и PTZ-камеры с ИК-подсветкой до 300 м), двухзонные вибрационные извещатели «Гюрза-2К» и биометрические считыватели СКУД BioSmart по венам ладоней, подключенные к Единому пункту управления ЕПУ ОТБ.

Состав работ и их последовательность

Производство работ Этапа 2 «Основные объекты строительства» на Правобережном участке реализуется в строгой организационно-технологической последовательности, увязанной с решениями проекта организации строительства (ПОС), показателями материалоемкости и календарным графиком.

Комплекс строительно-монтажных, земляных, гидротехнических и пусконаладочных мероприятий постоянных сооружений включает в себя следующие последовательные этапы строительного производства:

Устройство фундаментов глубокого заложения берегового пилона

(Опора № 13): Внутри герметичного ящика из стального шпунта Ларсен V/VII (общий вес временного металла — 1450 т) буровыми станками Bauer BG-40 выполняется сооружение куста из 50 буронабивных свай диаметром 1500 мм длиной 33 м. Бурение ведется с береговой линии под защитой инвентарных обсадных труб с полным прорезанием слабых биогенных торфов ИГЭ № 11 и тиксотропных супесей до жесткой заделки забоя свай на глубину не менее 3 диаметров в опорный горизонт днепровской морены (тяжелый переуплотненный суглинок ИГЭ № 730). Сваи армируются цельносварными пространственными каркасами и бетонируются методом вертикально перемещаемой трубы (ВПТ) сульфатостойким бетоном класса В30 F1200 W6. После набора прочности свай выполняется послойная разработка грунта внутри шпунтового ящика, срубка голов свай и заливка монолитного железобетонного ростверка размерами в плане 10,0 х 35,6 м и высотой 3,5 м из бетона класса В35 F1200 W8.

Возведение тела монолитного железобетонного пилона Опоры № 13: Сооружение стоек пилона сечением 2,5 х 4,0 м на высоту 109,95 м. В уровне сопряжения с балкой жесткости выполняется заливка монолитной преднапряженной железобетонной затяжки сечением 2,4 х 2,5 м с последующей протяжкой и гидравлическим натяжением 5 пучков высокопрочных стабилизированных канатов марки К7-15,7-1860. По мере роста пилона монтируются ярусные пространственные подмости и грузопассажирский лифт.

Сооружение промежуточных опор правобережной эстакады (№ 14 – № 17) и устоя № 18: На пикетах ПК 244+53 – ПК 246+71 параллельно ведется бурение свай БНС Ø1500 мм под промежуточные береговые опоры эстакады. Фундаменты полностью прорезают биогенную толщу торфов мощностью 1,55 м без устройства открытых котлованов, что исключает нарушение гидрологического баланса болот ООПТ. Тело опор выполняется в виде монолитных железобетонных колонн, завершающихся укладкой V-образных ригелей индивидуального проектирования, визуально повторяющих форму мемориального знака «Балтийские крылья».

Монтаж сталежелезобетонного пролетного строения эстакады подходов и русловой части: Главные металлические двутавровые балки высотой от 2000 до 3200 мм из стали марок 10ХСНД и 09Г2С собираются на обустроенном прибрежном стапеле и надвигаются в створ правобережных опор № 15 – № 18 с использованием металлического аванбека. Монтаж центрального руслового судоходного пролета длиной 220 м ведется консольно-навесным методом симметрично от пилонов Опоры № 12 и № 13. Коробчатые стальные блоки доставляются к створу по воде на сухогрузных баржах-площадках грузоподъемностью 1000 т и поднимаются русловыми монтажными агрегатами в проектное положение с последующей сваркой стыков и закреплением вантовых пучков (оболочки белого цвета RAL 9003). По верху балок укладывается сборно-монолитная железобетонная плита проезжей части толщиной 250 м из бетона класса В40 с омоноличиванием стыков в передвижных тепляках.

Устройство мостового полотна, дорожной одежды и ТСОДД основного хода: Выполняется укладка двухслойной гидроизоляции, устройство постоянного двухстороннего поперечного уклона и укладка капитального нежесткого покрытия из щебеночно-мастичного асфальтобетона ЩМА-16 на битумном вяжущем PG 70-34. По внешним бровкам монтируется стальное барьерное ограждение удерживающей способностью 300–350 кДж (марка 11-ДО, длина 2994 пог. м), а на разделительной полосе — железобетонное парапетное ограждение удерживающей способностью 450 кДж (блоки 12-ДО и 12-ДД, длина 3059,32 пог. м). На правом берегу на пикете ПК 246+88,40 устанавливается знак индивидуального проектирования ЗИП № 2 (6.11 «р. НЕВА / NEVA Riv») размером 2800х1300 мм на сдвоенных оцинкованных стойках с монолитным фундаментом Ф2. Вдоль трассы монтируются комбинированные шумозащитные экраны высотой 3,09 м (нижняя панель 1,0 м цвета RAL 5014, верхняя 2,0 м — светопрозрачная).

Монтаж постоянных сетей инженерно-технического обеспечения:

Наружное освещение и АХП: Устанавливаются 107 металлических граненых опор МНО-ФГ-10 с зарядкой кабелем ВВГ 3х1,5 и светильниками FREGAT LED 140W. Вдоль трассы монтируется оцинкованная осветительная система Сигма, нейтральный серый цвет которой снижает избыточную визуальную нагрузку на ландшафт. Архитектурно-художественная подсветка вантового моста базируется на строгой стилистике конструктивизма, продиктованной историко-военными особенностями местности и событиями Великой Отечественной войны. Всего устанавливается 456 осветительных приборов марки VARTON монохромного статического свечения с цветовой температурой 3000 К теплый белый свет. Распределение оборудования включает: 320 прожекторов мощностью 80 Вт с углом 7 градусов для освещения балки жесткости пролетного строения и береговых опор; 4 прожектора мощностью 160 Вт с углом 30 градусов для подсветки нижних зон; 68 прожекторов мощностью 150 Вт с углом 2 градуса для плоскостей вант и стоек пилонов; 48 прожекторов мощностью 160 Вт с углом 7 градусов для акцентной подсветки вант; и 16 прожекторов мощностью 160 Вт с углом 10х30 градусов для заливающего освещения внутренних граней пилонов. Групповая питающая сеть выполняется кабелем марки ВВГнг(А)-LS 5х10 мм² длиной 3800 метров и ВВГнг(А)-LS 3х1,5 мм² длиной 950 метров в закрытом центральном лотке моста. Управление осуществляется из распределительных шкафов ЩАХП3 и ЩАХП4 от панели БКТП-1. Для исключения деструктивной засветки акватории реки Невы и заказника каждый из 456 прожекторов оснащается индивидуальным антиослепляющим экраном-блендой. Внутренние плоскости стоек пилонов дополнительно используются для работы гобо-проекторов для проецирования памятных изображений, связанных с тематикой обороны Ленинграда.

Линейный водоотвод и ЛОС: Ливневые стоки собираются системой закрытого дренажа под покрытием моста и эстакад и по герметичному контуру уводятся за пределы водоохранных зон в береговую сеть из гофрированных полимерных труб, откуда поступают на постоянный

заглубленный комплекс локальных очистных сооружений ЛОС-3 полной производительностью 100 л/с. В состав ЛОС-3 входят главная КНС, подземный регулирующий резервуар емкостью 45 куб. м, технологический павильон ультрафиолетового обеззараживания УФО-3 с узлом учета сточных вод, а также два стационарных закрытых инженерных блок-контейнера Модуль 1 и Модуль 2 с проектной отметкой чистого пола ±0.000. Очищенный сток полностью исключает сброс на рельеф заказника ООПТ, а надземные Модули выполняются в виде малогабаритных блоков, не нарушающих визуального восприятия Достопримечательного места со стороны левобережного плацдарма „Невский пятачок“.

Сети ИТС (АСУДД) и Связи: На разделительной полосе вдоль парапета монтируется постоянный блок кабельной канализации ИТС из 6 труб Ø110 мм (слева) и 6 труб Ø63 мм (справа), укладываемый в грунтовых траншеях на песчаной постели 100 мм с защитой плитами ПЗК и установкой железобетонных колодцев ККС-3,5. Внутри прокладываются бронированные волоконно-оптические кабели марки ДОЛ-П емкостью от 8 до 32 волокон для нужд АСУДД, АСУНО и Системы взимания платы. На 10-метровых граненых мачтах монтируются радиолокационные детекторы транспорта СОРБ ИНФРА Т-35, метеостанции АДМС с датчиками IWS-2 и купольные PTZ IP-видеокамеры видеонаблюдения с алгоритмами нейросетевого анализа инцидентов «Интелвиз».

Система СМИК моста: В ключевых сечениях главных стальных балок жесткости, вант и опор закрепляются СИ деформаций: струнные тензометры деформации ISSO-SG3, магнитострикционные датчики положения MSI-PB деформационных швов, MEMS-инклинометры наклона ISSO-TILTG-1.2 и акселерометры виброускорения ISSO-AC-03D, подключенные по ВОЛС к серверу СМИК под управлением Linux, питающемуся по особой группе I категории от щита ЩАВР с ИБП подстанции РТП № 2.

Средства навигационного оборудования (СНО): На судоходном русловом пролете монтируются постоянные щиты СНО с двухслойным покрытием «ЭП-5287»: ромбовидные и прямоугольные указатели оси хода красного цвета RAL 3024 (2000х2000 мм), зеленые знаки габаритов RAL 6038 (1000х1000 мм) и щиты надводного габарита «30» (2500х2500 мм). В отверстиях щитов закрепляются светодиодные огни ОНС-200 мощностью 10 Вт, подключаемые к шкафу навигационной сигнализации (шкаф НС) на Опоре № 13 с астрономическим реле РЭВ-302. Для освещения шкал РСУ монтируются асимметричные прожекторы «Кососвет» 150 Вт. На вершинах пилонов и ярусами через каждые 45 м устанавливаются сдвоенные авиационные заградительные огни кругового обзора ЗОМ-1 (6 Вт, IP65), управляемые шкафами АС 1 и АС 2 подстанции РТП № 2 по I категории надежности.

Технические средства ОТБ: По периметру критических элементов опор и пилонов монтируются постоянные инженерные заграждения из стальной сварной сетки высотой 2,5 м со спиралью колючей ленты АКЛ, устанавливаются 94 IP-видеокамеры СОТ (модели NT54195Z2 и BD9534685RV3 с распознаванием лиц), рупоры оповещения ГР-50,

извещатели «Гюрза-2К» и считыватели СКУД BioSmart по венам ладоней, подключенные к Единому пункту управления ЕПУ ОТБ левого берега.

Молниезащита и Общий контур заземления: Сооружается объединенный постоянный контур заземления ИССО из стальной оцинкованной полосы 40х5 мм (970 м) и круга Ø10 мм (1415 м), привариваемый к металлоконструкциям моста с выпуском и забивкой глубинных заземлителей из стальных уголков 50х50х5 мм на глубину 8 м в траншеях. Опоры освещения и стойки шумозащитных экранов связываются в общую цепь стальным кругом d=10 мм, а температурные швы моста перекрываются 4 гибкими медными перемычками ПГС 50-560. Все швы обрабатываются составами «Цинол» и «Алпол» толщиной 130–140 мкм.

Сроки проведения работ

Общая нормативная продолжительность выполнения всего комплекса строительно-монтажных, земляных, инженерно-технических и пусконаладочных работ по Этапу 2 «Основные объекты строительства» составляет **36 месяцев** (3 года) со дня официального получения разрешения на строительство и подписания Акта о полной очистке местности от взрывоопасных предметов (ВОП) силами ООО «Региональный поисковый центр».

Календарный график и последовательность реализации строительных процессов основного периода жестко увязаны с сезонными климатическими и гидрологическими ограничениями створа реки Невы (включая периоды весеннего и ладожского ледоходов, зимнего ледостава и завершения штормовой навигации Волго-Балтийского водного пути).

Распределение сроков по ключевым технологическим этапам Правобережного участка выглядит следующим образом:

Мобилизационный период, обустройство прибрежного стапеля и стоянок кранов: 1–3 месяцы строительства. Включает окончательную приемку геодезической разбивочной основы, подготовку оснований из ж/б и укрупнительный стапель.

Погружение шпунтового ограждения и бурение свай БНС Опоры № 13: 3–7 месяцы строительства. Работы ведутся круглосуточно в 2 смены по 8 часов для обеспечения непрерывности заливки сульфатостойкого бетона.

Сооружение массивного монолитного ростверка и запуск башенного крана Potain: 7–9 месяцы строительства. Послойное бетонирование тела ростверка, монтаж фундаментной секции крана.

Ярусное возведение стоек пилона Опоры № 13: 9–20 месяцы строительства. Скорость циклического возведения составляет в среднем 3 яруса (по 4,5 м) в месяц с учетом технологических перерывов на твердение архитектурного бетона. Заливка и натяжение канатов горизонтальной затяжки стоек выполняются на 14-м месяце.

Бурение свай БНС, заливка опор № 14–17 и устоя № 18 эстакады подходов: 7-17 месяцы строительства. Выполняется параллельно с ростом пилона на лесных участках правобережного отвода Всеволожского

лесничества.

Укрупнительная сборка и циклическая продольная надвижка пролетного строения эстакады: 17–24 месяцы строительства.

Навесной консольный монтаж балки жесткости руслового пролета (220 м) с воды: 17–24 месяцы строительства навесной монтаж укрупненными блоками при помощи монтажного агрегата, подача блоков с воды.

Омоноличивание плит проезжей части внутри утепленных тепляков: 24–28 месяцы строительства.

Устройство постоянного земляного полотна основного хода, отсыпка откосов и берм: 13–30 месяцы строительства. Работы ведутся исключительно в благоприятный теплый период методом послойного статического каткования.

Укладка слоев дорожной одежды, монтаж барьерного и парапетного ограждений, шумозащитных экранов: 31–33 месяцы строительства.

Монтаж постоянных инженерных систем (Освещение, АХП, ЛОС-3, сети ИТС, АСУДД, ОТБ и СНО моста): 32–35 месяцы строительства. Протяжка бронированных кабелей ДОЛ-П, установка детекторов, камер, навигационных щитов СНО и авиаогней ЗОМ-1.

Комплексные индивидуальные испытания систем СМИК, АСУДД, СНО и пусконаладка оборудования: 35–36 месяцы строительства. Финальная сдача объекта приемочной комиссии, рекультивация временных площадок и демонтаж стапелей.

5. ОЦЕНКА ВОЗДЕЙСТВИЯ ПРОВОДИМЫХ РАБОТ НА ОБЪЕКТЫ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ.

5.1. ОЦЕНКА ВОЗДЕЙСТВИЯ ПРОВОДИМЫХ РАБОТ НА ОБЪЕКТ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ (ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОЕ МЕСТО) «РУБЕЖИ ОБОРОНЫ ВОЙСК ЛЕНИНГРАДСКОГО ФРОНТА В РАЙОНЕ ОЖЕСТОЧЕННЫХ БОЕВ С НЕМЕЦКО-ФАШИСТСКИМИ ОККУПАНТАМИ В 1941-1943 ГГ.»

Оценка потенциального воздействия технических решений основного периода на объект культурного наследия федерального значения выполнена на основании требований пункта 2 статьи 36 Федерального закона от 25 июня 2002 года № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» с превентивным учетом рекомендованных проектных (неутвержденных) ориентиров зоны естественного ландшафта ЕЛ (2). Факторами антропогенного воздействия основного периода в границах Правобережного отвода являются устройство постоянного земляного полотна дороги КАД-2, возведение мостовых сооружений, а также движение строительной техники по временной подъездной автодороге ВПД № 1.

- **Оценка рисков механического и вибродинамического воздействия:** В границах территории достопримечательного места запрещено динамическое воздействие на грунты, создающее разрушающие вибрационные нагрузки.

Исторические окопные системы и объекты фортификации мемориального периода, а также подлинный исторический рельеф в полосе отвода Правобережного участка отсутствуют, в связи с чем мероприятия по их физическому сохранению в проекте не предусматриваются. Для исключения избыточных динамических нагрузок на сопредельные грунты при производстве работ применяется безударный вращательный метод бурения скважин. Уплотнение материалов насыпи земляного полотна выполняется дорожной техникой исключительно в статическом режиме.

- **Оценка воздействия на ландшафтно-композиционные характеристики:** Строительство Основного хода скоростной автомобильной дороги и эстакады подходов к вантовому мосту выполняется строго в границах нормативного отвода. Организованный водоотвод с проезжей части через закрытые коллекторы ливневой канализации в герметичный комплекс локальных очистных сооружений ЛОС-3 полностью нивелирует риски водной эрозии, размыва измененного берегового склона Невы и подтопления территории.
- **Оценка воздействия на лесные насаждения и ландшафтные характеристики:**

В соответствии с проектными решениями, весь объём лесоочистки и сплошной рубки лесных насаждений в границах полосы постоянного и временного отвода Правобережного участка автомобильной дороги КАД-2 был в полном объёме учтен и реализован на предшествующем этапе подготовки территории строительства (ПТС).

Параметры выполненной в рамках ПТС лесоочистки определены официальными материалами лесоустроительного проектирования и подеревной таксации филиала ФГБУ «Рослесинфорг» «Севзаплеспроект» (Сводная ведомость материально-денежной оценки лесного участка по кварталу № 271 Чернореченского участкового лесничества Всеволожского лесничества): общая площадь сплошной рубки в границах выделов № 25, 29, 36, 37, 38, 41 составила 3,2625 га, а суммарный объём изъятой ликвидной древесины — 770 куб. м (общий объём древесины на корню с учетом неликвида — 1003 куб. м). Породная структура снесённого древостоя, согласно ведомостям подеревного перечета делянок № В-1, В-2, В-3, В-4, была представлена сосной (414 куб. м), елью (314 куб. м), березой (110 куб. м) и осиной (82 куб. м) (документы приложены во фрагменте 3).

Проектной документацией Этапа 2 «Основные объекты строительства» проведение новых сплошных рубок, дополнительный снос древесно-кустарниковой растительности или расширение контуров лесосек за пределами нормативных линий постоянного отвода в границах территории объекта культурного наследия федерального значения (достопримечательное место) «Рубежи обороны войск Ленинградского фронта в районе ожесточенных боев с немецко-фашистскими оккупантами в 1941-1943 гг.» не предусматривается. Весь комплекс строительно-монтажных процессов основного периода реализуется строго на площадях, ранее полностью освобожденных от древесной растительности, в связи с чем дополнительное

антропогенное воздействие на лесные массивы на текущем этапе проектирования полностью отсутствует.

- **Оценка обратимости воздействия (Ликвидационный этап временной инфраструктуры):** Движение строительных машин, транспортировка материалов и металлоконструкций осуществляются по трассе Временной подъездной дороги № 1 (ВПД № 1). Часть коридора ВПД № 1 прокладывается по проектному (неутвержденному) участку ЕЛ (2), а часть — проходит по территории утвержденной зоны ОЛ1 ОКН регионального значения достопримечательного места «Плацдарм советских войск в битве за снятие блокады Ленинграда «Невский пятачок» - «Невская Дубровка», 1941 – 1943 гг.». Воздействие планируемой временной транспортно-логистической инфраструктуры на ландшафт является полностью обратимым. Проектные решения гарантируют полный демонтаж конструкций дорожной одежды временной автодороги сразу после завершения строительно-монтажных работ. После окончания строительства предусмотрено выполнение полного комплекса восстановительных строительно-планировочных и работ по технической и биологической рекультивации нарушенных земель временного отвода Правобережного участка. Восстановление включает уборку строительного мусора, демонтаж временных устройств, распределение ранее сбереженного плодородного слоя почвы, последующий механический высев сеялками устойчивой пятикомпонентной травосмеси многолетних луговых трав и лесовосстановление.

Строительные работы основного периода на Правом берегу, включая устройство земляного полотна автомобильной дороги КАД-2, возведение мостовых сооружений и функционирование строительной логистики по трассе ВПД № 1, проводятся при условии обеспечения сохранности объекта культурного наследия федерального значения. Заложенные технологические решения полностью нейтрализуют риски прямого физического или косвенного деструктивного влияния на территорию достопримечательного места «Рубежи обороны войск Ленинградского фронта в районе ожесточенных боев с немецко-фашистскими оккупантами в 1941-1943 гг.», не создают угрозы разрушения ландшафтных компонентов при условии строгого соблюдения статических режимов работы техники и гарантируют восстановление временно занимаемой территории по завершении строительного периода.

5.2. ОЦЕНКА ВОЗДЕЙСТВИЯ ПРОВОДИМЫХ РАБОТ НА ПРЕДМЕТ ОХРАНЫ ОБЪЕКТА КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ (ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОГО МЕСТА) «ПЛАЦДАРМ СОВЕТСКИХ ВОЙСК В БИТВЕ ЗА СНЯТИЕ БЛОКАДЫ ЛЕНИНГРАДА «НЕВСКИЙ ПЯТАЧОК» - «НЕВСКАЯ ДУБРОВКА», 1941–1943 Г.»

На основе пространственно-пикетажного анализа и картографического совмещения полосы отвода с цифровой платформой Национальной системы пространственных данных (НСПД) (схемы приложены во фрагменте 5),

авторами проведена оценка воздействия объектов Этапа 2 на элементы Предмета охраны, утвержденные Приказом Комитета от 25.12.2018 № 01-03/18-648 «Об установлении предмета охраны объекта культурного наследия регионального значения – достопримечательного места «Плацдарм советских войск в битве за снятие блокады Ленинграда «Невский пятачок» - «невская Дубровка», 1941 – 1943 гг.»:

- Элементы гидрографической сети и акватории: Створ вантового моста Основного хода пересекает зону акватории реки Невы и её естественных берегов. Технологические решения Этапа 2 предусматривают перекрытие русла единым безопорным вантовым пролетом с выносом ростверков пилонов на береговые урезы. Это обеспечивает сохранность гидрографических характеристик водного объекта и исключает изменение его естественного режима в створе проектирования.
- Элементы планировочной структуры (Исторические дороги и переправы): Картографический анализ элементов планировочной структуры по картам НСПД (схемы приложены во фрагменте 5) подтверждает, что постоянный створ мостового перехода и земляного полотна КАД-2 (ПК 241+78 – ПК 252+00) трассируется полностью изолированно и на значительном удалении от охраняемой исторической сети дорог Правобережной части (улицы Весенняя, Заводская, Набережная, Советская, Есенина, лесные грунтовые дороги). Капитальные объекты Этапа 2 не осуществляют пересечений, разрушений или ликвидации элементов исторической дорожной сети и мест военных переправ 1941–1943 гг. на «Невский Пятачок». Временное сопряжение строительного коридора с ул. Рабочая осуществляется исключительно посредством Временной подъездной дороги №1 (ВПД №1). Влияние от движения строительной техники и автотранспорта по трассе ВПД № 1 носит краткосрочный характер, локализовано в границах ранее измененного технологического коридора и полностью прекращается после завершения строительно-монтажных работ. Данный вид воздействия оценивается как полностью обратимый, поскольку проектом организации строительства предусмотрен последующий полный демонтаж конструктивных элементов временной дороги и проведение технико-биологической рекультивации нарушенных земель с восстановлением почвенно-растительного покрова и лесовосстановлением.
- Объемно-пространственные и мемориальные характеристики: Все зафиксированные предметом охраны постоянные фортификационные сооружения (окопы, траншеи, доты, блиндажи, воронки от бомб), а также стационарные мемориальные объекты (памятный знак «Винтовка», дот и орудийная площадка в г.п. Дубровка, Братское кладбище советских воинов) пространственно дислоцированы вне границ постоянного и временного отвода Этапа 2.
- Ландшафтно-визуальные характеристики и сектора обзора: Высотные железобетонные пилоны мостового перехода и конструкции пролетных строений эстакады подходов по своим габаритам соразмерны существующим в данном районе высотным инженерным доминантам и транспортным узлам.

Архитектурные решения объекта в лаконичном стиле и сдержанная серо-голубая и колористика балок и вант обеспечивают интеграцию сооружения в панорамы Невы. (архитектурная концепция приложена во фрагменте 3). Статическая подсветка теплого белого света, укомплектованная защитными блендами, исключает избыточную световую засветку акватории и сопредельных прибрежных территорий, минимизируя антропогенное влияние на характерные точки восприятия панорам с противоположного левого берега.

- Отсутствие материальных объектов фортификации и исторического рельефа: В границах полосы временного отвода Правобережного участка, проходящей по территории объекта культурного наследия регионального значения (достопримечательное место) «Плацдарм советских войск в битве за снятие блокады Ленинграда «Невский пятачок» — «Невская Дубровка», 1941–1943 гг.» в зоне проложения Временной подъездной дороги № 1 (ВПД № 1), физически отсутствуют элементы исторической полевой фортификации (окопы, траншеи, блиндажи). Подлинный рельеф периода 1941–1943 годов и первоначальный исторический ландшафт в зоне производства строительно-монтажных процессов полностью утрачены ввиду многолетних послевоенных антропогенных изменений местности.
- Использование измененного технологического коридора: Планируемое устройство и функционирование Временной подъездной дороги № 1 (ВПД № 1) (предусмотрено этапом ПТС) для обеспечения нужд строительства пилонов и опор мостового перехода реализуется в границах существующего, ранее измененного технологического коридора — охранной зоны действующей воздушной линии электропередачи напряжением 110 кВ, что минимизирует воздействие на природную среду.
- Временный характер и обратимость локальных воздействий: Полоса временного отвода ВПД № 1 пересекает ручей Двойной и безымянный. На период работ водоток заключается во временную стальную круглую водопропускную трубу без перекрытия живого сечения. Заложенные проектные компенсирующие меры гарантируют, что после завершения директивного срока эксплуатации все элементы дорожной инфраструктуры и временные водопропускные трубы будут полностью демонтированы, а нарушенный в ходе работ существующий ландшафт будет технически рекультивирован с возвратом земной поверхности к ее исходным высотным отметкам.
- Обеспечение физической сохранности: Комплексная биологическая рекультивация, включающая посев многолетних трав, а также сопутствующее искусственное лесовосстановление, в полной мере обеспечивают физическую сохранность существующего (до начала производства запланированных работ) ландшафта объекта культурного наследия регионального значения (достопримечательное место) «Плацдарм советских войск в битве за снятие блокады Ленинграда «Невский пятачок» — «Невская Дубровка», 1941–1943 гг.».

5.3. ОЦЕНКА СООТВЕТСТВИЯ ПРОВОДИМЫХ РАБОТ ПРАВОВЫМ РЕЖИМАМ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЗЕМЕЛЬНЫХ

УЧАСТКОВ В ГРАНИЦАХ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

Весь комплекс проектных, конструктивных и организационно-технологических решений Этапа 2 «Основные объекты строительства» полностью удовлетворяет требованиям статьи 56.4 Федерального закона от 25 июня 2002 года № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» и правовым режимам использования земель, установленным нормативными правовыми актами в границах проектирования, а также превентивным рекомендациям для проектной (неутвержденной) зоны ЕЛ (2) зоны естественного ландшафта объекта культурного наследия федерального значения (достопримечательное место) «Рубежи обороны войск Ленинградского фронта в районе ожесточенных боев с немецко-фашистскими оккупантами в 1941-1943 гг.»:

- Строительство вантового мостового перехода через реку Неву и правобережной эстакады подходов направлено на развитие транспортной инфраструктуры общего пользования автомобильной дороги КАД-2. Намечаемая деятельность не связана с размещением объектов жилого, коммунально-складского или промышленного назначения, что отвечает целевому назначению охраняемых государством земель и проектным ориентирам проектной (неутвержденной) зоны ЕЛ (2) зоны естественного ландшафта объекта культурного наследия федерального значения (достопримечательное место) «Рубежи обороны войск Ленинградского фронта в районе ожесточенных боев с немецко-фашистскими оккупантами в 1941-1943 гг.».
- В границах утвержденного регламентного участка Р 2.1 объекта культурного наследия регионального значения (достопримечательное место) «Плацдарм советских войск в битве за снятие блокады Ленинграда «Невский пятачок» — «Невская Дубровка», 1941–1943 гг.», который является местом сопряжения и примыкания Временной подъездной дороги № 1 (ВПД № 1) к существующей улице Рабочая, проведение постоянного капитального строительства, устройство выемок или возведение постоянных дорожных сооружений проектными решениями не предусматривается. В границах данного участка осуществляется исключительно транзитное движение строительной техники и автотранспорта в период ведения строительно-монтажных работ. Это полностью соответствует транспортно-инженерному назначению регламентного участка Р 2.1 объекта культурного наследия регионального значения (достопримечательное место) «Плацдарм советских войск в битве за снятие блокады Ленинграда «Невский пятачок» — «Невская Дубровка», 1941–1943 гг.» и не создает угроз сохранности элементов мемориальной среды.
- Коридор проложения Временной подъездной дороги № 1 (ВПД № 1) на Правобережном участке транзитно пересекает регламентный участок ОЛ 1.1 объекта культурного наследия регионального значения (достопримечательное место) «Плацдарм советских войск в битве за снятие блокады Ленинграда «Невский пятачок» — «Невская Дубровка», 1941–1943 гг.». Движение строительного автотранспорта по указанному коридору носит

кратковременный обратимый характер. По окончании строительного периода конструктивные элементы временной дороги подлежат полному демонтажу, а нарушенные сформированные земли в границах регламентного участка ОЛ 1.1 объекта культурного наследия регионального значения (достопримечательное место) «Плацдарм советских войск в битве за снятие блокады Ленинграда «Невский пятачок» — «Невская Дубровка», 1941–1943 гг.» будут полностью рекультивированы с последующим механическим высевом пятикомпонентной травосмеси и проведением мероприятий по лесовосстановлению.

5.4. ОЦЕНКА РИСКОВ ПРИ СЛУЧАЙНОМ ОБНАРУЖЕНИИ ОБЪЕКТОВ АРХЕОЛОГИЧЕСКОГО НАСЛЕДИЯ В ПРОЦЕССЕ ЗЕМЛЯНЫХ РАБОТ

Риски повреждения или безвозвратной утраты скрытых памятников археологии при производстве глубоких земляных работ Этапа 2 сведены к минимуму благодаря опережающему выполнению натурных археологических исследований. В границах землеотвода экспедицией ООО «ПИРС» по Открытому листу Минкультуры РФ заложено 14 археологических шурфов 1х1 м (глубиной до 1,1 м) и 1 зачистка, зафиксировавшие отсутствие признаков культурного слоя.

Тем не менее, учитывая неосвоенный характер лесных массивов Всеволожского лесничества, в проекте заложены превентивные защитные мероприятия. При случайном обнаружении в процессе разработки котлованов опор или срезки грунта объектов, обладающих признаками археологического наследия (фрагменты древней керамики, кремниевые орудия, костные остатки, элементы старинных деревянных конструкций), земляные работы в радиусе не менее 20 метров незамедлительно останавливаются техническим надзором с официальным уведомлением Комитета по сохранению КН ЛО в течение 3 дней для организации спасательных археологических полевых работ.

5.5. ОЦЕНКА ВИЗУАЛЬНОГО И ПРОСТРАНСТВЕННОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ВРЕМЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОДГОТОВИТЕЛЬНОГО ПЕРИОДА

Размещение временной строительной инфраструктуры (включая прибрежный стапель укрупнительной сборки, площадки работы кранов Liebherr и Potain, подмости стоек пилонов и временные конструкции СВСиУ) носит строго локальный характер и ограничено нормативным периодом строительно-монтажных работ. Данные объекты дополняют антропогенный характер существующего Кузьминского железнодорожного узла, не перекрывая ключевые секторы обзора. После завершения монтажа пролетных строений и вант все элементы временной инфраструктуры полностью разбираются и вывозятся, а задействованная территория подвергается технико-биологической рекультивации, что полностью возобновляет характеристики существующего ландшафта в границах территорий объектов культурного наследия.

6. ВЫВОД

На основании проведенного комплексного историко-культурного, градостроительного и организационно-технологического анализа проектных решений по объекту «Строительство кольцевой скоростной автомобильной дороги на обходе города Санкт-Петербурга, КАД-2 (Ленинградская область). Участок от автомобильной дороги М-11 Нева Москва - Санкт-Петербург до деревни Кузьмолово. Строительство мостового перехода через реку Нева. Этап 2. Основные объекты строительства», сформулированы следующие окончательные выводы:

Строительно-монтажные и земляные работы основного периода по прокладке Основного хода скоростной автомобильной дороги КАД-2 и возведению мостовых сооружений на Правобережном участке проводятся при условии обеспечения сохранности объекта культурного наследия федерального значения в соответствии с требованиями пункта 2 статьи 36 Федерального закона от 25 июня 2002 года № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации». Постоянный отвод линейного объекта трассируется с превентивным учетом рекомендованных ориентиров проектной (неутвержденной) зоны ЕЛ (2) зоны естественного ландшафта Объекта культурного наследия федерального значения (достопримечательное место) «Рубежи обороны войск Ленинградского фронта в районе ожесточенных боев с немецко-фашистскими оккупантами в 1941-1943 гг.», а постоянное наложение на сопредельные утвержденные участки мемориального ландшафта и жилой застройки полностью отсутствует.

Использование существующей Временной подъездной дороги № 1 (ВПД-1) для нужд строительной логистики и доставки грузов, частично проходящей по регламентным участкам ОЛ 1.1 и Р 2.1 объекта культурного наследия регионального значения (достопримечательное место) «Плацдарм советских войск в битве за снятие блокады Ленинграда «Невский пятачок» — «Невская Дубровка», 1941–1943 гг.», полностью удовлетворяет требованиям пункта 3 статьи 36 Федерального закона от 25 июня 2002 года № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации». Проектом организации строительства (ПОС) предусмотрен последующий полный демонтаж конструктивных элементов временного проезда и проведение технико-биологической рекультивации нарушенных земель сразу после завершения строительного периода, что гарантирует полную обратимость намечаемого воздействия.

Архитектурно-художественная концепция вантового моста и эстакады подходов разработана в строгой стилистике конструктивизма. Лаконичная геометрия промежуточных береговых опор эстакады обеспечивает деликатную интеграцию объекта в панорамы Правого берега. Утвержденные коды цветовых решений (RAL 2003, RAL 5014, RAL 9003) и применение современных опор освещения минимизируют антропогенную визуальную нагрузку на сопредельные территории объектов культурного наследия и обеспечивают гармоничное слияние конструкций с линией горизонта.

Реализация проектных решений по строительству герметичного

комплекса локальных очистных сооружений ЛОС-3 полной производительностью 100 л/с с подземным регулирующим резервуаром емкостью 45 кубических метров и установкой ультрафиолетового обеззараживания полностью исключает инфильтрацию ливневых стоков в мемориальные грунты и защищает экосистему государственного природного заказника «Приневский». Контейнерные Модули 1 и 2 очистных сооружений выполняются в виде малогабаритных некапитальных блоков нейтрального цвета и не нарушают панорамное восприятие береговой линии.

Проектируемая осветительная установка архитектурно-художественной подсветки состоит из 456 светодиодных приборов монохромного статического теплого белого свечения, исключающих светодинамическое мигание. Каждый из прожекторов в обязательном порядке оснащается индивидуальным антиослепляющим экраном-блендой, что полностью предотвращает деструктивную боковую засветку акватории и прилегающих лесных массивов.

Натурными археологическими разведками, выполненными в границах постоянного и временного отвода Правого берега на основании официального Открытого листа Министерства культуры Российской Федерации, объекты археологического наследия, древние артефакты и скрытые воинские захоронения не выявлены. По результатам изысканий территории присвоен высокий уровень минной опасности. До начала любых строительно-монтажных и земляных работ основного периода на площади 64,67 гектара будет обеспечено сплошное приборное разминирование и очистка местности от взрывоопасных предметов на глубину не менее 3 метров силами аттестованного отряда гуманитарного разминирования.

Констатация соответствия планируемых работ этапа 2 «Основные объекты строительства» требованиям статьи 56.4 Федерального закона от 25 июня 2002 года № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов РФ»:

Предусмотренные проектом строительные процессы соответствуют: общим требованиям к осуществлению деятельности в границах территории достопримечательного места; специальным требованиям к осуществлению деятельности в границах территории достопримечательного места; ограничениям использования лесов; требованиям к градостроительному регламенту в границах территории достопримечательного места; к хозяйственной деятельности на земельных участках в границах территорий достопримечательных мест, согласно ст. 56.4 Федерального закона от 25 июня 2002 года № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов РФ», приказу Комитета по культуре ЛО от 25.12.2018 г. № 01-03/18-649 «Об установлении границ территории, требований к осуществлению деятельности и требований к градостроительным регламентам к границам территории объекта культурного наследия регионального значения — достопримечательного места «Плацдарм советских войск в битве за снятие блокады Ленинграда «Невский пятачок» — «Невская Дубровка», 1941–1943 гг.» и приказу от 10.07.2025 г. № 01-03/25-36.

На основании вышеизложенного утверждается, что планируемые строительно-монтажные, земляные и дорожные работы в рамках Этапа 2 «Основные объекты строительства» полностью соответствуют правовым режимам использования земель, установленным Приказом Комитета по сохранению культурного наследия Ленинградской области, и не оказывают прямого или косвенного негативного воздействия на физическую сохранность предметов охраны объектов культурного наследия федерального и регионального значения.

7. МЕРЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ СОХРАННОСТИ ОБЪЕКТОВ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ

Во исполнение требований статей 5.1, 36 и 40 Федерального закона от 25 июня 2002 года № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», настоящим разделом устанавливается обязательный для подрядной организации комплекс организационно-технических и технологических мероприятий для Этапа 2 «Основные объекты строительства»:

7.1. Ограничение пространственных контуров (Контроль полосы отвода):
До начала работ подрядчик обязан выполнить вынос в натуру и закрепление на местности вешками и сигнальными лентами физических границ временного и постоянного отвода Правобережного участка. Движение, маневрирование, стоянка строительных машин, а также складирование ресурсов и кавалеров временного хранения грунта за границами сигнальных лент на естественном грунте существующего ландшафта категорически запрещены. Любое физическое смещение строительной полосы в сторону незатронутых лесных массивов не допускается.

7.2. Исключение вибродинамического воздействия:

В границах полосы отвода Правобережного участка, проходящей в границах территорий объектов культурного наследия, вводится запрет на использование вибрационных (амплитудных) режимов работы уплотнительной и строительной техники. Послойная укладка и уплотнение конструктивных слоев насыпи земляного полотна основного хода автомобильной дороги КАД-2 должны выполняться катками исключительно в статическом (безударном) режиме работы механизмов. Сооружение свайных фундаментов постоянных опор и погружение элементов шпунтовых ограждений котлованов на Правобережном участке должно осуществляться методами, исключающими ударно-вибрационное воздействие на окружающую среду (методом безударного вращательного бурения и статического вдавливания).

7.3. Обеспечение обратимости воздействия и рекультивация земель:

По окончании директивного срока эксплуатации временной инфраструктуры основного периода строительства, проектными решениями гарантируется полный демонтаж временных дорог, временных технологических площадок укрупнительной сборки и стоянки тяжелых

кранов, а также извлечение инвентарных плит покрытий. В границах полосы временного отвода нарушенные площади подлежат технической и биологической рекультивации с послойным разравниванием поверхностей и полным возвратом рельефа к его исходным высотным отметкам. Восстановление растительного покрова выполняется по балансу земель:

- Посев многолетних трав: Реализуется в границах полосы временного отвода путем высева механическими сеялками устойчивой пятикомпонентной травосмеси (мятлик луговой, овсяница красная, полевица тонкая, овсяница луговая, райграс пастбищный — по 20% каждого).
- Искусственное лесовосстановление: Реализуется в границах полосы временного отвода на участках лесного фонда вне зон технологических ограничений линейных коммуникаций путем высадки жизнеспособных сеянцев сосны обыкновенной на минимальных территориях с последующим нормативным агротехническим уходом.

Защита сокрытых объектов и случайных находок:

Несмотря на то, что по результатам выполненных натурных археологических изысканий объекты археологического наследия в границах полосы отвода Правобережного участка не выявлены, в случае обнаружения в процессе ведения земляных работ любых скрытых конструкций, артефактов, костных останков или иных признаков объектов археологического наследия, строительные работы в силу требований законодательства должны быть немедленно приостановлены подрядной организацией. Руководитель работ обязан в течение 3 дней направить официальное письменное извещение в Комитет по сохранению культурного наследия Ленинградской области. Строительное производство на данном участке может быть возобновлено только после проведения спасательных археологических полевых работ и получения официального письменного разрешения органа охраны объектов культурного наследия.

Обоснования вывода экспертизы.

По результатам проведенных исследований, анализа нормативно-правовой и технической документации и представленного на экспертизу Раздела об обеспечении сохранности объектов культурного наследия при выполнении работ по проекту: «Строительство кольцевой скоростной автомобильной дороги на обходе Санкт-Петербурга, КАД-2 (Ленинградская область). Участок от автомобильной дороги М-11 «НЕВА» Москва - Санкт-Петербург до д. Кузьмолово. Строительство мостового перехода через р. Нева. Этап 2. Основные объекты строительства» и иной документации, экспертом установлено:

1. Раздел ОСОКН разработан в соответствии с требованиями п. 2, п. 3 ст. 36 Федерального закона от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», согласно которому изыскательские, проектные, земляные, строительные, мелиоративные, хозяйственные работы, указанные в статье 30 Федерального

закона № 73-ФЗ работы по использованию лесов и иные работы в границах территории объекта культурного наследия, а также на земельном участке, непосредственно связанном с земельным участком в границах территории объекта культурного наследия, проводятся при условии соблюдения установленных статьей 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 обязательных разделов об обеспечении сохранности указанного объекта культурного наследия или о проведении спасательных археологических полевых 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.

2. Раздел ОСОКН состоит из текстовой части, графической части и приложений, содержит исчерпывающую информацию и необходимые сведения, в том числе:

- сведения об объектах культурного наследия, а также результаты историко-архивных и натурных исследований;

- описание участка проектирования, основных проектных решений, включая чертежи и схемы, поясняющие предусмотренные проектом решения в графическом виде;

- анализ проектируемых работ и оценку их воздействия на объекты культурного наследия, включая графические материалы, иллюстрирующие проектные решения с указанием минимальных расстояний от проектируемых сооружений до объектов культурного наследия;

- анализ и оценку влияния принятых решений по организации строительства, включающие сведения об устройстве строительного городка, площадок складирования, проезда техники и т.д.;

- меры по обеспечению сохранности объектов культурного наследия, включающие меры по обеспечению физической сохранности объектов при производстве работ, ландшафтно-экологической сохранности и иные требования, предусмотренные действующим законодательством в области охраны объектов культурного наследия.

3. Предусмотренные проектной документацией «Строительство кольцевой скоростной автомобильной дороги на обходе Санкт-Петербурга, КАД-2 (Ленинградская область). Участок от автомобильной дороги М-11 «НЕВА» Москва - Санкт-Петербург до д. Кузьмолово. Строительство мостового перехода через р. Нева. Этап 2. Основные объекты строительства.» решения:

- не оказывают влияния на особенности объектов культурного наследия:

Объект культурного наследия федерального значения (достопримечательное место) — «Рубежи обороны войск Ленинградского

фронта в районе ожесточенных боев с немецко-фашистскими оккупантами в 1941-1943 гг.».

Объект культурного наследия регионального значения (достопримечательное место) — «Плацдарм советских войск в битве за снятие блокады Ленинграда «Невский пятачок» - «Невская Дубровка», 1941–1943 гг.».

являющиеся основаниями для включения его в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации;

- не противоречат требованиям ст. 5.1, 34, 34.1 Федерального закона № 73-ФЗ, а также требованиям к режимам использования земель и градостроительным регламентам в границах зон охраны объектов культурного наследия.

3. Меры по обеспечению сохранности объектов культурного наследия разработаны на основании выполненной оценки воздействия запроектированных работ в достаточном объеме, обоснованы и оптимальны, обеспечивают сохранение объектов культурного наследия при выполнении земляных, строительных и иных работ.

При условии соблюдения проектных решений, реализации мер по обеспечению сохранности объектов культурного наследия, разработанных в представленном на экспертизу Разделе ОСОКН, сохранность объектов культурного наследия обеспечивается.

Вывод экспертизы в соответствии с требованиями, предусмотренными пунктом 22 Положения о государственной историко-культурной экспертизе, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации:

По результатам рассмотрения раздела об обеспечении сохранности объектов культурного наследия, входящего в состав проектной документации: «Строительство кольцевой скоростной автомобильной дороги на обходе Санкт-Петербурга, КАД-2 (Ленинградская область). Участок от автомобильной дороги М-11 «НЕВА» Москва - Санкт-Петербург до д. Кузьмолово. Строительство мостового перехода через р. Нева. Этап 2. Основные объекты строительства.» - Раздел 10. Иная документация в случаях, предусмотренных законодательными и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации. Часть 26. Обеспечение сохранности объектов культурного наследия. Том 10.26. Шифр ДП-2025-1248-ИД26 экспертом сделан вывод **о возможности (положительное заключение)** обеспечения сохранности объектов культурного наследия, включенных в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации:

- объекта культурного наследия федерального значения (достопримечательное место) — «Рубежи обороны войск Ленинградского фронта в районе ожесточенных боев с немецко-фашистскими оккупантами в 1941-1943 гг.», расположенного: Ленинградская область, Всеволожский район,

берега реки Невы и Ладожского озера от деревни Большие Пороги до деревни Кокорево;

- объекта культурного наследия регионального значения (достопримечательное место) — «Плацдарм советских войск в битве за снятие блокады Ленинграда «Невский пятачок» - «Невская Дубровка», 1941–1943 гг.», расположенного: Ленинградская область, территории Всеволожского и Кировского районов,

при проведении земляных, строительных, мелиоративных и (или) хозяйственных работ, предусмотренных статьей 25 Лесного кодекса Российской Федерации работ по использованию лесов и иных работ, предусмотренных проектной документацией «Строительство кольцевой скоростной автомобильной дороги на обходе Санкт-Петербурга, КАД-2 (Ленинградская область). Участок от автомобильной дороги М-11 «НЕВА» Москва - Санкт-Петербург до д. Кузьмолово. Строительство мостового перехода через р. Нева. Этап 2. Основные объекты строительства.».

Настоящий акт государственной историко-культурной экспертизы оформлен в электронном виде и подписан усиленной квалифицированной электронной подписью.

Сведения о сертификате аттестованного эксперта

Информация о сертификате

Параметры сертификата:

Версия: 3

Серийный номер: 425D6EBECC33829F4D0B9CD0019EDDFF

Издатель: ООО "Сертум-Про", ca@sertum.ru, 1116673008539, 6673240328, RU, 66 Свердловская область, Екатеринбург, ул. Малопрудная, стр. 5, офис 715, Удостоверяющий центр, ООО "Сертум-Про"

Действителен с: 19.06.2026 08:39:37 UTC+05
Действителен до: 20.07.2027 08:49:37 UTC+05

Владелец: Абдулгужин Дим Иделович, 027404792050, 07472077575, muinak@mail.ru, RU, Дим Иделович, Абдулгужин

Дата оформления заключения экспертизы – 12.10.2026 г.

Эксперт по проведению государственной историко-культурной экспертизы Абдулгужин Д.И.