86

Акт
судебной историко-культурной экспертизы
выполнена в соответствии с определением от 09.11.2023
Санкт-Петербургского городского суда по делу №3а-266/2023

г. Санкт-Петербург

«29» февраля 2024 г.

1. Вводная часть

1.1.Основание для проведения экспертизы

В соответствии с Определением Санкт-Петербургского городского суда от 09.11.2023 (далее – Определение) по административному делу №3а-266/2023 судьей Сальниковой В.Ю. назначена судебная историко-культурная экспертиза, проведение которой поручено эксперту Блинову Олегу Алексеевичу.

1.2. Сведения об эксперте

Блинов Олег Алексеевич

Образование высшее – Санкт-Петербургское Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Санкт-Петербургский государственный университет технологии и дизайна» (СПБГУТД), специальность – инженер.

Стаж работы: 13 лет.

Место работы: ООО «Студия 44», должность – главный инженер проекта.

Аттестован в качестве эксперта по проведению государственной историко-культурной экспертизы (приказ об аттестации Минкультуры России от 29.07.2022 г. №1300).

Профиль экспертной деятельности (объекты экспертизы):

- выявленные объекты культурного наследия в целях обоснования целесообразности включения данных в реестр;
- документы, обосновывающие включение объектов культурного наследия в реестр;
- проектная документация на проведение работ по сохранению объектов культурного наследия;
- документация или разделы документации, обосновывающие меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия, включённого в реестр, выявленного объекта культурного наследия либо объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, при проведении земляных, мелиоративных, хозяйственных работ, указанных в статье 30 Федерального закона работ по использованию лесов и иных работ в границах территории объекта культурного наследия либо на земельном участке, непосредственно связанном с земельным участком в границах территории объекта культурного наследия.

1.3.Объект экспертизы

«Фарфоровский путепровод (Фарфоровский мост)», расположенный по адресу: Санкт-Петербург, Московское направление ж.д., «Цимбалинский путепровод», литера А, литера Б (далее – Объект).

1.4. Цель экспертизы

Установление историко-культурной ценности Объекта «Фарфоровский путепровод (Фарфоровский мост)», расположенного по адресу: Санкт-Петербург, Московское

направление ж.д., «Цимбалинский путепровод», литера А, литера Б, необходимой и достаточной для принятия решения о включении Объекта в перечень выявленных объектов культурного наследия.

1.5.Ответственность эксперта

Мне, Блинову Олегу Алексеевичу, как эксперту, разъяснены права и обязанности, предусмотренные статьей 49 Кодекса административного судопроизводства Российской Федерации.

Я не имею родственных связей с фигурантами дела (должностными лицами, работниками), не имею долговых или иных имущественных обязательства перед фигурантами дела, не владею ценными бумагами, акциями (долями участия, паями в уставных капиталах) фигурантов дела, не заинтересован в результатах исследований и решений, вытекающих из настоящего экспертного заключения, с целью получения выгоды в виде денег, ценностей, иного имущества, услуг имущественного характера или имущественных прав для себя или третьих лиц.

Настоящим подтверждаю, что предупрежден об ответственности за достоверность сведений, изложенных в заключении экспертизы, в соответствии с законодательством Российской Федерации, в том числе ст. 307 Уголовного кодекса, содержание которого мне известно и понятно.

Эксперт _____ */ Блинов О.А. /*

29.02.2024

2. Вопрос, поставленный перед экспертом

Согласно Определению Санкт-Петербургского городского суда от 09.11.2023 по административному делу №3а-266/2023 перед экспертом поставлен вопрос:

Обладает ли объект «Фарфоровский путепровод (Фарфоровский мост)», расположенный по адресу: Санкт-Петербург, Московское направление ж.д., «Цимбалинский путепровод», литера А, литера Б, историко-культурной ценностью, необходимой и достаточной для принятия решения о его включении в перечень выявленных объектов культурного наследия.

3. Методика исследования

В соответствии с поставленной перед экспертом задачей эксперту необходимо выполнить историко-архивные, историко-градостроительные, историко-архитектурные исследования, что определяет характер и направление методики исследования.

Установление (определение) историко-культурной ценности объектов культурного наследия в целях государственной охраны объектов культурного наследия находится в пределах системы научно-методических и правовых вопросов.

В процессе проведения настоящей судебной историко-культурной экспертизы экспертом использованы научно-методические рекомендации по определению (установлению) критериев ценности объектов, а также нормативные документы.

В рамках настоящей экспертизы были проведены следующие исследования:

1) архивно-библиографические: были изучены опубликованные статьи и книги (список приведен ниже), касающиеся истории строительства мостов и развития исследуемой территории, а также изучен фонд №350 Российского государственного исторического архива

88

РГИА (Планы и чертежи по сооружению железных дорог (коллекция). Пояснительные и технические записки, продольные и поперечные профили земляного полотна отдельных участков дорог, карты и планы направления линий и ветвей отдельных дорог, проекты и планы искусственных и гражданских сооружений, водоснабжения станций, чертежи подвижного состава и другие материалы, относящиеся к проектированию и сооружению железных дорог в России, отчеты по проектированию и сооружению железных дорог в России, отчеты по эксплуатации железных дорог), где хранятся материалы по строительству железных дорог и их инфраструктуры.

2) визуальное обследование, в процессе которого была сделана подробная фотофиксация современного состояния объекта.

Визуальное обследование проводилось в целях установления особенностей конструктивного, технического и художественного состояния объекта в целом и его отдельных элементов.

3) сравнительный анализ всего комплекса данных (документов, материалов, информации) по объекту.

Исследования проводились на основе принципов научной обоснованности, объективности и законности, соблюдения требований достоверности и полноты информации.

Указанные исследования были проведены с применением методов натурного, историко-архивного и историко-архитектурного анализа.

Выявленные сведения об Объекте из материалов дела №3а-266/2023, а также в результате самостоятельно проведенных экспертом комплексных научно-исследовательских работ, включая историко-архивные, библиографические, натурные исследования, в ходе настоящей экспертизы, позволяют дать ответ на поставленный перед экспертом вопрос и сделать однозначный вывод с учетом действующих норм Федерального закона от 25.06.2002 №73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», а также Федерального закона от 31.05.2001 №73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации».

4. Анализ представленных материалов

4.1. Для ознакомления эксперту были представлены материалы дела №3а-266/2023.

Ознакомление эксперта с материалами дела №3а-266/2023 состоялось 27.11.2023 в здании Санкт-Петербургского городского суда по адресу: г. Санкт-Петербург, ул. Бассейная, д. 6.

4.2. Из представленных материалов дела №3а-266/2023 экспертом установлено следующее.

Заявление о наличии у Объекта историко-культурной ценности, его выявлении и включении в Перечень выявленных объектов культурного наследия поступило от Мудрова В.М. в КГИОП 11.11.2019 (рег. №01-33-24/19-0-0).

В соответствии со ст. 16.1 Закона №73-ФЗ и с. 12.1 Закона СПб №333-64 Приказом КГИОП от 18.02.2020 №27-п была создана комиссия по установлению историко-культурной ценности Объекта (далее – Комиссия).

В соответствии с заключением Комиссии от 30.04.2020 наличие историко-архитектурной, художественной, научной и мемориальной ценности у Объекта не

установлено, не выявлено особенностей, которые могли бы служить основаниями для включения его в реестр и подлежащих обязательному сохранению.

По результатам проведенной процедуры выявления объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, КГИОП издано распоряжение от 06.05.2020 №136-р «Об отказе во включении в перечень выявленных объектов культурного наследия объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия «Фарфоровский путепровод (Фарфоровский мост)».

24.08.2023 Общей приемной Санкт-Петербургского городского суда было принято административное исковое заявление о признании недействующим Распоряжение КГИОП от 06.05.2020 №136-р «Об отказе во включении в перечень выявленных объектов культурного наследия объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия «Фарфоровский путепровод (Фарфоровский мост)» от граждан РФ Мухина О.В., Негодина Д.А., Паруновой Я.А., Колотова А.М., Харитонова Л.А.

Определением Санкт-Петербургского городского суда от 09.11.2023 по административному делу №3а-266/2023 судьей Сальниковой В.Ю. назначена судебная историко-культурная экспертиза Объекта по вопросу наличия у Объекта историко-культурной ценности.

5. Исследования, проведенные экспертом в ходе судебной экспертизы

5.1. Настоящая историко-культурная экспертиза проведена в соответствии с требованиями действующего законодательства в сфере государственной охраны и сохранению объектов культурного наследия.

5.2. В процессе настоящей судебной экспертизы проведены следующие исследования:

- анализ представленной в материалах дела документации;
- комплексные научные исследования, включая историко-архивные, библиографические, иконографические исследования, визуальное обследование Объекта, выявление материалов, содержащих сведения по истории освоения участка, включая перестройки, утраты, реконструкции, проведение ремонтных работ по Объекту.

Историко-архивные, библиографические, иконографические исследования и изыскания проводились экспертом в Российском государственном историческом архиве (РГИА), архиве проектного института Ленгипротранс, Центральном государственном архиве кинофотофонодокументов Санкт-Петербурга (ЦГАКФФД), в Отделе архивов службы управления делами Октябрьской железной дороги – филиала ОАО «РЖД», также были использованы материалы, находящиеся в открытом доступе.

По результатам историко-архивных, библиографических исследований были определены исторические сведения (время возникновения, даты основных изменений объекта), выявлена иконография по Объекту, изучены и проанализированы результаты натурного визуального обследования Объекта, включая фотофиксацию.

Исследование и анализ материалов дела, дополненные результатами визуального обследования, выполненного экспертом 28.12.2023, в целях установления особенностей конструктивного, технического и художественного состояния Объекта экспертизы в целом и его отдельных элементов, в объеме, необходимом для принятия экспертом соответствующих решений.

- сравнительный анализ всего комплекса данных (документов, материалов дела, информации по Объекту экспертизы, включая результаты визуального обследования);

- анализ сведений и информации с формулировкой выводов.

5.3. При проведении экспертизы экспертом соблюдены принципы проведения экспертизы, установленные ст. 29 Федерального закона от 25.06.2002 №73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации», обеспечена объективность, всесторонность и полнота проводимых исследований, а также достоверность и обоснованность своих выводов; самостоятельно оценены результаты исследований, ответственно и точно сформулированы выводы в пределах своей компетенции.

5.4. Исследования проводились на основе принципов научной обоснованности, объективности и законности, презумпции сохранности объектов культурного наследия, соблюдения требований безопасности в отношении объектов культурного наследия, достоверности и полноты информации.

5.5. Указанные исследования были проведены с учетом действующих норм ст 3 и ст. 4 Федерального закона от 25.06.2002 №73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации», раскрывающих определение объектов культурного наследия, их перечень и категорию историко-культурного значения.

5.6. Исследования проведены с применением методов архитектурного анализа, сопоставления натурных исследований, полученных из материалов дела и выполненных экспертом в ходе проведения настоящей экспертизы, и материалов историко-архивных исследований и историко-архитектурного анализа в объеме, достаточном для обоснования вывода настоящей историко-культурной экспертизы.

6. Установление историко-культурной ценности Объекта

6.1.Исторические сведения по Объекту и территории

Территория, где в настоящее время находится ж.д. станция Фарфоровская, до XIX века не была освоена. Восточнее, на берегу р. Нева, в XV – XVII веках находились новгородские и финно-угорские поселения.



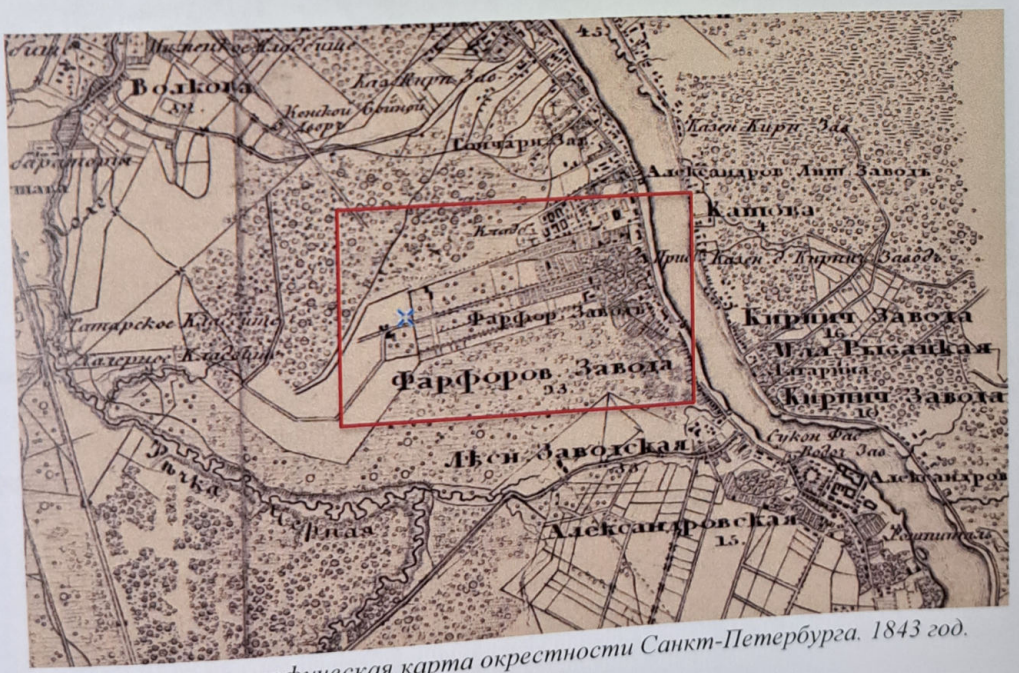
Илл 1. Карта бывших губерний Иван-Города, Яма, Капорья и Нэтеборга авторства Бергенгейма. 1676 г.

91

После основания города Санкт-Петербург в XVIII веке, на левом берегу р. Нева в 1744 году был размещен Фарфоровый завод (первоначально – Порцелиновая мануфактура), изготавливавший посуду, декоративные вазы, табакерки и другие изделия. Рабочий посёлок при заводе стал называться Фарфоровой слободой. К середине XIX века западнее завода основывается поселение Фарфоровская (Фарфоровая) немецкая колония.



Илл. 2. Топографическая карта Санкт-Петербурга. 1817 год.



Илл. 3. Семитопографическая карта окрестности Санкт-Петербурга. 1843 год.

В 1826 году на Шлиссельбургский тракт, проходивший вдоль р. Нева, был перенесен чугунолитейный завод, получивший в последствии наименование Александровский. Таким образом, на левом берегу реки расположилось несколько промышленных предприятий, территория западней заводов не использовалась и в середине XIX века здесь прошла железная дорога, соединившая Санкт-Петербург и Москву.

Железная дорога была построена в 1843-1851 годах. Строилась и вводилась дорога частями. В 1846 г. введена в строй трасса железной дороги и начато движение между Санкт-Петербургом и Александровским механическим заводом. В 1849 г. введен участок Колпино-Чудово. В 1850 г. участки Чудово-Бологое, Тверь-Вышний Волочек. 1 ноября 1851 г. вся трасса Санкт–Петербург – Москва, общей протяжённостью 604,18 вёрст (644,35 км), официально открыта для общественного пользования[1].



Илл. 4. Военно-топографическая карта Санкт-Петербургской и Выборгской губернии. 1868 год

В 1879 году была открыта станция Санкт-Петербург-Сортировочный. Позднее, 1893 году, была сооружена платформа на 8 версте от Петербурга, получившая название Фарфоровский пост от примыкавшей к путям Фарфоровской колонии.

[1] РГИА. Ф. 1288 Оп. 5 1911 г. Д. 84.



Илл. 5. Военно-топографическая карта юго-запада Санкт-Петербургской губернии. 1889 год.

В 1906-1912 годах была проведена масштабная реконструкция железной дороги, в ходе которой пути главного хода (основные пути) были вынесены западнее, за пределы сортировочной станции для исключения пересечения транспортных потоков и упрощения манёвров. Участок от поста Петербург-II (ныне – район поста 5-й километр) до станции Обухово был открыт в 1911 году.

К этому же времени был обустроен новый раздельный пункт – Фарфоровский пост с платформой и станцией. В связи с переносом платформы, в ряде документов новый остановочный пункт обозначался как Ново-Фарфоровский пост. Однако ещё чаще на картах и планах указывалось название Фарфоровая платформа.

В ходе реконструкции над путями сортировочной станции, а также главного хода С.-Петербург-Москва был перекинут транспортный (Фарфоровский) путепровод, соединивший Муравьёвский переулок (ныне – улица Цимбалина) со станционными строениями, как западнее путей главного хода, так и восточнее.[2]

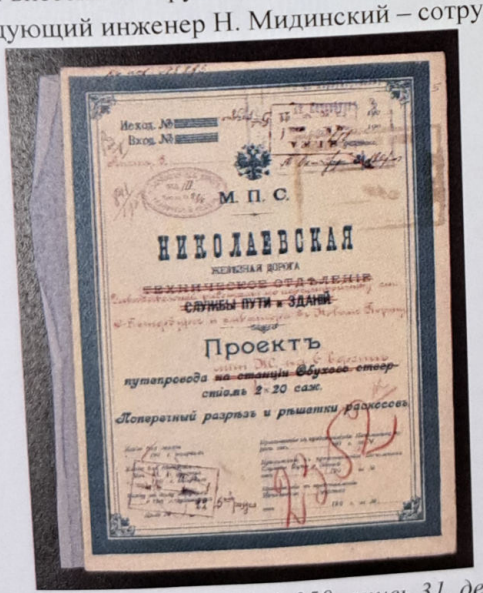
[2] http://www.kupsilla.ru/farfor.htm#07



Илл. 6. План из путеводителя Суворина 1912 года: Весь Петербург

В Российском государственном историческом архиве (РГИА) в фонде №350 хранится дело о строительстве данного путепровода: «*Проект путепровода литеры Ж отверстием 80 саженей (4х20) на 6-й версте линии. Общий вид, фасад, устои, детали узлов, разрезы, опорные части, эпюра и другое*» (фонд 350, опись 31, дело 268).

Дело содержит комплект чертежей без текстовых материалов. Чертежи напечатаны типографским способом и согласно титульным листам и тексту на чертежах, это проект путепровода на станции Обухово, откорректированный для путепровода на 6 версте. Все правки внесены «от руки», красным карандашом. Подписи на чертежах: инженер Н. Рынин и заведующий инженер Н. Мидинский – сотрудники Министерства путей сообщения.

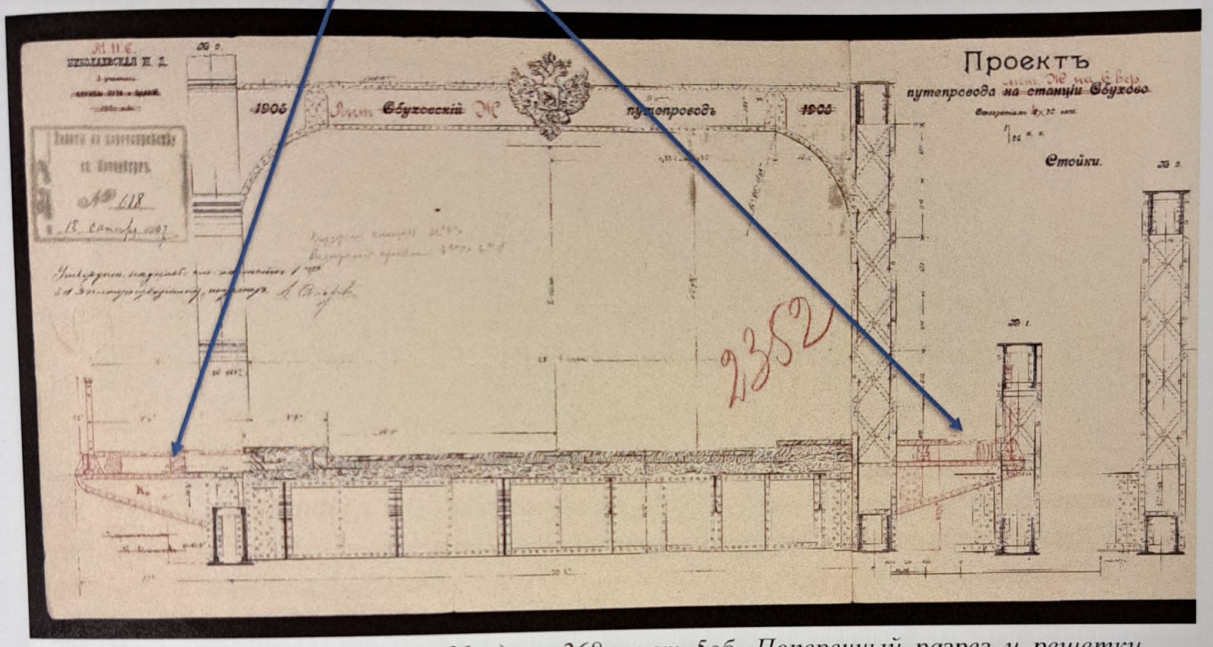




Илл. 7,8. РГИА, фонд 350, опись 31, дело 268, л. 1, 2.

Согласно материалам дела проект путепровода на 6-ой версте разработан в рамках работ по переустройству станции Петербург, в 1907 году.

Проектируемый путепровод на 6-ой версте имел 4 арочных металлических пролета и один отдельный каменный пролет. В части арочных пролетов отличие от проекта Обуховского путепровода заключалось в количестве арок (4), а также в том, что корректировкой была запроектирована консольная конструкция для устройства пешеходных проходов по сторонам от проезжей части.



Илл. 9. РГИА, фонд 350, опись 31, дело 268, лист 5об. Поперечный разрез и решетки раскосов. Фрагмент.

Строительство Фарфоровского путепровода было осуществлено к 1910 году.



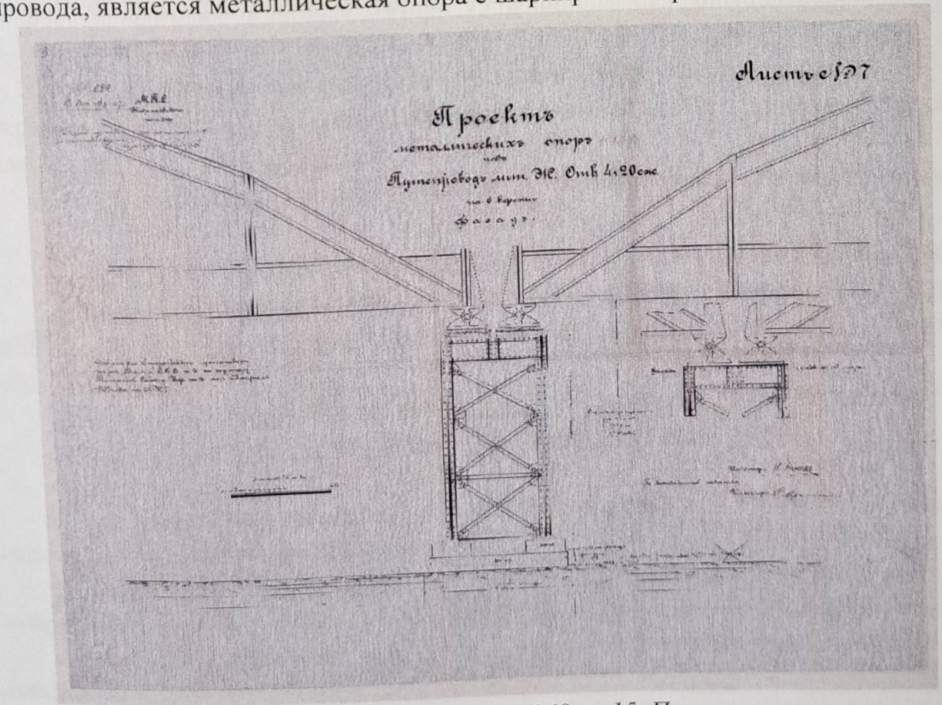
Илл. 10. ЦГАКФФД СПб. Фотодокумент Е9160. Общий вид зданий, платформ и моста через железнодорожгые пути на станции "Фарфоровский пост". До 1914г.

На фотографиях, хранящихся в ЦГАКФФД СПб, видно, что решение по размещению пешеходной части не внутри пролетов, а во вне не было реализовано – пешеходные части располагаются внутри пролетов.



Илл. 11. ЦГАКФФД СПб. Фотодокумент Е9159. Группа служащих Министерства путей сообщения у стальных конструкций моста на станции "Фарфоровский пост". До 1914 г.

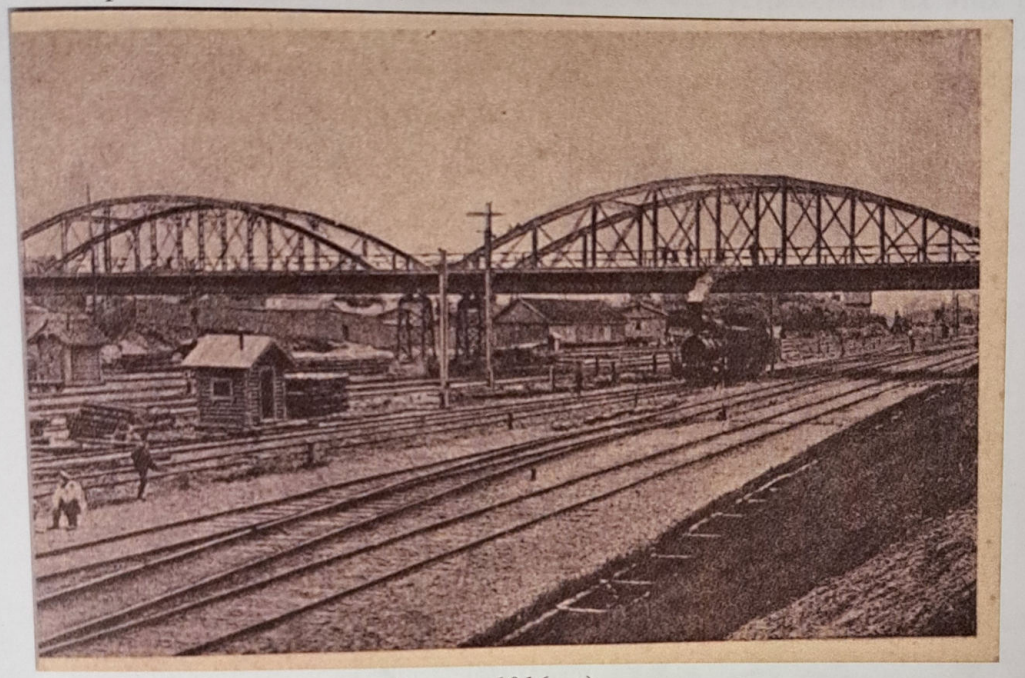
Одним из решений, принятых в типовом проекте многоарочного арочного путепровода, является металлическая опора с шарнирными креплениями пролетов.



Илл. 12. РГИА, фонд 350, опись 31, дело 268, л. 15. Проект металлических опор.

Такое решение было реализовано на первом проекте арочного путепровода, который лег в основу и проекта путепровода на станции Обухово, и проекта рассматриваемого Фарфоровского путепровода – на путепроводе на станции Вильно (современная Литва, Вильнюс).

На чертежах рассматриваемого проекта Фарфоровского путепровода, напечатанных типографским способом, написано, что проект «*Одобрен для Стефаниевского путепровода на станции Вильна С-П-В.ж.д. по журналу Технического Совещания Управления железных дорог от 25 апреля 1903 г. за №127*».



Илл. 13. Путепровод на ст. Вильно. 1916 год.

Согласно надписи на чертежах, этот проект был утвержден еще в 1903 году. На фотографии 1916 года видно, что путепровод выполнен по проекту. Хорошо видны металлические опоры пролетов.

В настоящее время арочный путепровод у станции Вильно (Вильнюс) утрачен.

Таким образом, анализ проекта строительства путепровода показывает, что:

- Фарфоровский путепровод построен по принципу типовых пролетов, который был разработан для станции Вильно и затем распространён на другие ветки железных дорог Российской Империи;
- Фарфоровский путепровод был построен не первым и не единственным;
- в разработке проекта участвовали инженеры путей сообщения.

С момента строительства до настоящего времени путепровод неоднократно реконструировался и ремонтировался.

В 1965 году был разработан проект капитального ремонта путепровода, в соответствии с которым с 1968 по 1970 годы были выполнены следующие работы:

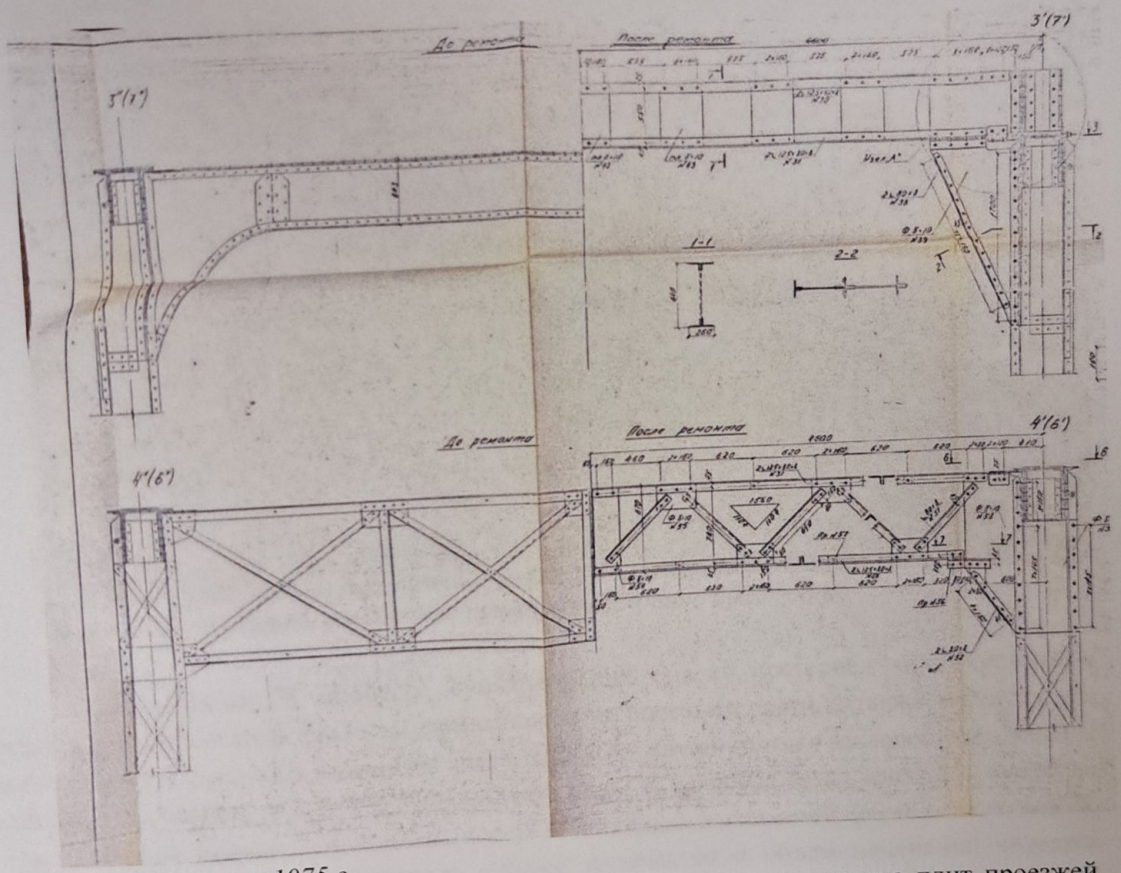
- заменена деревянная конструкция проезжей части железобетонными плитами, уложенными на балочную клетку арочных ферм;

- тротуары были вынесены на металлические консоли с внешней стороны ферм, что привело к увеличению проезжей части;

- усиление пролетных строений с заменой пораженных коррозией элементов. Необходимо отметить, что к моменту разработки проекта 1965 года часть заклепок заменены на болты.

С 1972 г. по путепроводу было разрешено движение маршрутного транспорта.

В 1973-1975 годах, в связи с электрификацией станционных путей, был выполнен подъем пролетных строений на опорах № 1, 2, 3 и 4 с устройством на этих опорах дополнительных металлических столиков (высотой 500 мм и 1060 мм). На устое № 4 увеличение высоты осуществлялось путем устройства железобетонного подферменника с разборкой одного ряда камней облицовки.



Илл. 14. Проект 1975 г.

Так же проектом 1975 года была предусмотрена сплошная замена плит проезжей части, устройство силового ограждения 0,5 м высотой над проезжей частью, ремонт деформированных раскосов и стоек главных ферм, усиление поперечных балок, устройство ограждений подферменных площадок и промежуточных опорах.

В 1980-1982 годах был осуществлен капитальный ремонт, в ходе которого было выполнено усиление продольных и поперечных балок проезжей части, полная замена железобетонных плит проезжей части, устройство гидроизоляции, деформационных швов и асфальтобетонного покрытия, ремонт деформированных элементов арочных ферм, переустройство портальных и верхних продольных связей ферм, с увеличением высоты габарита проезда до 4,5 м, досыпка и укрепление конусов и др.

В последующие годы неоднократно проводились ремонтные работы, включая работы по ремонту дорожного окрытия, тротуаров, ремонт пролетных строений.

После 2018 года были демонтированы тротуары с внешней стороны арок. В настоящее время пешеходный проход устроен между полосой автопроезда и арочными фермами.



Илл. 15. Современное состояние путепровода. Фото 2023 года.

Таким образом, в процессе существования объект претерпел многочисленные ремонты, в ходе которых было заменено покрытие проезжей части, а также значительное количество металлических элементов ферм, распорок, связей, вместо заклепок установлены болты, было изменено объемное решение объекта – путепровод был поднят в среднем на 1,5 м, выполнен подъем портальных и верхних продольных связей ферм с их заменой, металлические опоры обетонированы. Общее количество и объем изменений является значительным, первоначальный облик объекта изменен.

6.2.Описание Объекта

В настоящее время путепровод представляет собой многопролетное, автодорожное, металлическое сооружение балочной системы с ездой понизу со схемой разбивки на пролеты 4×46,76 м. Путепровод перекрывает 30 станционных путей, большая часть которых электрофицирована.

Проезжая часть и мостовое полотно

Несущими конструкциями проезжей части является балочная клетка из металлических перекрестных продольных и поперечных балок, с уложенными на них сборными железобетонными ребристыми плитами.

Крепление ребер плит к верхнему поясу продольных балок проезжей части осуществлено на высокопрочных шпильках.

Движение автотранспорта организовано по одной полосе проезда по оси путепровода. По краям полосы движения устроены металлические барьерные ограждения.

Тротуары устроены с внутренних сторон главных ферм с обеих сторон проезжей части. Перила на путепроводе сварные металлические из уголков с прутковым заполнением с прикреплением стоек к бортику железобетонной плиты анкерными болтами.

Покрытие проезжей части и тротуаров - асфальтобетон.

Пролетные строения

Пролетные строения путепровода устроены в виде сквозных арочных решетчатых ферм с полигональным очертанием верхнего пояса, с ездой понизу и крестовой решеткой заполнения. Пояса ферм коробчатого клепанного составного сечения с диагональной соединительной решеткой. Верхние и нижние продольные связи между фермами – крестовой решетки. Распорки верхних поперечных связей сквозные. Балочная клетка проезжей части состоит из продольных и поперечных балок двутаврового сечения, расположенных в одном уровне.

Все соединения основных конструкций главных ферм и проезжей части пролетных строений – клепаные. Замененные элементы и элементы усиления пролетных строений, закреплены на болтах.

Опоры и опорные части

Устои путепровода массивные с обратными стенками, выполнены из бутового камня на цементном (известковом) растворе, облицованы гранитным камнем получистой тески. Фундаменты устоев выполнены на естественном основании. Конуса подходных насыпей укреплены посевом трав.

Промежуточные опоры путепровода стальные, башенного типа, омоноличенные бетоном. Цоколь под каждой стойкой опоры выполнен из бутового камня на цементном растворе с гранитной облицовкой. Фундамент опор заложен на естественном основании.

На опоры фермы пролетных строений опираются через стальные опорные части – подвижные с шестью катками и неподвижные с литыми балансирами.

Подвижные катковые опорные части расположены на опоре No 1 под пролетными строениями No1 и No2 и опоре No 3 под пролетными строениями No 3 и No4.

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

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

2) Положение о государственной историко-культурной экспертизе (утверждено постановлением Правительства РФ от 15.07.2009 № 569)

3) Паспорт на сооружение. 2008 год.

Архивные источники

Российский государственный исторический архив (РГИА)

1) Фонд 350, опись 31, дело 268. Проект путепровода литеры Ж отверстием 80 саженей (4х20) на 6-й версте линии. Общий вид, фасад, устои, детали узлов, разрезы, опорные части, эпюра и другое. Калька, печатный.

2) Фонд 1288, опись 5, дело 84. Дело о переустройстве Николаевского вокзала в Петербурге. 1911 г.

Центральный государственный архив кинофотофонодокументов Санкт-Петербурга (ЦГАКФФД СПб)

1) Фотодокумент Е 9157. Группа служащих Министерства путей сообщения у стальных конструкций моста на станции "Фарфоровский пост". Дата съёмки: до 1914 г.

2) Фотодокумент Е 9159. Группа служащих Министерства путей сообщения у стальных конструкций моста на станции "Фарфоровский пост". Дата съёмки: до 1914 г.

3) Фотодокумент Е 9160. Общий вид зданий, платформ и моста через железнодорожные пути на станции "Фарфоровский пост". Дата съёмки: до 1914 г.

Архив РЖД

Техно-рабочий проект капитального ремонта автодорожного путепровода литера «Ж» на ст. Ленинград Сортировочный-Московский Октябрьской железной дороги. Гипротранспуть. 1978 год.

Рабочая документация: «Капитальный ремонт путепровода литер «Ж» на 7 км линии Ленинградс-Москва Октябрьской ж.д.». 1965 год. Проект №1078

Литература

1) Архитекторы-строители Санкт-Петербурга середины XIX — начала XX века. Справочник. Под общей ред. Б. М. Кирикова. СПб.: Пилигрим, 1996.

2) Борисова Е. А. Русская архитектура середины — второй половины XIX века. М.: Наука, 1979.

3) Памятники архитектуры пригородов Ленинграда. Л., Стройиздат, ЛО, 1985.

4) Щусьев П.В. Мосты и их архитектуры. М., 1952.

Электронные источники

1) Потравнов А., Хмельник Т. Из истории Санкт-Петербургского Чугунолитейного завода // https://regionavtica.ru/articles/iz-istorii-sankt-peterburgskogo-chugunolitejnogo-zavoda.html

2) Фарфоровский Пост, платформа Фарфоровская // http://www.kupsilla.ru/farfor.htm#07

3) http://www.etomesto.ru/

4) https://pastvu.com/

8. Перечень документов, предоставленных эксперту

- материалы дела №3а-266/20231

9. Обоснование выводов экспертизы

В соответствии со статьей 3 Федерального закона от 25.06.2002 №73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации» к объектам культурного наследия (памятникам истории и культуры) народов Российской Федерации в целях настоящего Федерального закона относятся объекты недвижимого имущества (включая объекты археологического наследия) и иные объекты с исторически связанными с ними территориями, произведениями живописи, скульптуры, декоративно-прикладного искусства, объектами науки и техники и иными предметами материальной культуры, возникшие в результате исторических событий, представляющие

собой ценность с точки зрения **истории**, археологии, **архитектуры**, **градостроительства**, искусства, **науки и техники**, эстетики, этнологии или антропологии, социальной культуры и являющиеся свидетельством эпох и цивилизаций, подлинными источниками информации о зарождении и развитии культуры.

По результатам проведенного исследования объекта - «Фарфоровский путепровод (Фарфоровский мост)», расположенного по адресу: Санкт-Петербург, Московское направление ж.д., «Цимбалинский путепровод», литера А, литера Б, установлено следующее:

1) Объект построен в 1908-1910 гг. в рамках реконструкции Николаевской ж.д. и связывал ж.д. станцию с промышленным районом города.

2) Путепровод построен по принципу типовых пролетов, который использовались также в ранее осуществленных путепроводах на ст. Вильно (совр. Вильнюс) и ст. Обухово. Путепровод на ст. Вильно наиболее близок к рассматриваемому объекту, так как являлся многопролетным (утрачен, территория вне границ России). Путепровод на ст. Обухово – однопролетный (существующий).

3) Проект разработан инженерами путей сообщения. Типовой проект адаптирован для Фарфоровского путепровода инженерами Рыниным Н. и Мидинским Н.

4) Начиная с 1960-х годов, когда было заменено покрытие проезжей части с деревянной на бетонную (с покрытие асфальтобетоном), путепровод подвергался постоянным ремонтам. В ходе ремонта были заменены отдельные металлические элементы, постепенно клепанные соединения заменялись на болтовые, в 1970-х годах конструкции путепровода были подняты, в том числе поперечные связи, тем самым было изменено архитектурное решение сооружения и его объемно-пространственные характеристики. Устроенные в 1960-х годах пешеходные галереи были выполнены не по историческому проекту, а к 2019 году они были уже демонтированы. Металлические опоры были обетонированы, что привело к искажению исторического облика сооружения. Таким образом, подлинные элементы сооружения утрачены в значительном объеме.

Учитывая изложенное, необходимо отметить, что рассматриваемое сооружение, являясь исторической постройкой, относится к типовому сооружению. Аналогичное сооружение сохранилось южнее, на ст. Обухово и является хронологически более ранним (проект 1905 года), а также имеет больший процент сохранившихся первоначальных элементов, т.е. более значим с точки зрения сохранности исторического облика.

Рассматриваемое сооружение подверглось значительным ремонтным работам, в результате которых был искажен первоначальный его облик.

Сооружение является утилитарным, выполняет функцию связи двух районов города. Не является видовым объектом, не входит в охраняемые панорамы города. Объект можно наблюдать с пешеходного моста, расположенного южнее, который был сооружен позже. При движении на поезде пассажиры не имеют возможности осмотра Фарфоровского путепровода.

В структуре города сохранились металлические арочные клепанные мосты начала XX века, как наглядные примеры инженерной научно-технической мысли своего времени. К таким мостам можно отнести Большеохтинский мост и Финляндский железнодорожный мост. Оба моста перекинуты через р. Неву, имеют статус объектов культурного наследия и охраняются государством. Большеохтинский мост наряду с характерными конструктивными решениями имеет уникальное архитектурное решение, выделяющее его

не только как объект транспортной инфраструктуры. Мосты вписаны в городские панорамы и имеют широкие точки обзора с набережных и прилегающих улиц.

В основе конструктивного решения всех перечисленных выше мостов лежит применение металлических арочных клепанных ферм, соединённых между собой раскосами и стойками. Таким образом, рассматриваемый Фарфоровский путепровод не обладает уникальным конструктивным решением.

10. Выводы экспертизы

Объект «Фарфоровский путепровод (Фарфоровский мост)», расположенный по адресу: Санкт-Петербург, Московское направление ж.д., «Цимбалинский путепровод», литера А, литера Б, не обладает историко-культурной ценностью, необходимой и достаточной для принятия решения о его включении в перечень выявленных объектов культурного наследия.

11. Перечень приложений к заключению экспертизы

Приложение №1. Фотофиксация

Приложение №2. Иконография

Приложение №3. Технический паспорт на сооружение. 2008 год.

12. Дата оформления заключения экспертизы

29.02.2024 года

Подпись эксперта: О.А. Блинов

104

Приложение №1

ФОТО 28.12.2023 г.

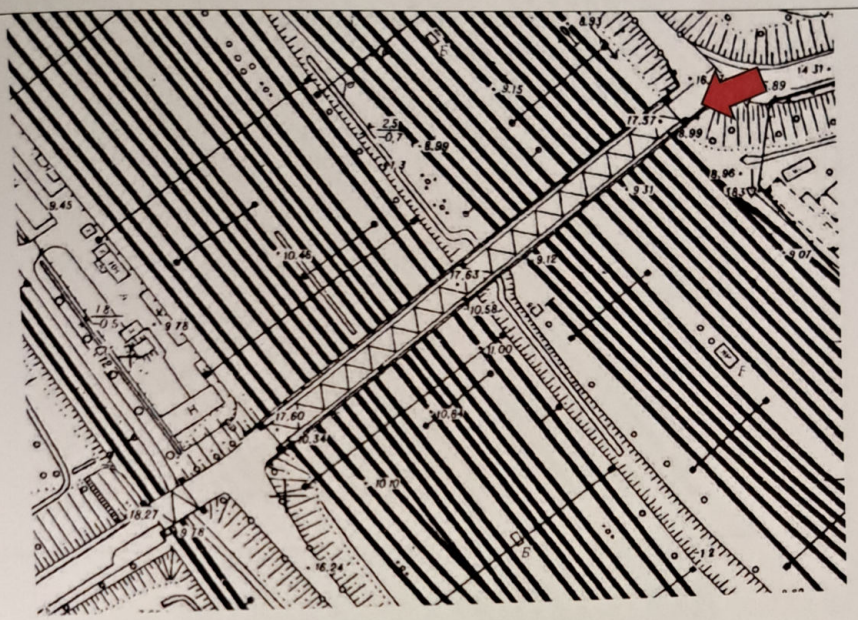




Фото 1. Общий вид пролет между опорами 4-3

105

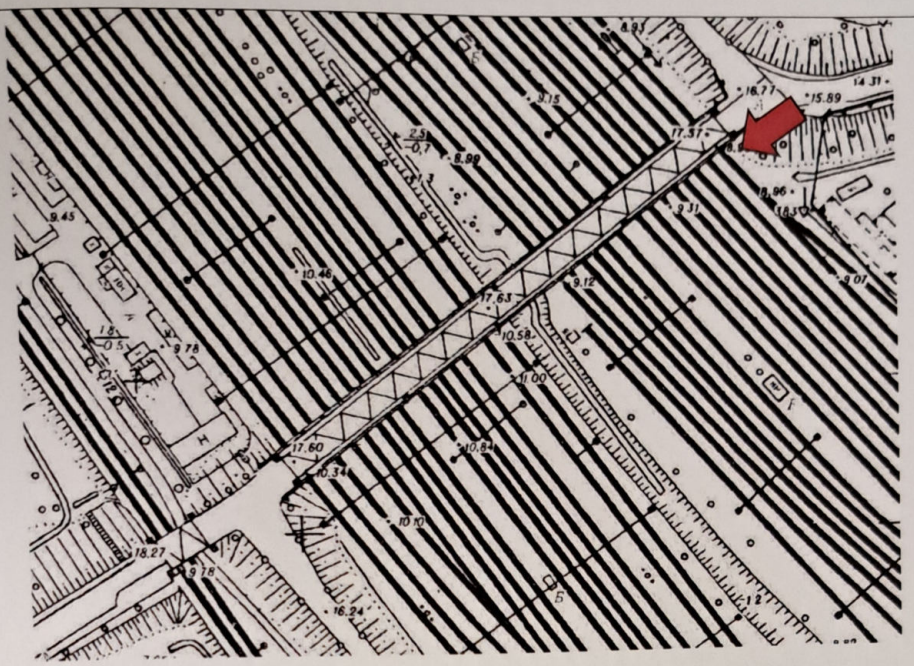




Фото 2. Общий вид пролет между опорами 4-3

106





Фото 3. Фрагмент конструкции пролет между опорами 4-3

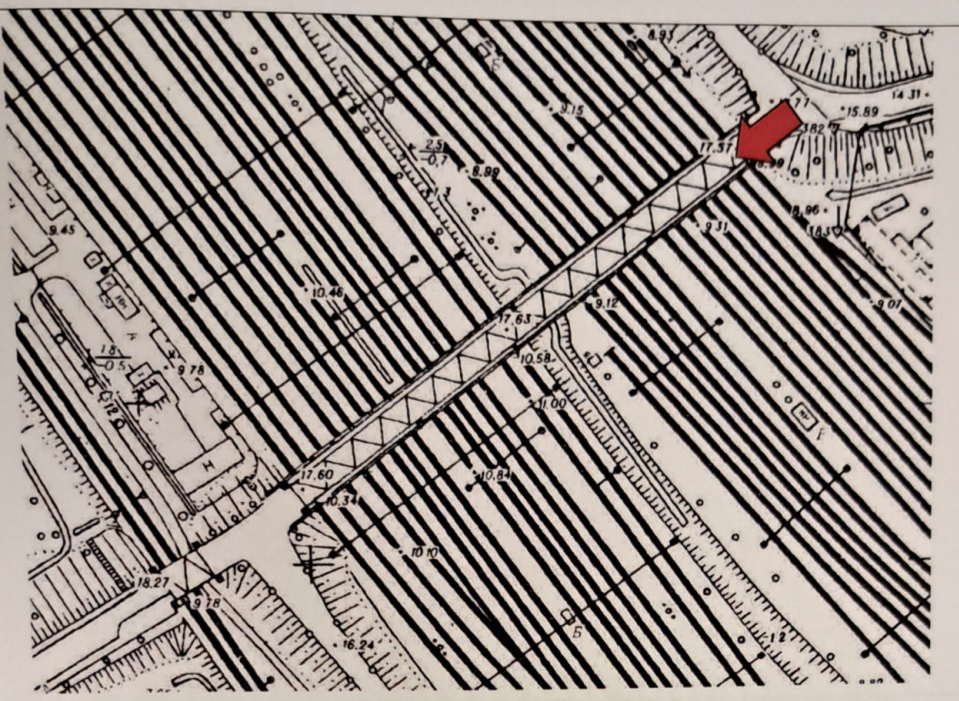




Фото 4. Общий вид пролета между опорами 4-3

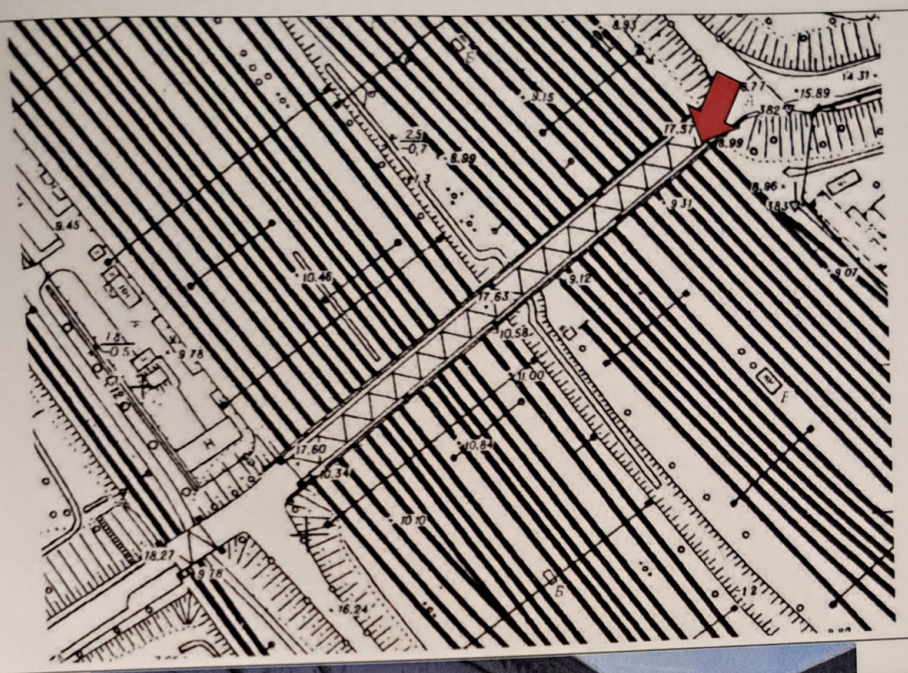




Фото 5. Фрагмент раскосов правой ферма пролета между опорами 4-3

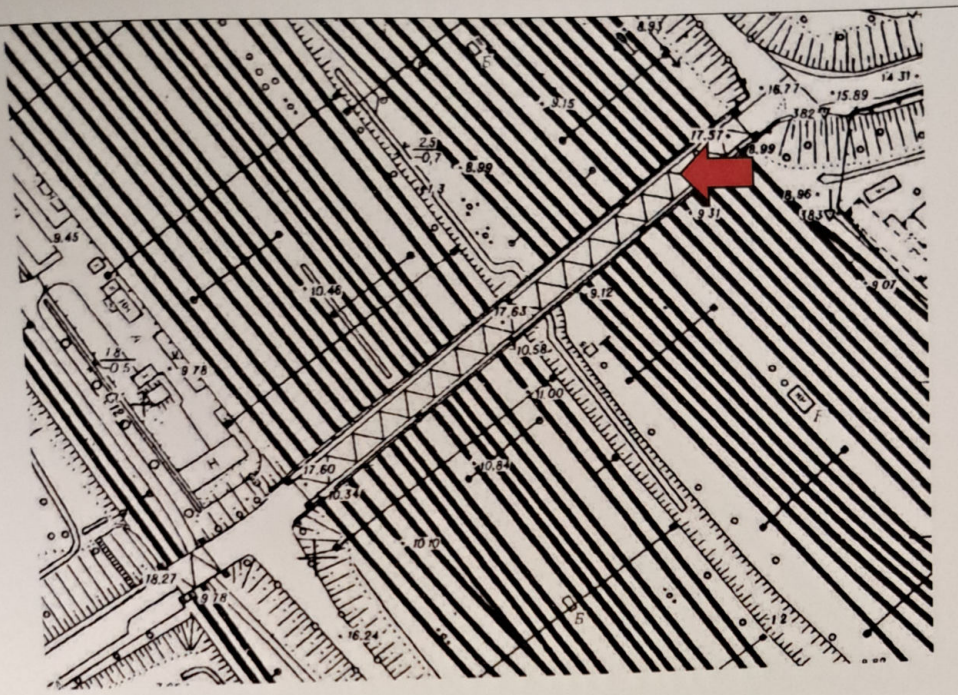




Фото 6. Фрагмент левой фермы пролет между опорами 4-3

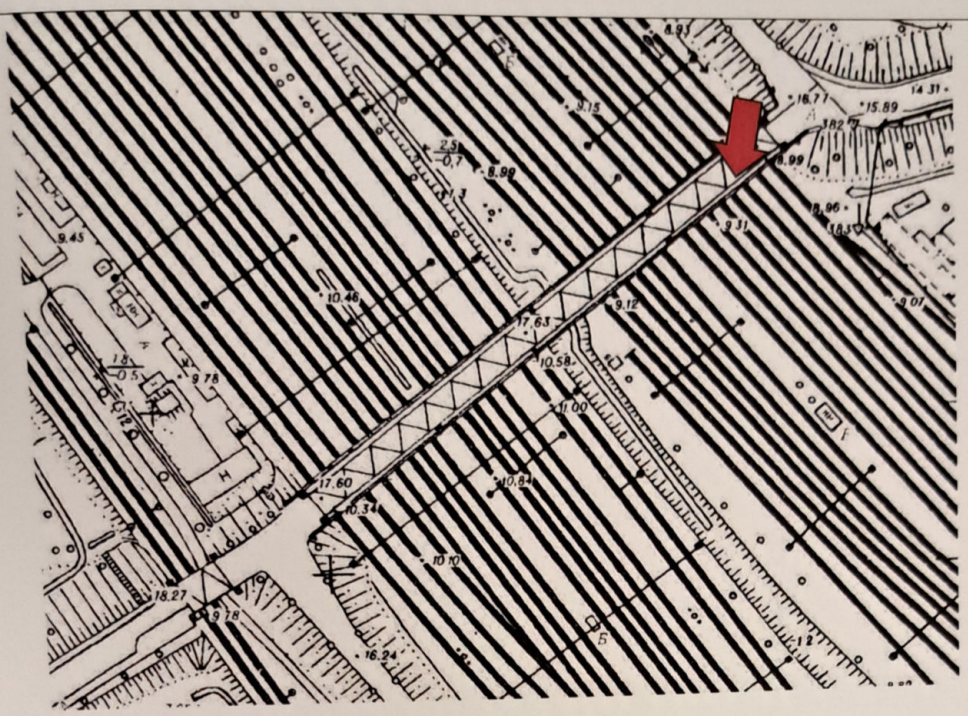
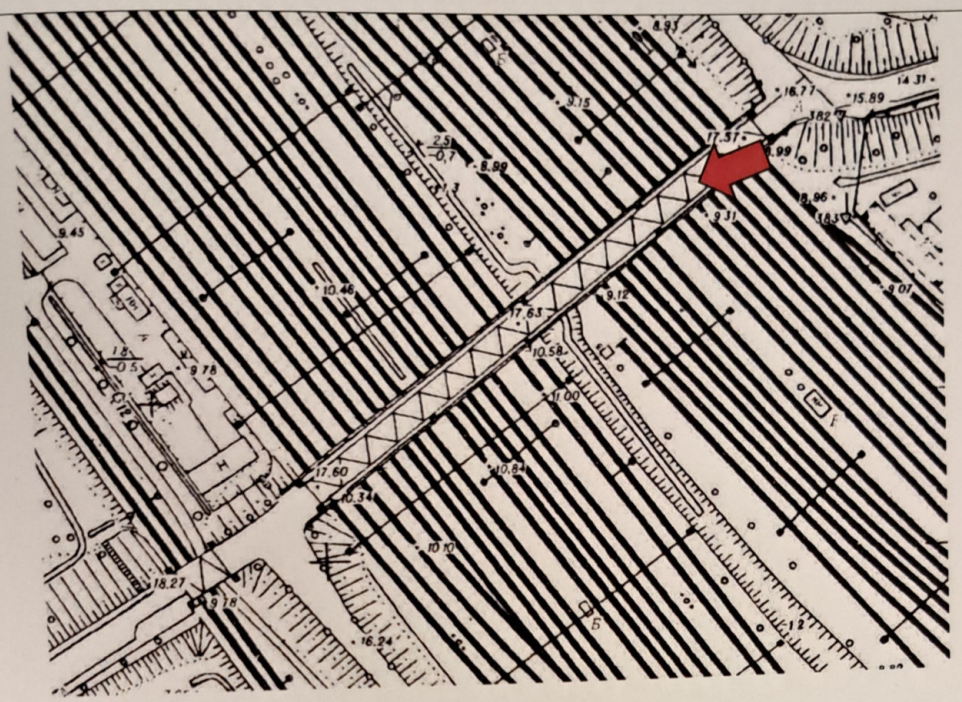




Фото 7. Фрагмент правой фермы пролета между опорами 4-3



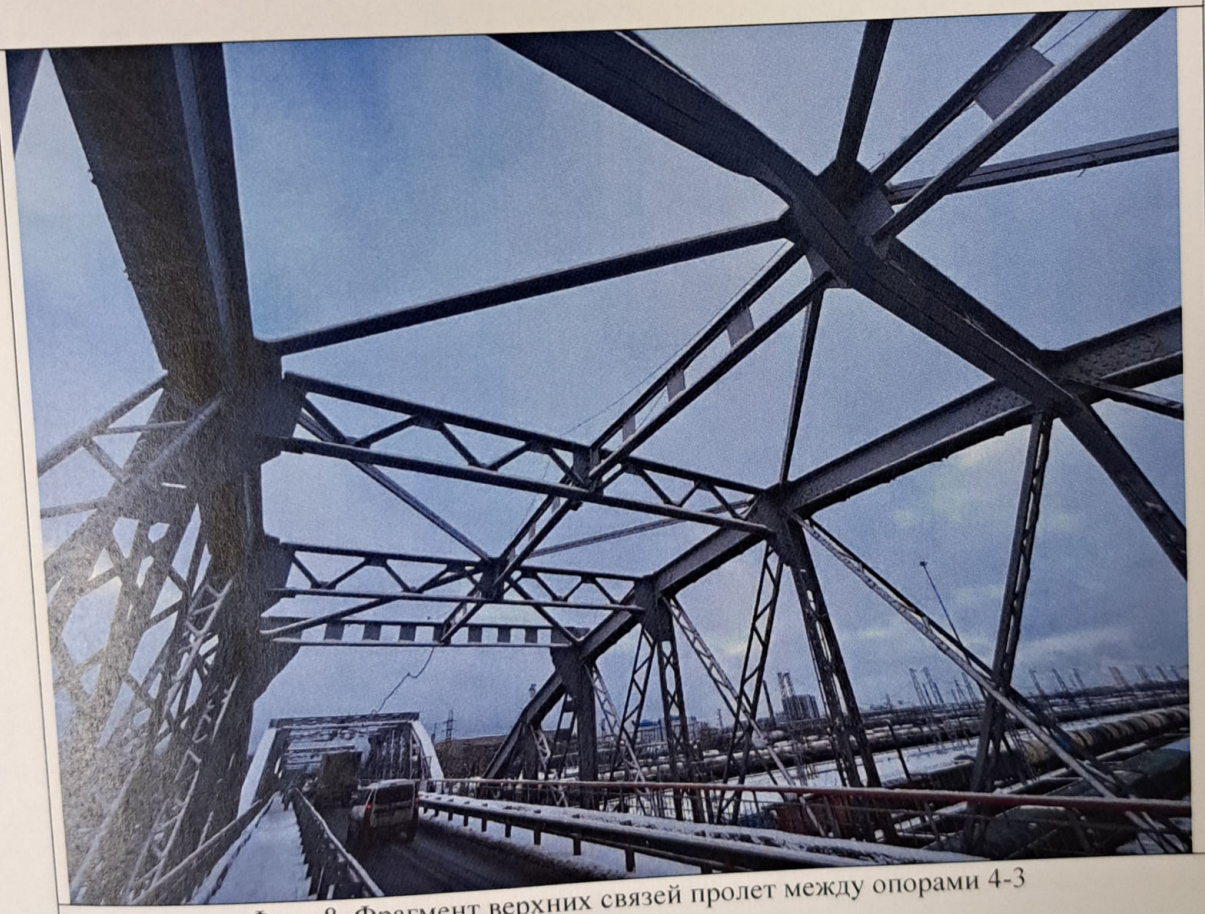
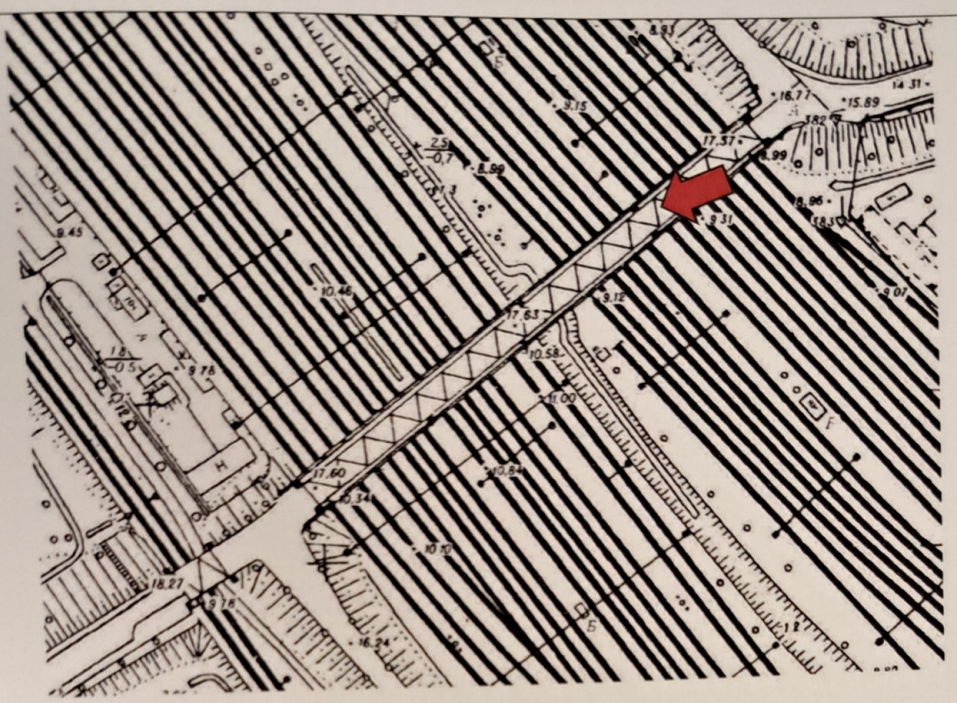


Фото 8. Фрагмент верхних связей пролет между опорами 4-3



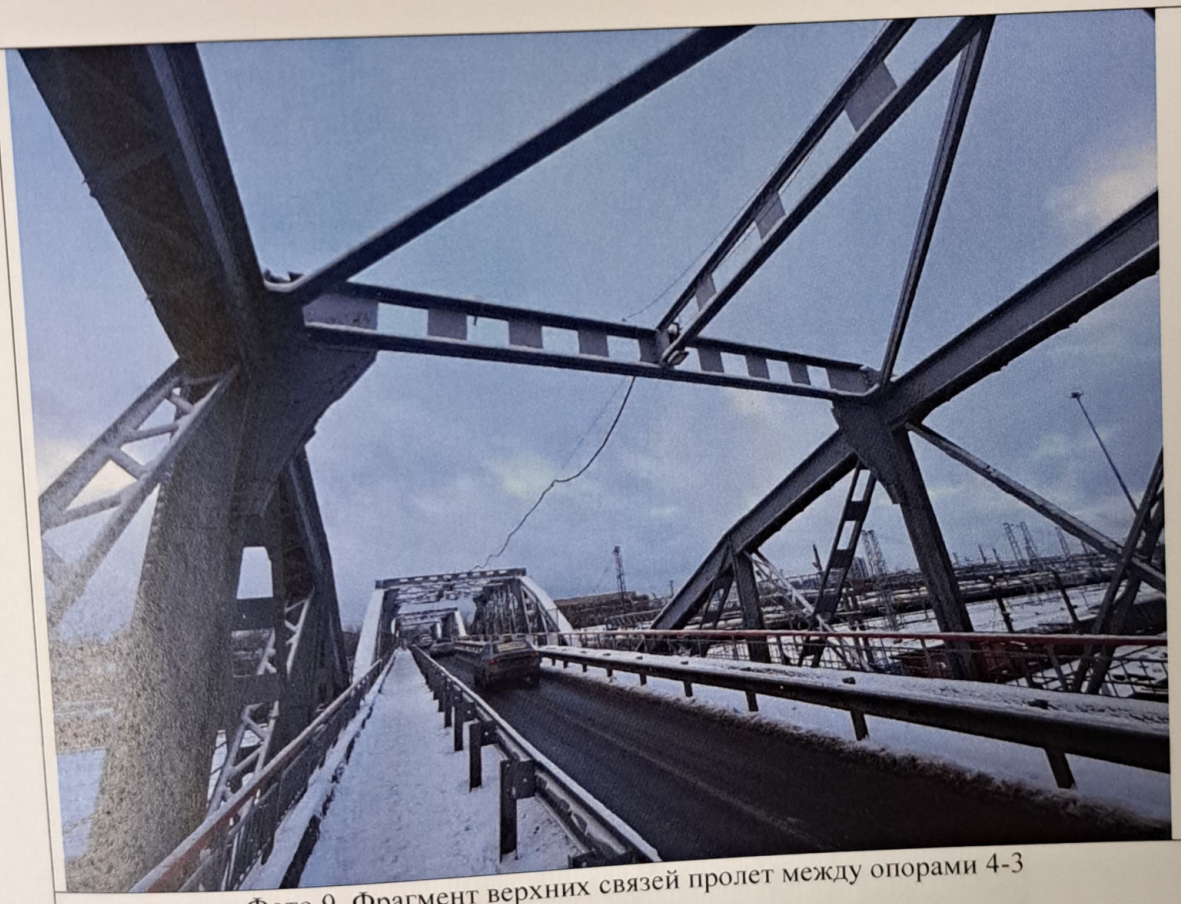


Фото 9. Фрагмент верхних связей пролет между опорами 4-3

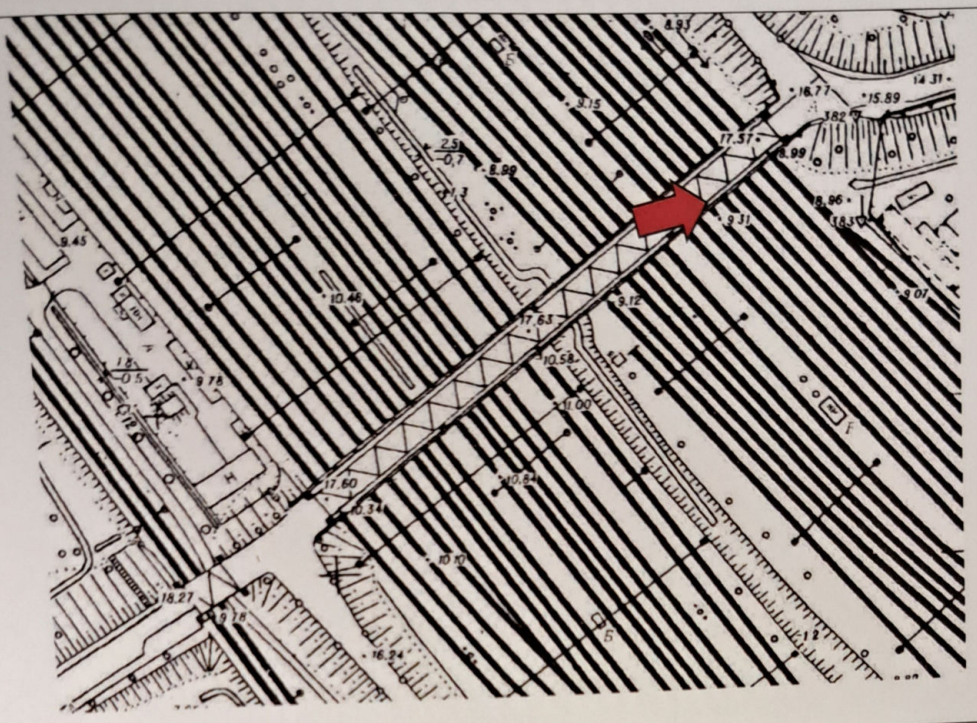




Фото 10. Фрагмент стоек правой фермы пролета между опорами 4-3

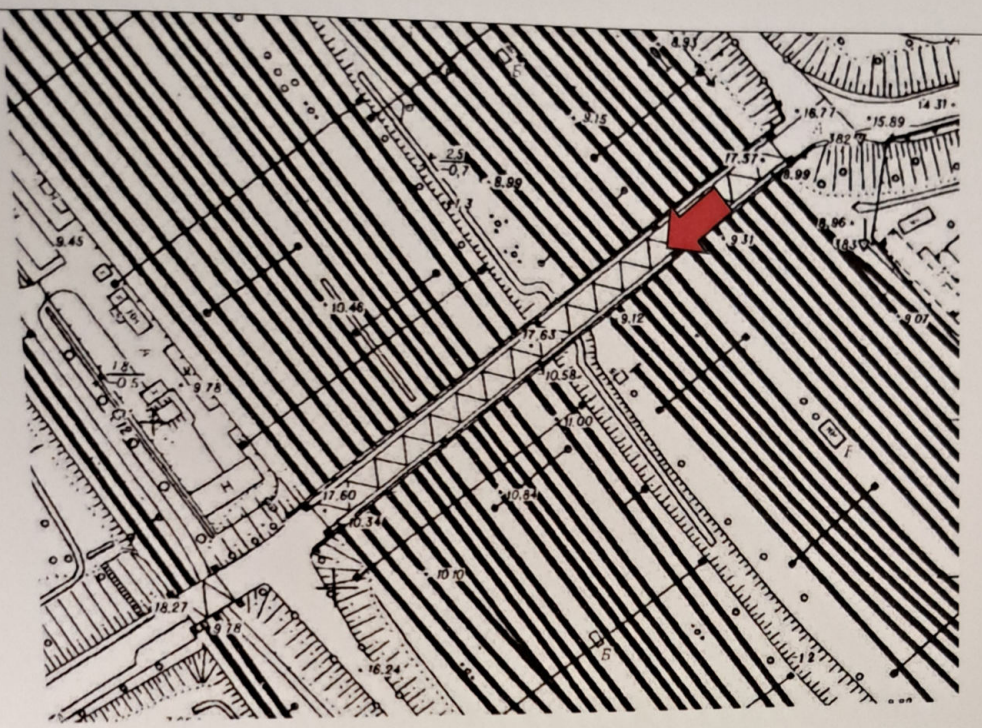




Фото 11. Общий вид пролет между опорами 3-2

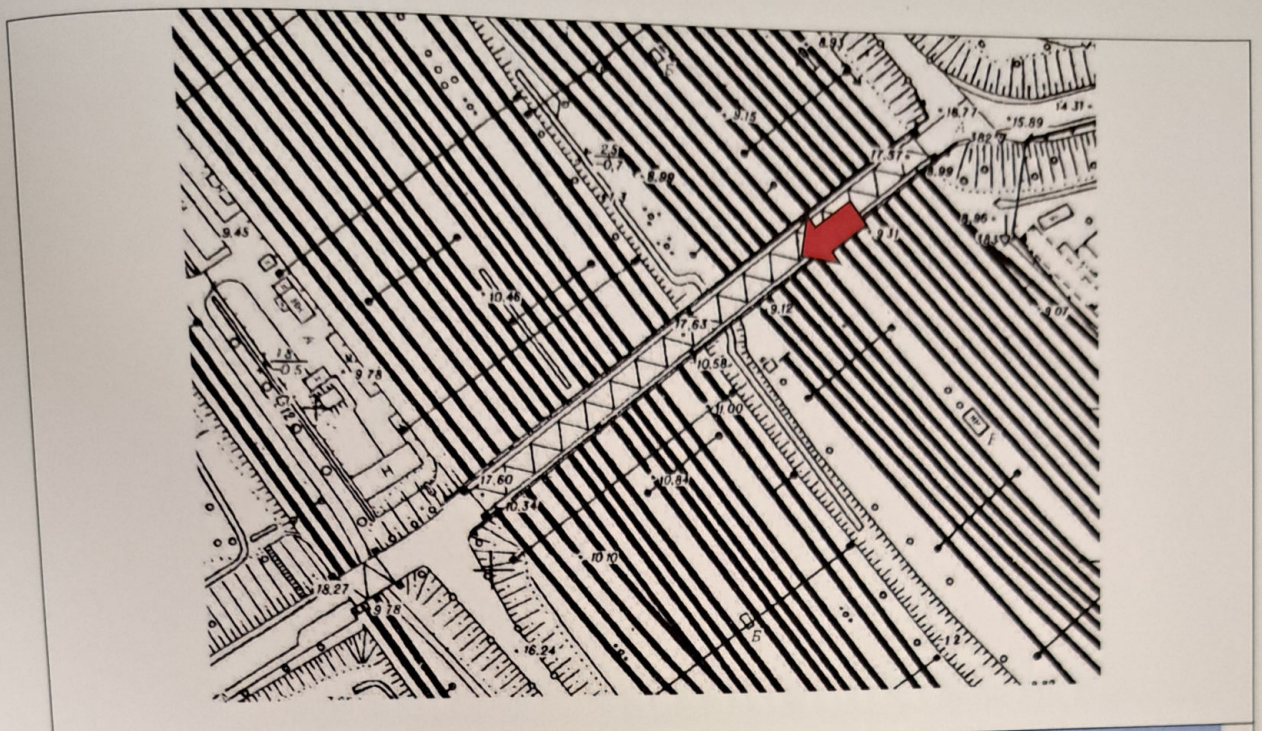
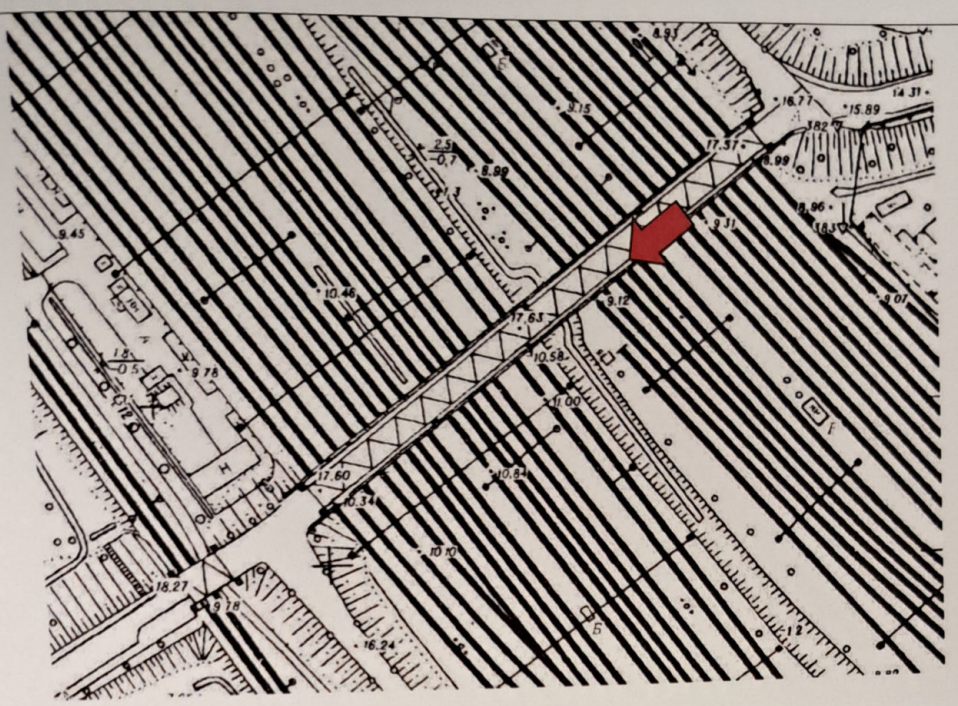




Фото 12. Общий вид пролет между опорами 3-2



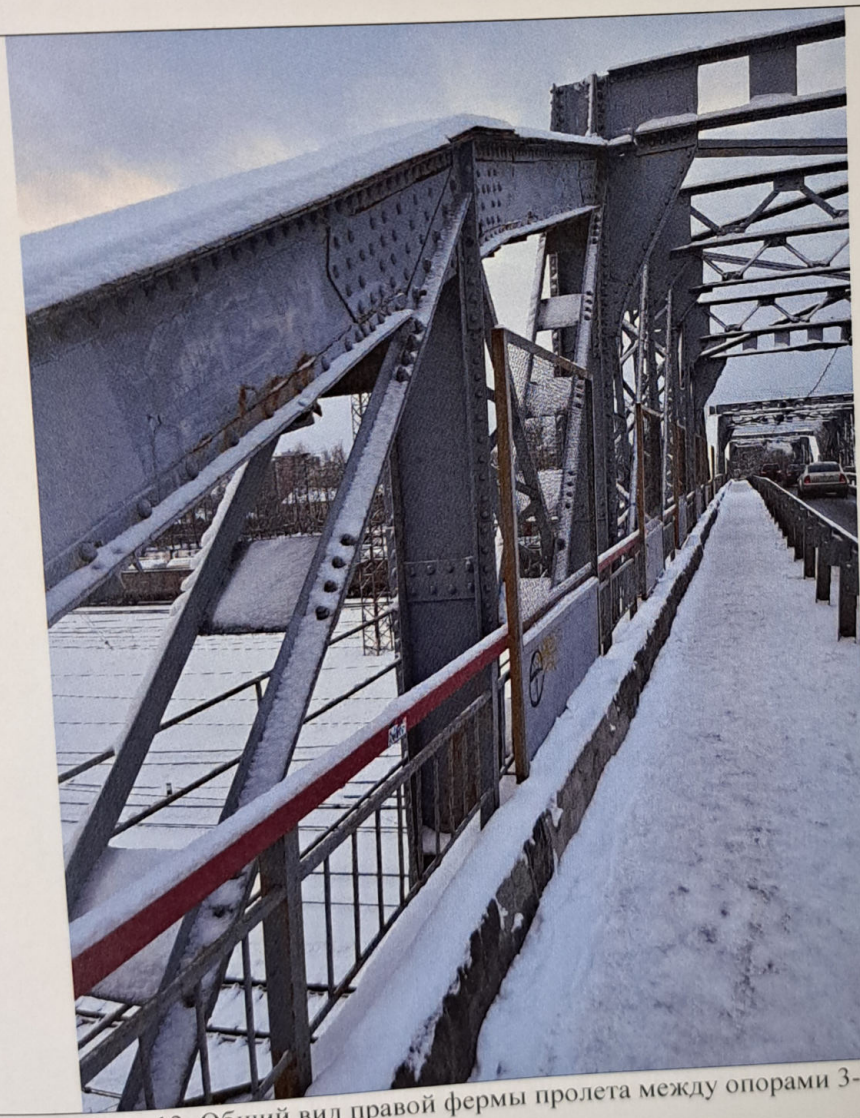


Фото 13. Общий вид правой фермы пролета между опорами 3-2

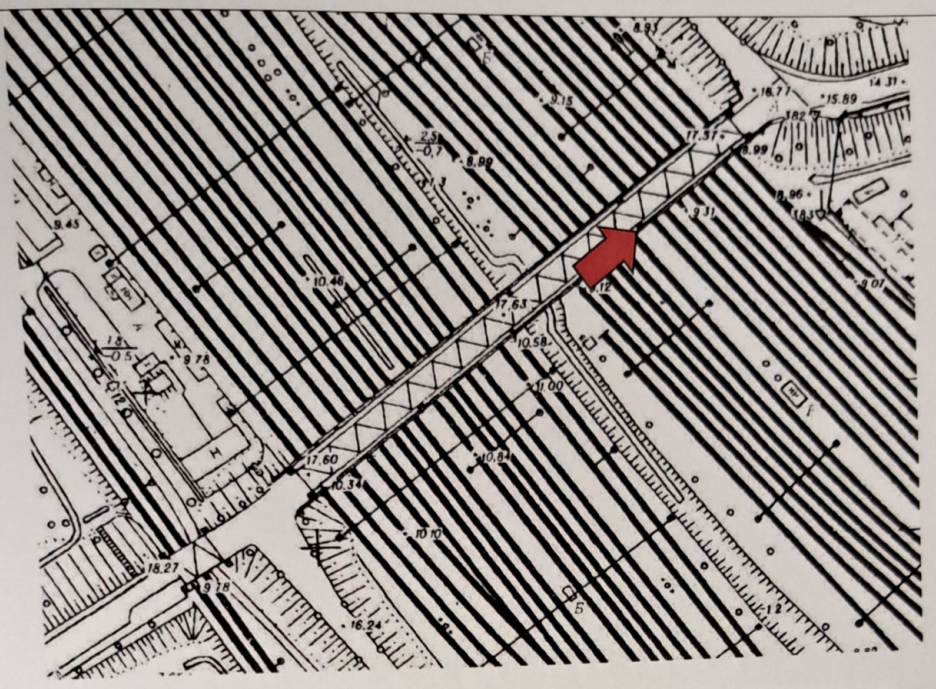




Фото 14. Фрагмент стойки правой фермы пролета между опорами 3-2

118

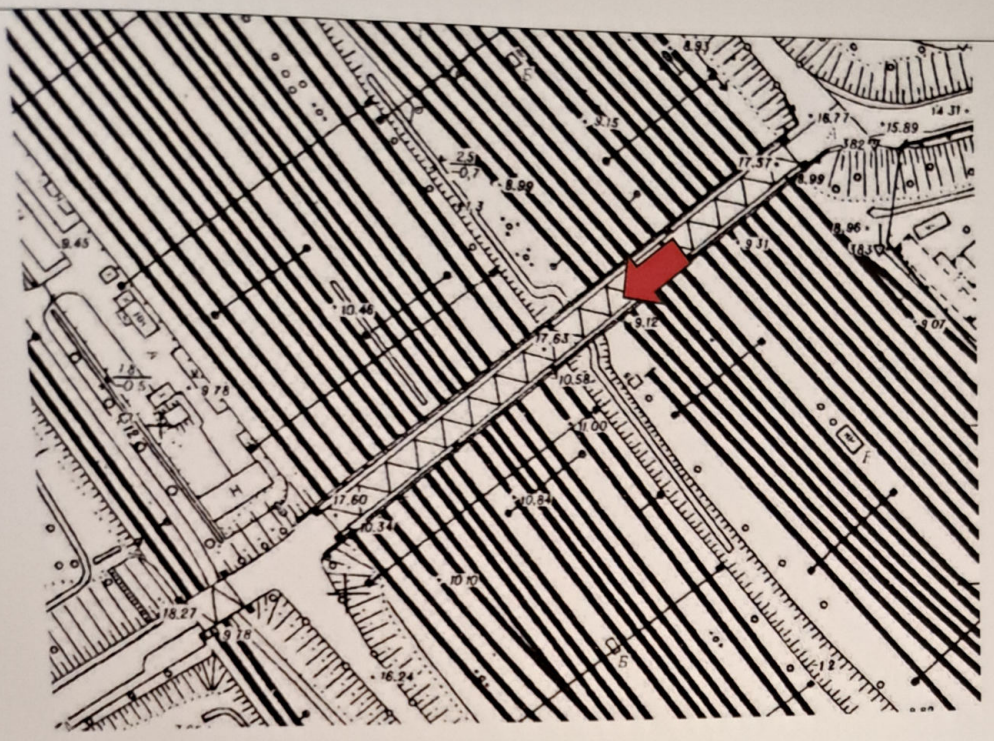




Фото 15. Фрагмент верхних связей пролета между опорами 3-2

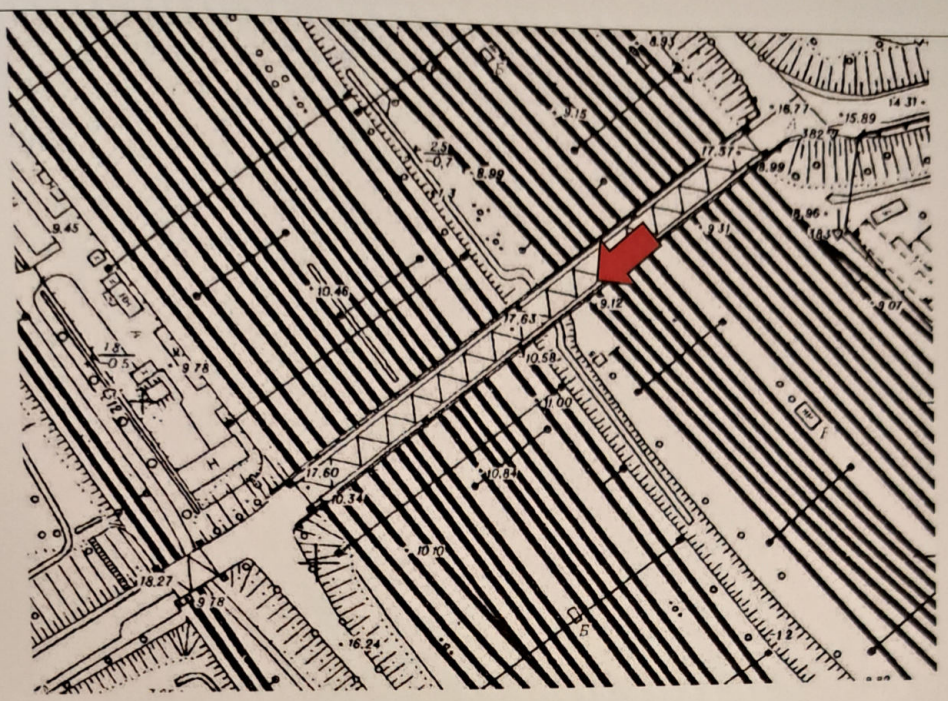




Фото 16. Фрагмент верхних связей пролета между опорами 3-2

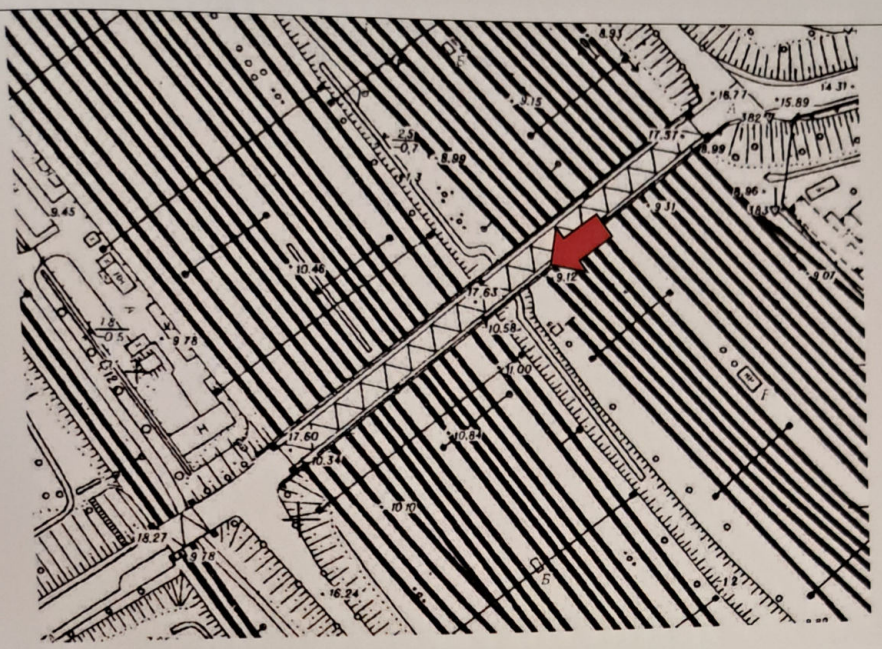
120





Фото 17. Фрагмент верхних связей пролета между опорами 3-2

111



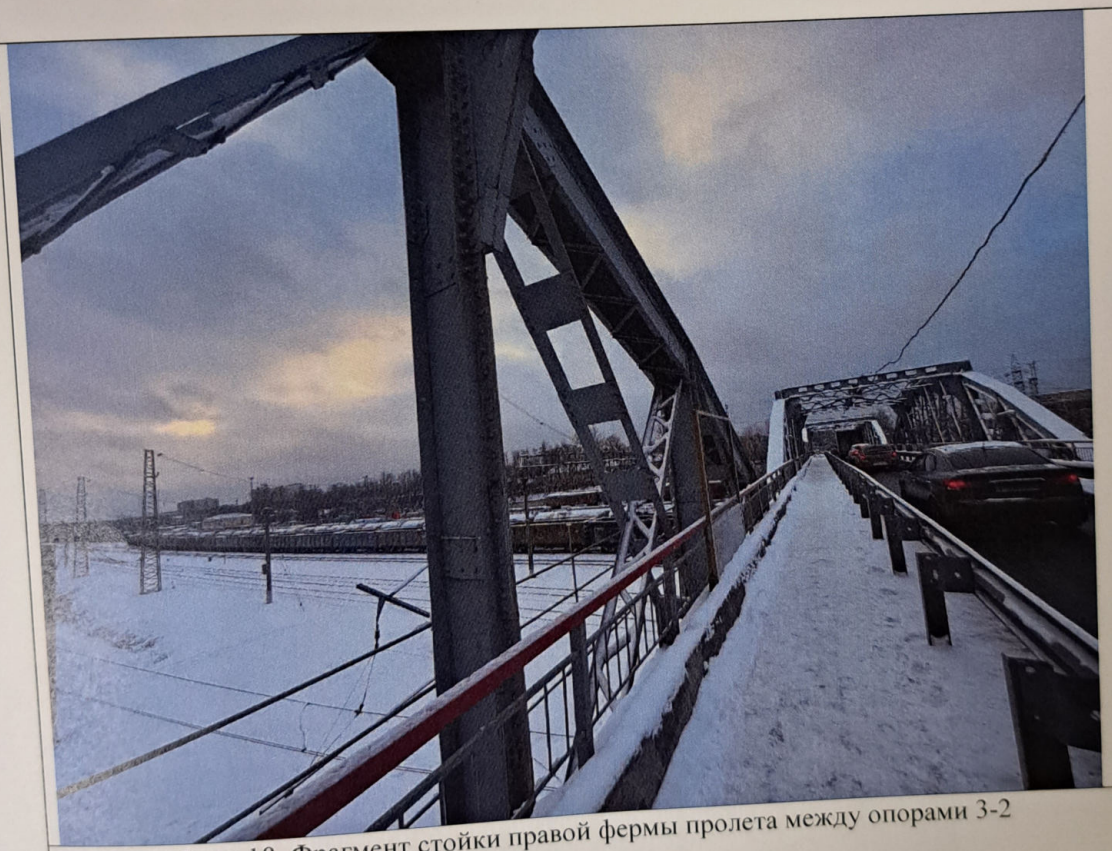


Фото 18. Фрагмент стойки правой фермы пролета между опорами 3-2





Фото 19. Фрагмент раскосов правой фермы пролета между опорами 3-2

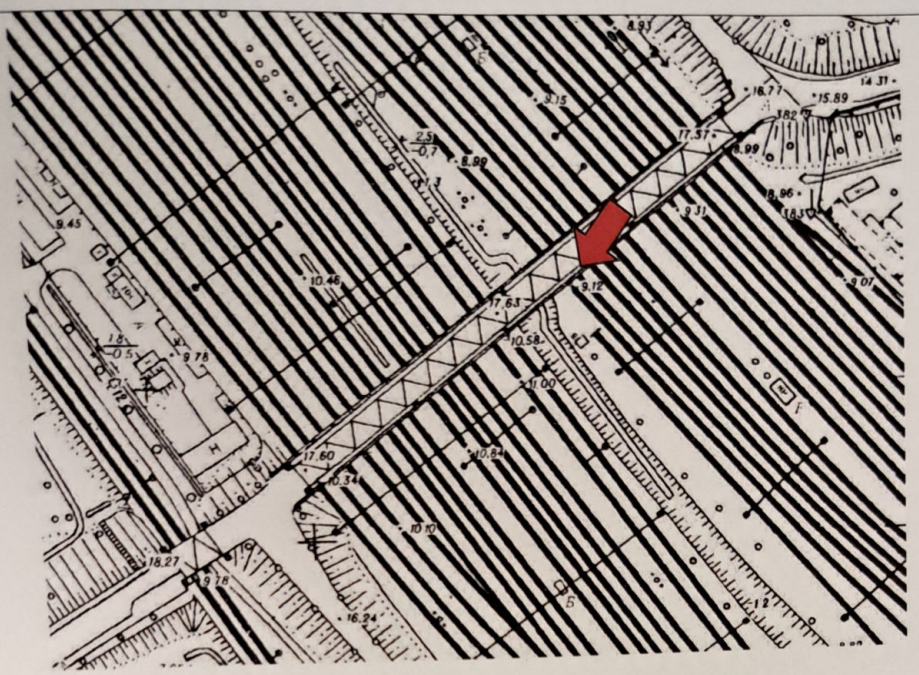




Фото 20. Фрагмент раскосов правой фермы пролета между опорами 3-2

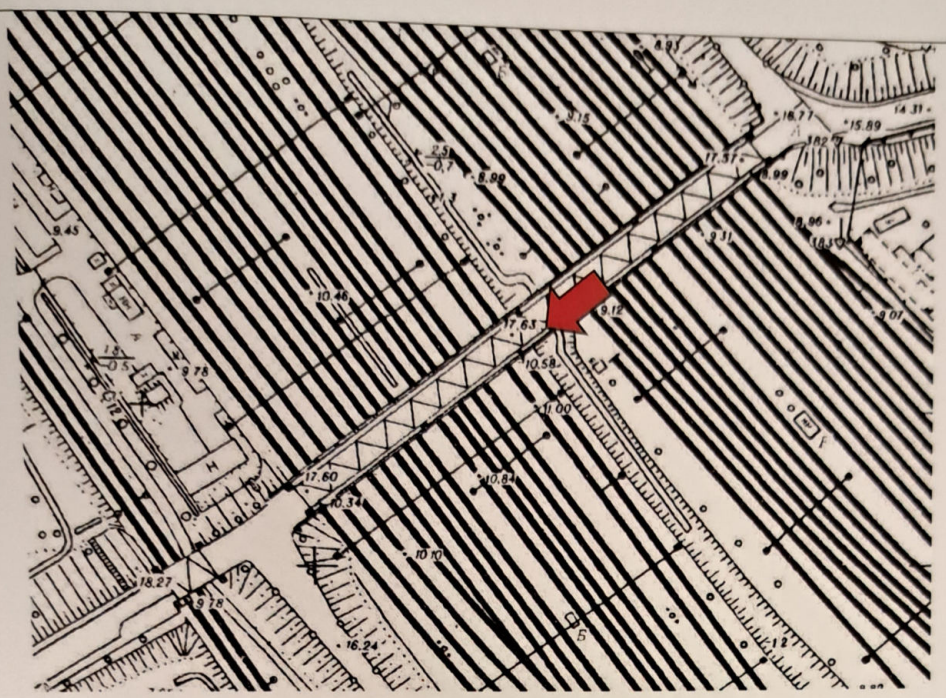




Фото 21. Общий вид пролет между опорами 2-1





Фото 22. Общий вид правой фермы пролета между опорами 2-1

126

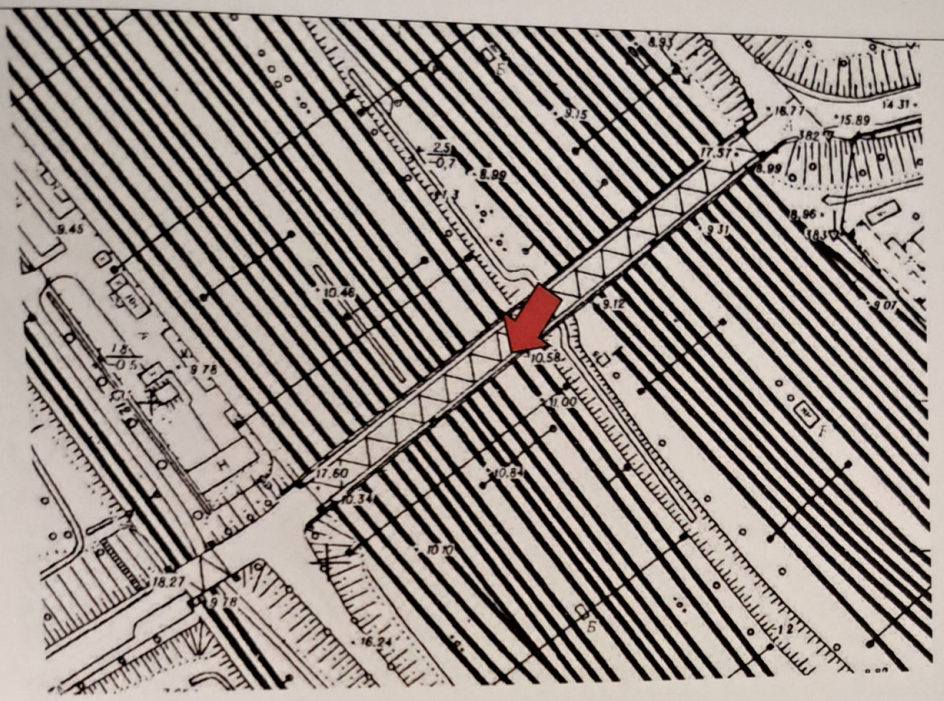
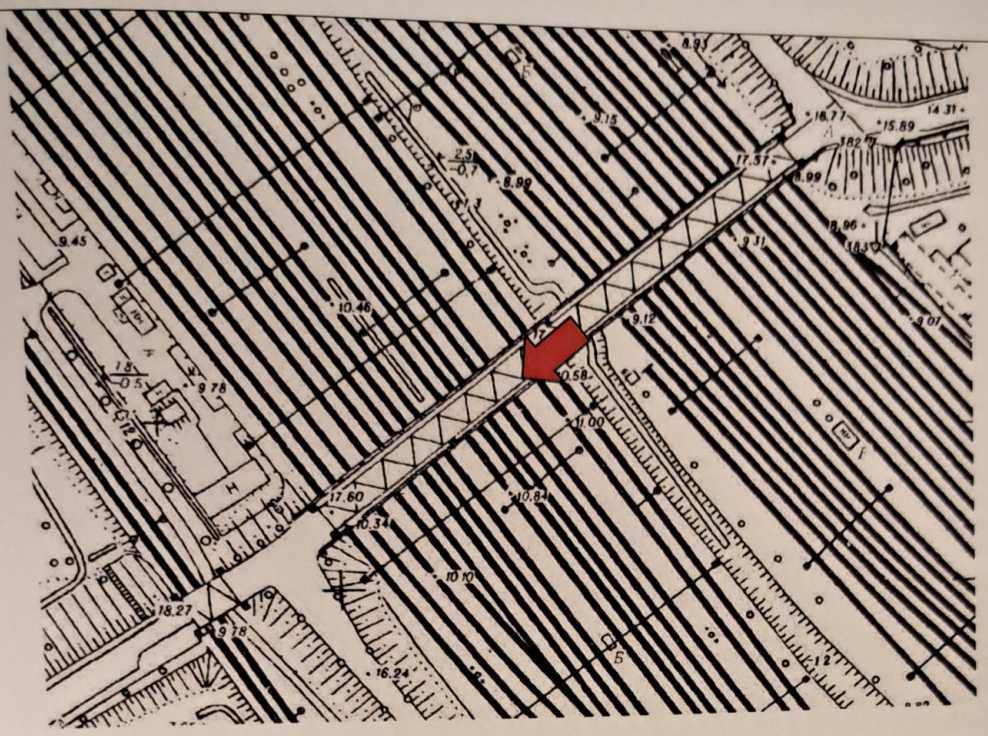




Фото 23. Фрагмент правой ферму пролета между опорами 2-1



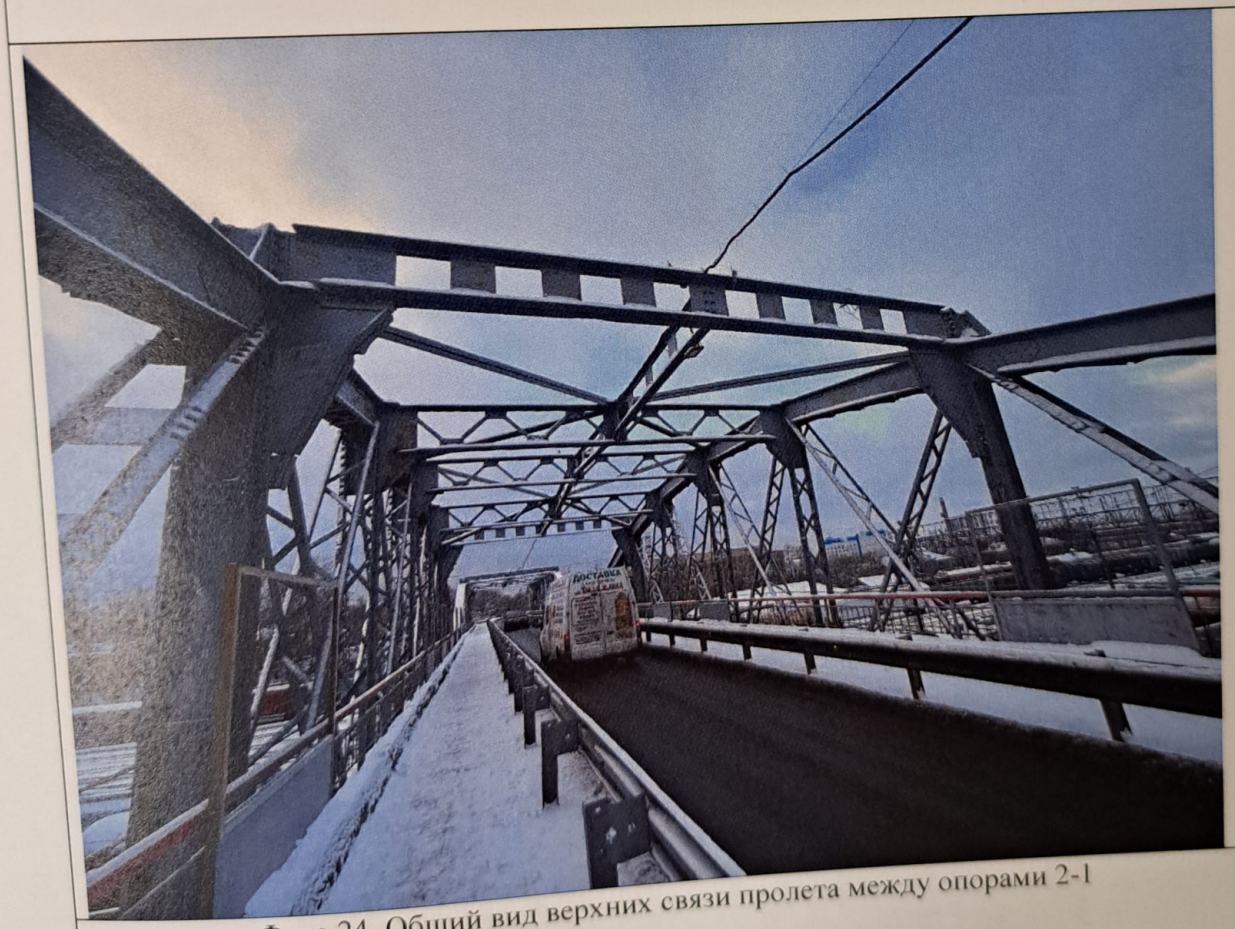


Фото 24. Общий вид верхних связи пролета между опорами 2-1

128

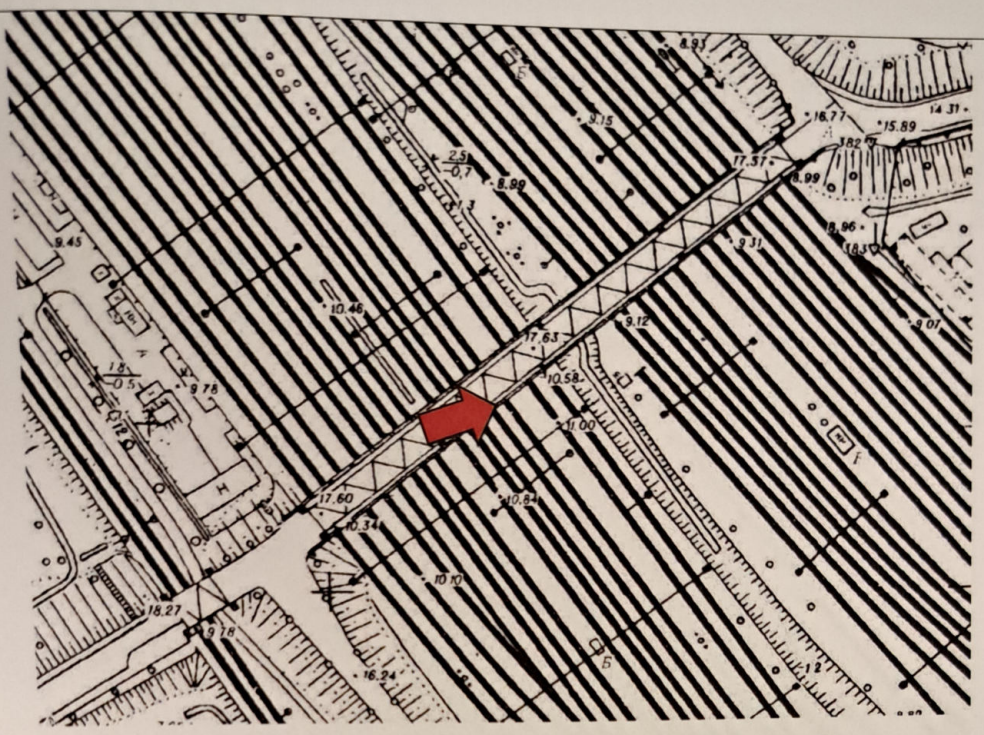




Фото 25. Фрагмент правой фермы пролета между опорами 2-1

129

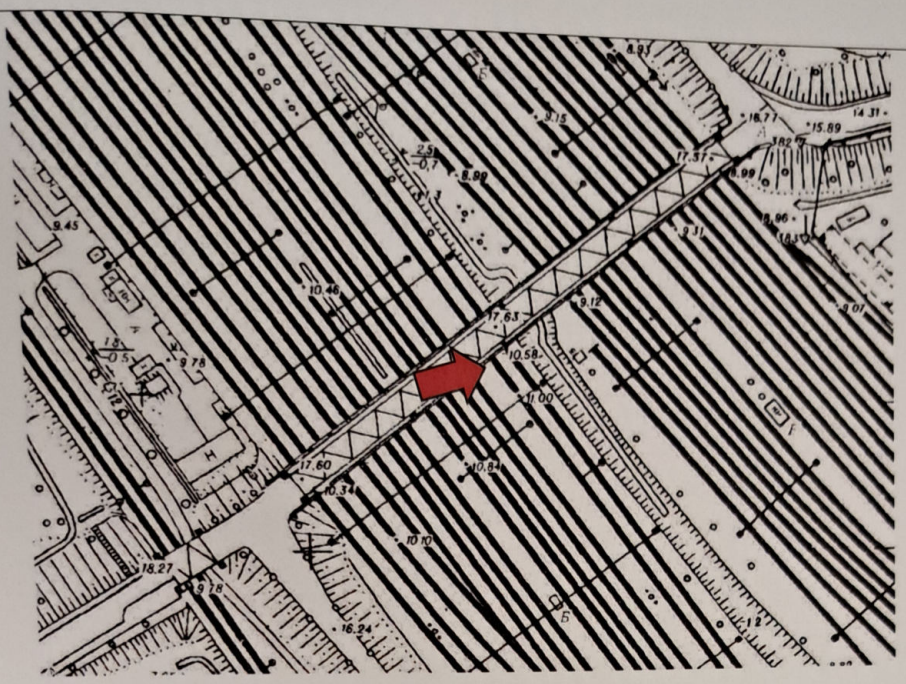
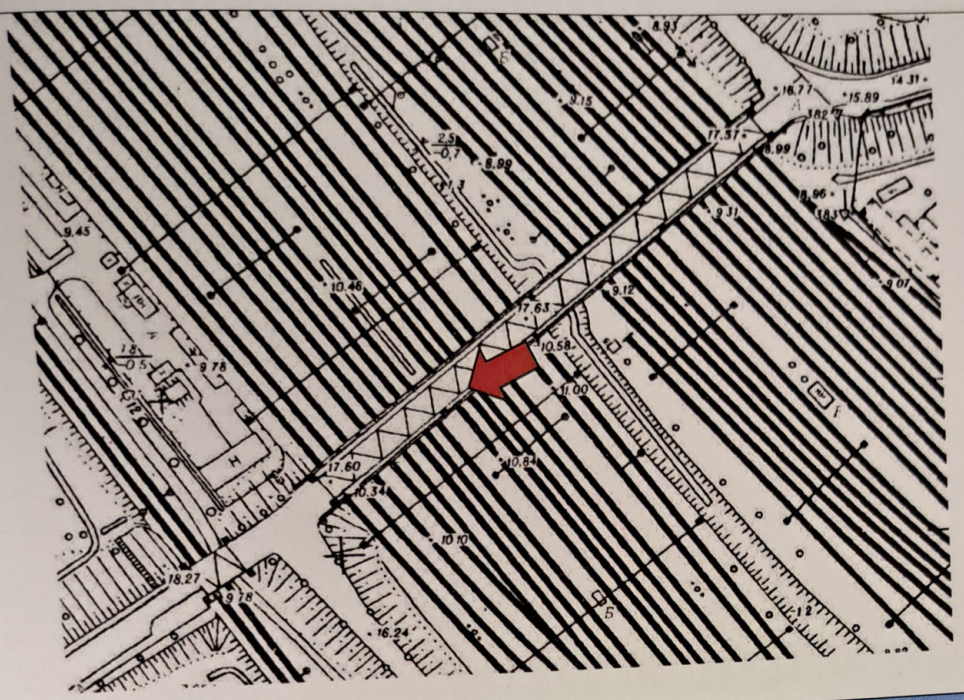




Фото 26. Фрагмент правой фермы пролета между опорами 2-1



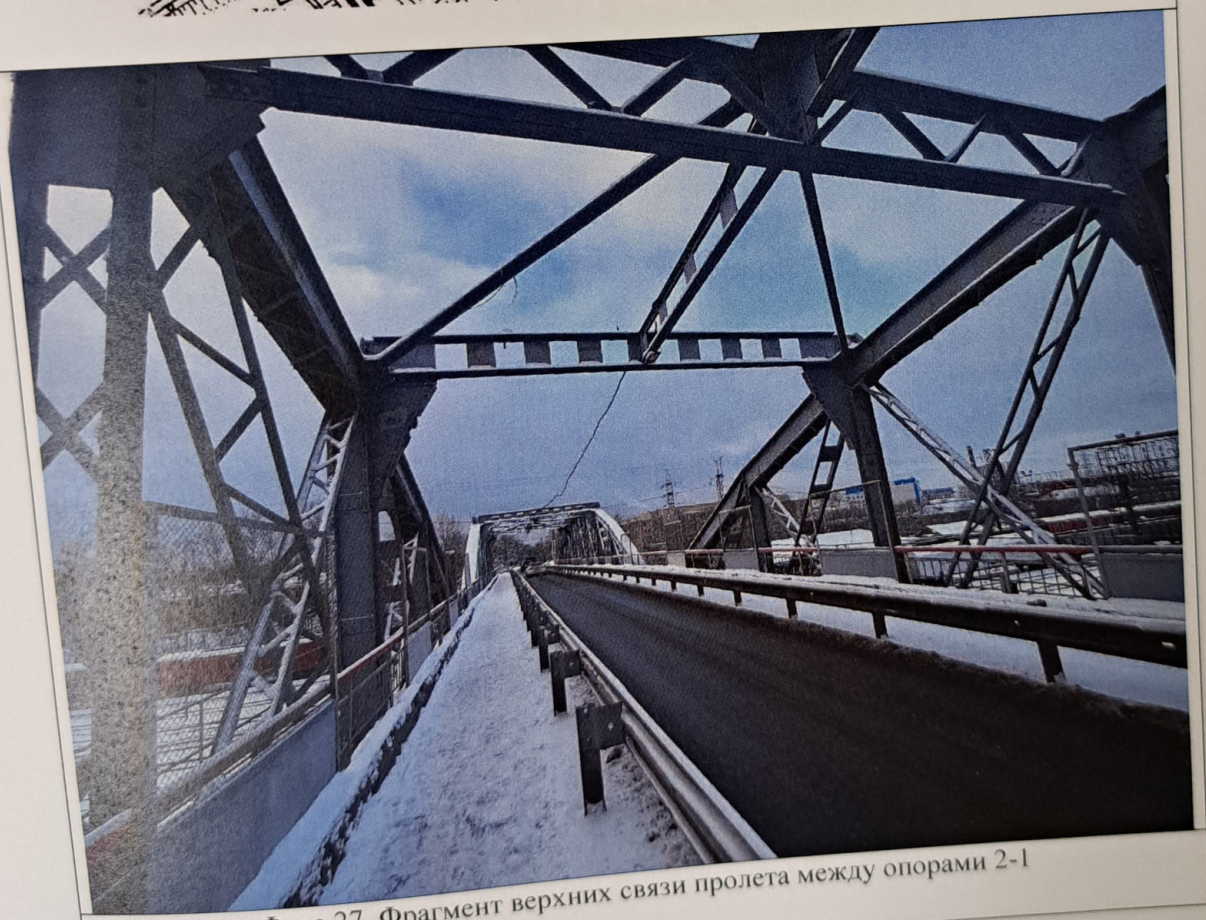


Фото 27. Фрагмент верхних связи пролета между опорами 2-1

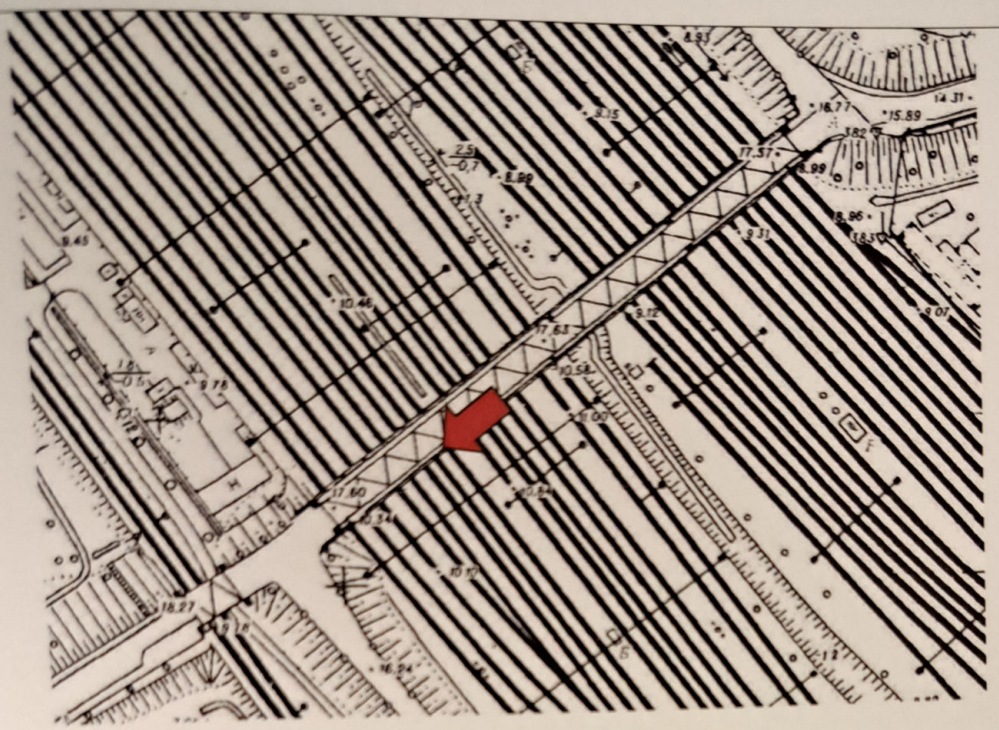




Фото 28. Общий вид пролета между опорами 1-0

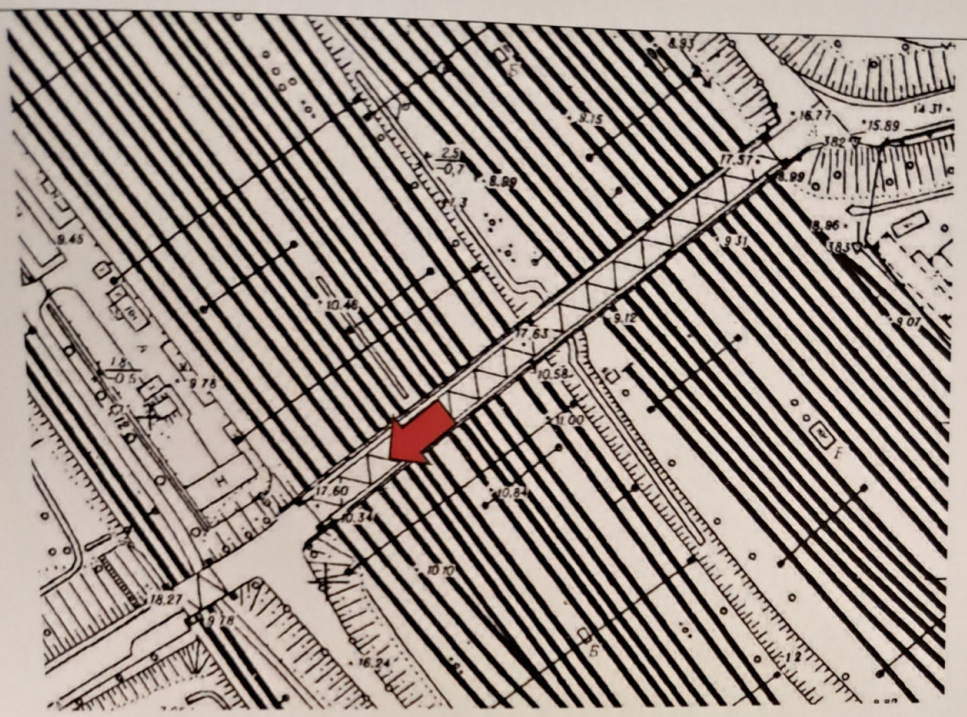




Фото 29. Общий вид пролет между опорами 1-0

133





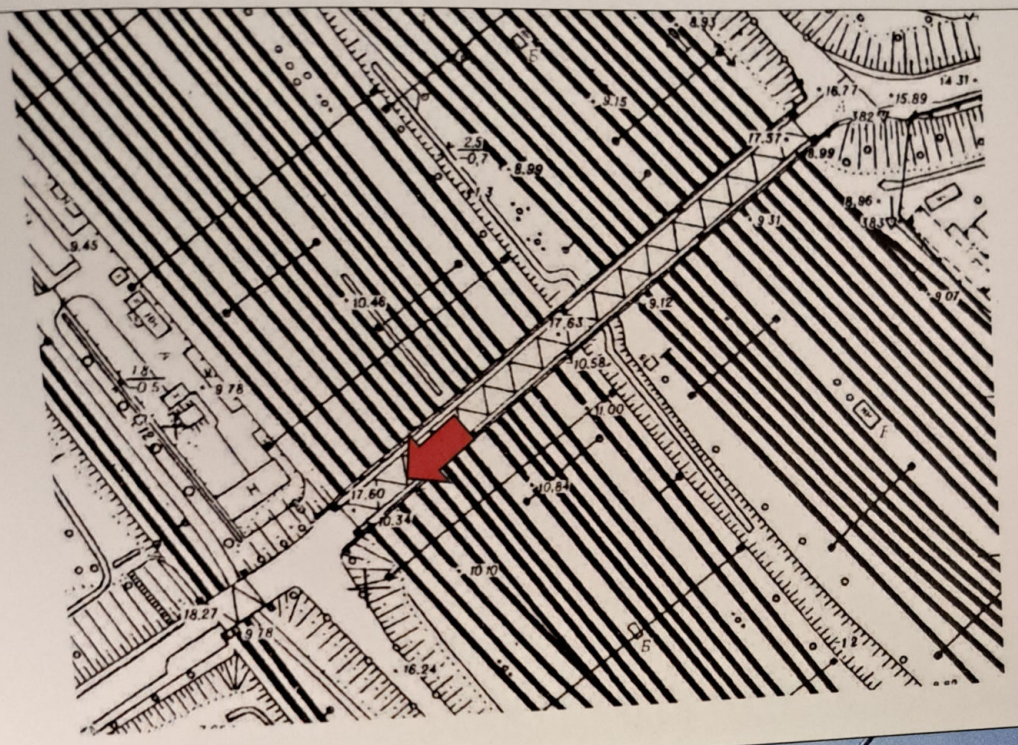
Фото 30. Общий вид правой фермы пролета между опорами 1-0

134





Фото 31. Фрагмент правой фермы пролета между опорами 1-0



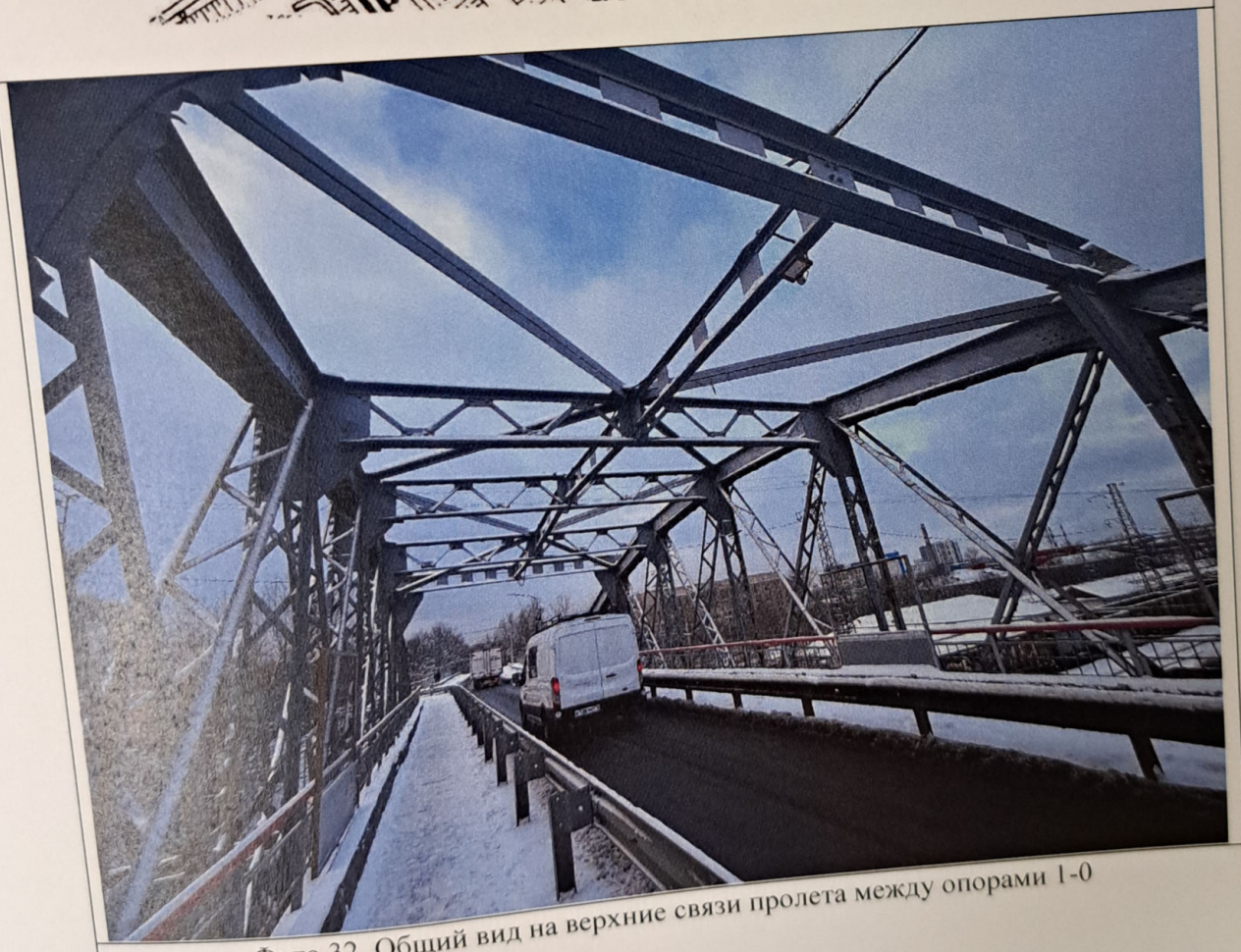


Фото 32. Общий вид на верхние связи пролета между опорами 1-0

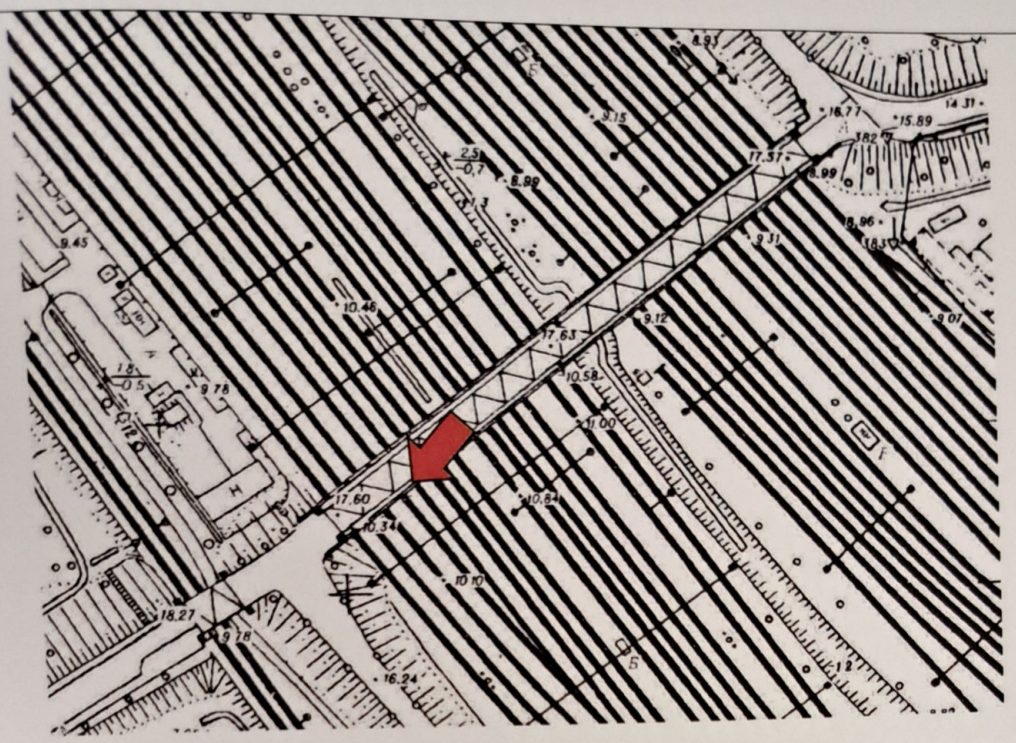




Фото 33. Раскосы правой фермы пролета между опорами 1-0

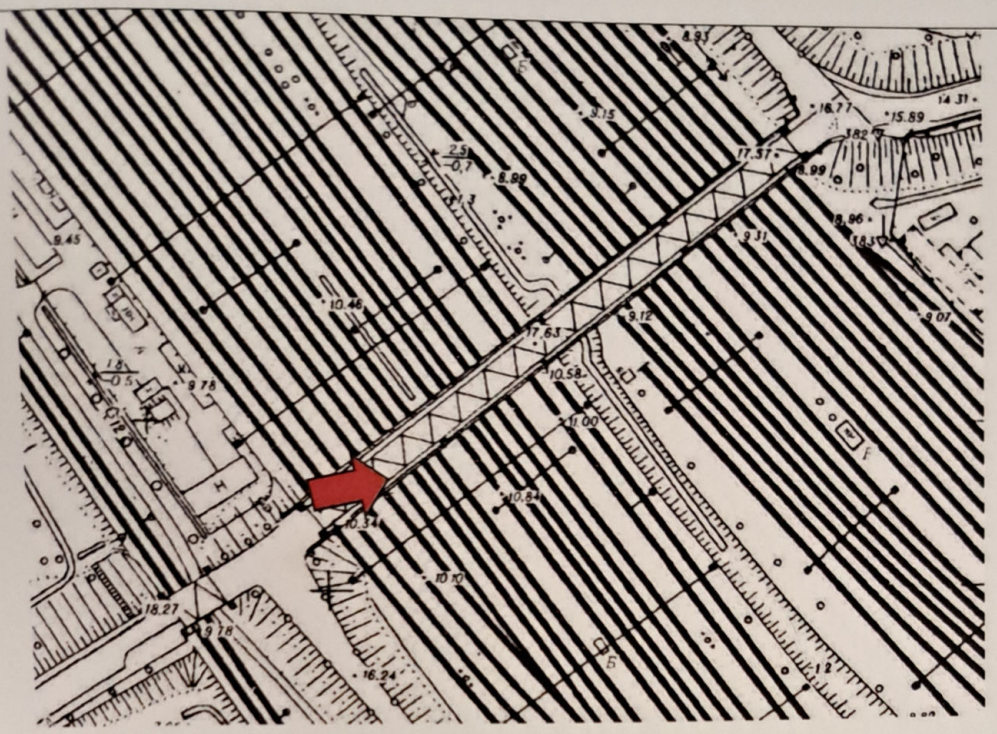




Фото 34. Фрагмент правой фермы пролета между опорами 1-0

138



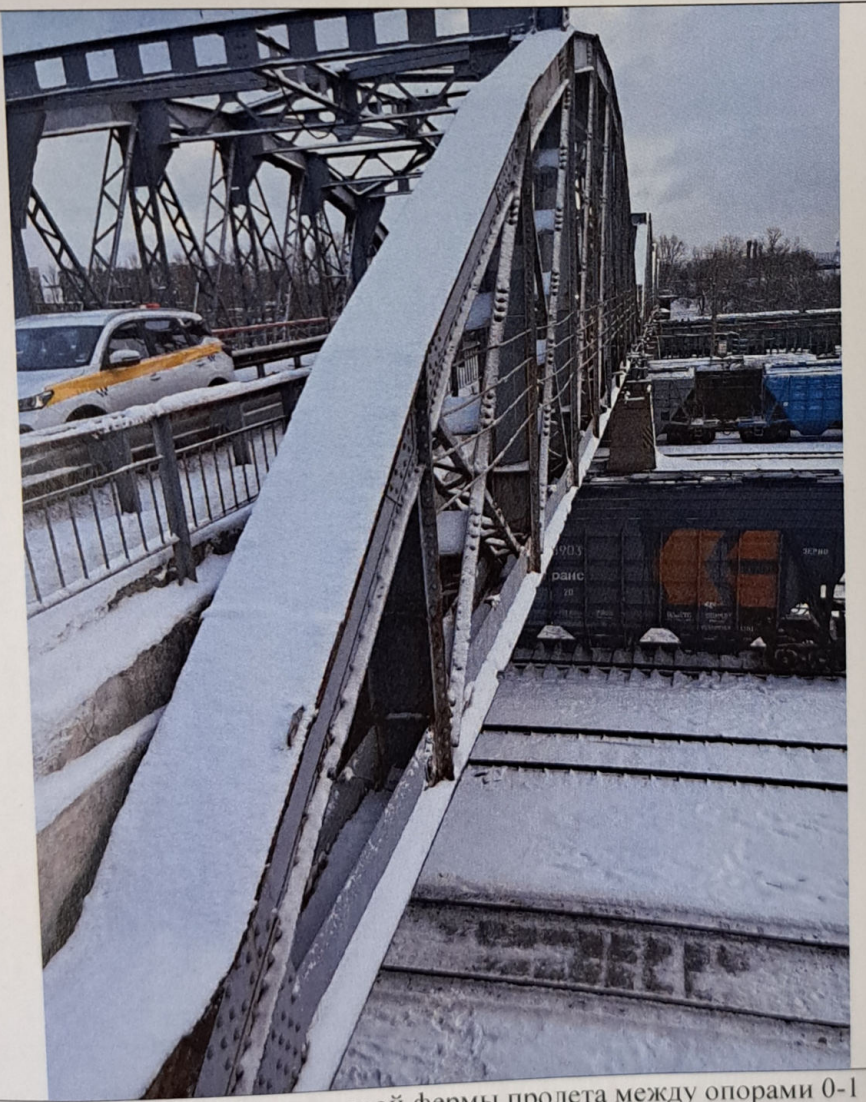


Фото 35. Общий вид правой фермы пролета между опорами 0-1

139

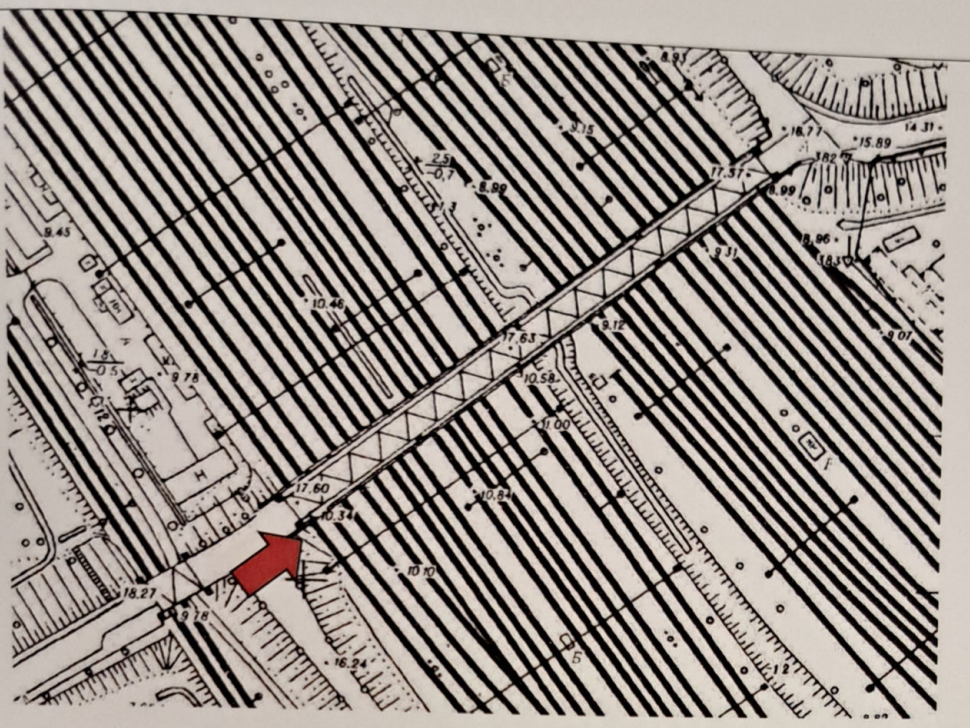




Фото 36. Общий вид опорного узла правой фермы пролета между опорами 0-1

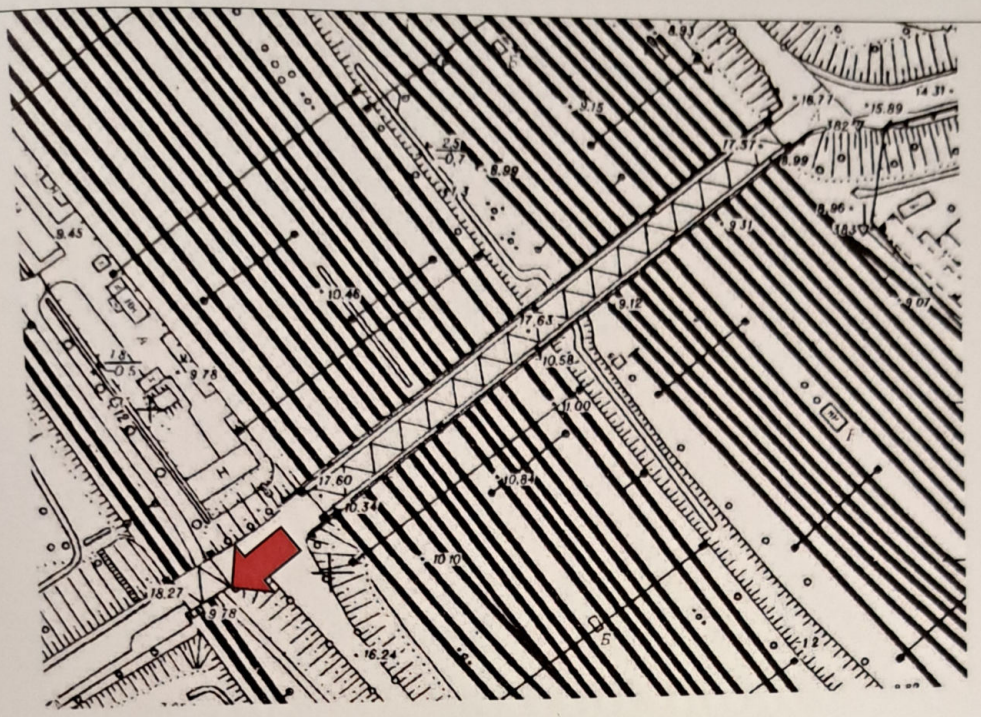




Фото 37. Общий вид однопролетный балочный мост





Фото 38. Общий вид однопролетный балочный мост

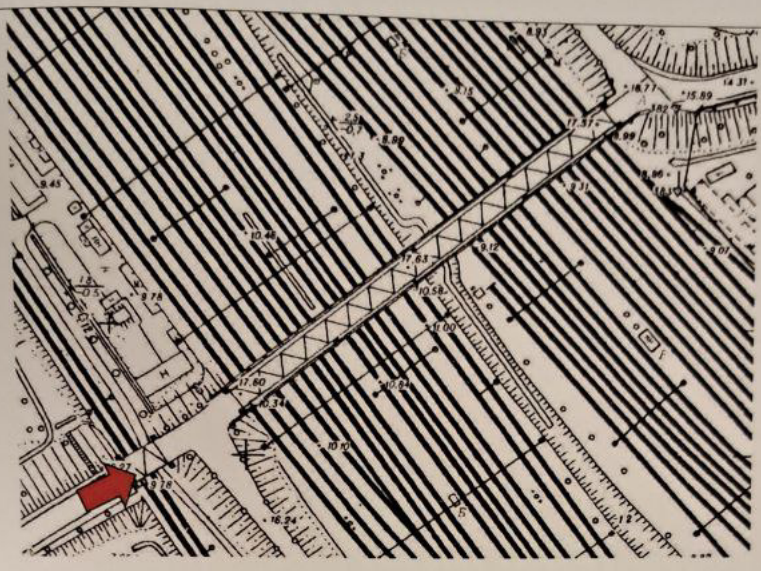
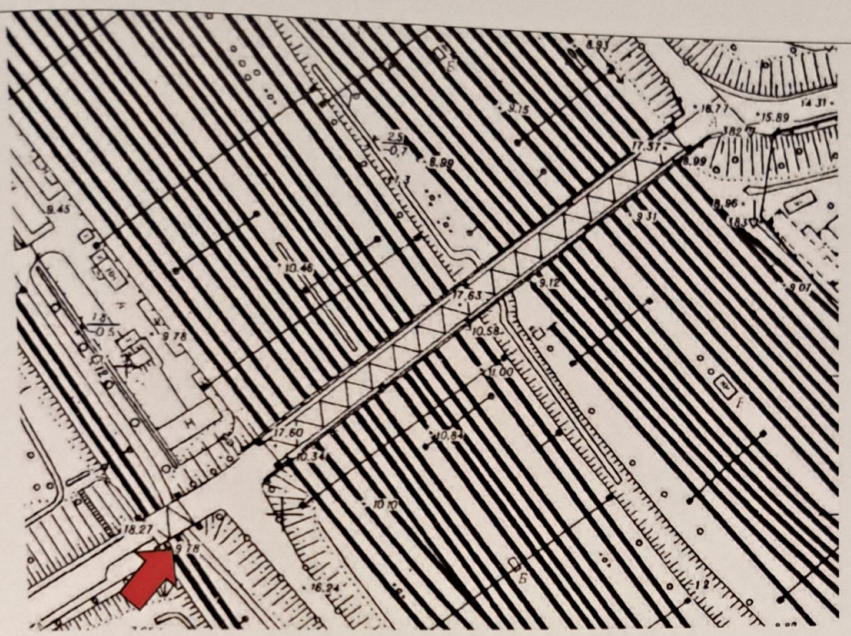




Фото 39. Общий вид ограждения однопролетного балочного моста

143



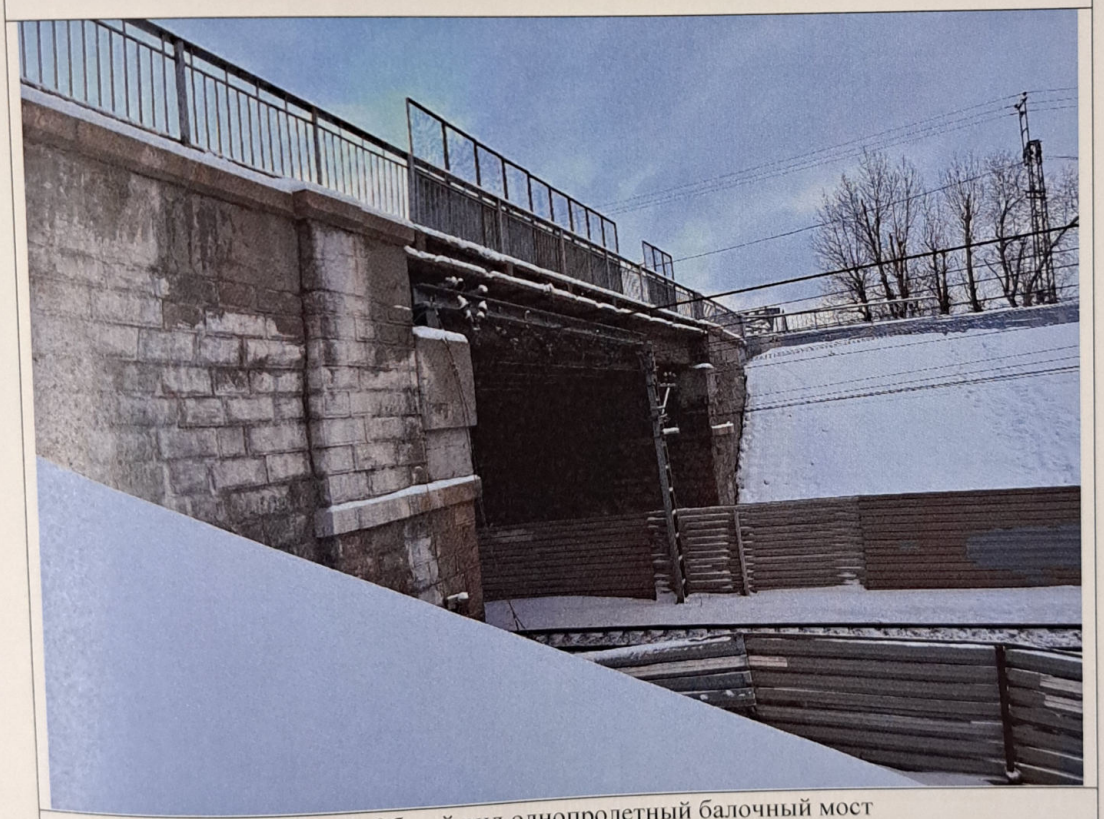


Фото 40. Общий вид однопролетный балочный мост

144





Фото 41. Общий вид однопролетный балочный мост

145

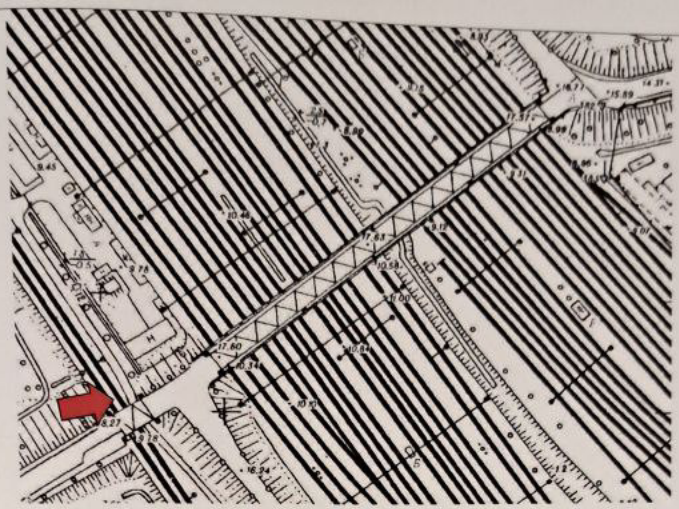
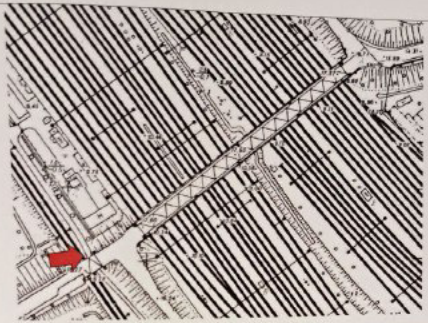




Фото 42. Общий вид однопролетный балочный мост

146



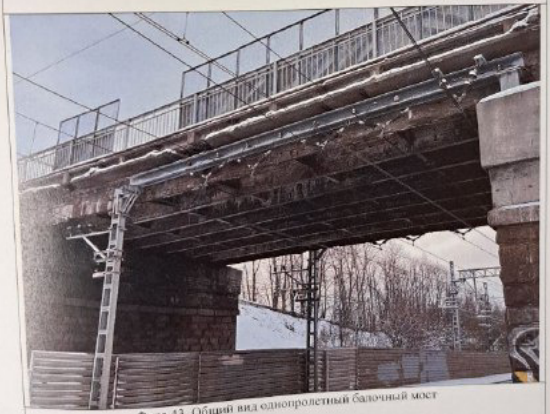


Фото 43. Общий вид однопролетный балочный мост

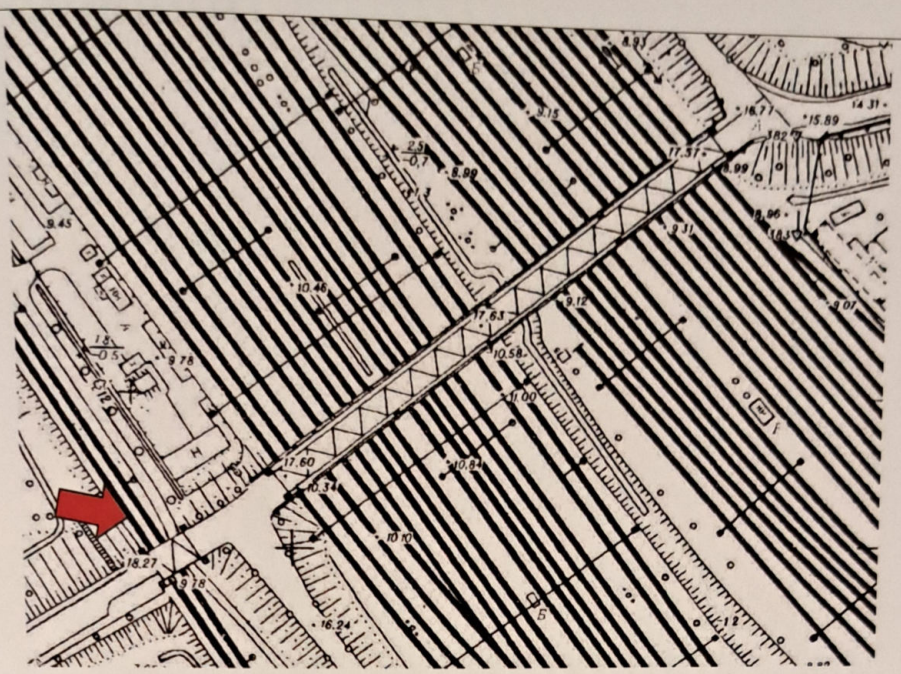




Фото 44. Общий вид однопролетный балочный мост



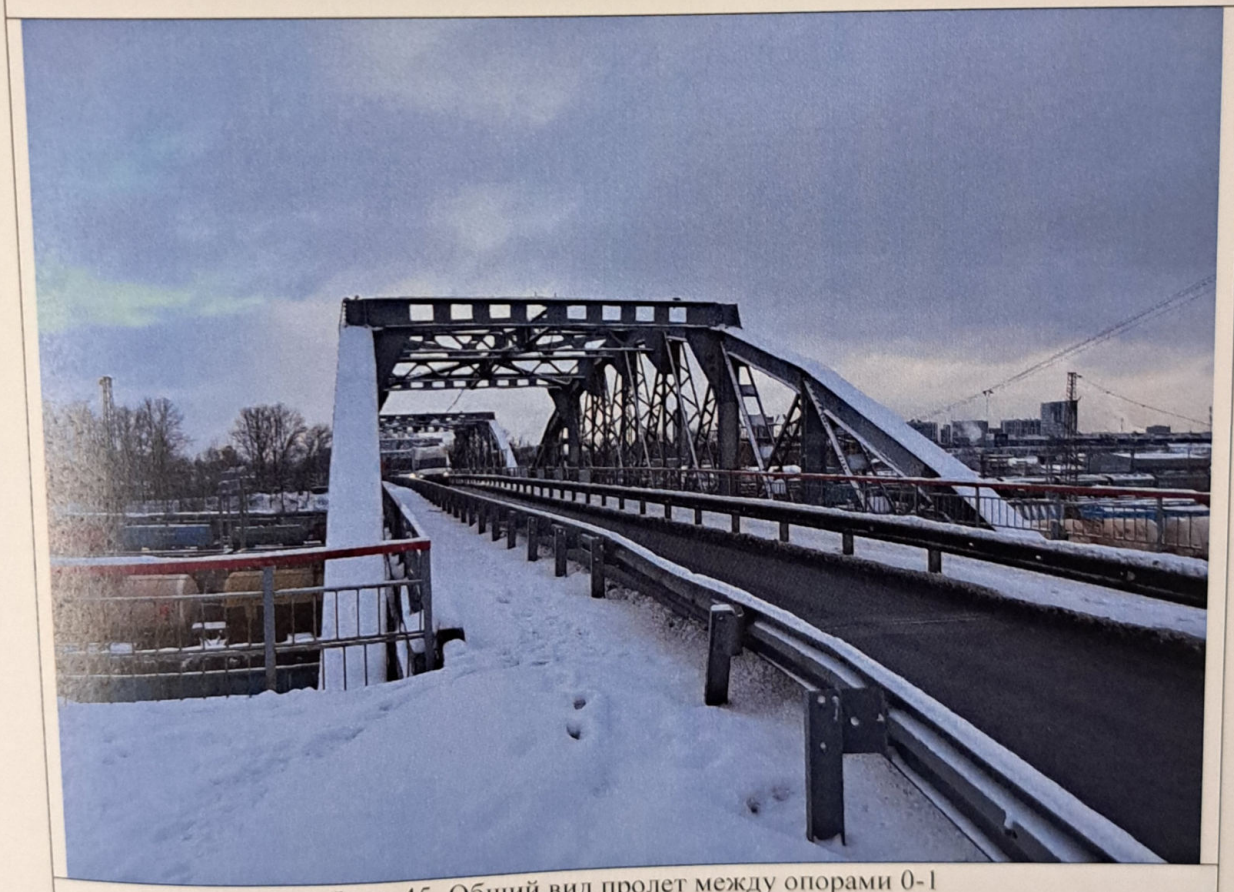


Фото 45. Общий вид пролет между опорами 0-1

149





Фото 46. Общий вид пролет между опорами 0-1

150

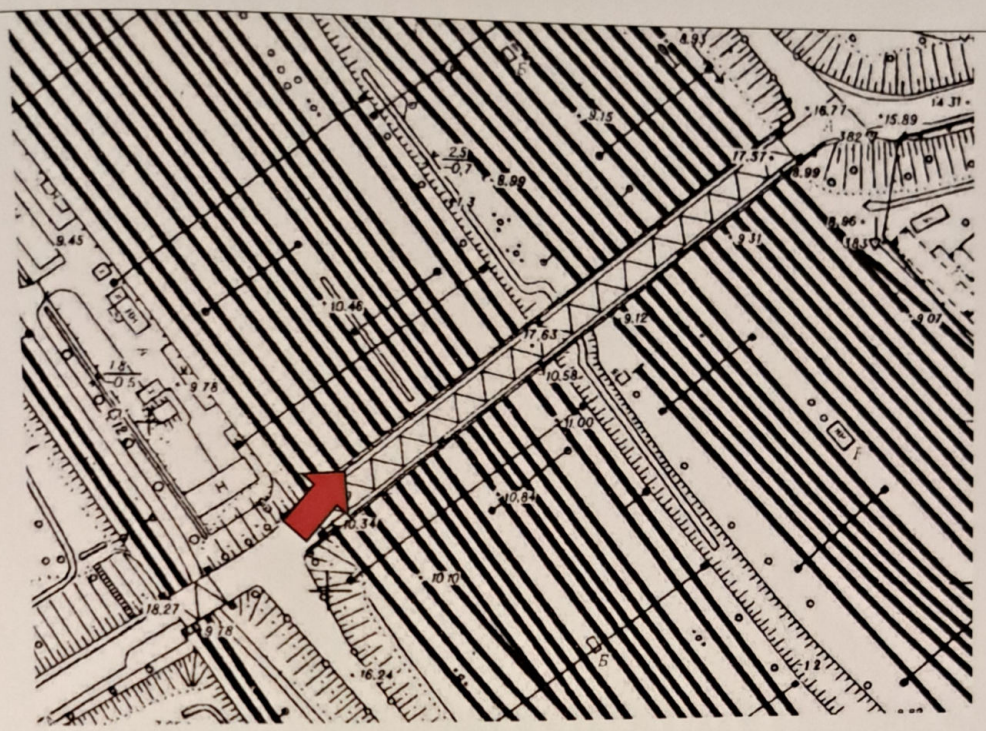
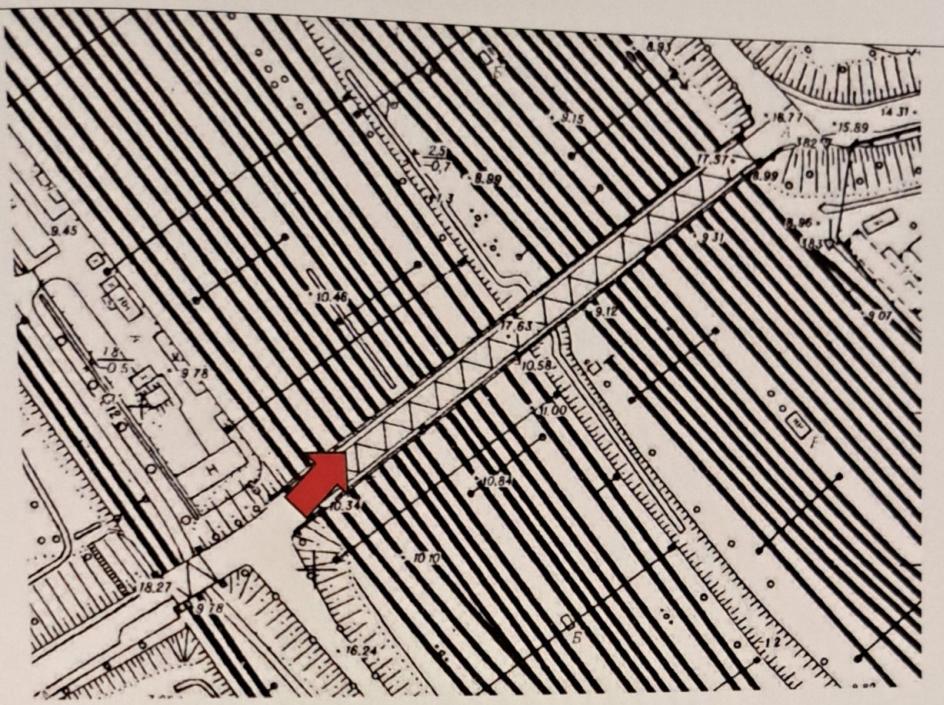




Фото 47. Общий вид левой фермы пролета между опорами 0-1



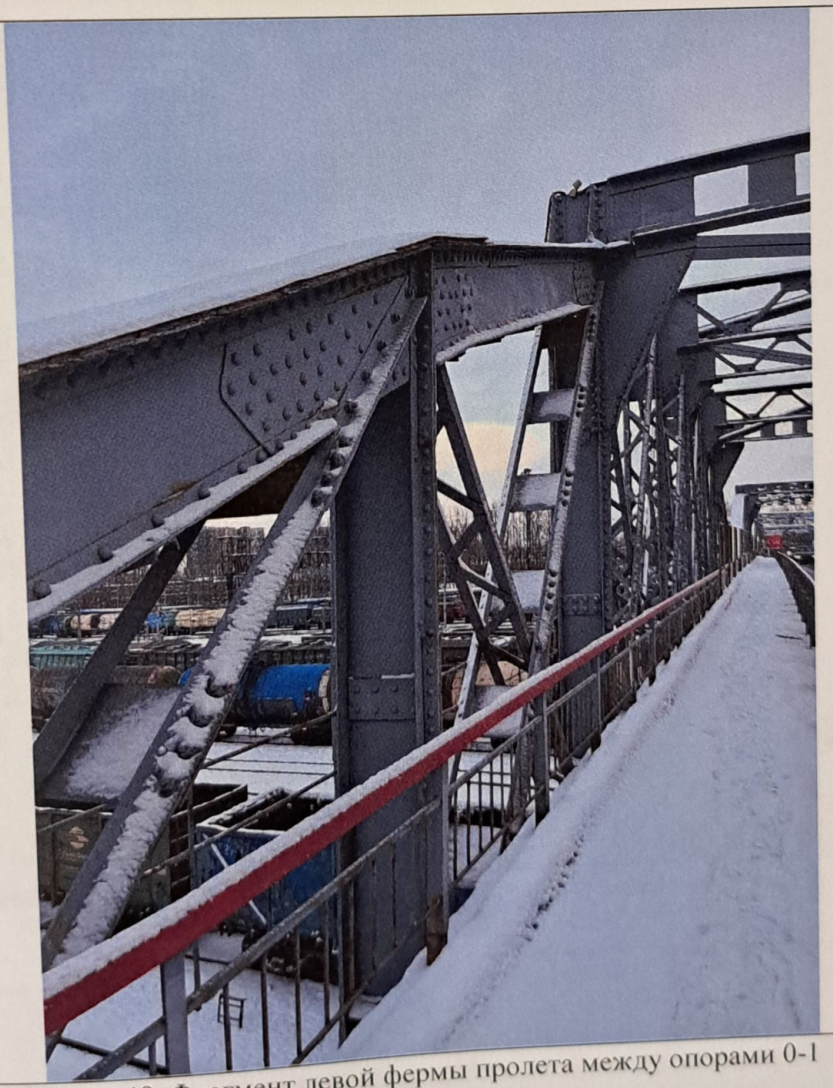


Фото 48. Фрагмент левой фермы пролета между опорами 0-1

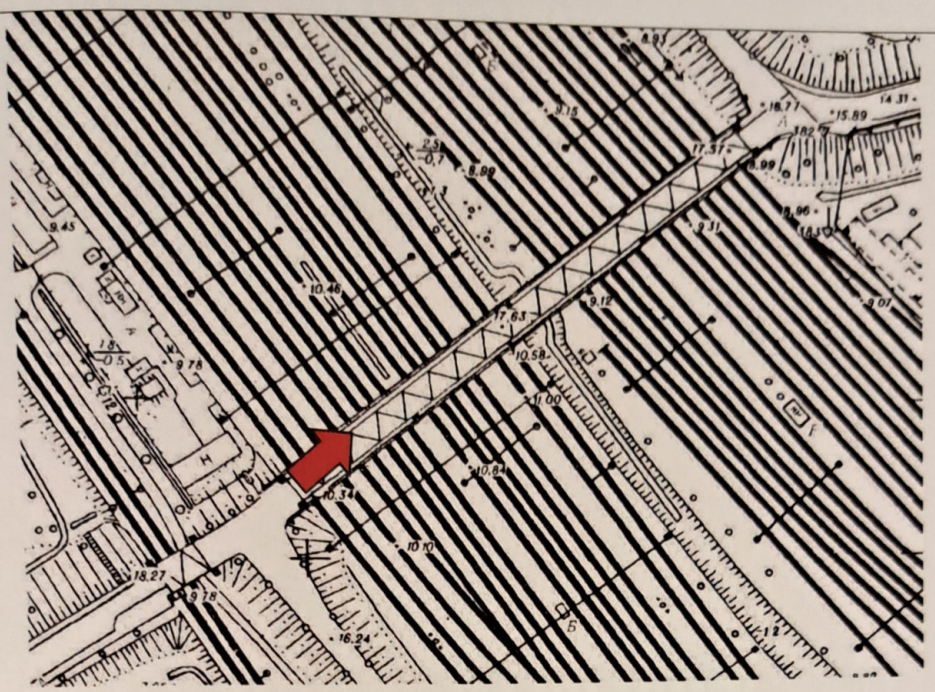




Фото 49. Общий вид верхних связей пролета между опорами 0-1





Фото 50. Фрагмент левой фермы пролета между опорами 0-1



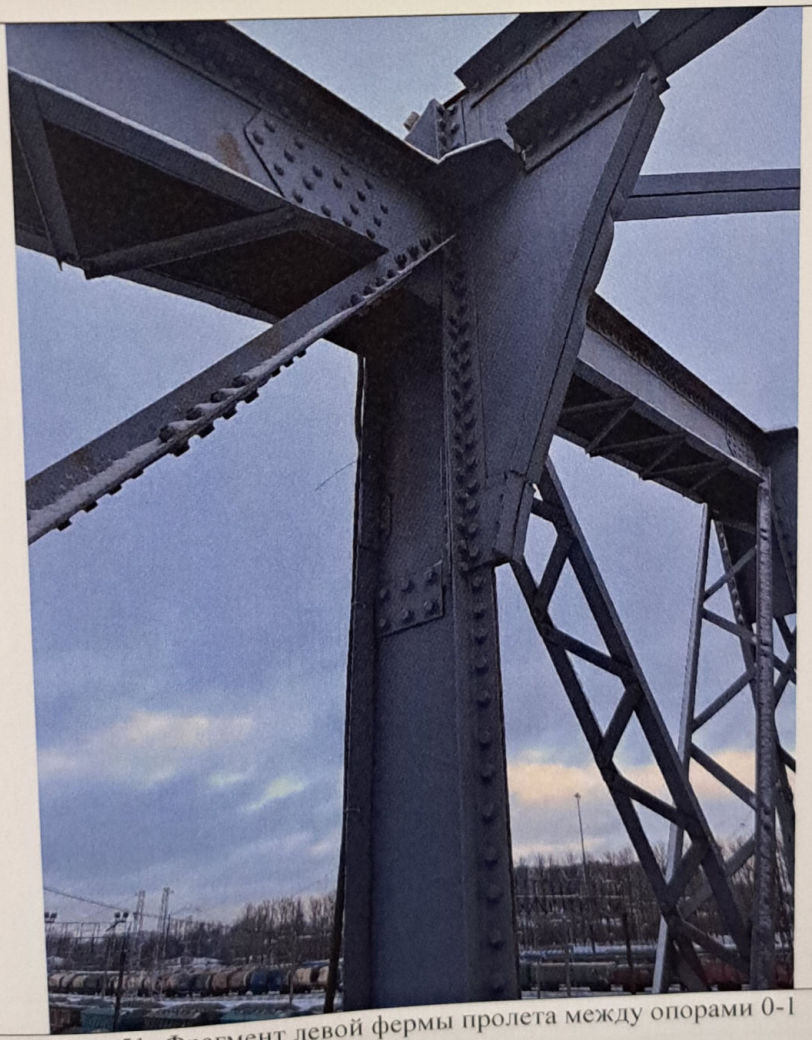


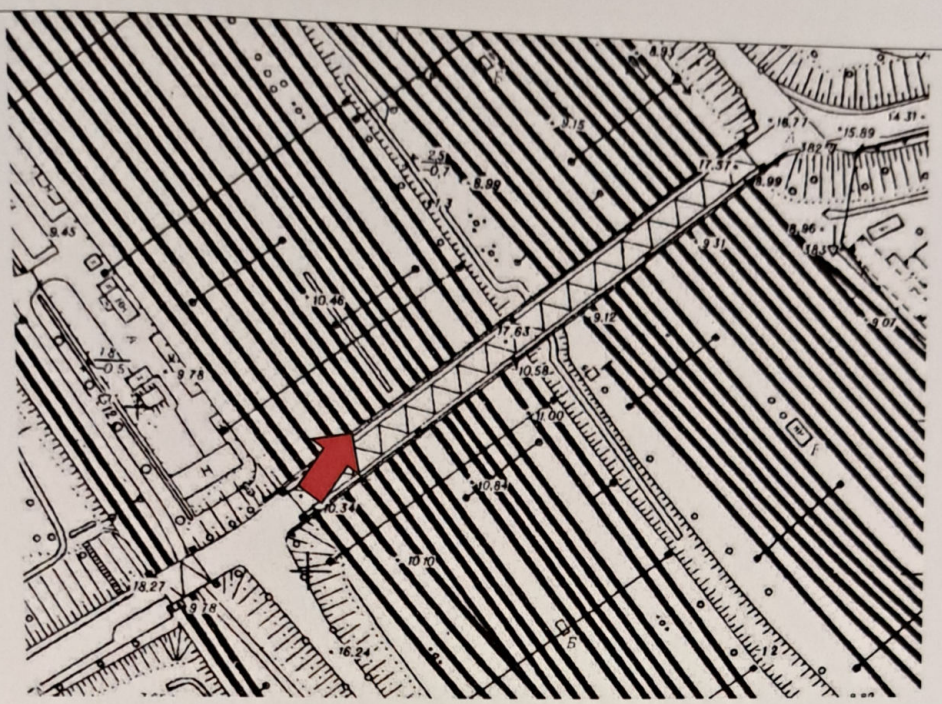
Фото 51. Фрагмент левой фермы пролета между опорами 0-1





Фото 52. Фрагмент левой фермы пролета между опорами 0-1

156



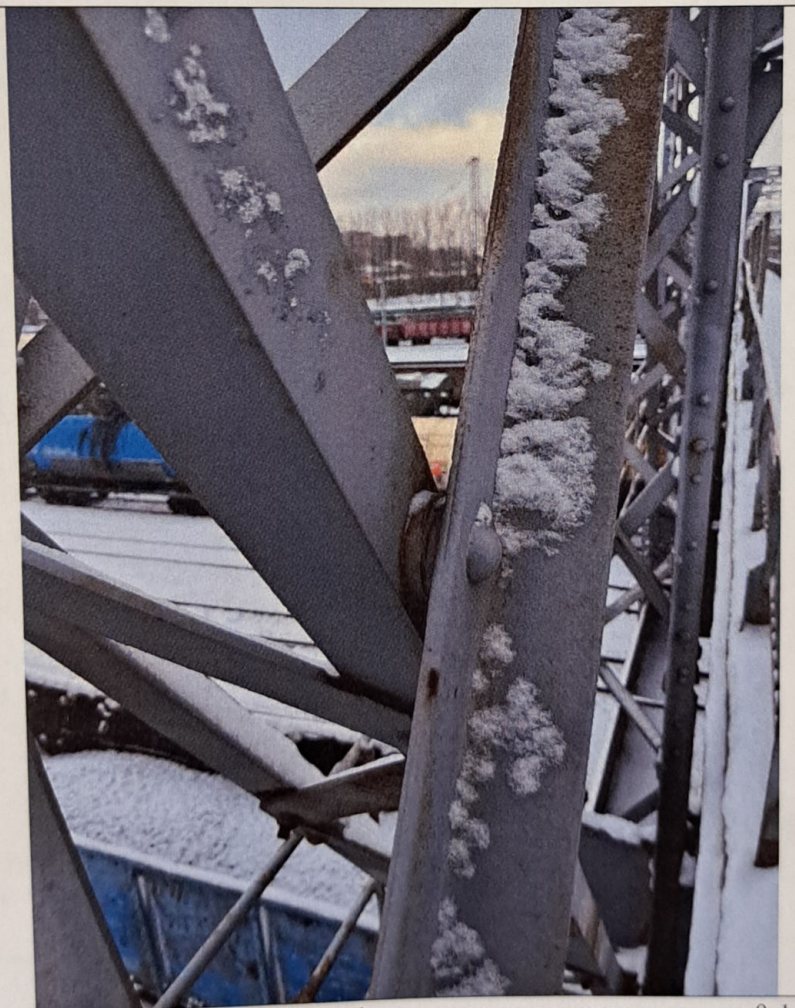


Фото 53. Фрагмент левой фермы пролета между опорами 0-1

157





Фото 54. Общий вид верхних связей пролета между опорами 0-1

158





Фото 55. Общий вид правой фермы пролета между опорами 0-1

159

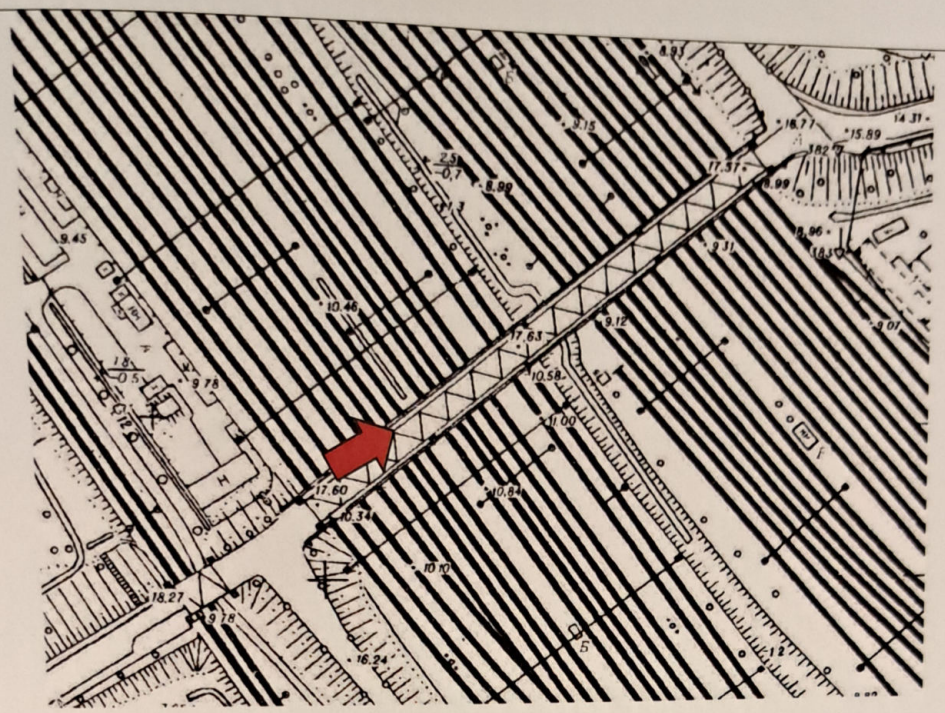




Фото 56. Фрагмент пролета между опорами 0-1

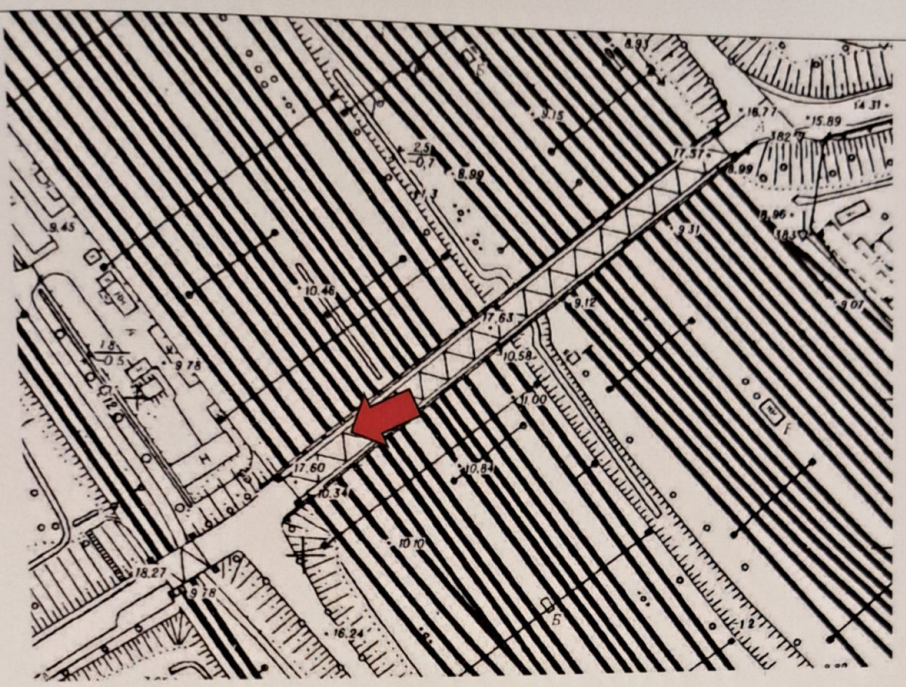




Фото 57. Фрагмент левой фермы пролета между опорами 0-1

161





Фото 58. Фрагмент левой фермы пролета между опорами 0-1

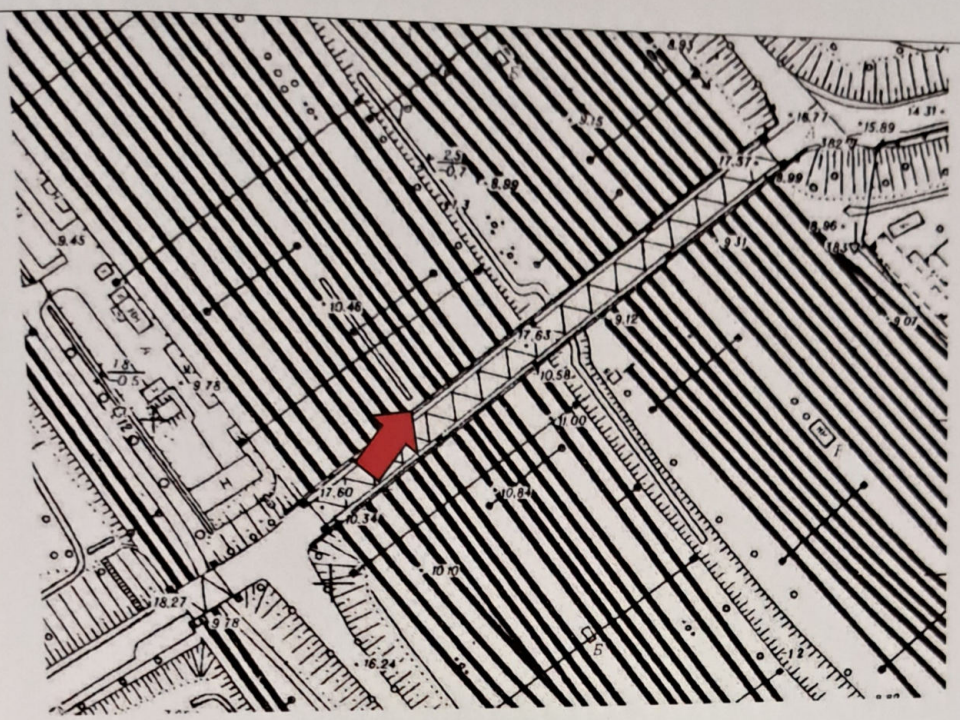




Фото 59. Фрагмент левой фермы пролета между опорами 0-1

163

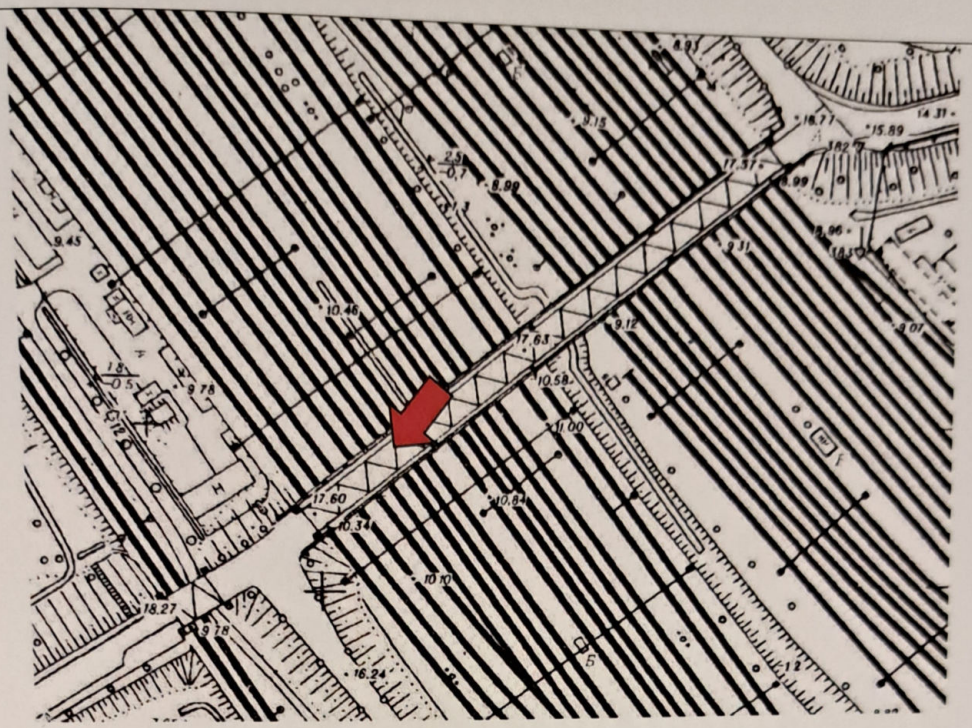




Фото 60. Фрагмент пролета между опорами 0-1

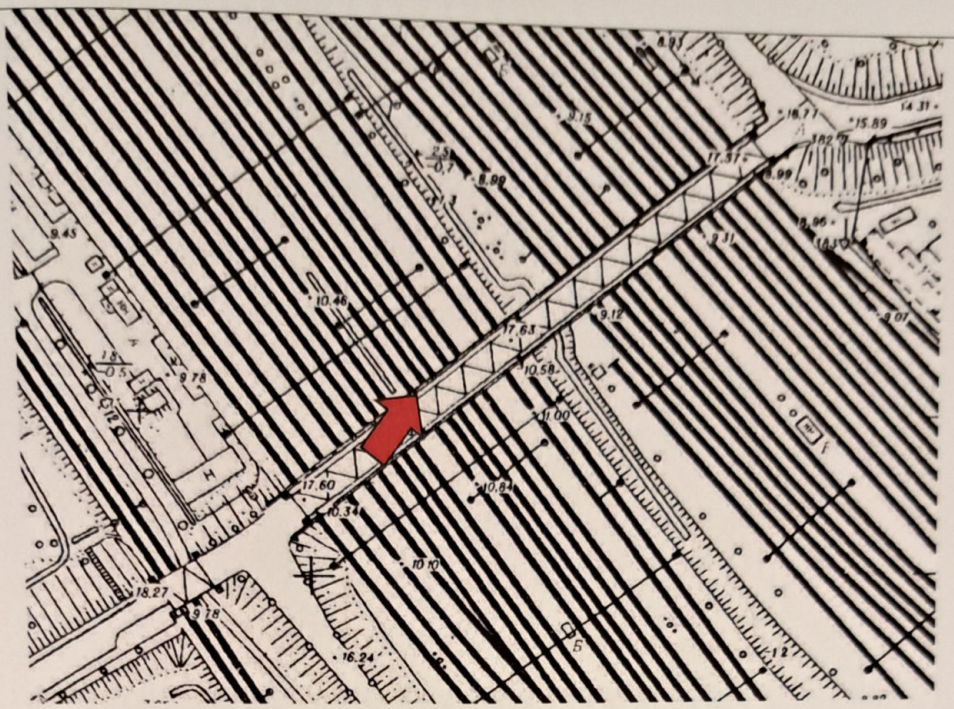




Фото 61. Фрагмент ограждения левой фермы пролета между опорами 0-1





Фото 62. Общий вид пролета между опорами 1-2

166

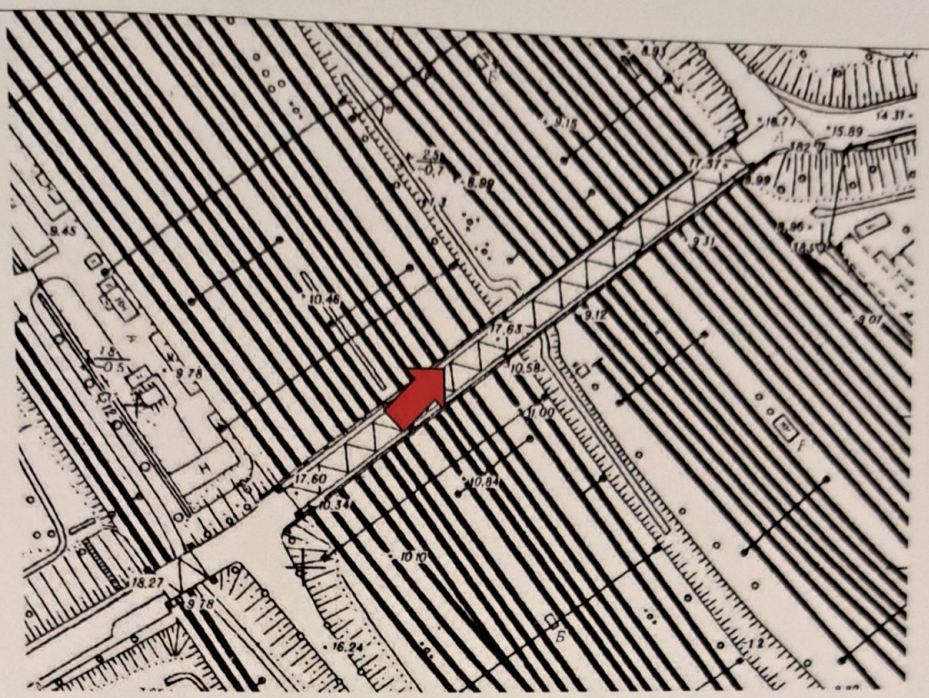
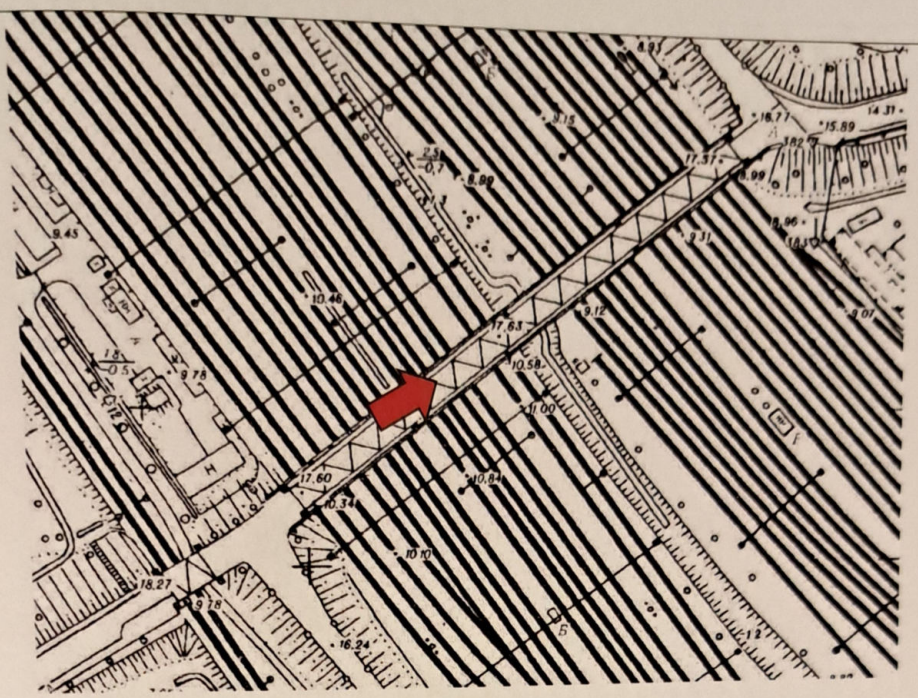




Фото 63. Общий вид левой фермы пролета между опорами 1-2

167



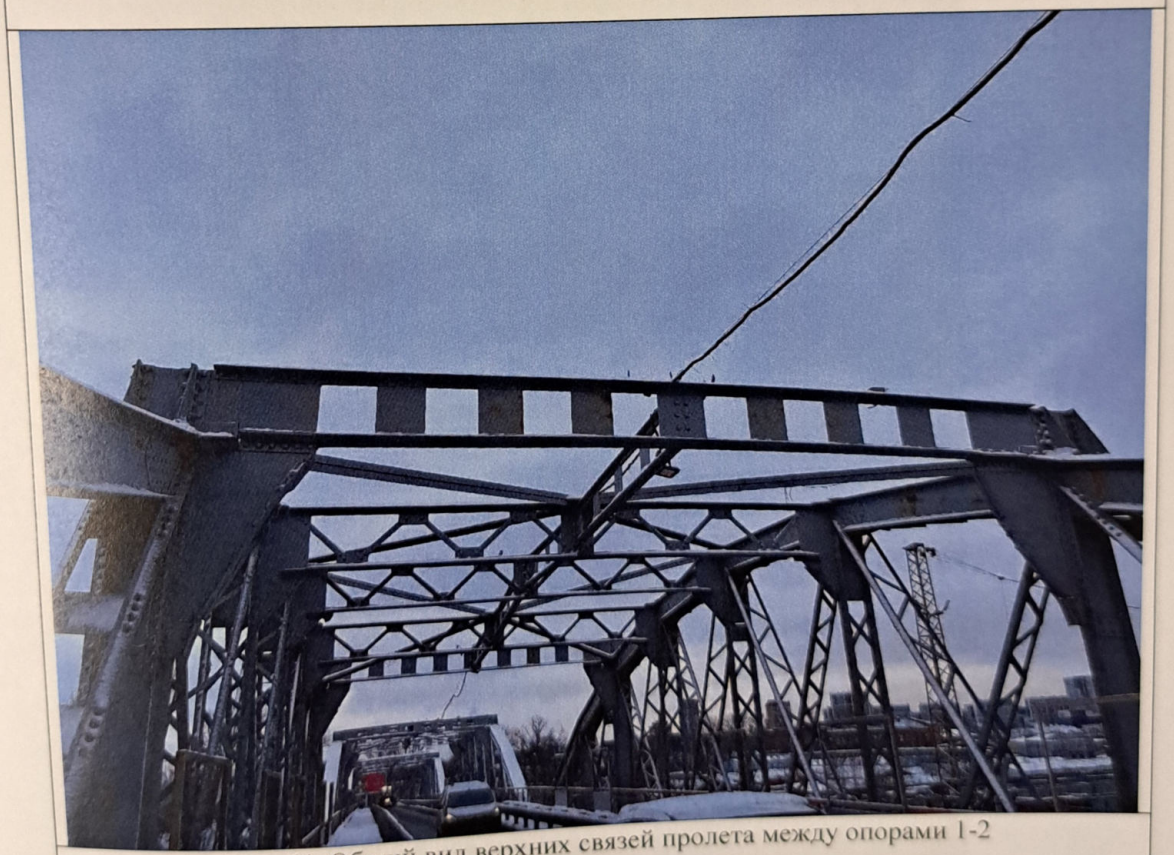


Фото 64. Общий вид верхних связей пролета между опорами 1-2

168



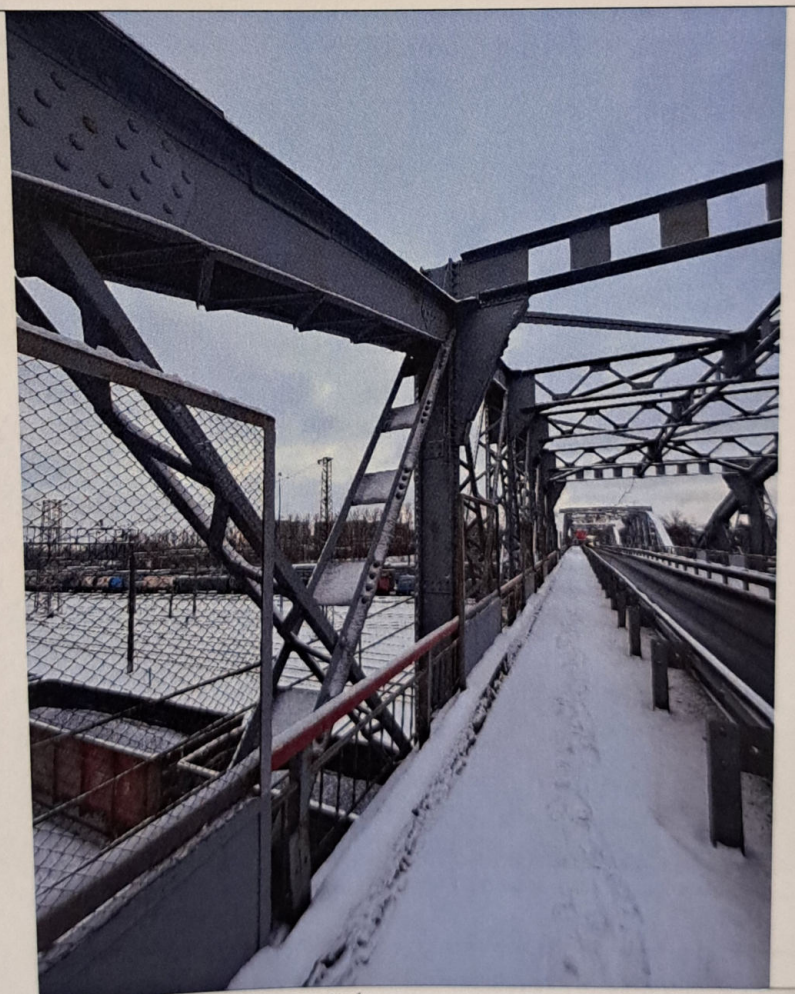


Фото 65. Фрагмент левой фермы пролета между опорами 1-2

169

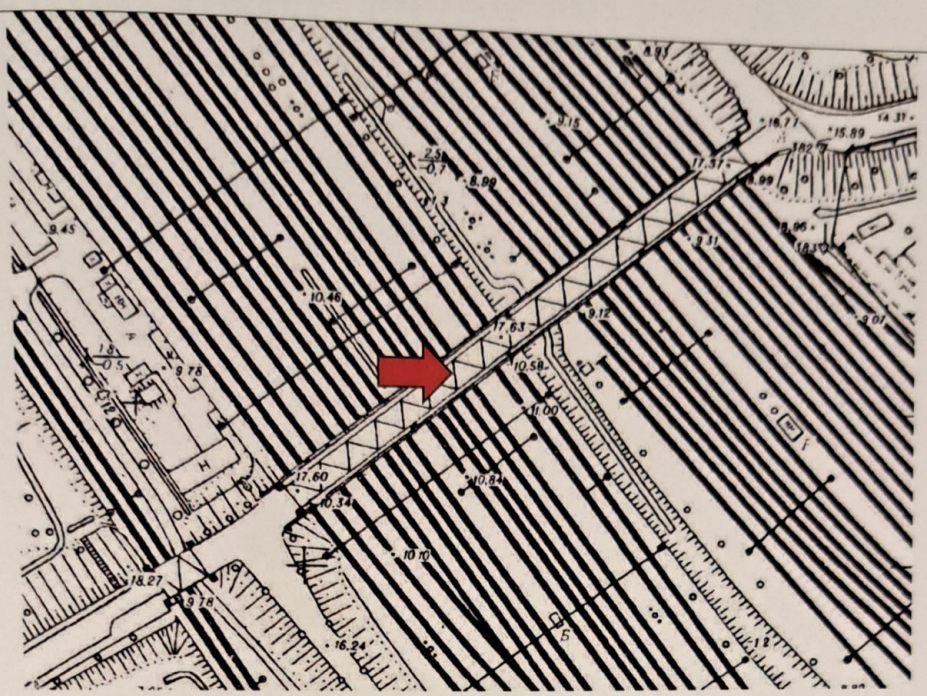




Фото 66. Фрагмент правой фермы пролета между опорами 1-2

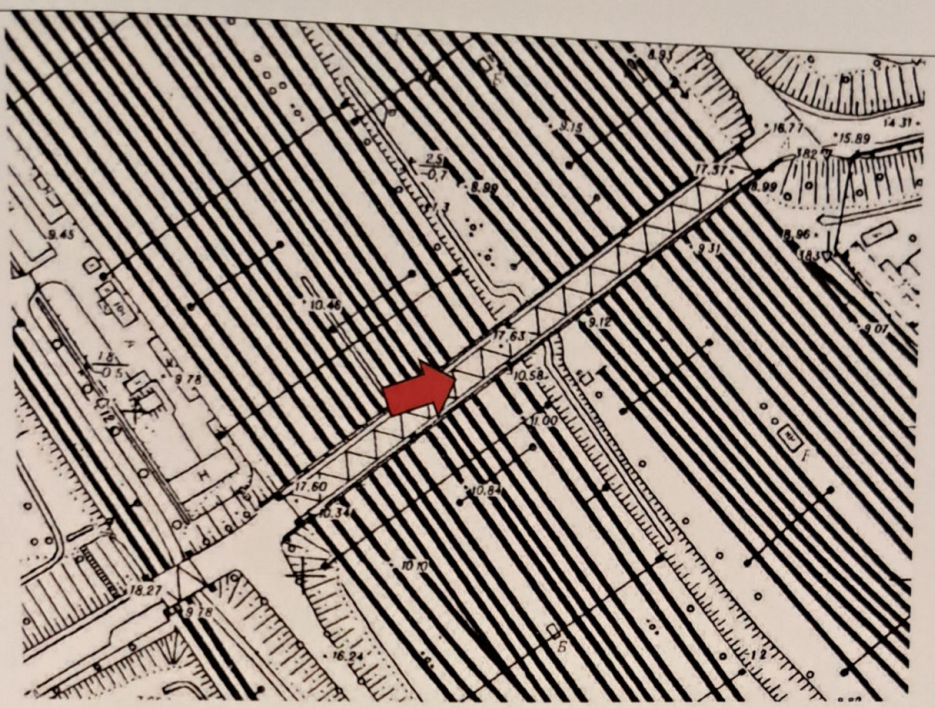




Фото 67. Фрагмент пролета между опорами 1-2

171

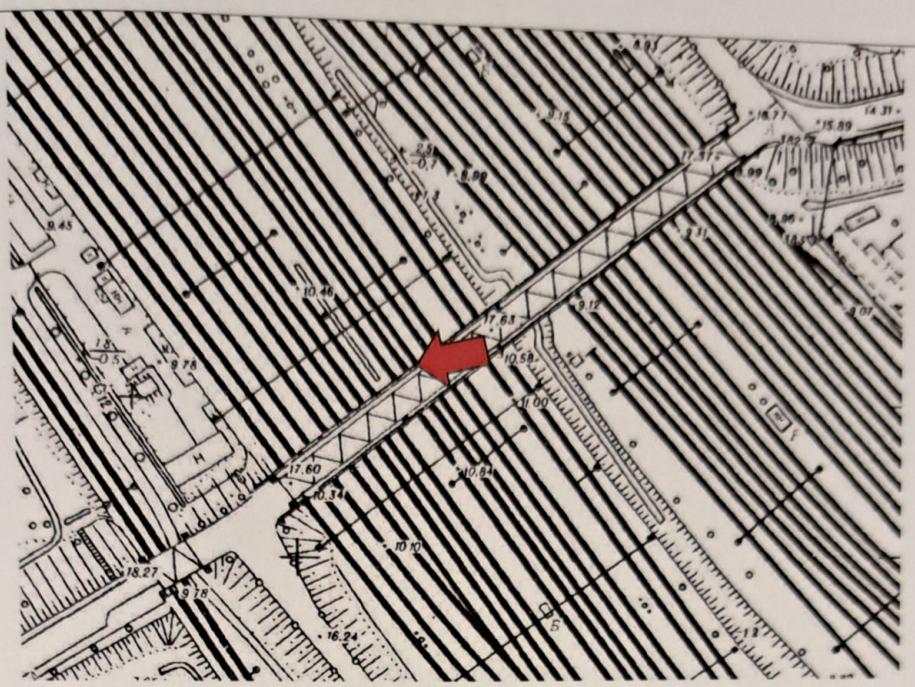




Фото 68. Фрагмент левой фермы пролета между опорами 1-2

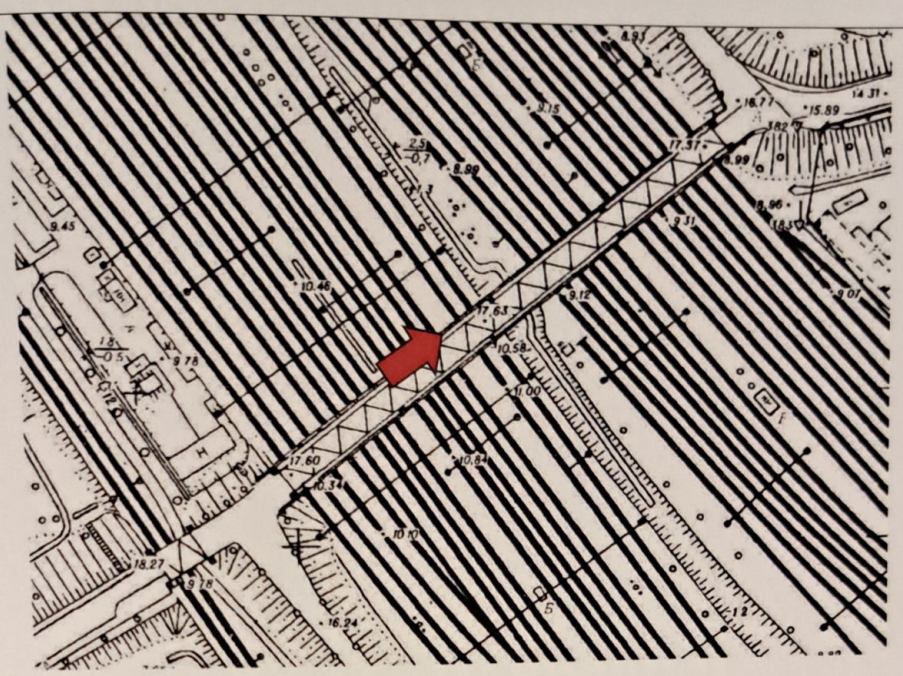




Фото 69. Фрагмент левой фермы пролета между опорами 1-2

173





Фото 70. Правая фермы пролета между опорами 1-2

174

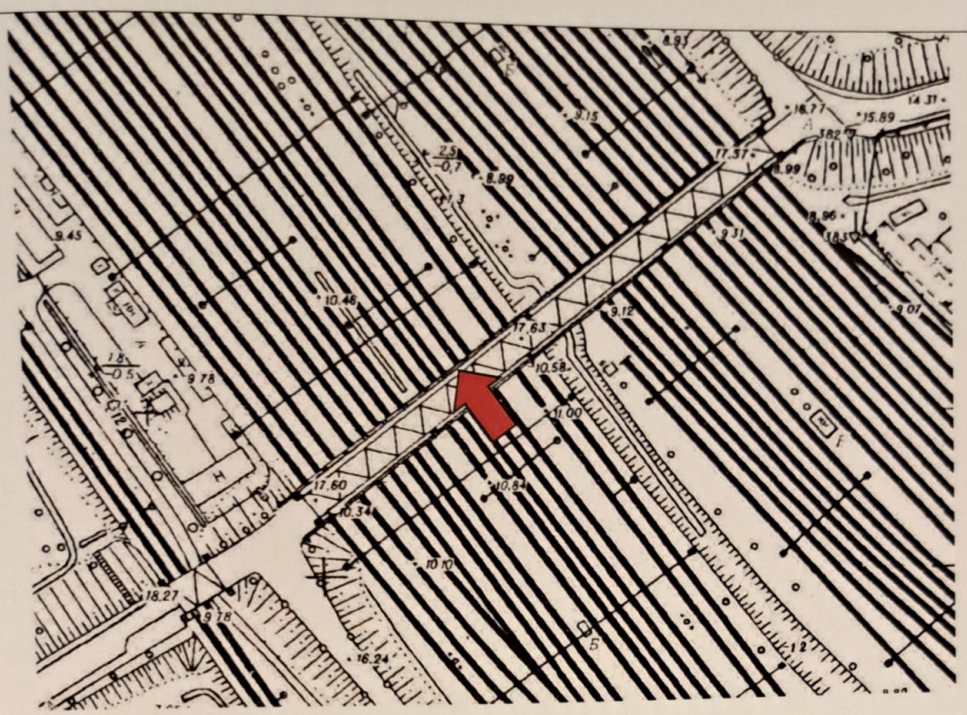




Фото 71. Фрагмент раскоса левой фермы пролета между опорами 1-2

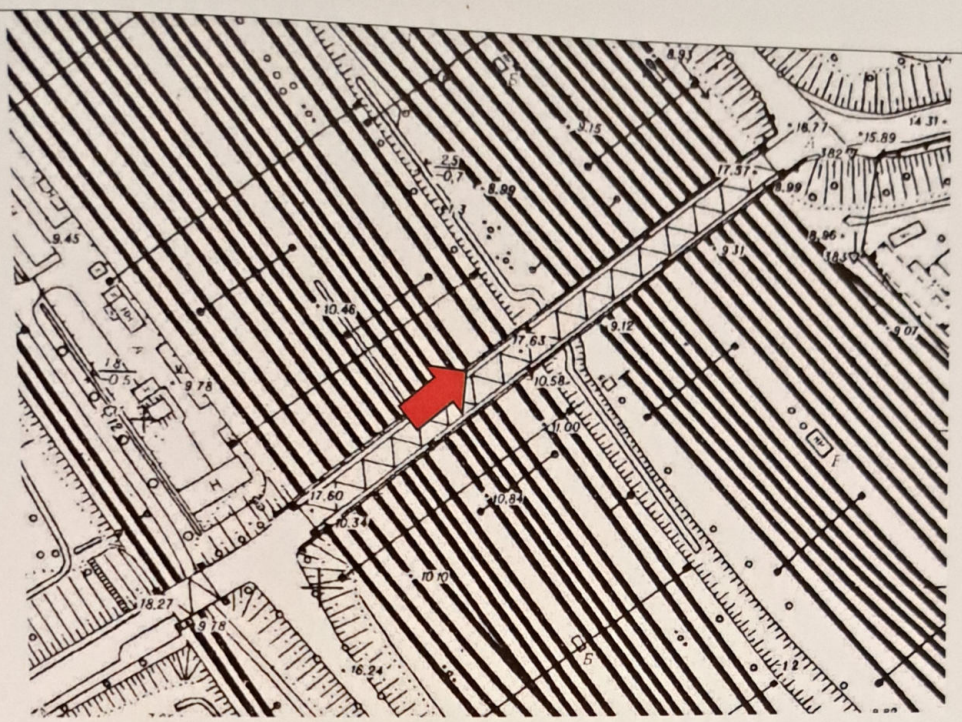




Фото 72. Фрагмент раскоса левой фермы пролета между опорами 1-2

176

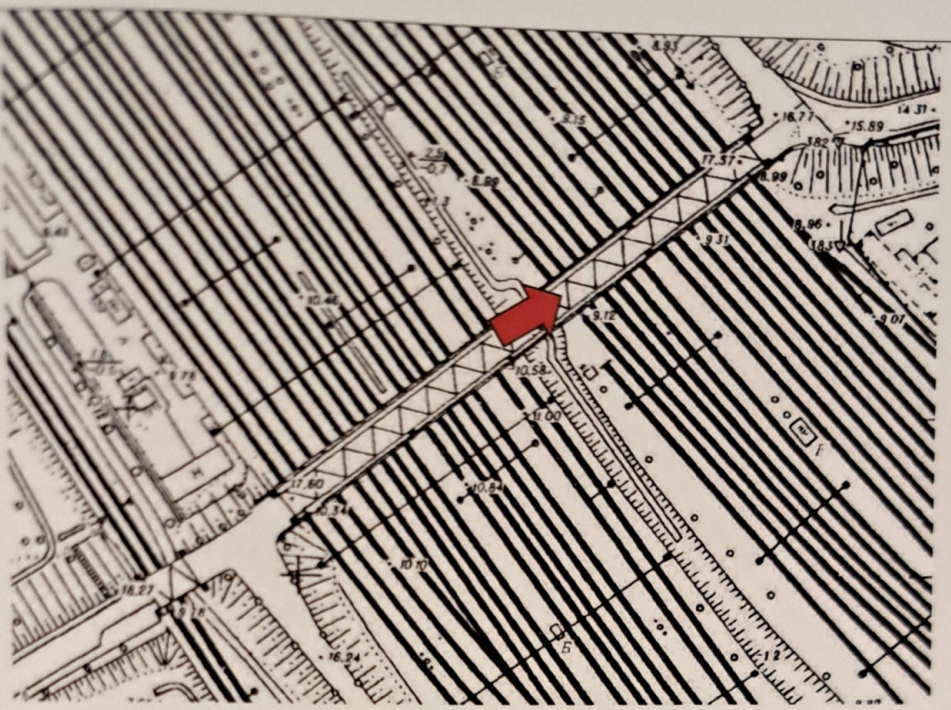




Фото 73. Общий вид пролета между опорами 2-3

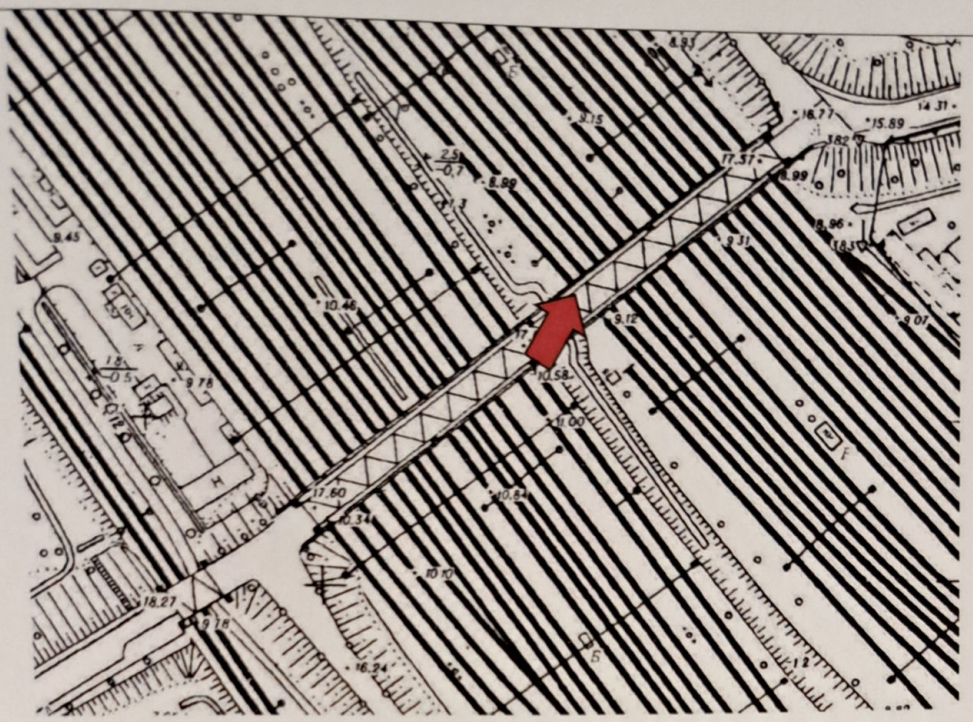




Фото 74. Фрагмент ограждения пролета между опорами 2-3

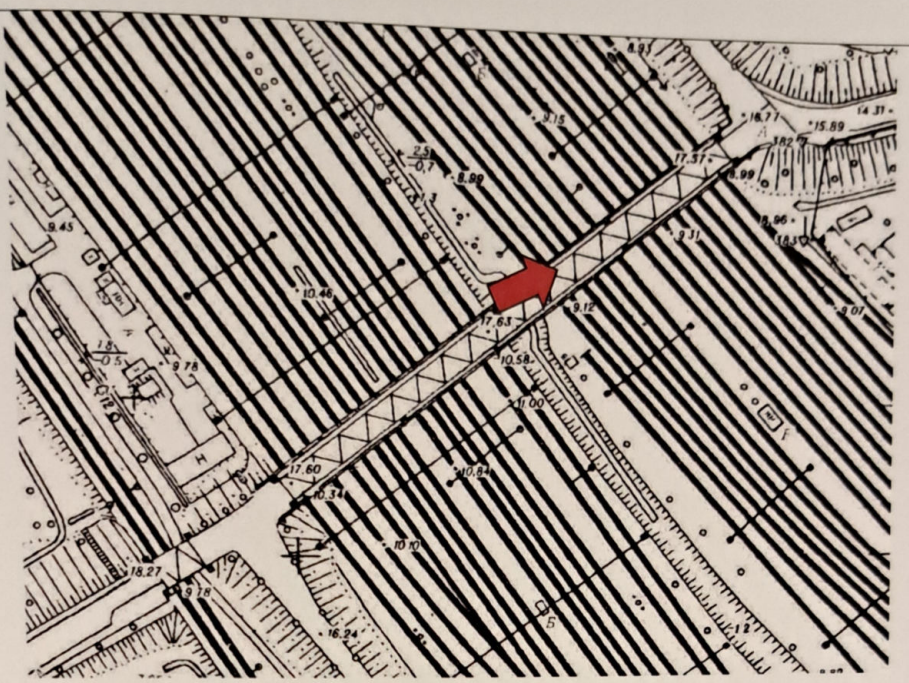




Фото 75. Общий вид пролета между опорами 2-3

179

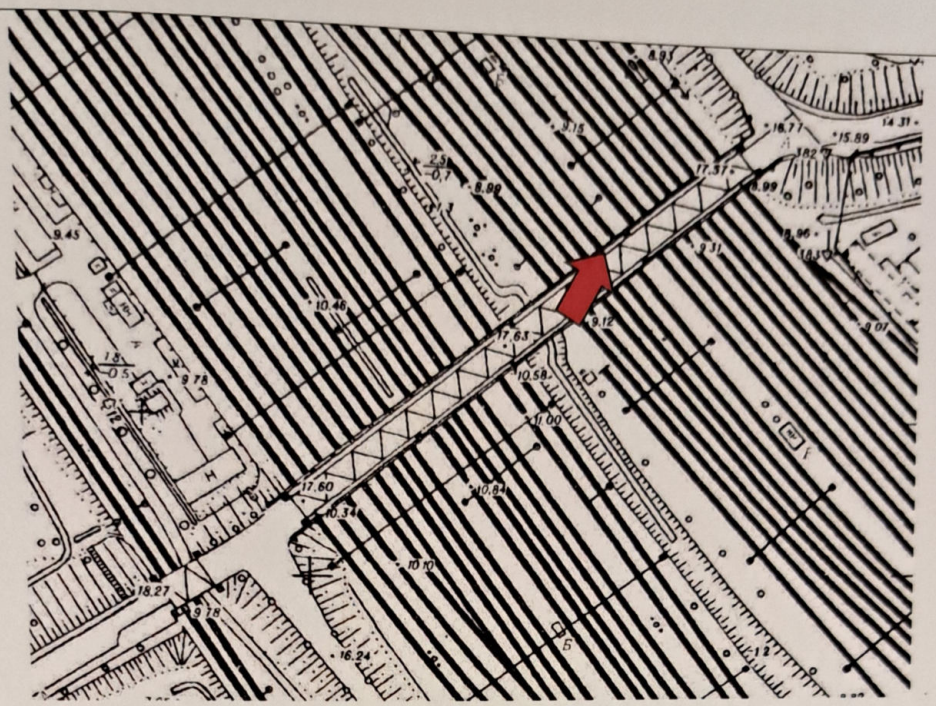




Фото 76. Фрагмент левой фермы пролета между опорами 2-3

180

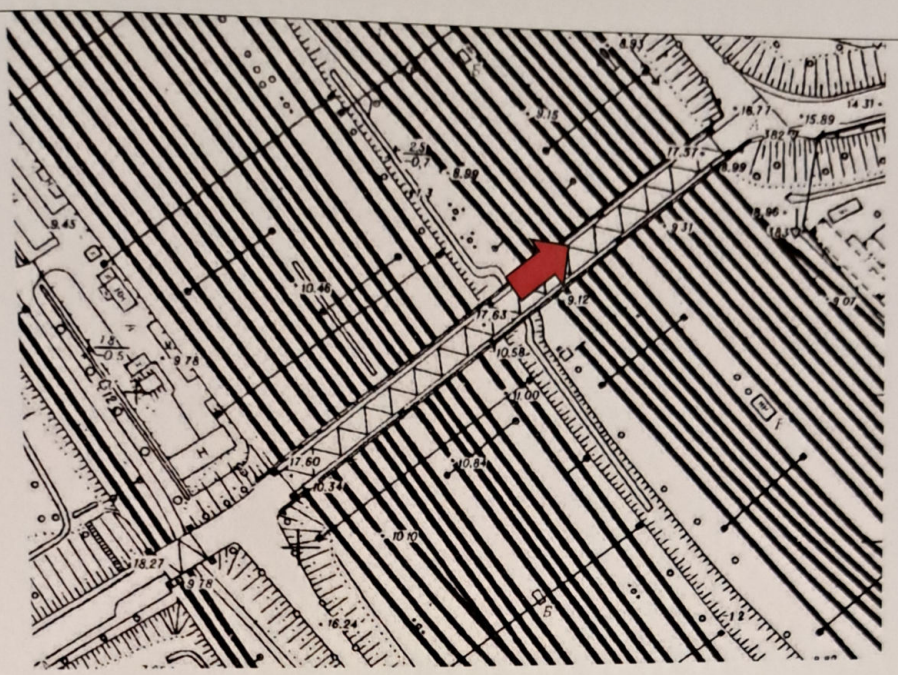




Фото 77. Фрагмент левой фермы пролета между опорами 2-3

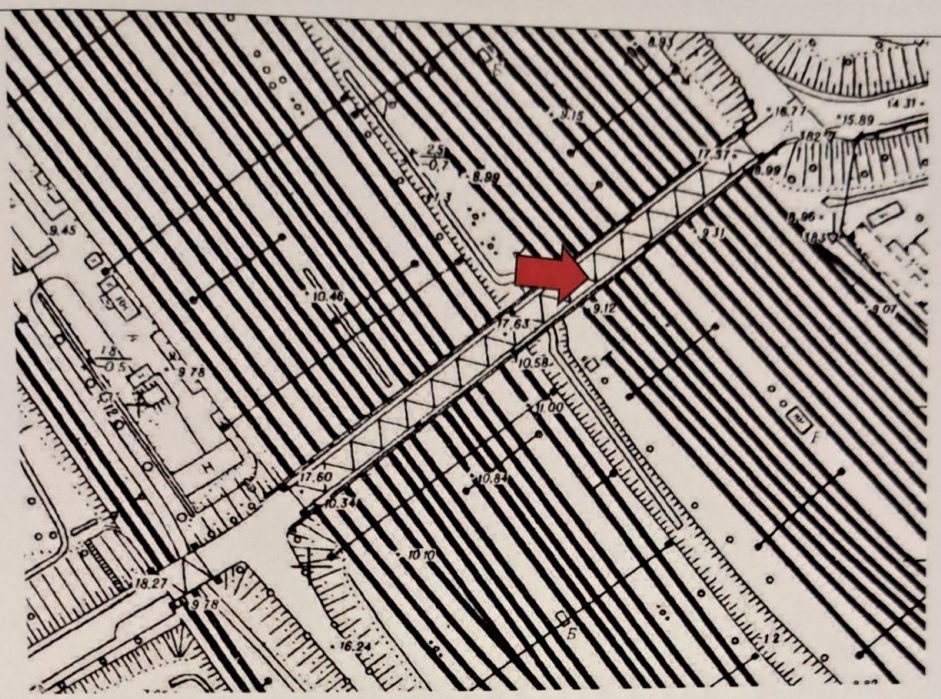




Фото 78. Правая ферма пролета между опорами 2-3

182

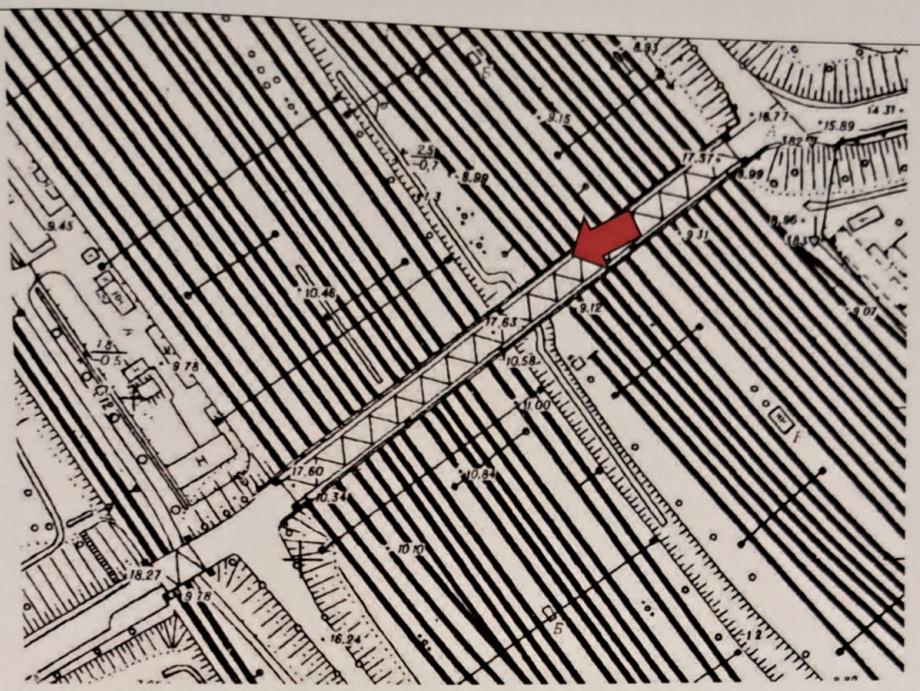




Фото 79. Фрагмент левой фермы пролета между опорами 2-3

183

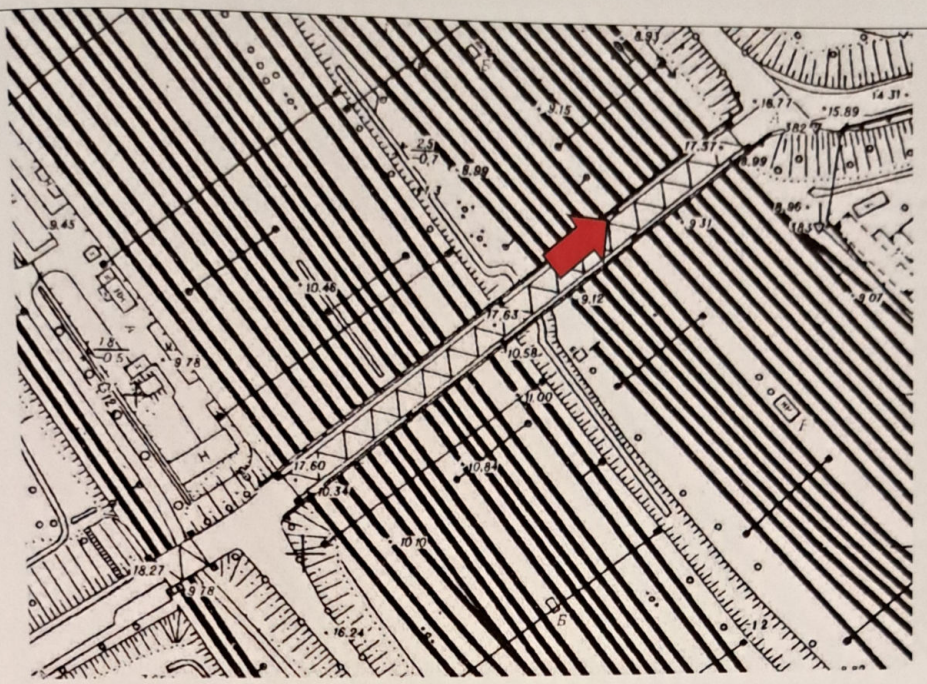




Фото 80. Фрагмент левой фермы пролета между опорами 2-3

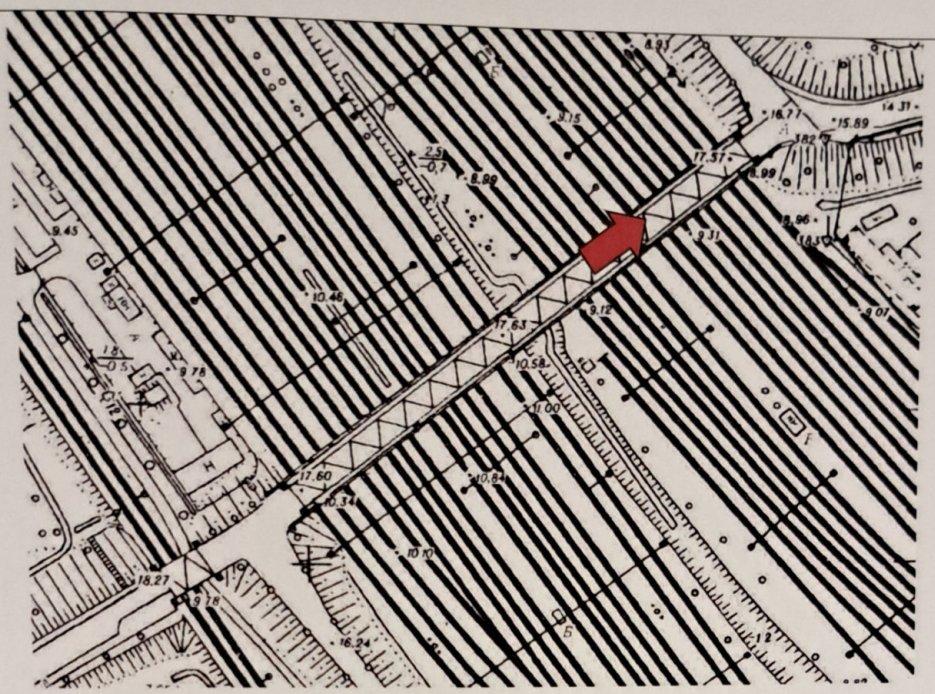




Фото 81. Общий вид пролета между опорами 3-4

185





Фото 82. Общий вид левой фермы пролета между опорами 3-4

186

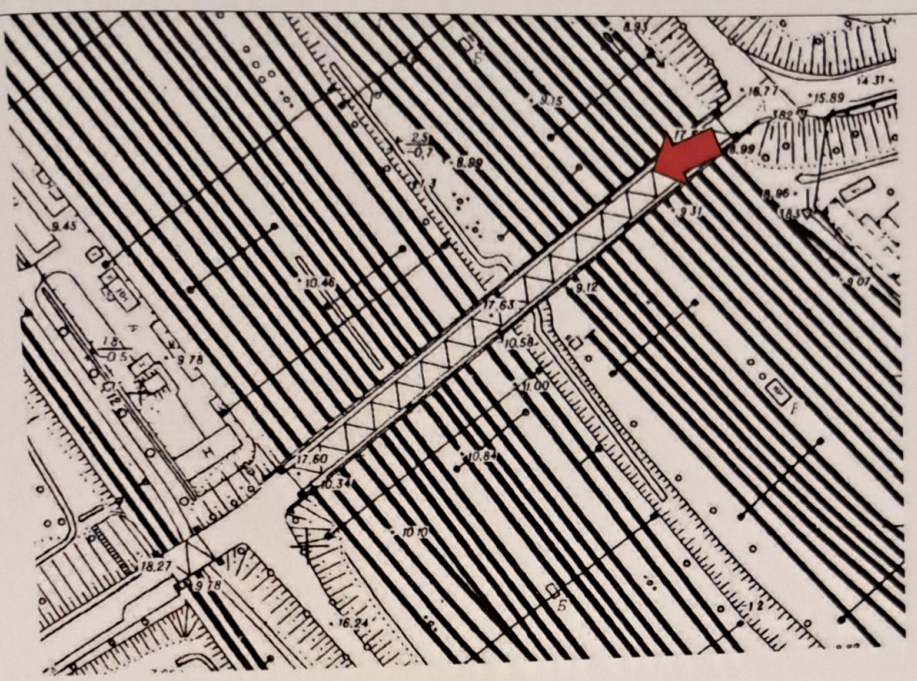




Фото 83. Фрагмент левой фермы пролета между опорами 3-4

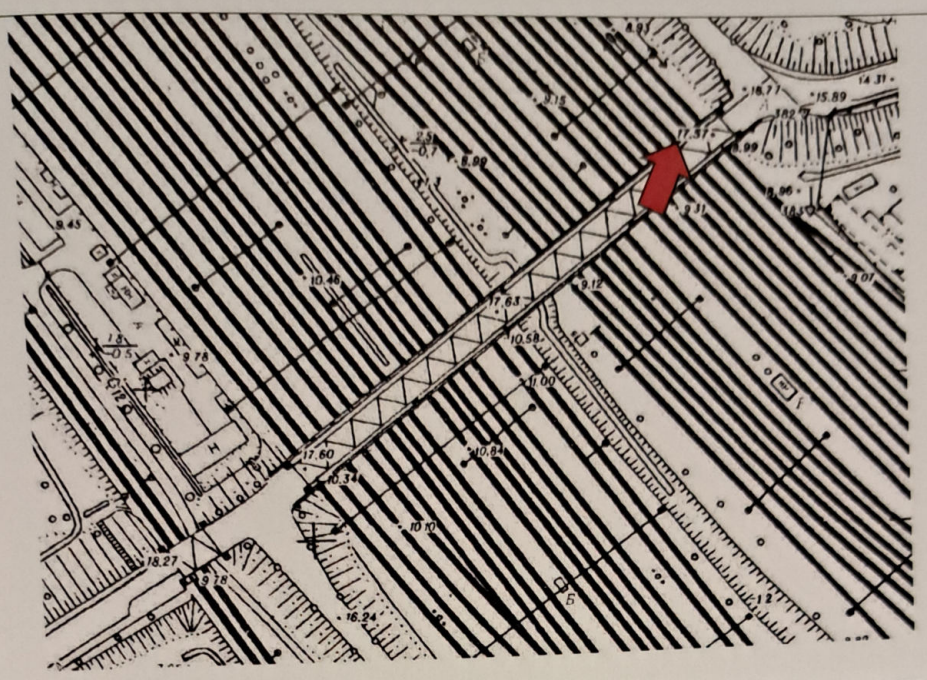
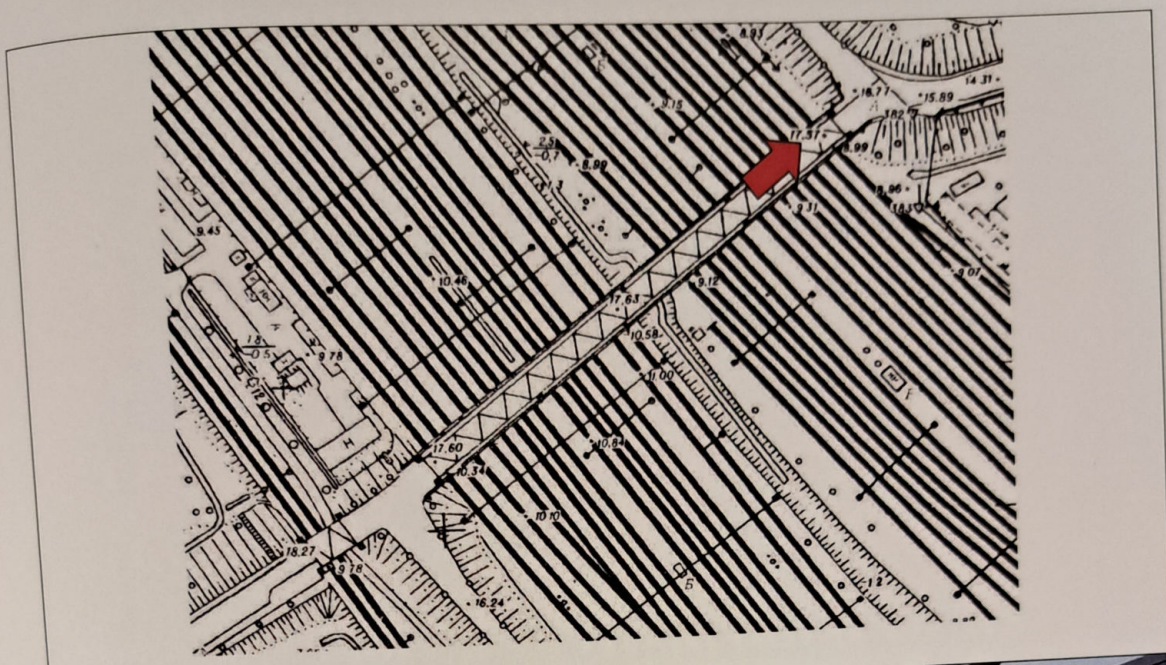




Фото 84. Фрагмент левой фермы пролета между опорами 3-4



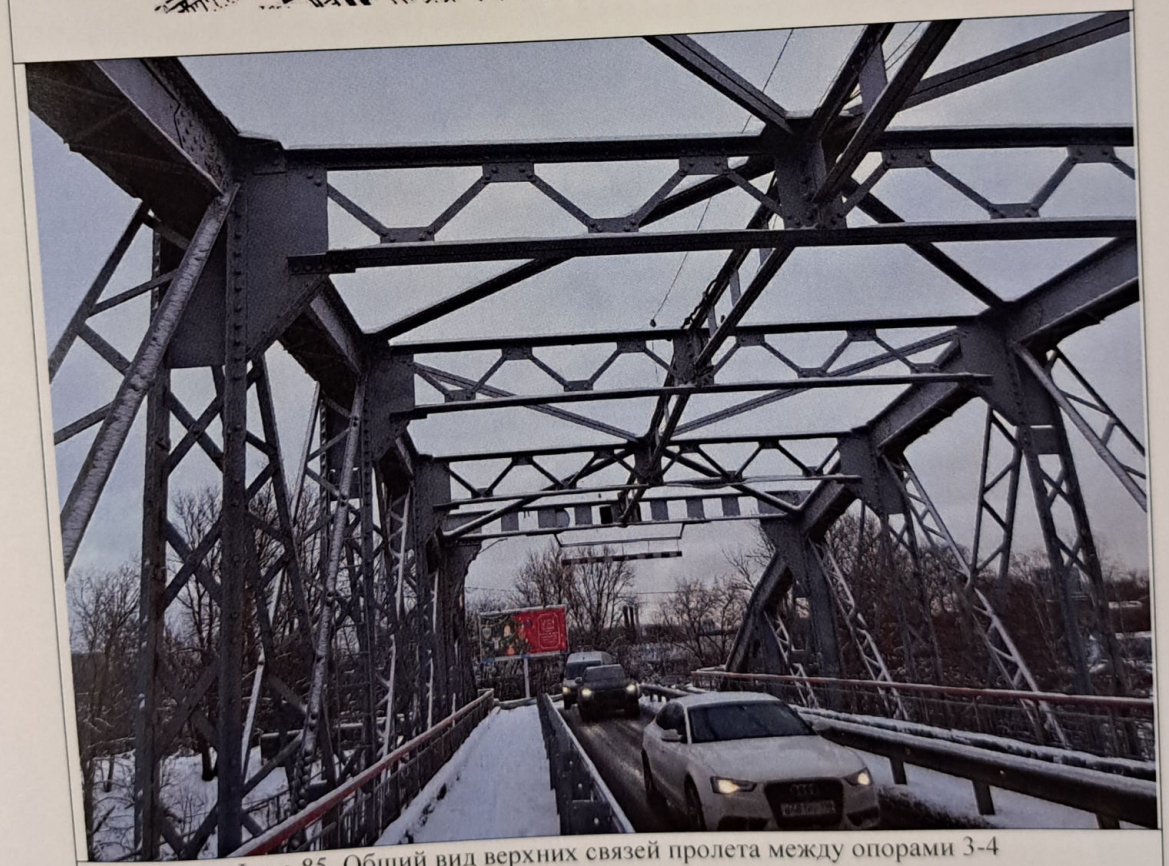
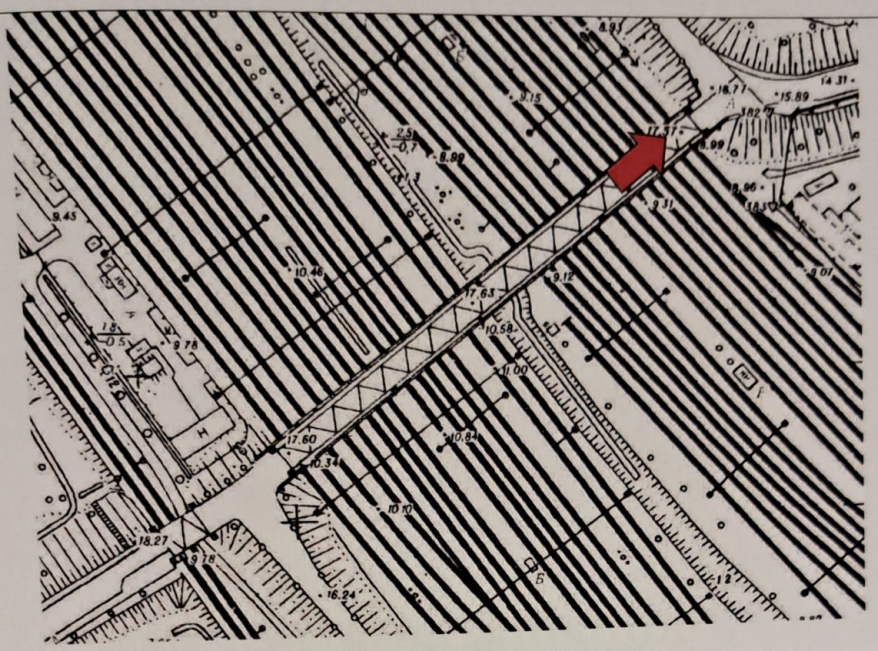


Фото 85. Общий вид верхних связей пролета между опорами 3-4



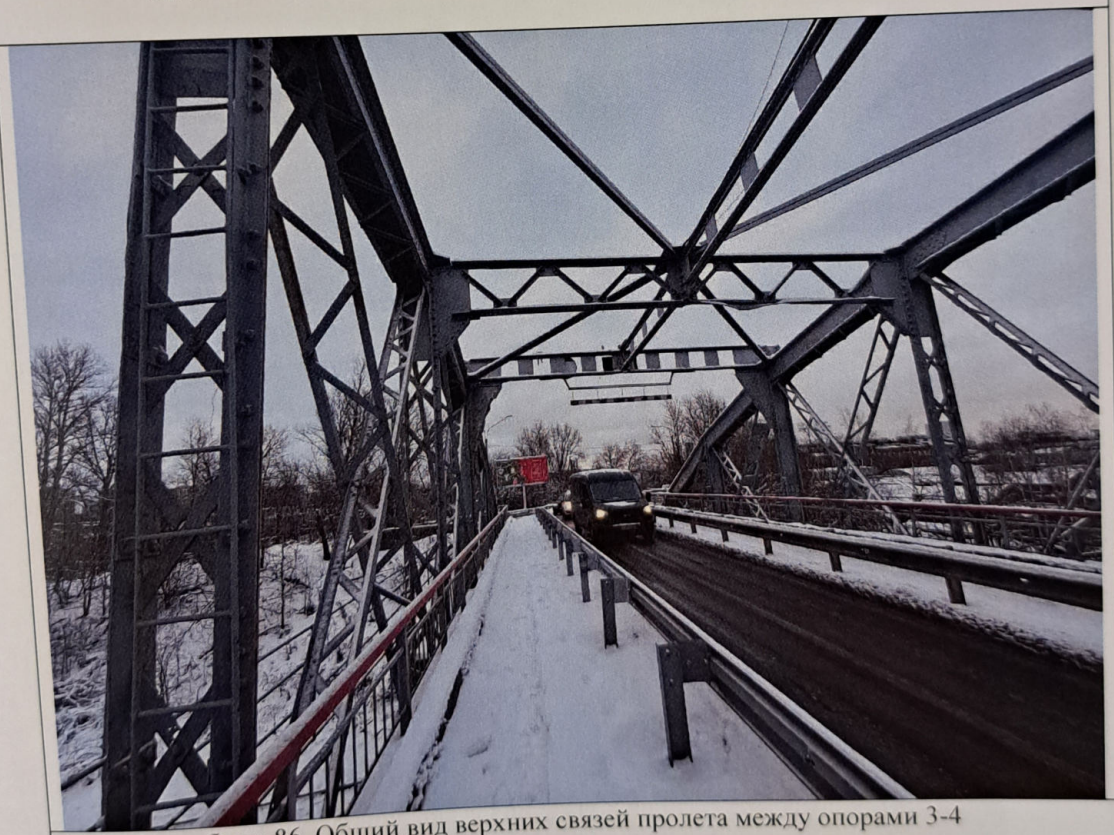


Фото 86. Общий вид верхних связей пролета между опорами 3-4

190





Фото 87. Фрагмент левой фермы пролета между опорами 3-4

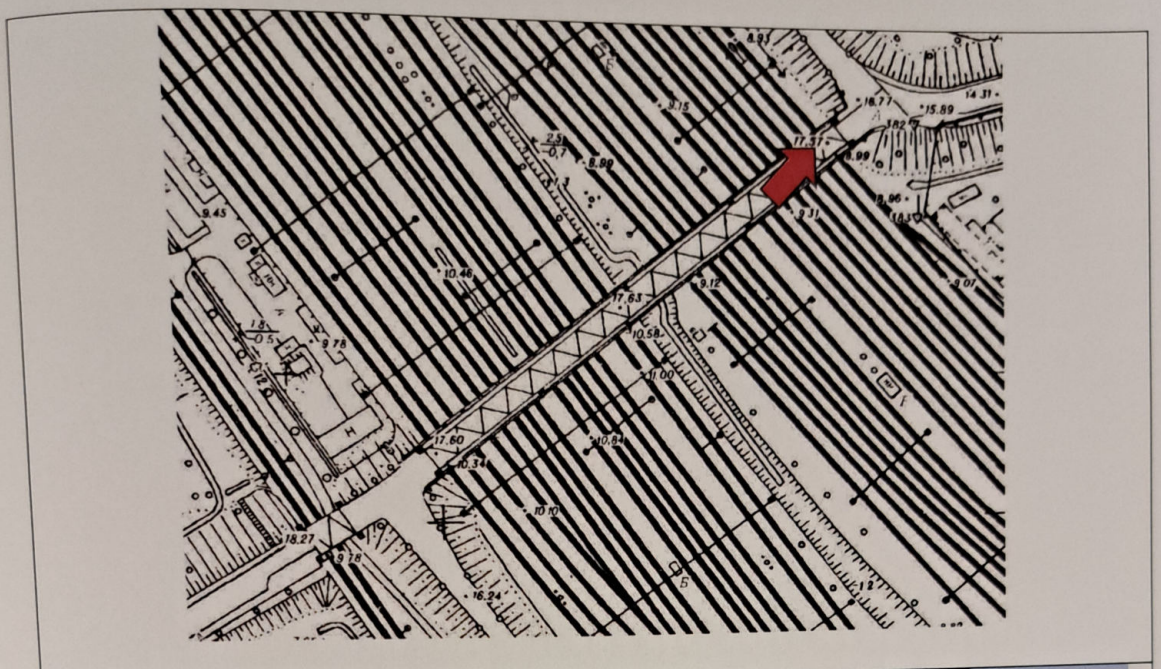




Фото 88. Фрагмент пролета между опорами 3-4

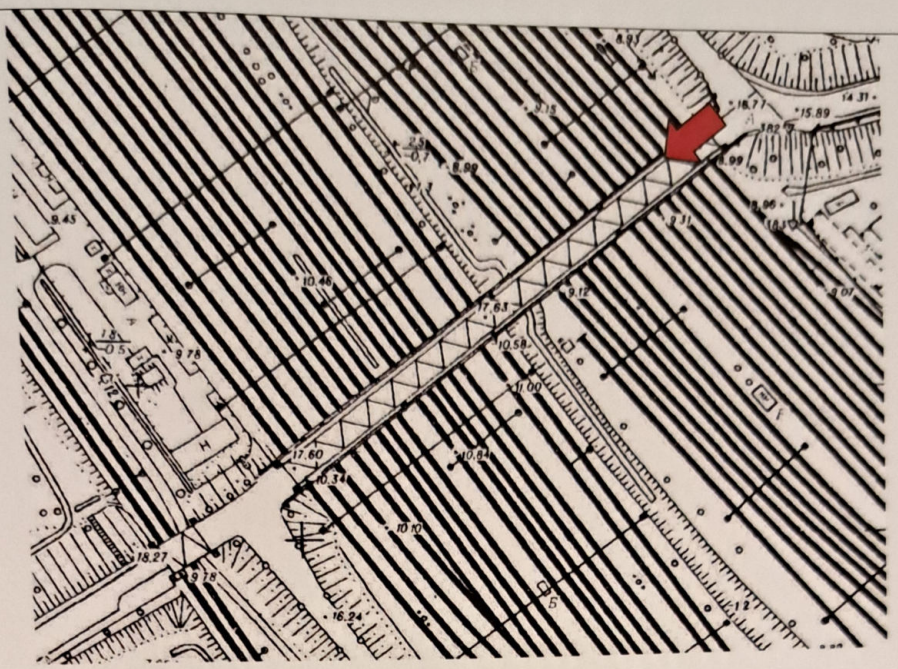




Фото 89. Фрагмент пролета между опорами 3-4

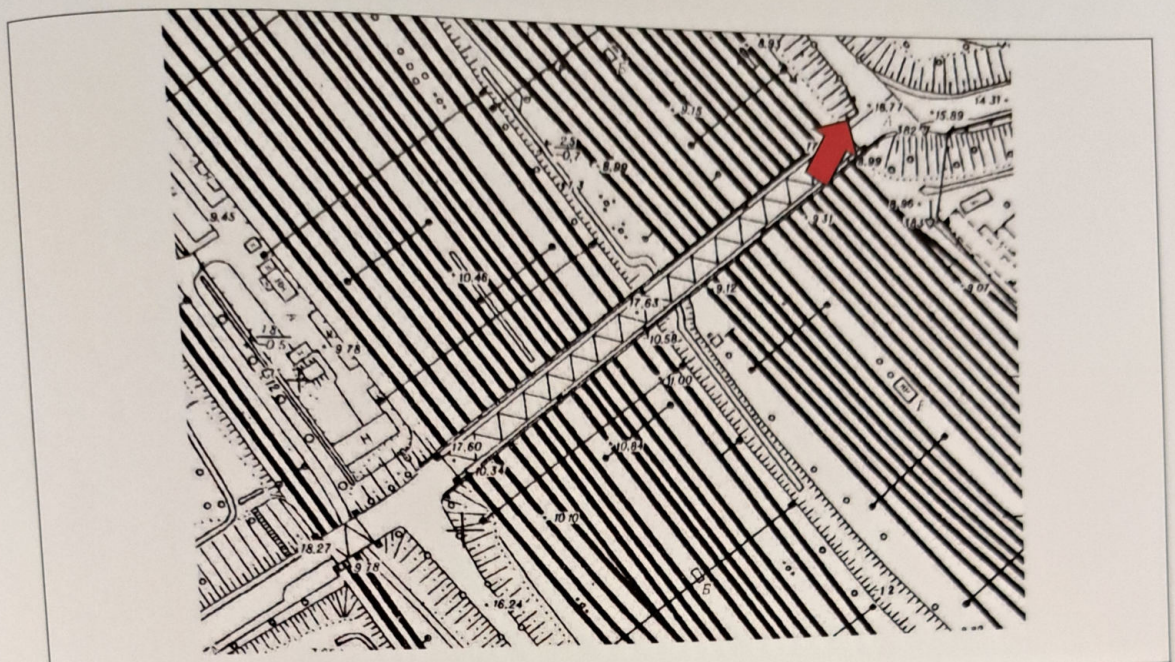
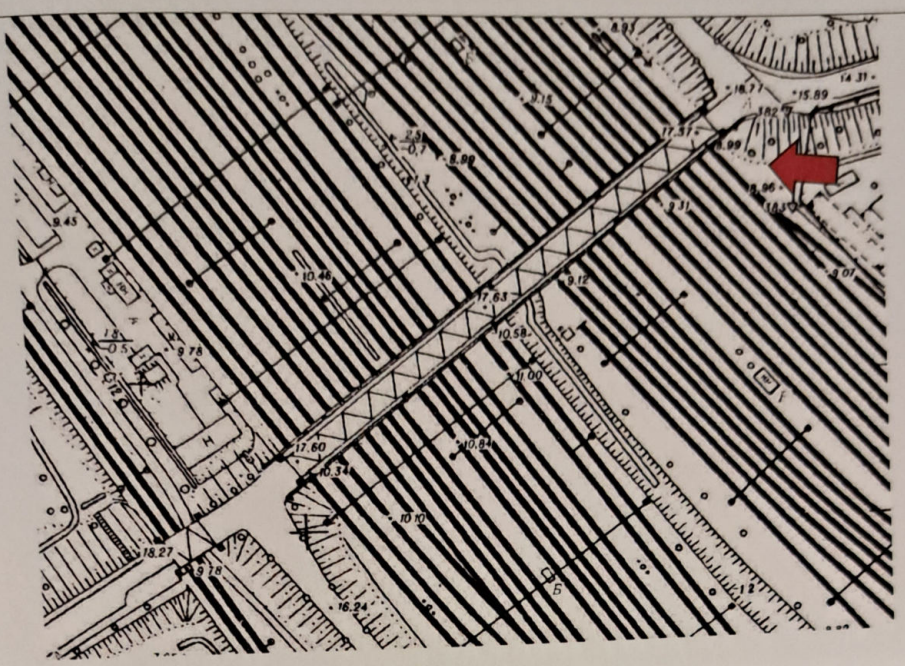




Фото 90. Фрагмент ограждения опоры 4



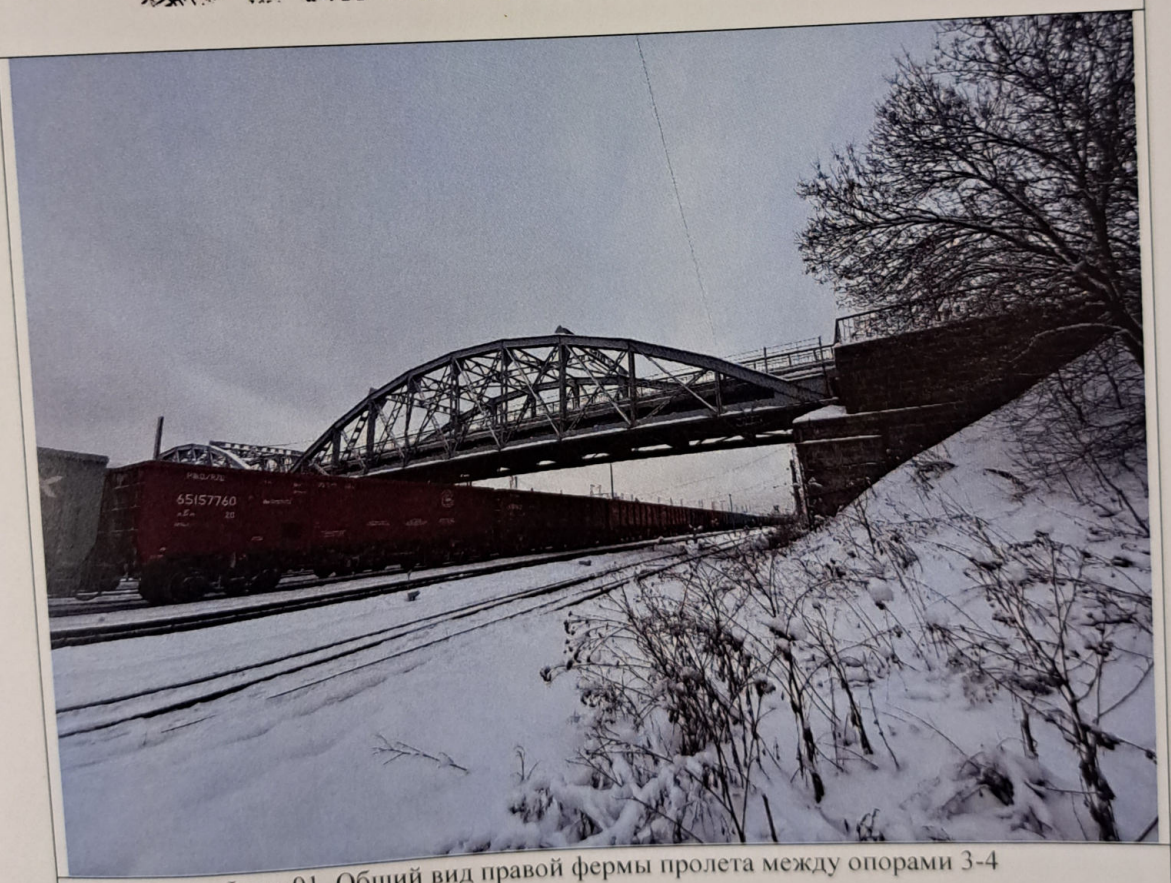
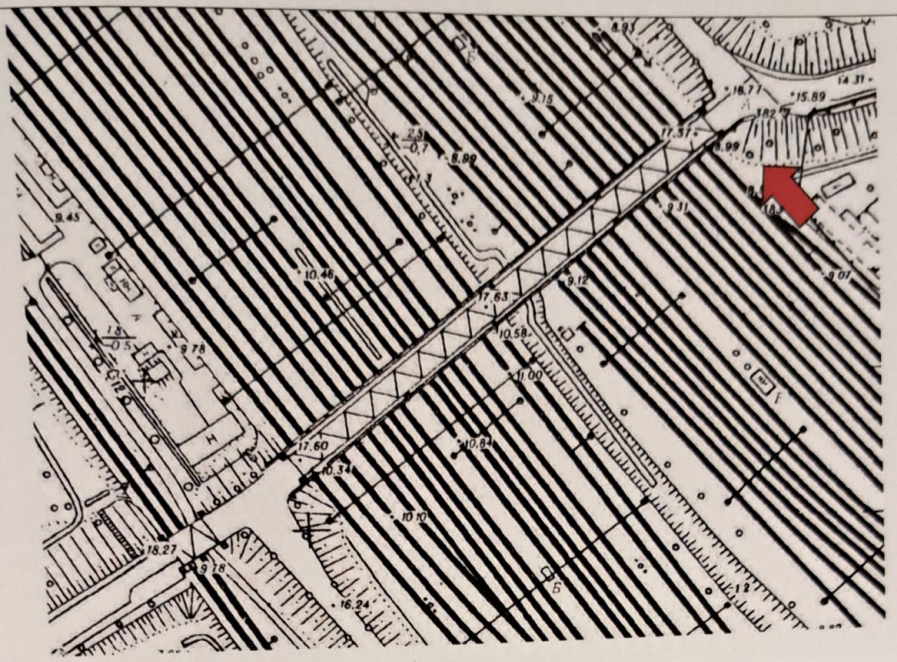


Фото 91. Общий вид правой фермы пролета между опорами 3-4



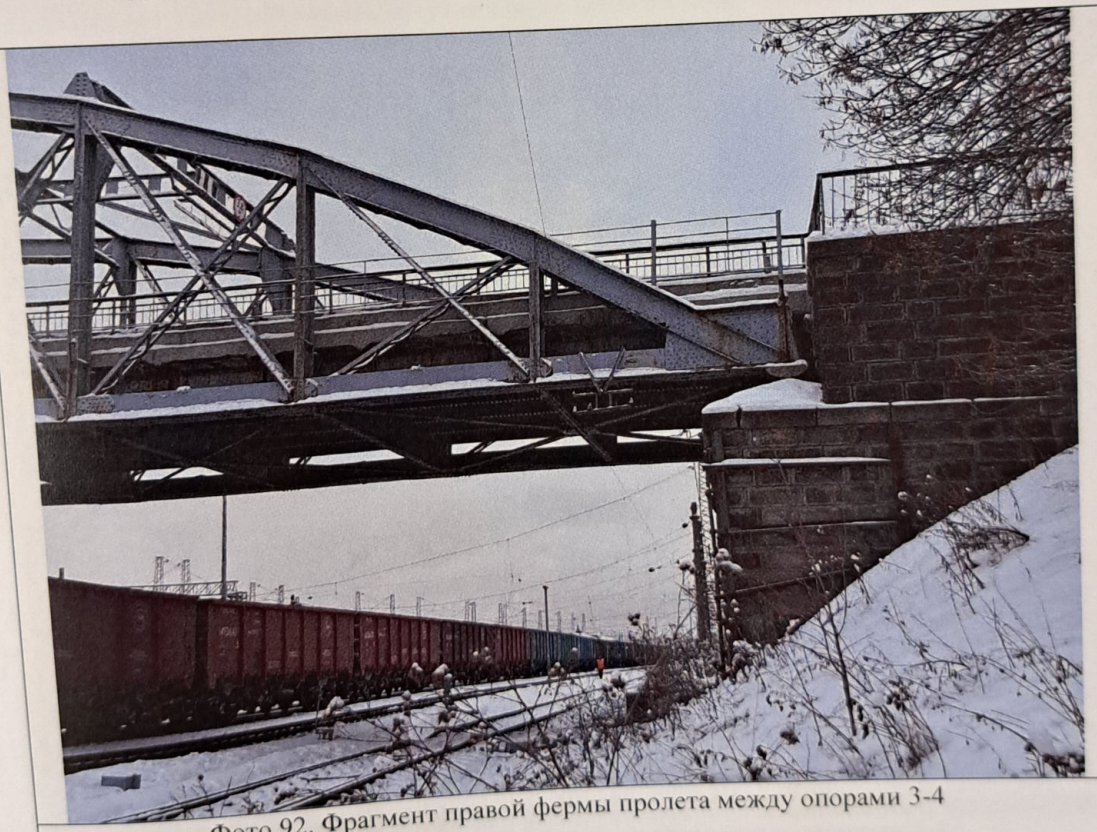


Фото 92. Фрагмент правой фермы пролета между опорами 3-4

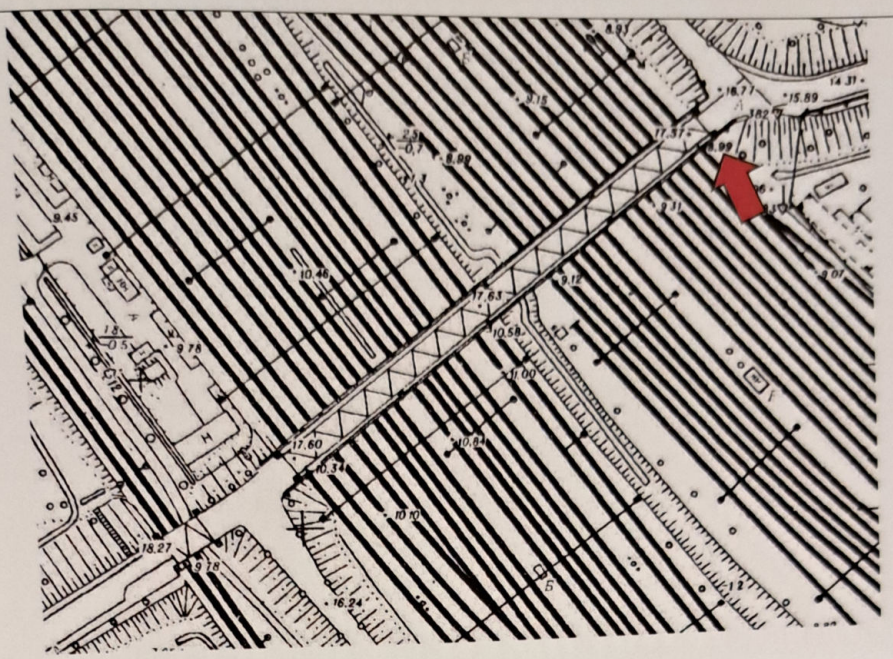
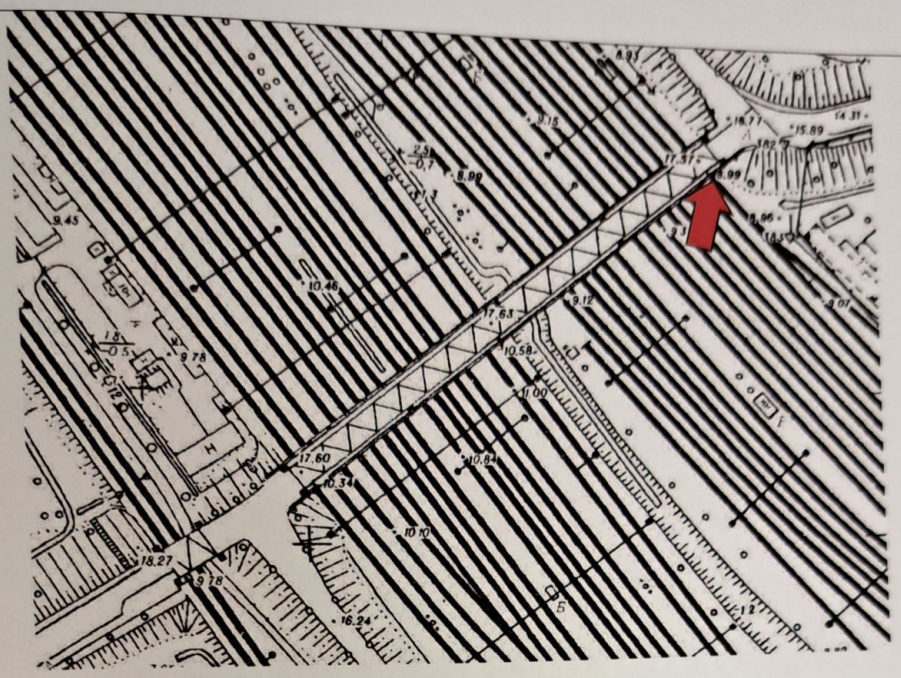




Фото 93. Фрагмент правой фермы пролета между опорами 3-4

197



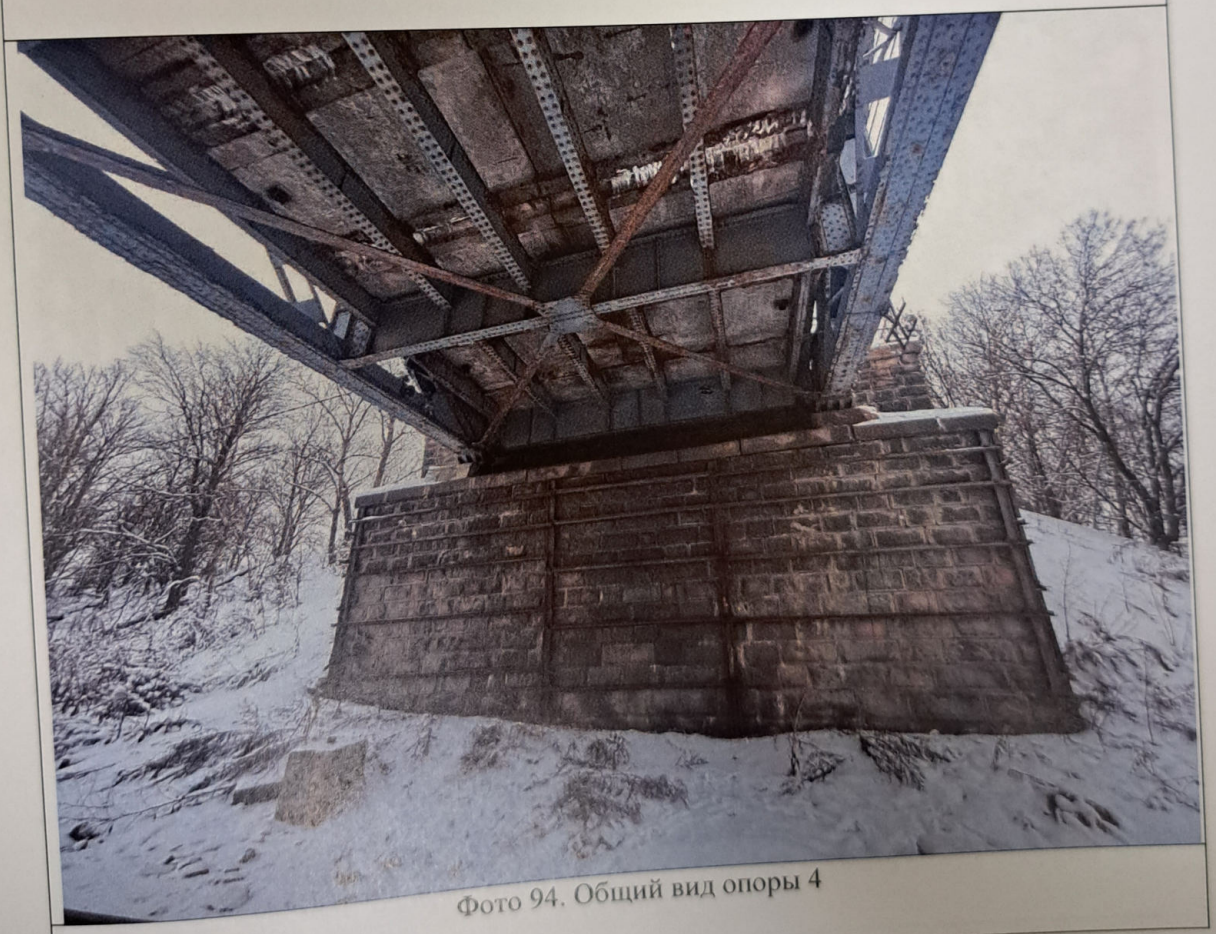


Фото 94. Общий вид опоры 4

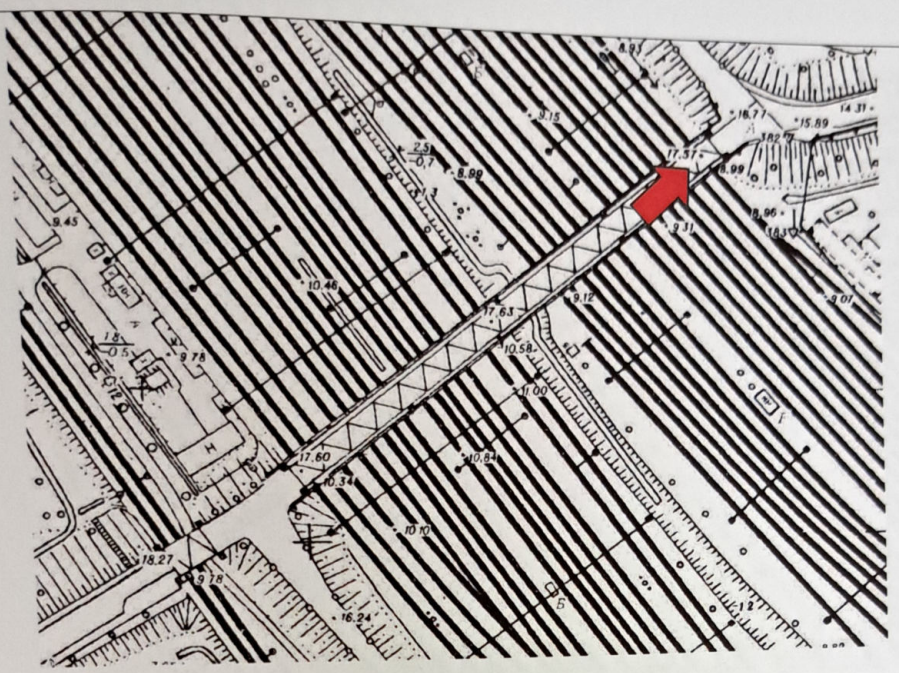




Фото 95. Фрагмент поперечных и продольных связей пролета между опорами 3-4

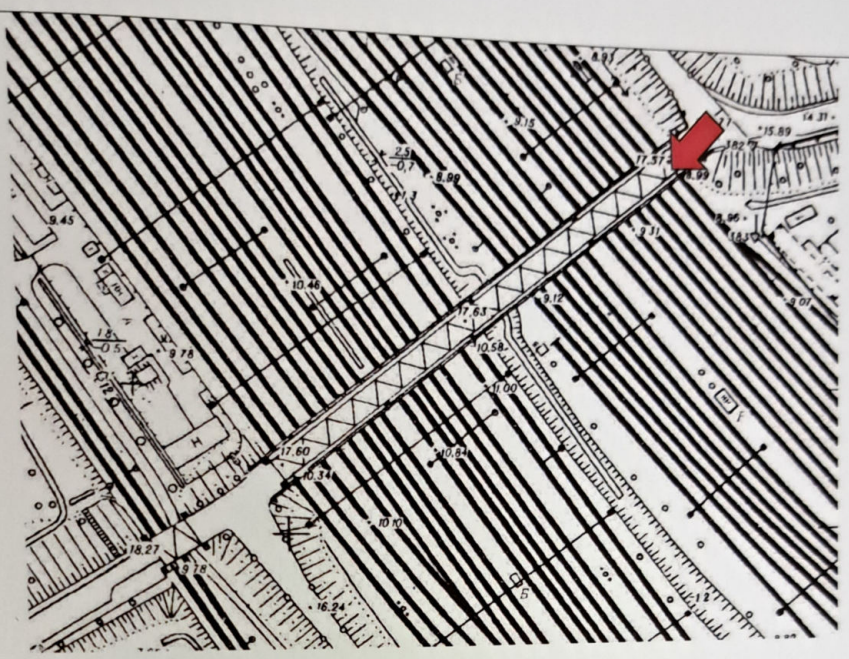
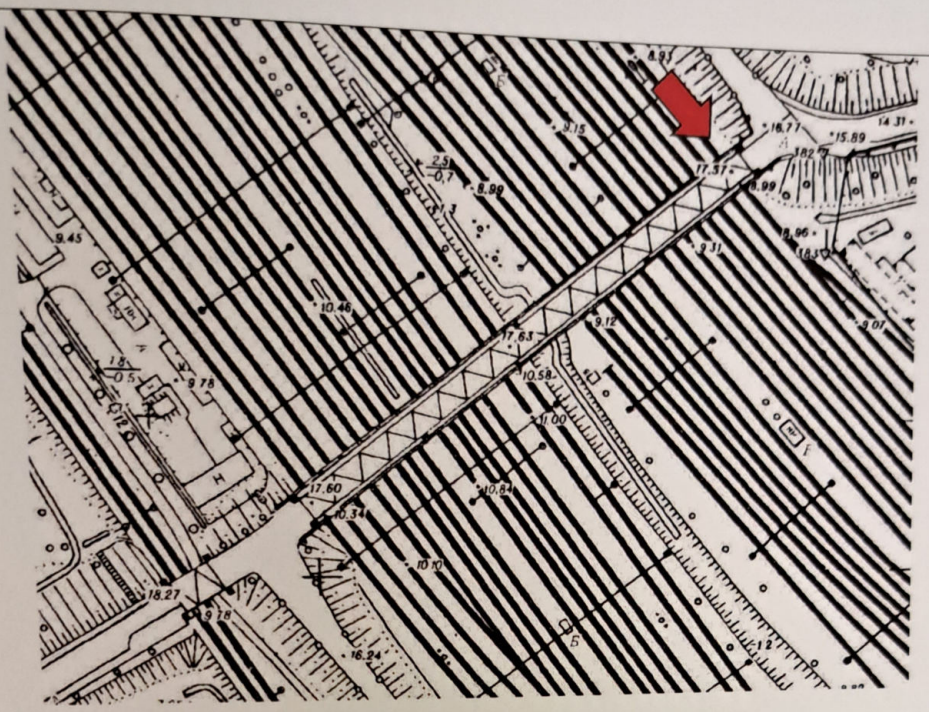




Фото 96. Фрагмент поперечных и продольных связей пролета между опорами 3-4

700



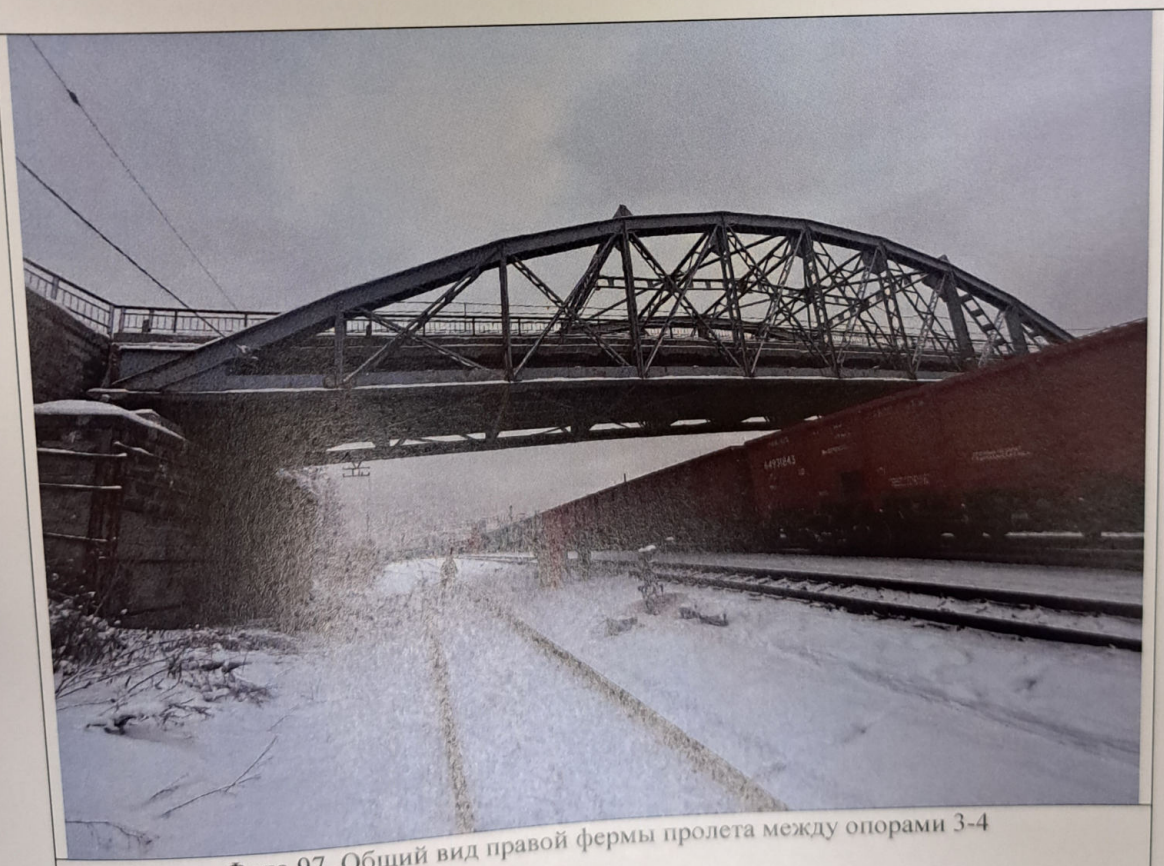
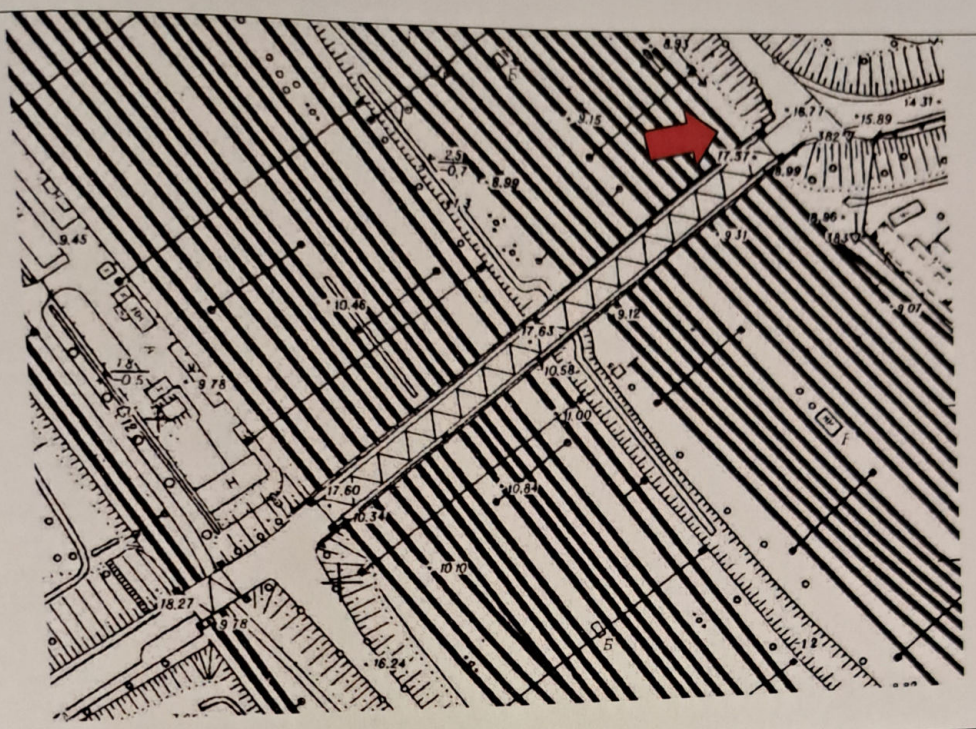


Фото 97. Общий вид правой фермы пролета между опорами 3-4



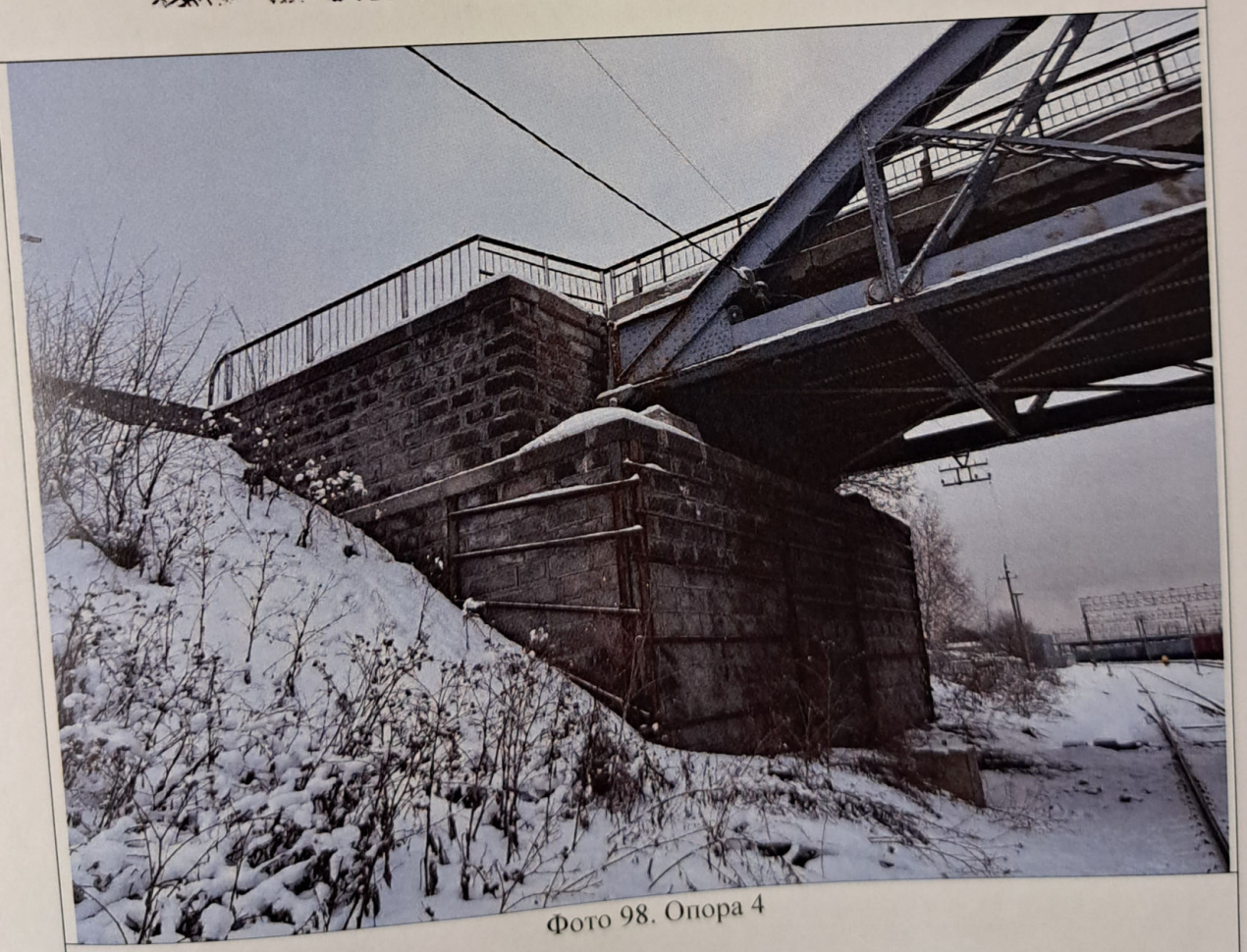


Фото 98. Опора 4



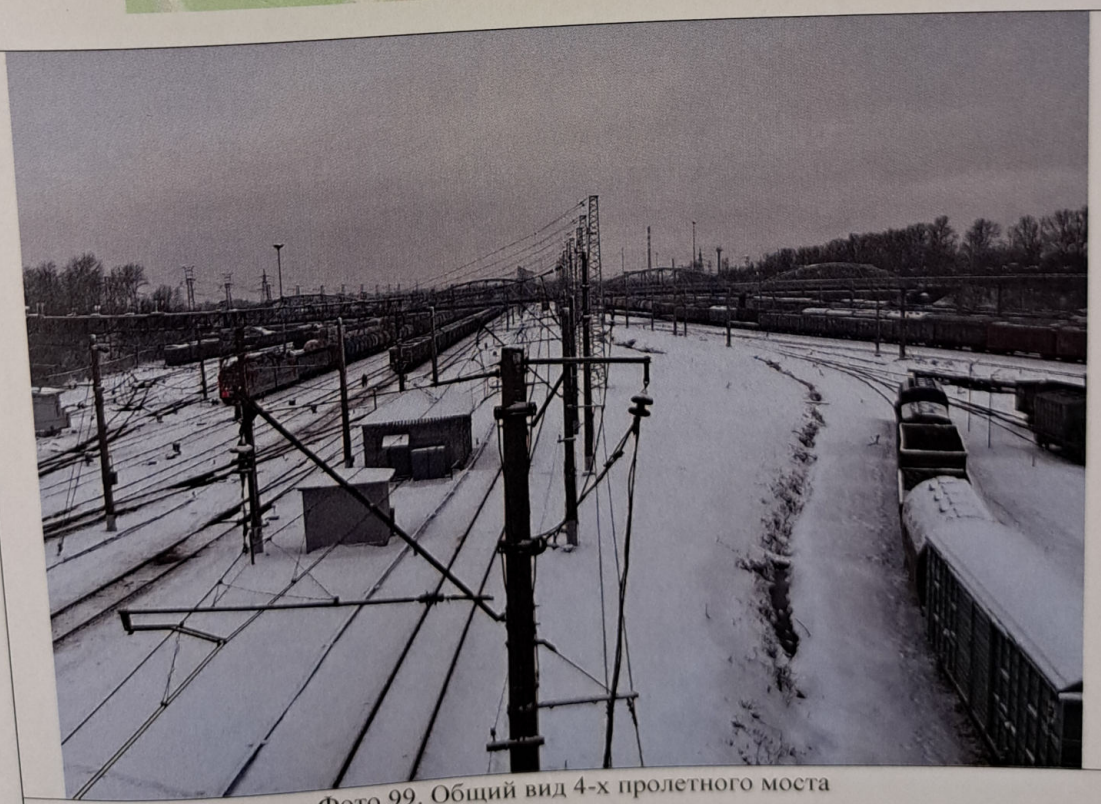


Фото 99. Общий вид 4-х пролетного моста

203



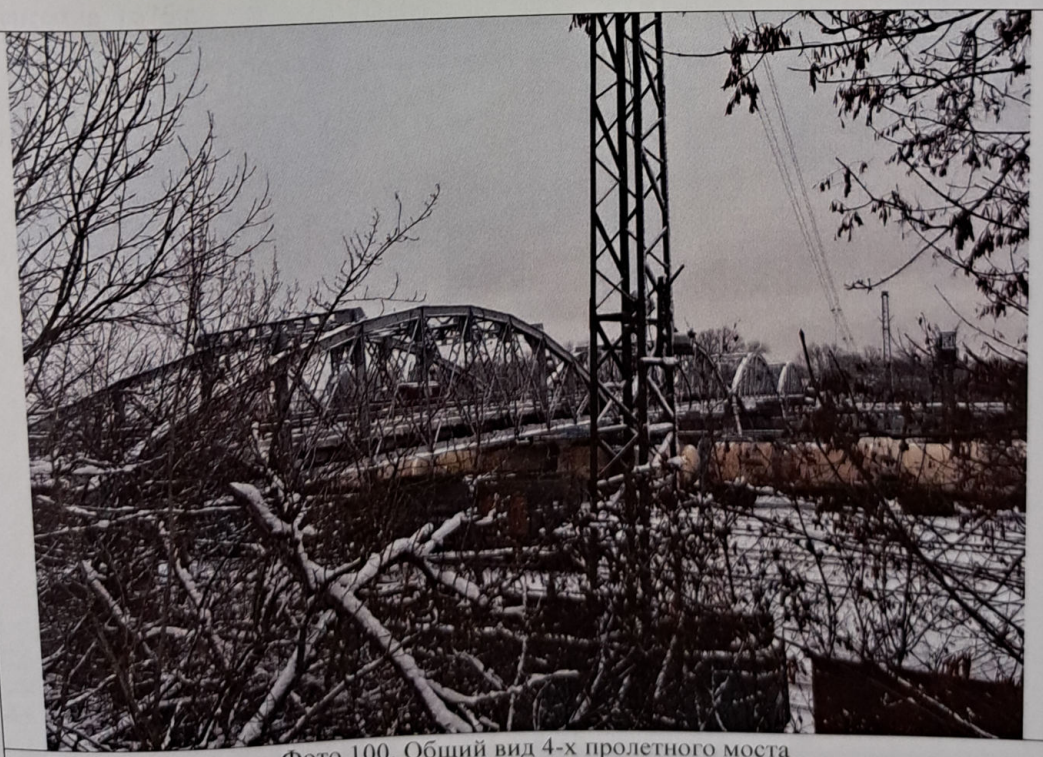


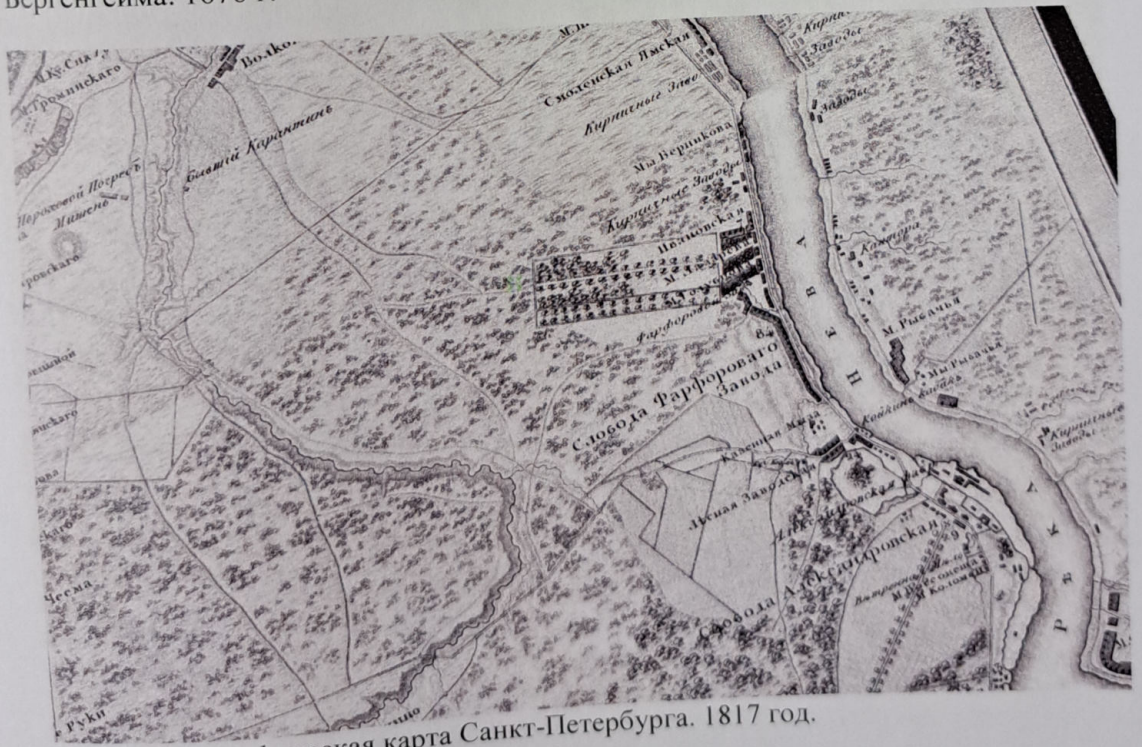
Фото 100. Общий вид 4-х пролетного моста

Приложение №2

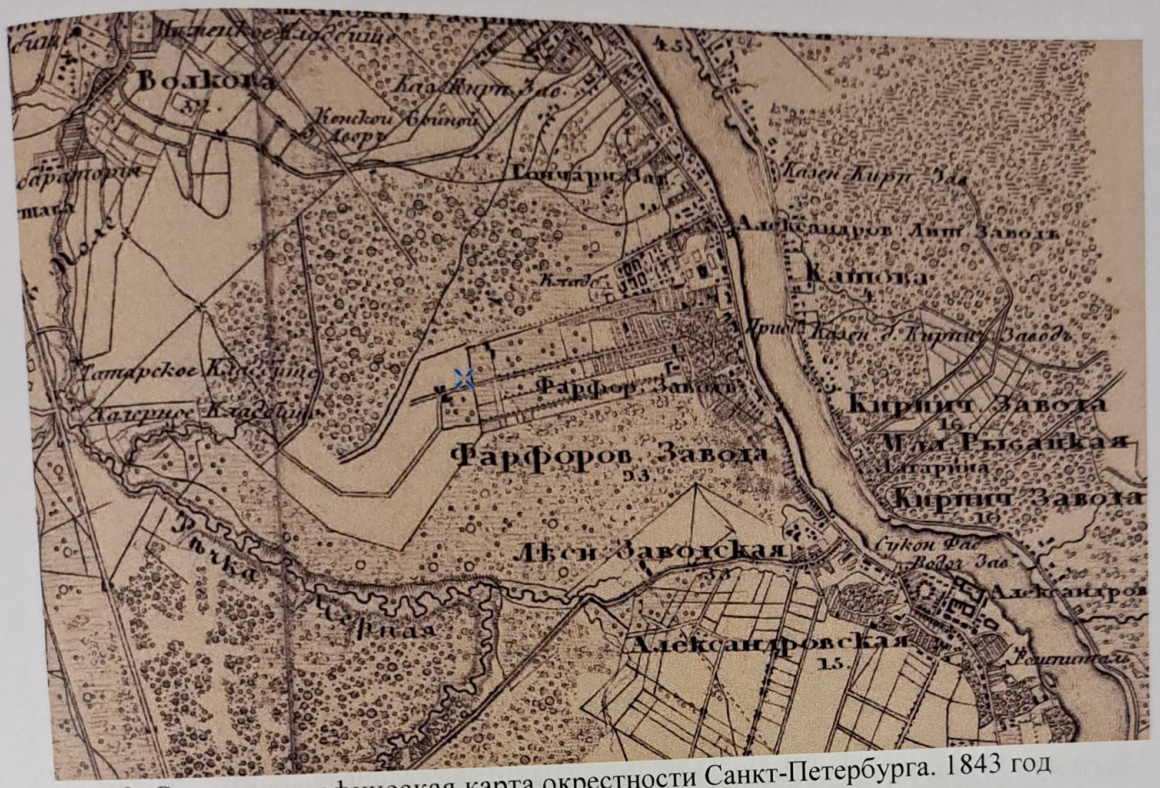
Материалы иконографии



Илл 1. Карта бывших губерний Иван-Города, Яма, Капорья и Нэтеборга авторства Бергенгейма. 1676 г.



Илл. 2. Топографическая карта Санкт-Петербурга. 1817 год.

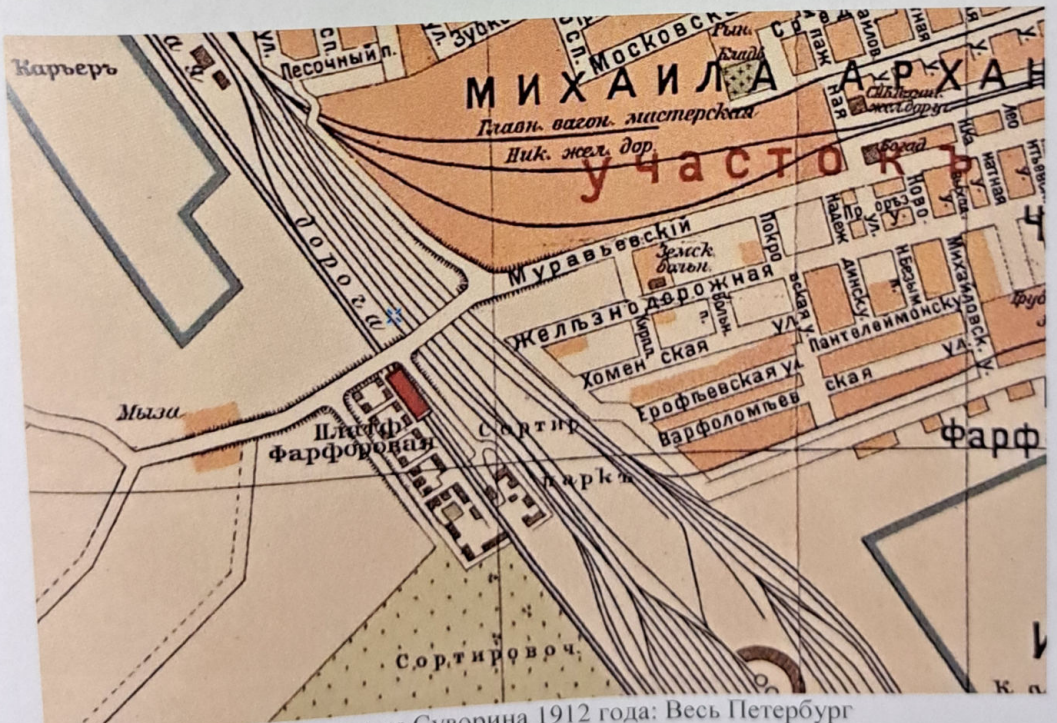


Илл. 3. Семитопографическая карта окрестности Санкт-Петербурга. 1843 год

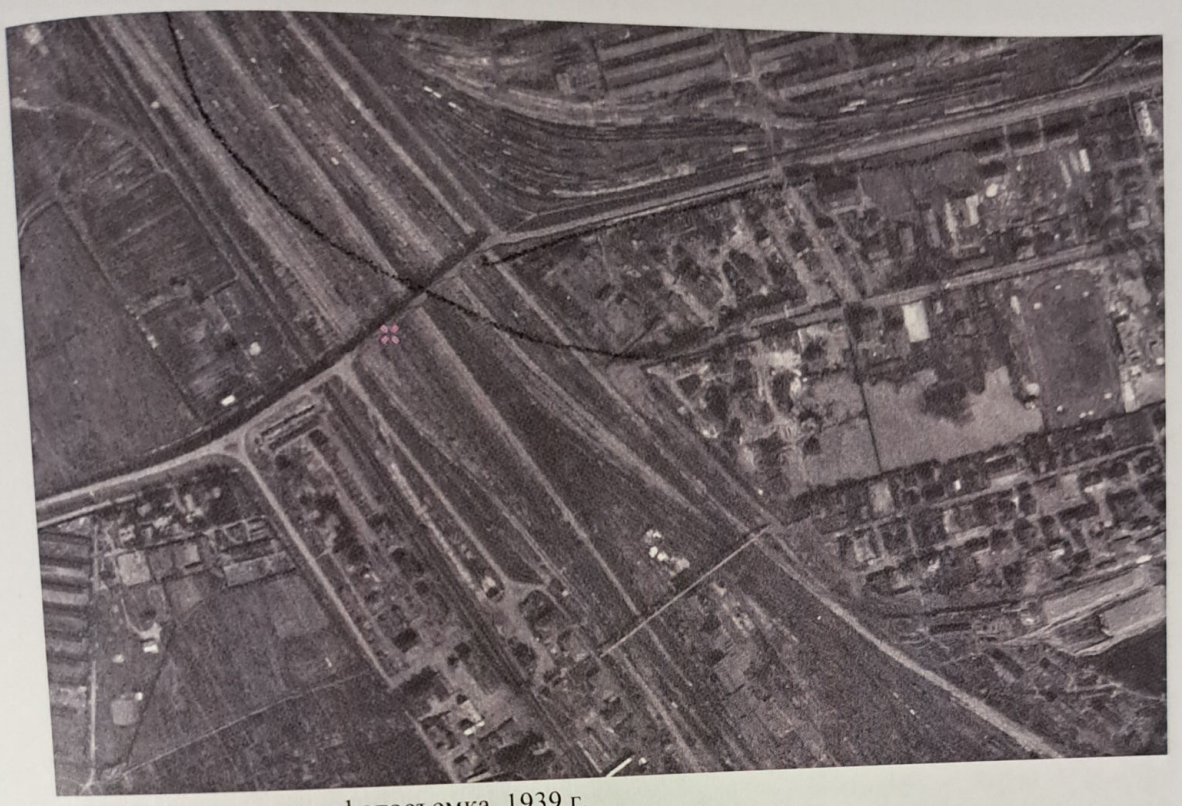
Илл. 4. Военно-топографическая карта Санкт-Петербургской и Выборгской губернии. 1868 год.



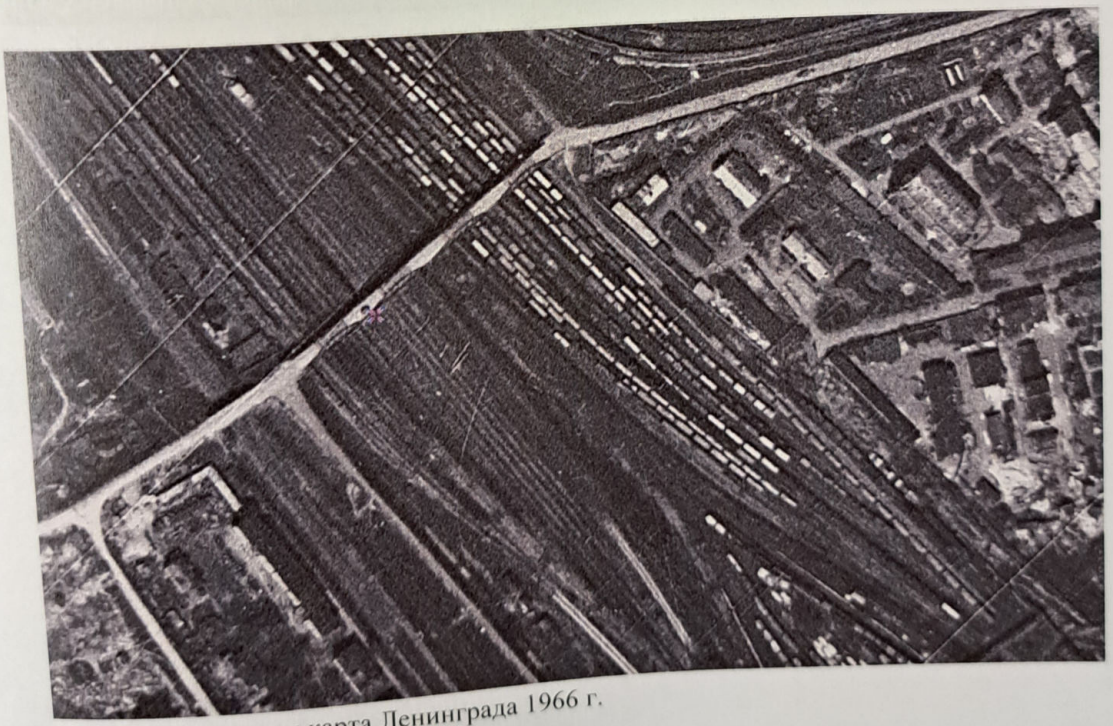
Илл. 5. Военно-топографическая карта юго-запада Санкт-Петербургской губернии. 1889 год.



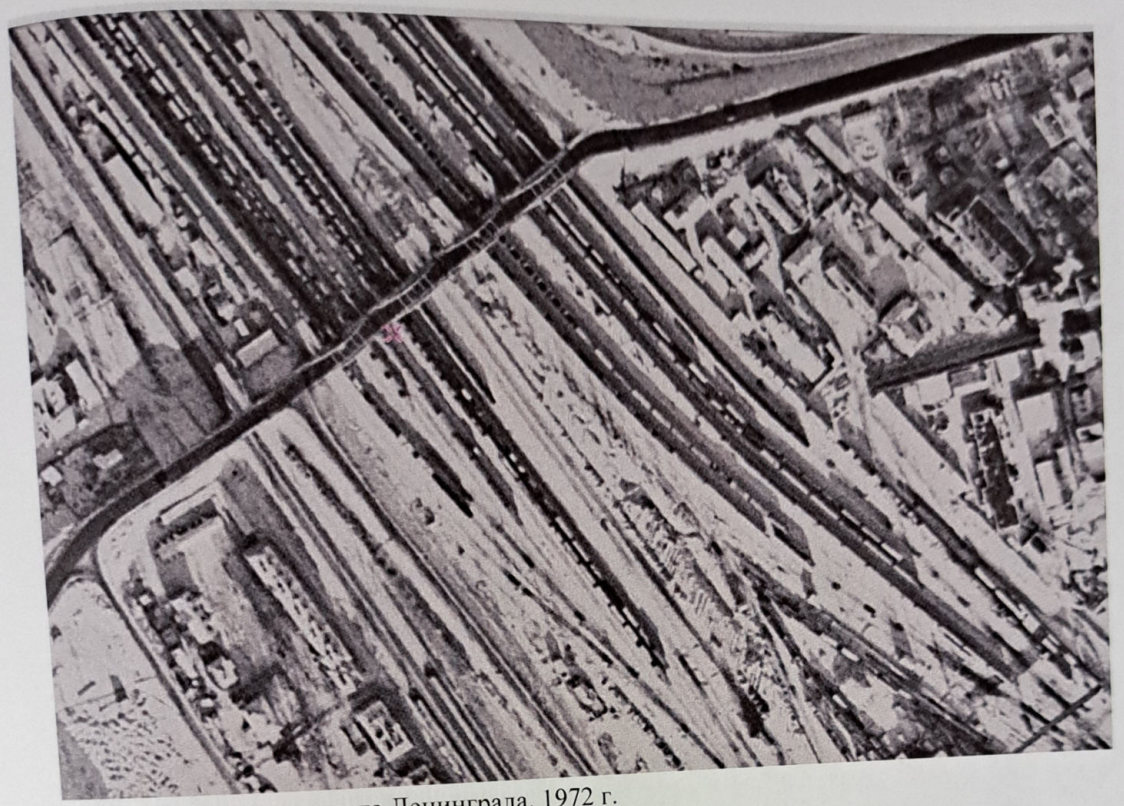
Илл. 6. План из путеводителя Суворина 1912 года: Весь Петербург



Илл. 7. Немецкая аэрофотосъемка. 1939 г.



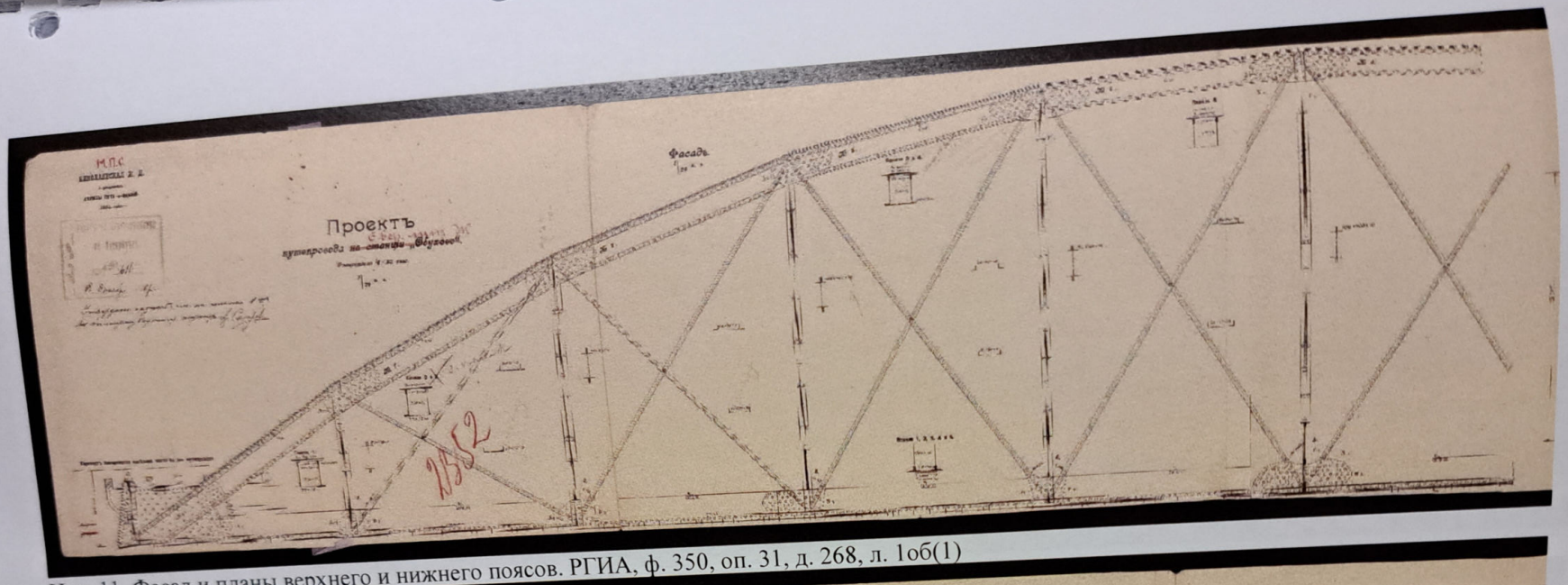
Илл. 8. Спутниковая карта Ленинграда 1966 г.



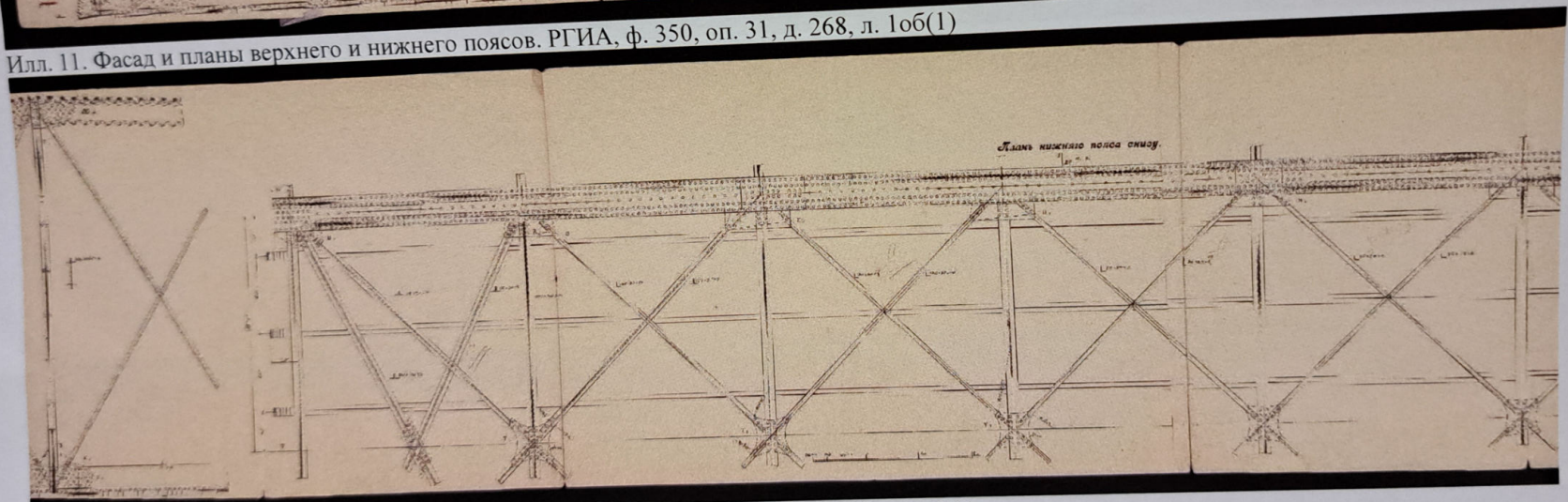
Илл. 9. Спутниковая карта Ленинграда. 1972 г.



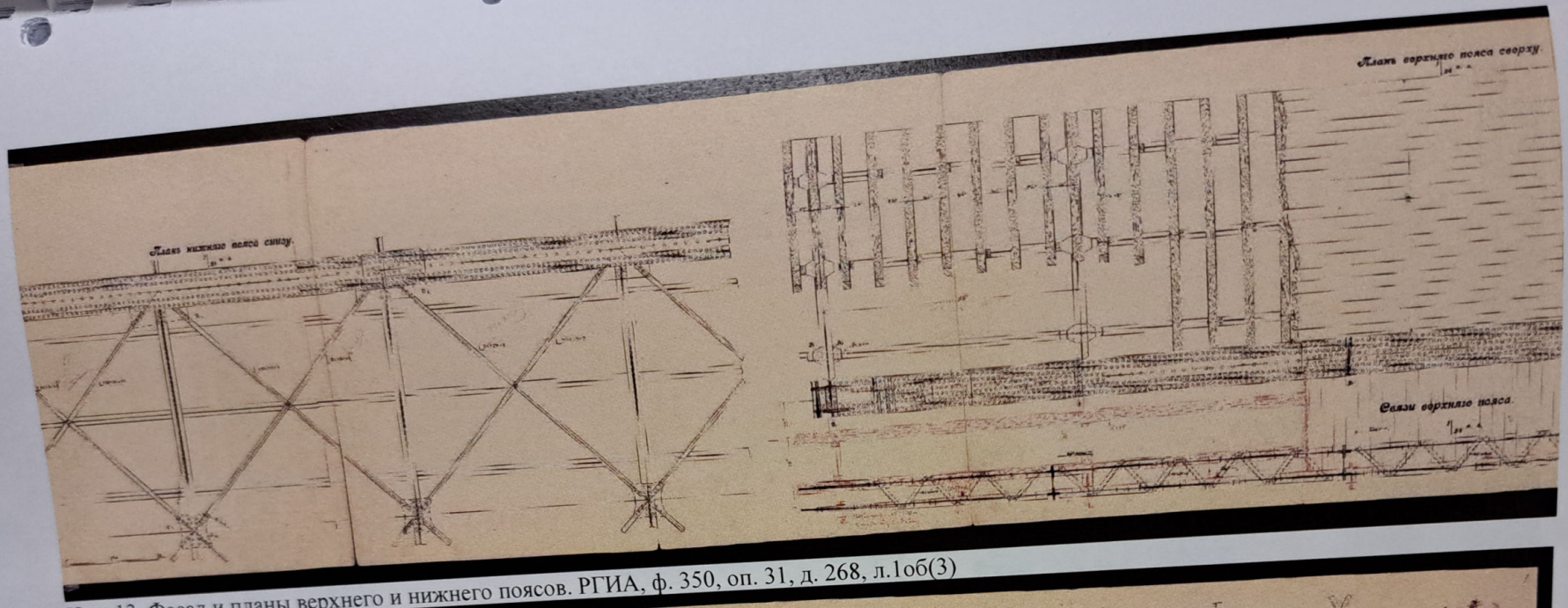
Илл. 10. Фасад и планы верхнего и нижнего поясов. РГИА, ф. 350, оп. 31, д. 268, л. 1.



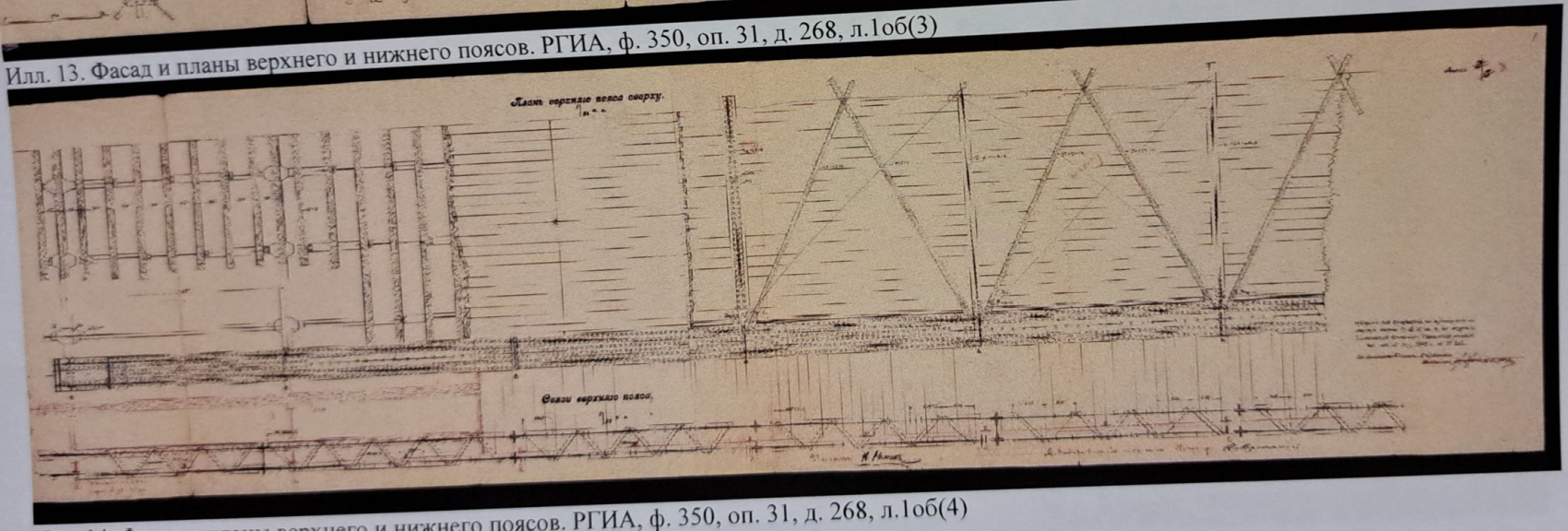
Илл. 11. Фасад и планы верхнего и нижнего поясов. РГИА, ф. 350, оп. 31, д. 268, л. 1об(1)



Илл. 12. Фасад и планы верхнего и нижнего поясов. РГИА, ф. 350, оп. 31, д. 268, л.1об(2)



Илл. 13. Фасад и планы верхнего и нижнего поясов. РГИА, ф. 350, оп. 31, д. 268, л.1об(3)

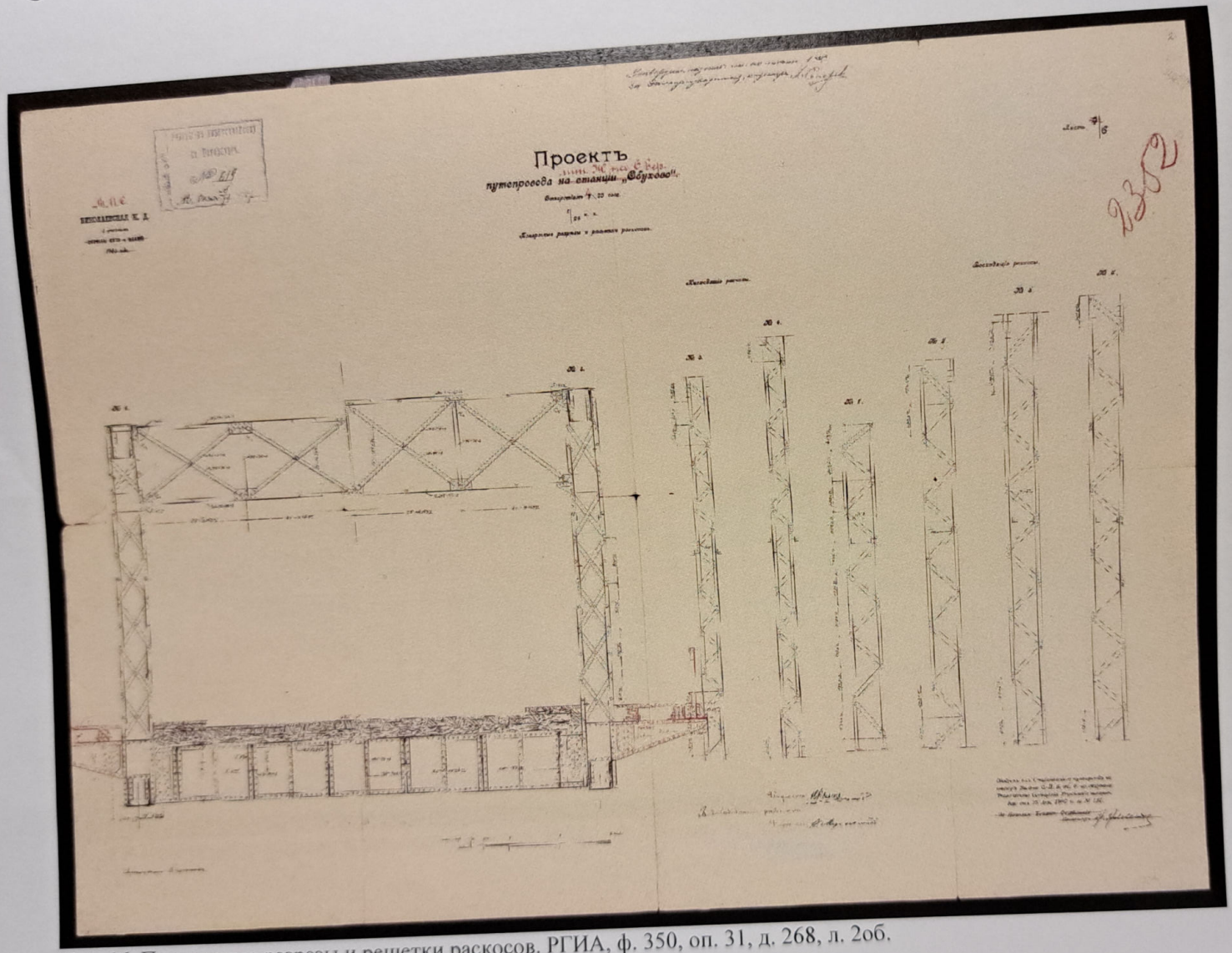


Илл. 14. Фасад и планы верхнего и нижнего поясов. РГИА, ф. 350, оп. 31, д. 268, л.1об(4)

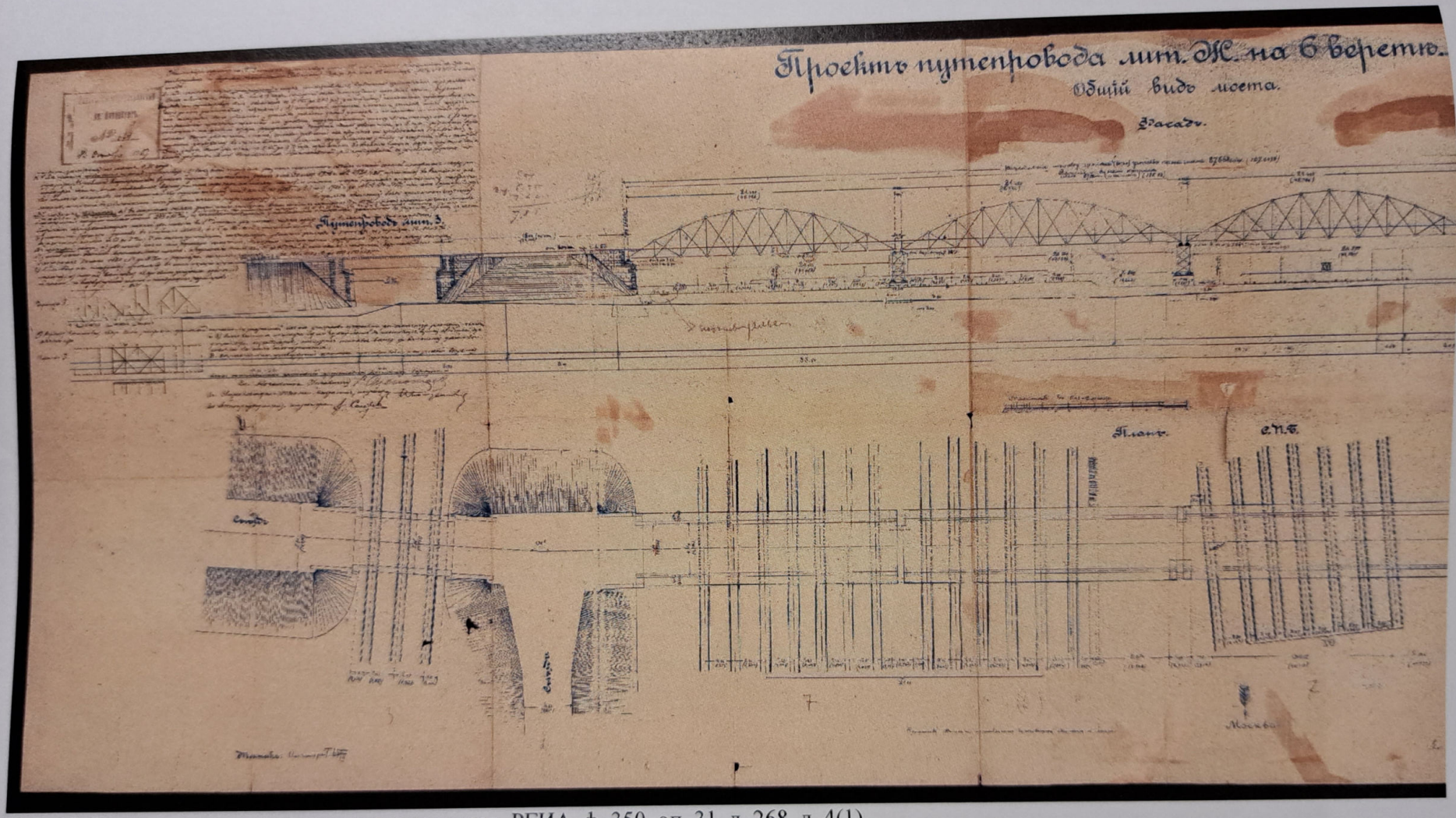
2 12



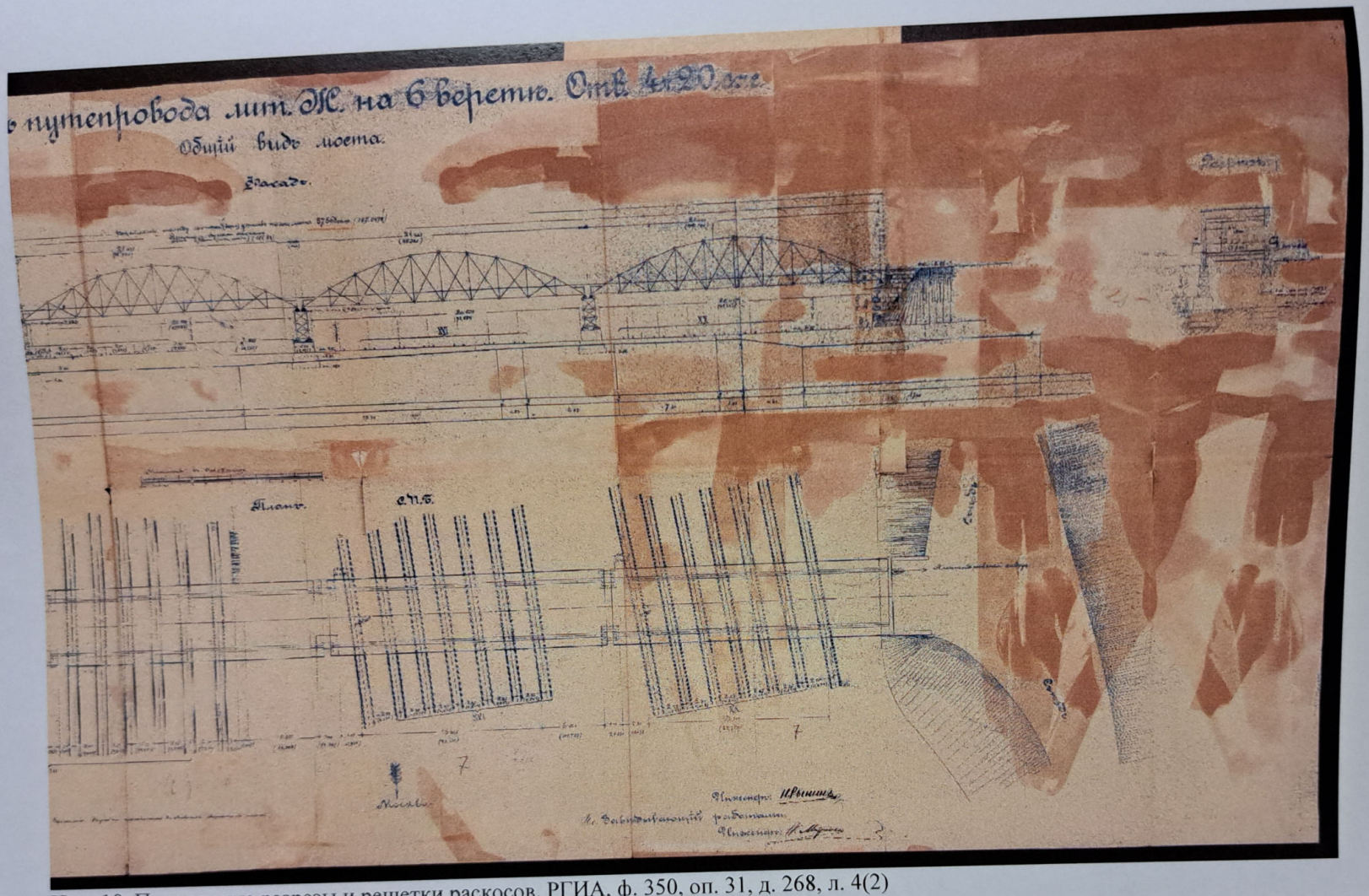
Илл. 15. Поперечные разрезы и решетки раскосов. РГИА, ф. 350, оп. 31, д. 268, л. 2.



Илл. 16. Поперечные разрезы и решетки раскосов. РГИА, ф. 350, оп. 31, д. 268, л. 2об.



Илл. 17. Поперечные разрезы и решетки раскосов. РГИА, ф. 350, оп. 31, д. 268, л. 4(1)



Илл. 18. Поперечные разрезы и решетки раскосов. РГИА, ф. 350, оп. 31, д. 268, л. 4(2)



Исход. № [redacted]
Вход. № [redacted]

М. П. С.

НИКОЛАЕВСКАЯ

ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА

~~ТЕХНИЧЕСКОЕ ОТДѢЛЕНІЕ~~

~~СЛУЖБЫ ПУТИ и ЗДАНІЙ.~~

Проектъ

путепровода ~~на станціи Обухово отвер-~~ лит. Ж. на 6 верстѣ

стіемъ 2×20 саж.

Поперечный разрѣзъ и рѣшетки раскосовъ.

Копію для заказа
« 190 г. получилъ

Копію для сообщенія
Нач. 1 участка.
« 190 г. получилъ

Копію къ дѣлу получилъ
« 190 г. Архиваріусъ

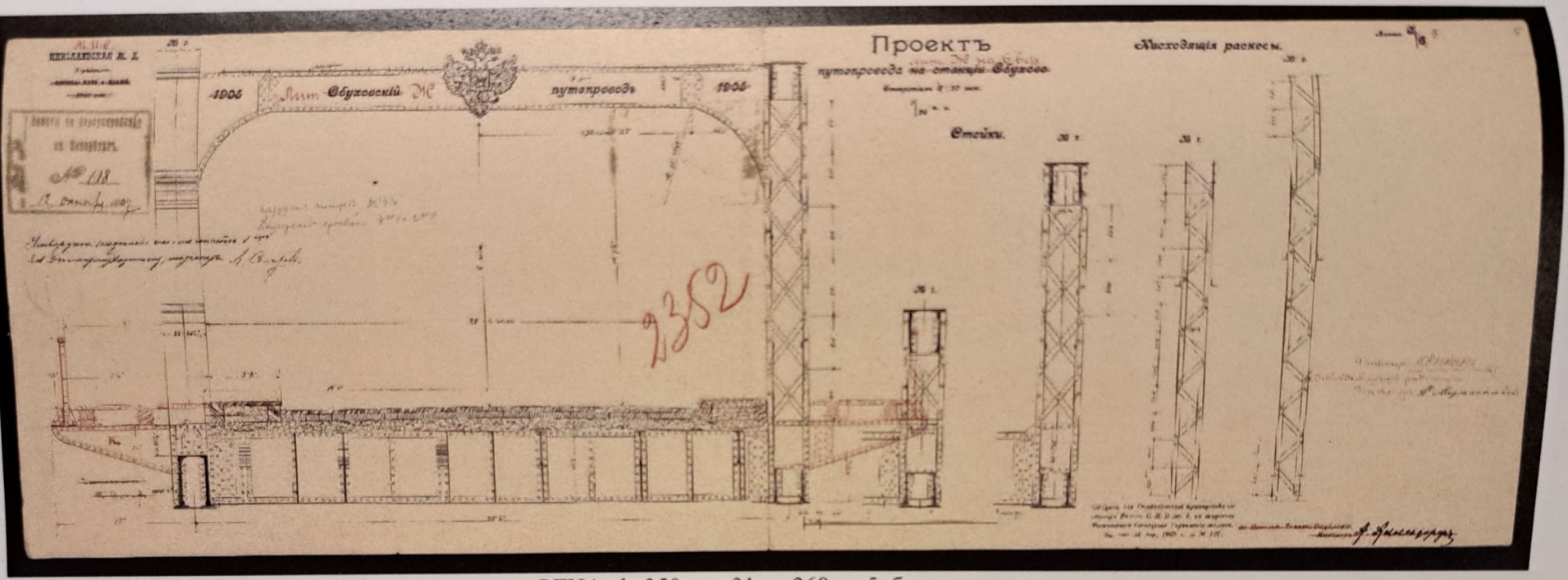
Дѣло №

Приложеніе къ представленію Начальника дороги отъ 190 г. за №

Приложеніе къ представленію Начальника Службы Пути и Зданій отъ 190 г. за №

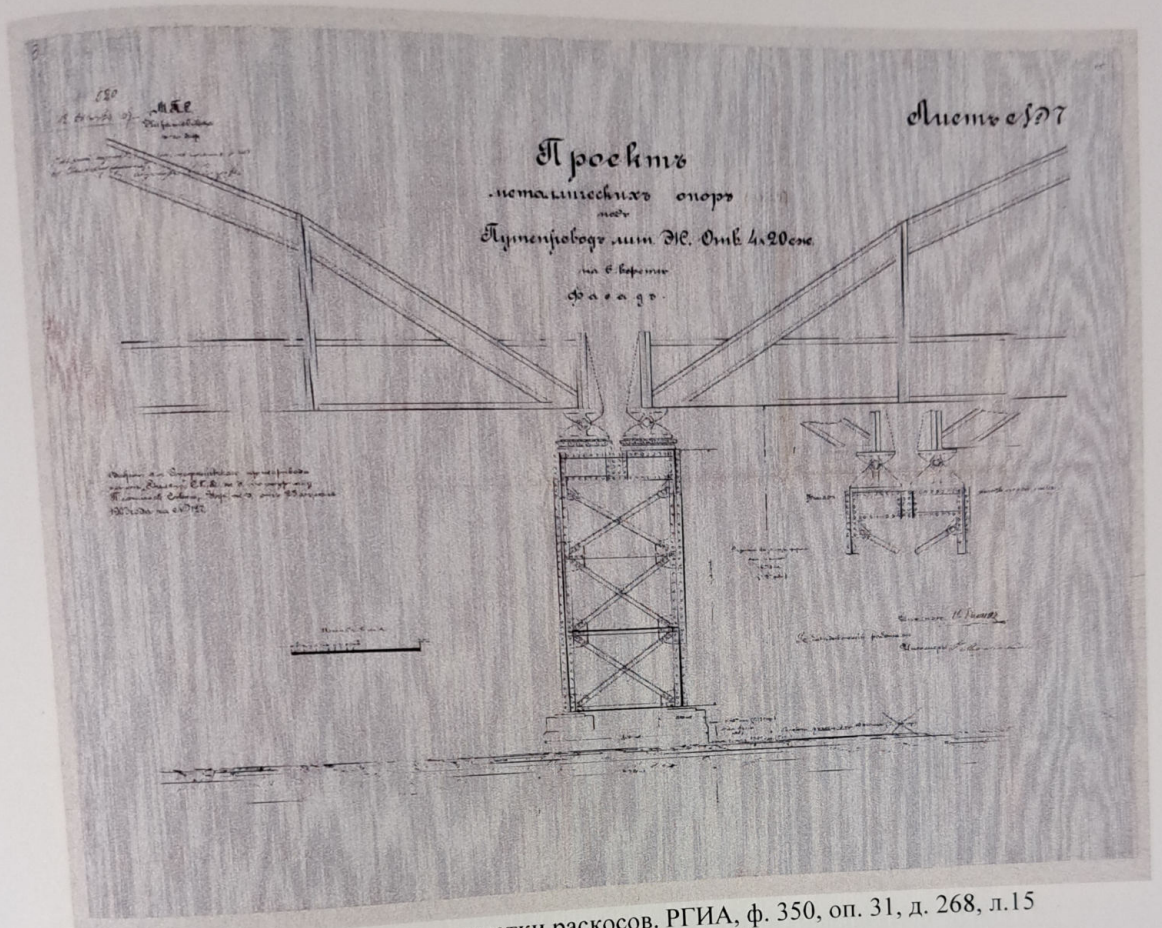
Приложеніе къ представленію Начальника участка отъ 190 г. за №

Илл. 19. Поперечный разрез и решетки раскосов. РГИА, ф. 350, оп. 31, д. 268, л. 5.

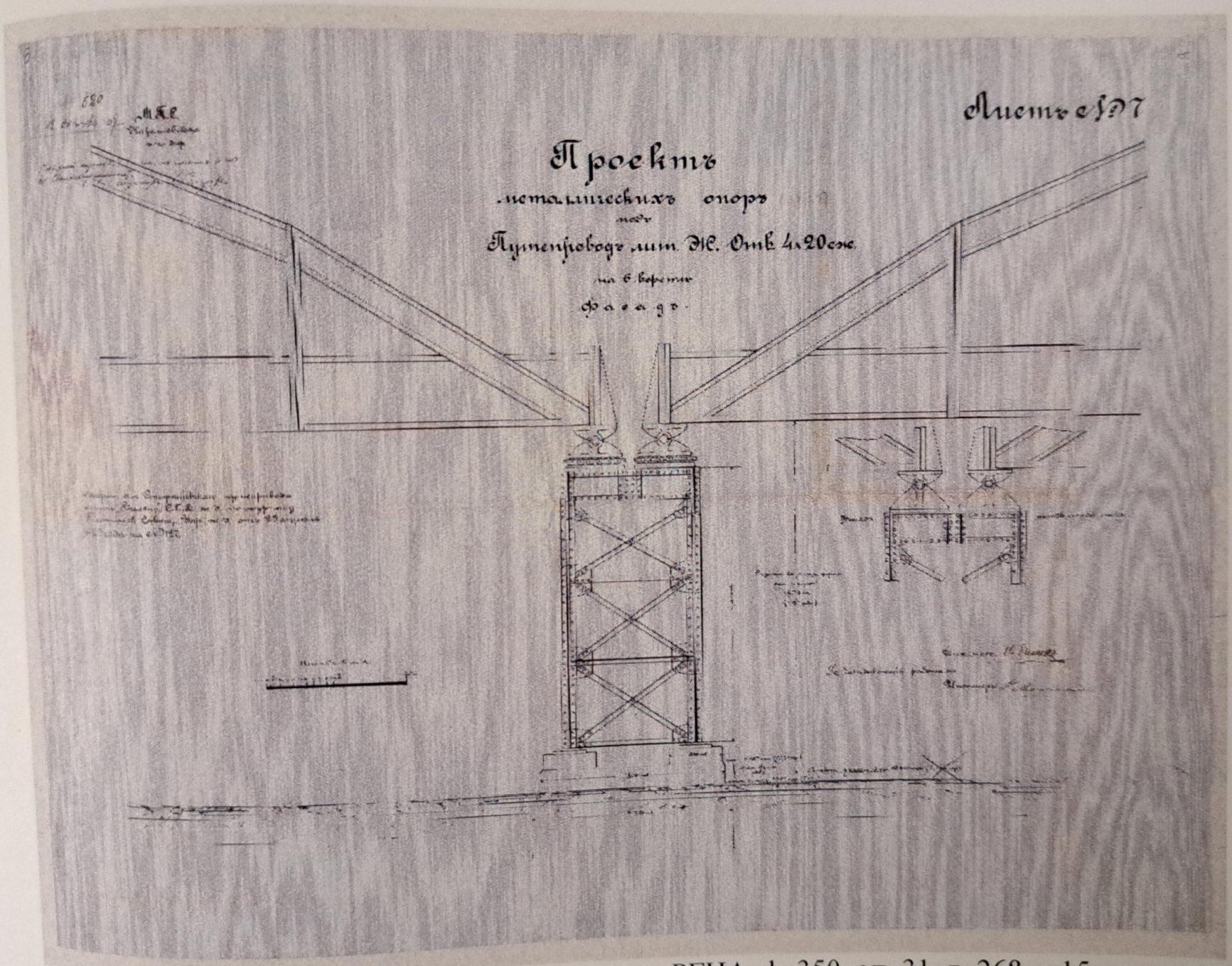


Илл. 20. Поперечный разрез и решетки раскосов. РГИА, ф. 350, оп. 31, д. 268, л. 5об

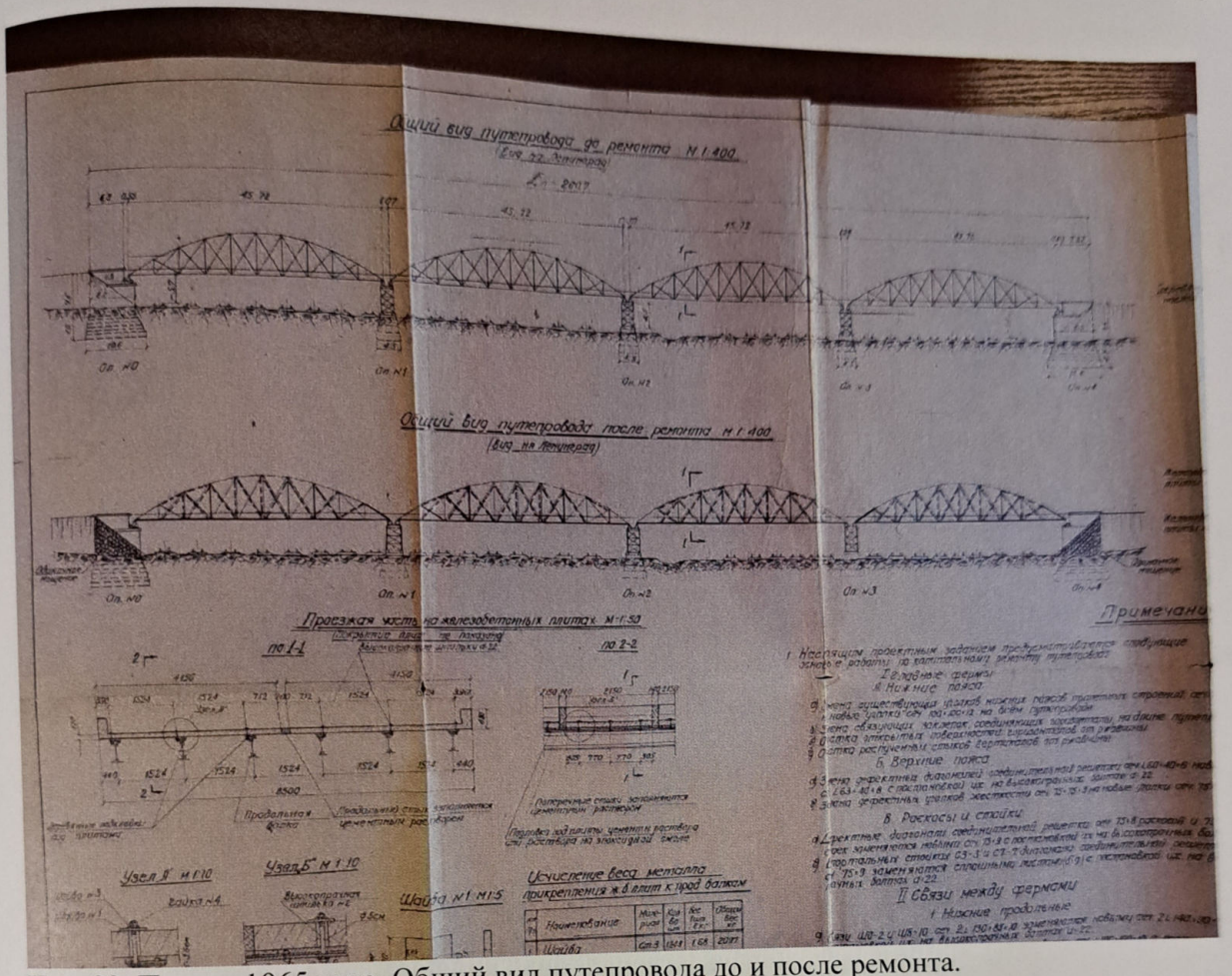
718



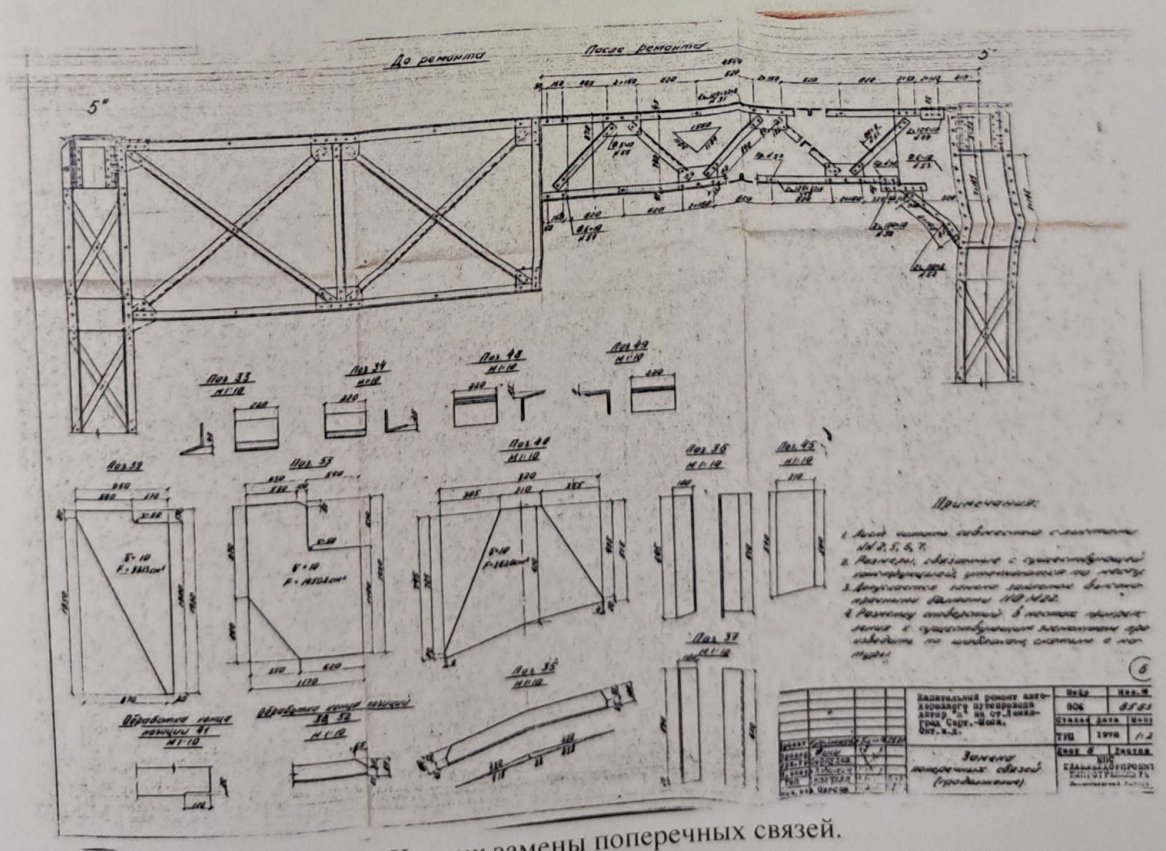
Илл. 21. Поперечный разрез и решетки раскосов. РГИА, ф. 350, оп. 31, д. 268, л.15



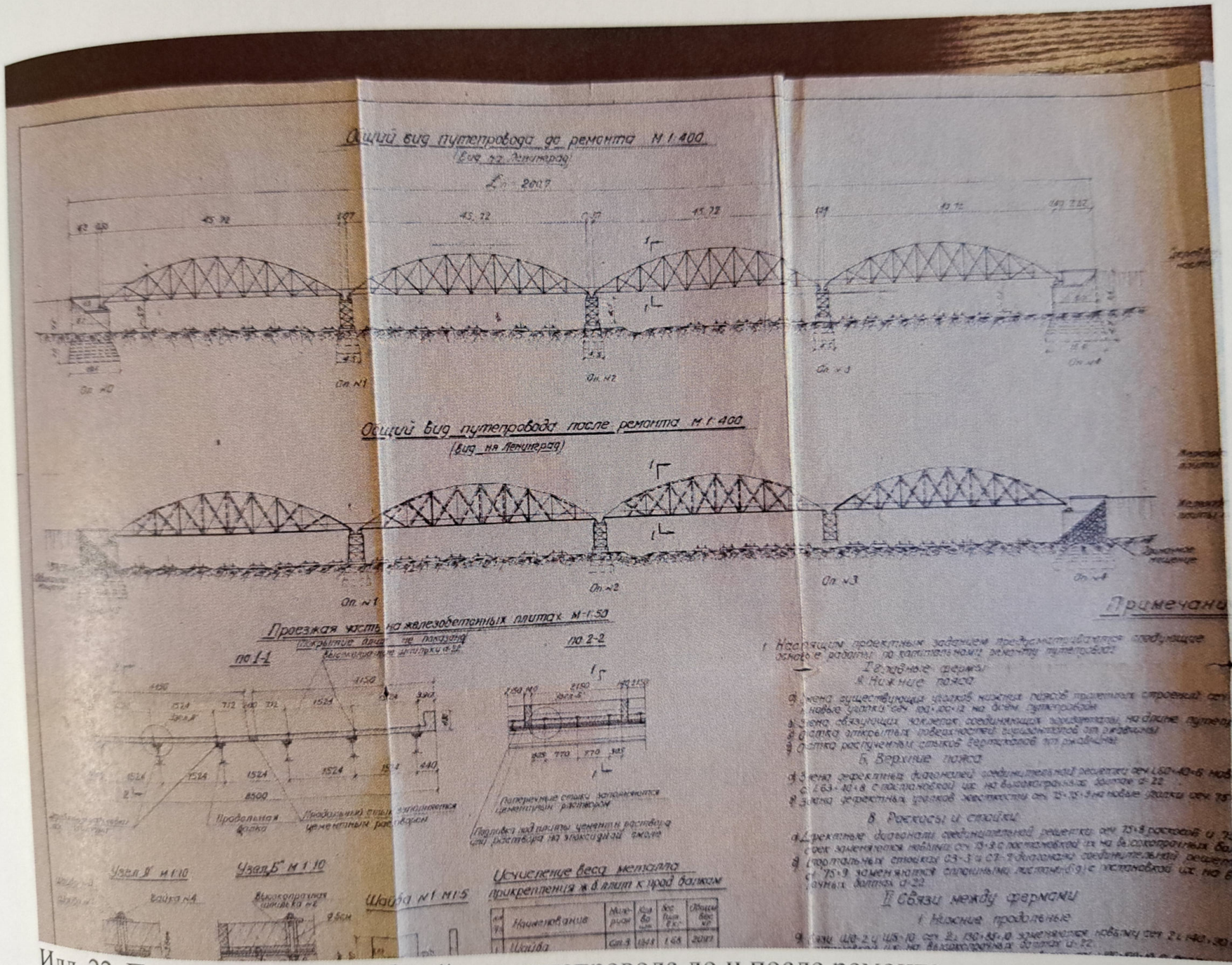
Илл. 21. Поперечный разрез и решетки раскосов. РГИА, ф. 350, оп. 31, д. 268, л.15



Илл. 22. Проект 1965 года. Общий вид путепровода до и после ремонта.

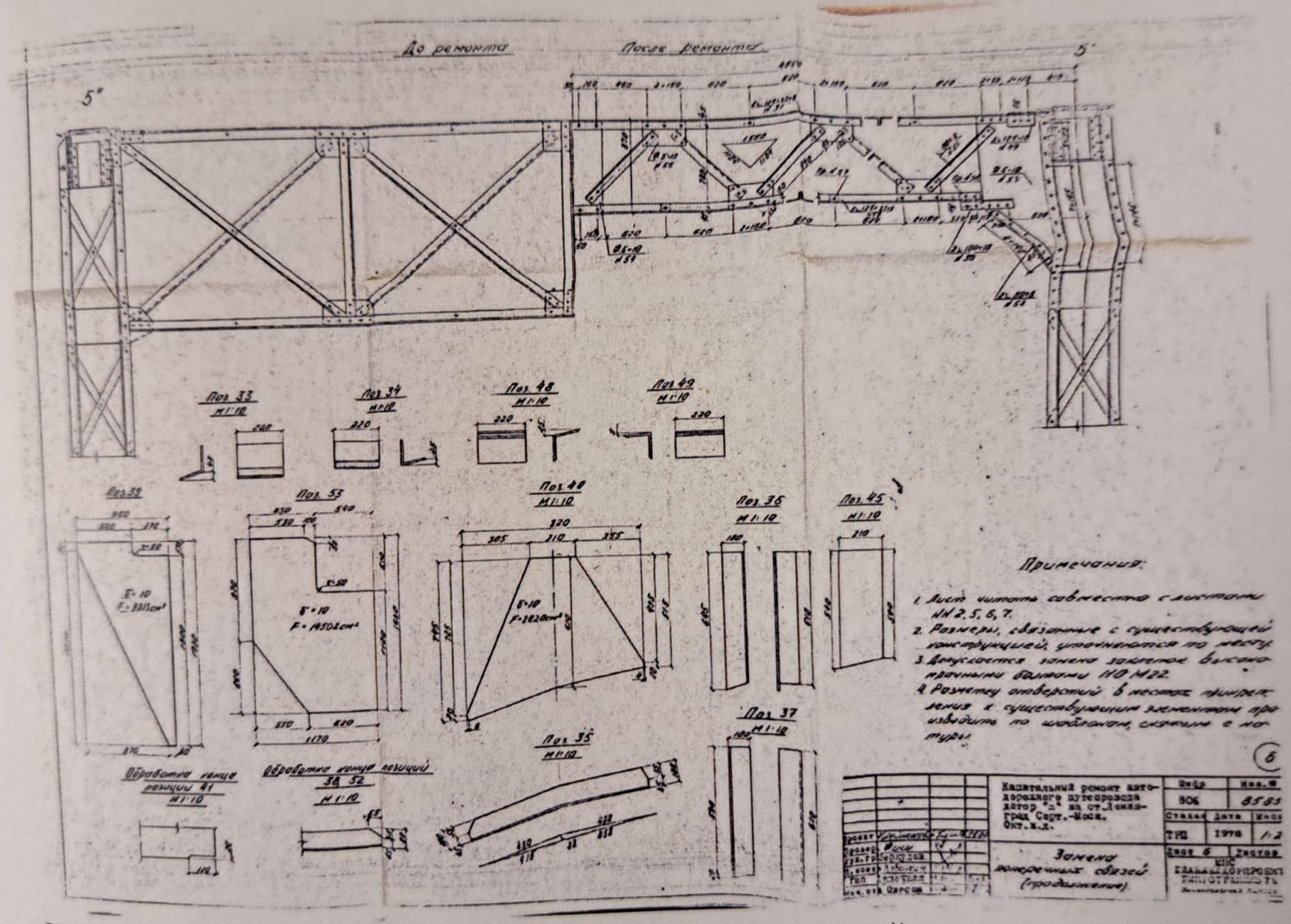


Илл. 23. Проект 1975 года. Чертеж замены поперечных связей.

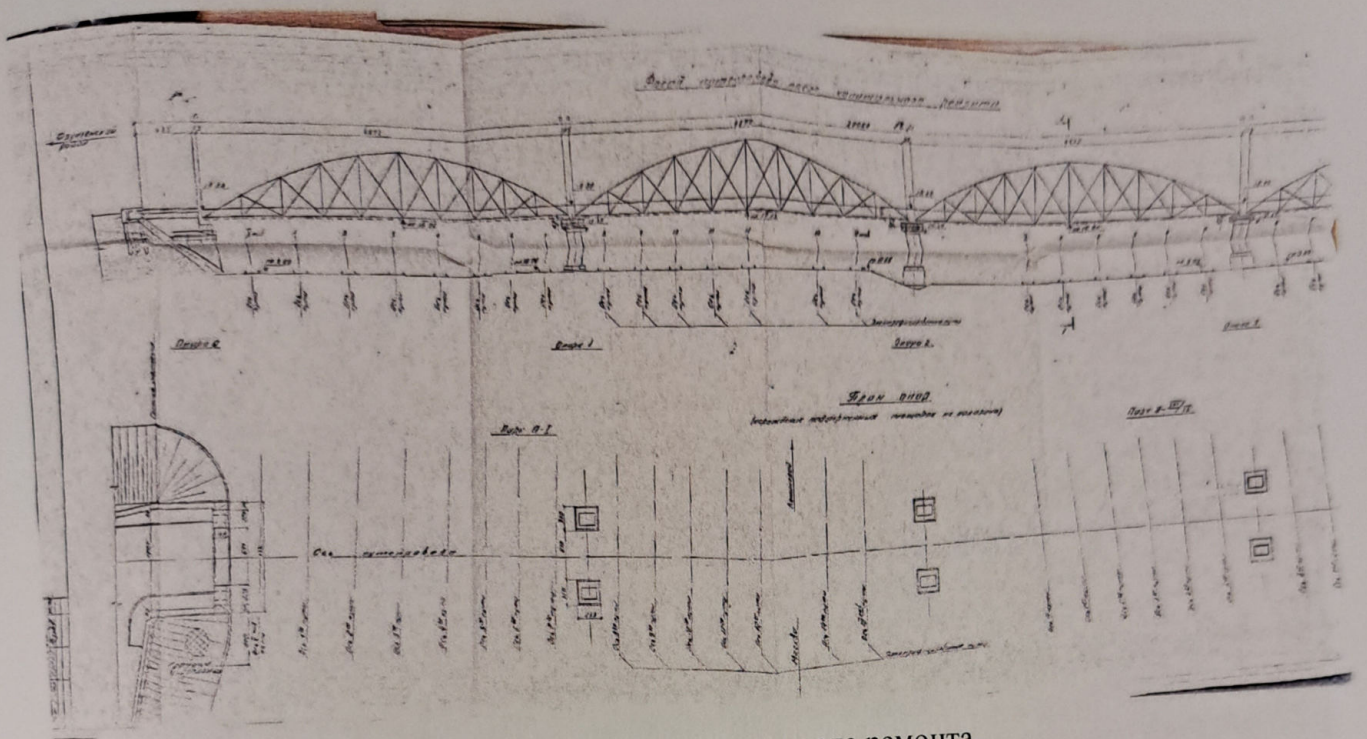


Илл. 22. Проект 1965 года. Общий вид путепровода до и после ремонта.

Илл. 22. Проект 1965 года. Общий вид путепровода до и после ремонта.



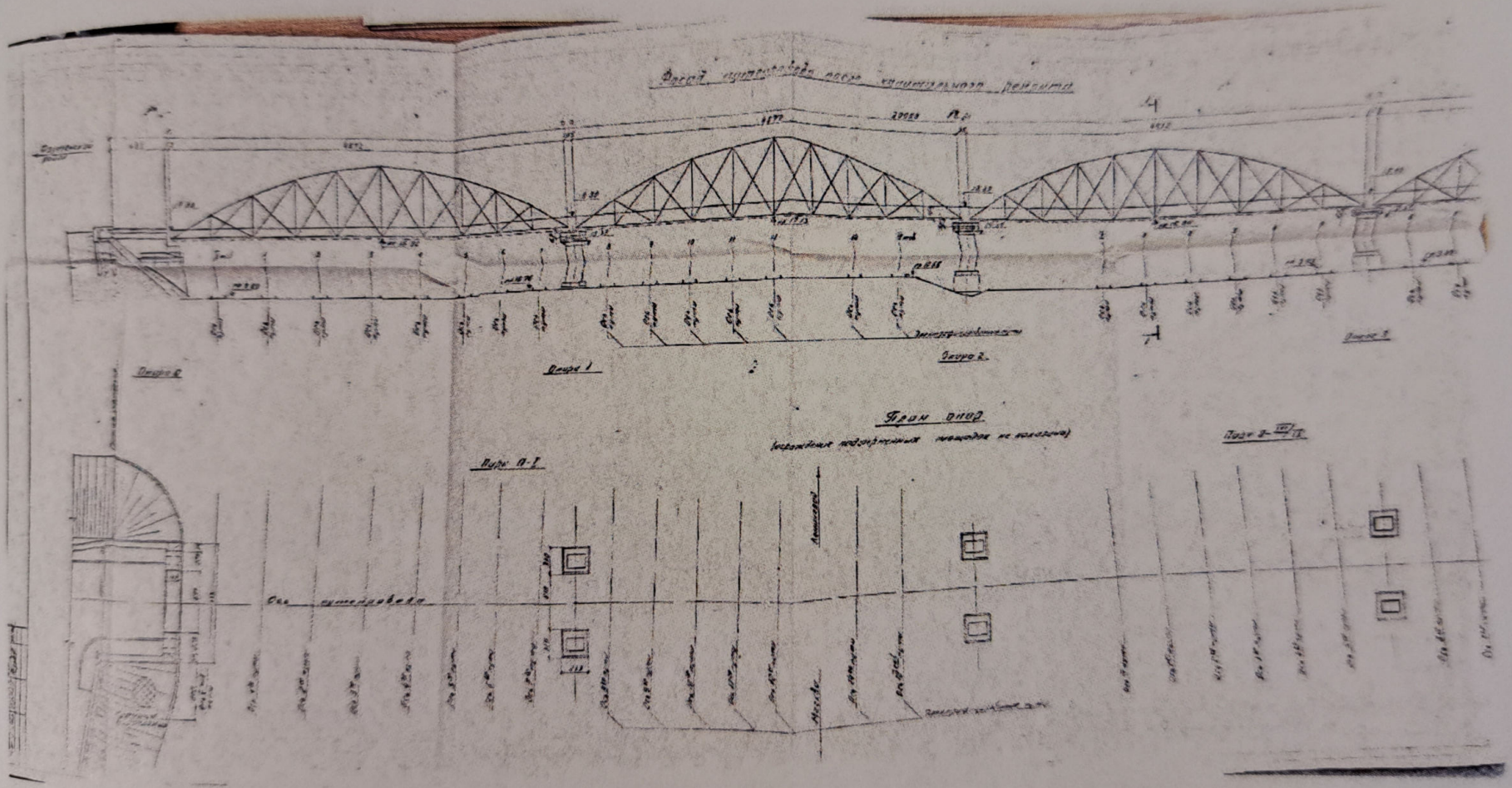
Илл. 23. Проект 1975 года. Чертеж замены поперечных связей.



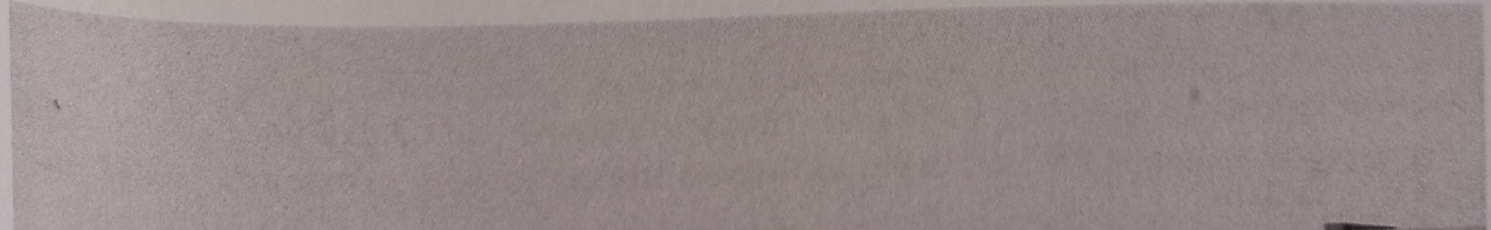
Илл. 24. Проект 1975 год. Общий вид путепровода после ремонта.



Илл. 25. ЦГАКФФД СПб. Фотодокумент Е9160. Общий вид зданий, платформ и моста через железнодорожные пути на станции "Фарфоровский пост". До 1914г



Илл. 24. Проект 1975 год. Общий вид путепровода после ремонта.



221



Илл. 26. ЦГАКФФД СПб. Фотодокумент Е9159. Группа служащих Министерства путей сообщения у стальных конструкций моста на станции "Фарфоровский пост". До 1914 г.



Илл. 27. ЦГАКФФД СПб. Фотодокумент Е 9157. Группа служащих Министерства путей сообщения у стальных конструкций моста на станции "Фарфоровский пост".

222



Илл. 28. Путепровод на ст. Вильно. 1916 год.

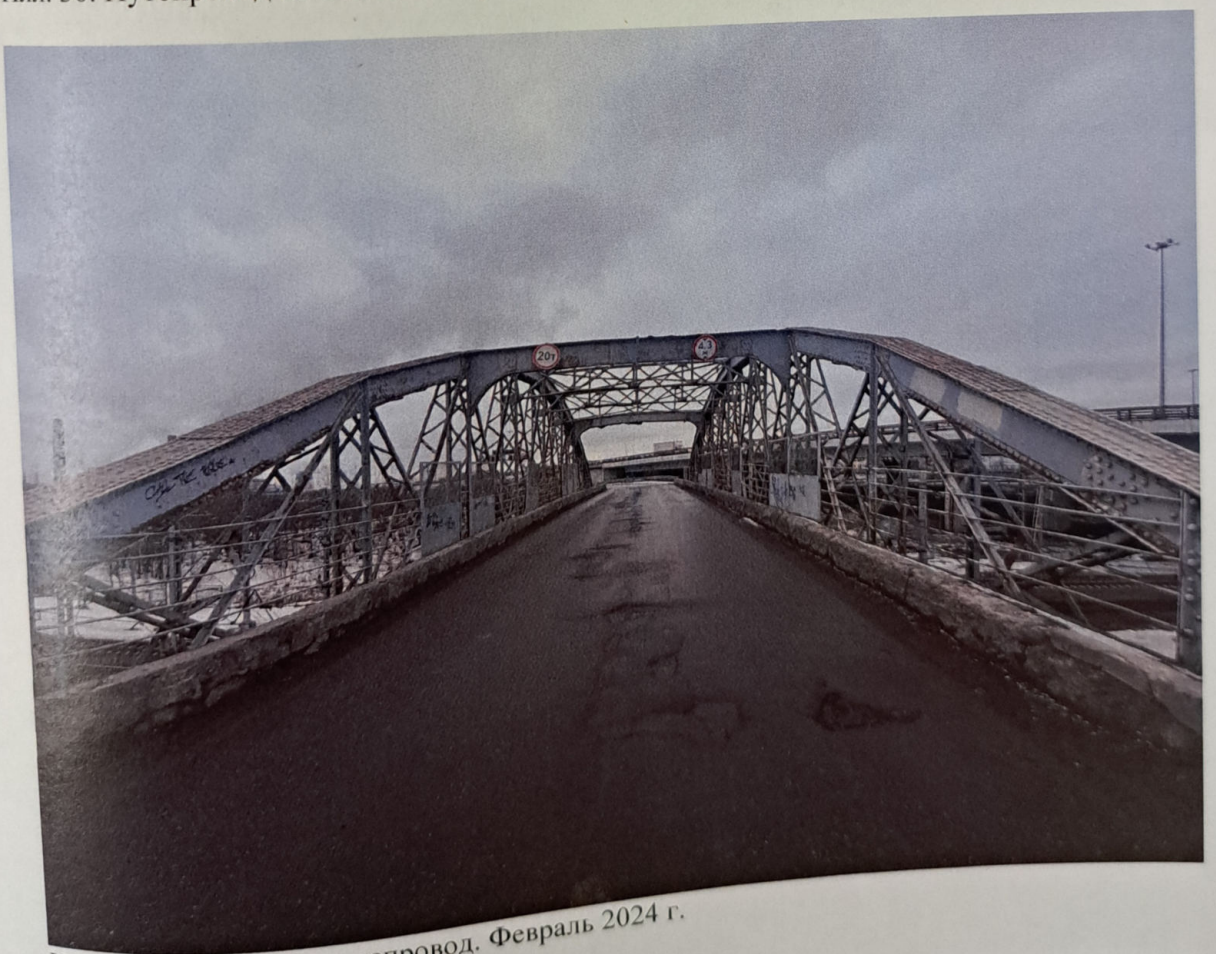


Илл. 29. Путепровод на ст. Вильно.

223



Илл. 30. Путепровод на станции Обухово. 1976 – 1985



Илл. 31. Обуховский путепровод. Февраль 2024 г.

224

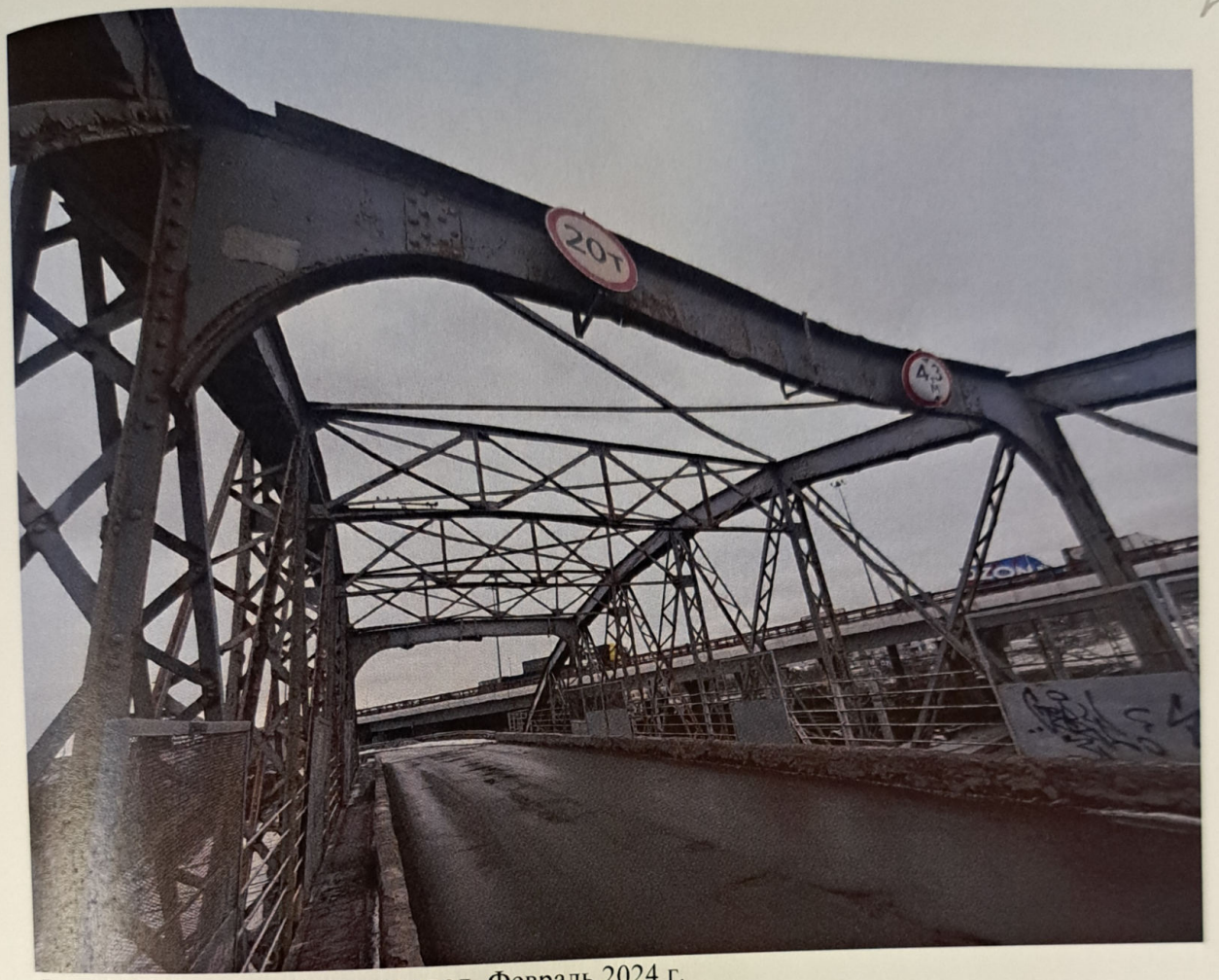


Фото 32. Обуховский путепровод. Февраль 2024 г.

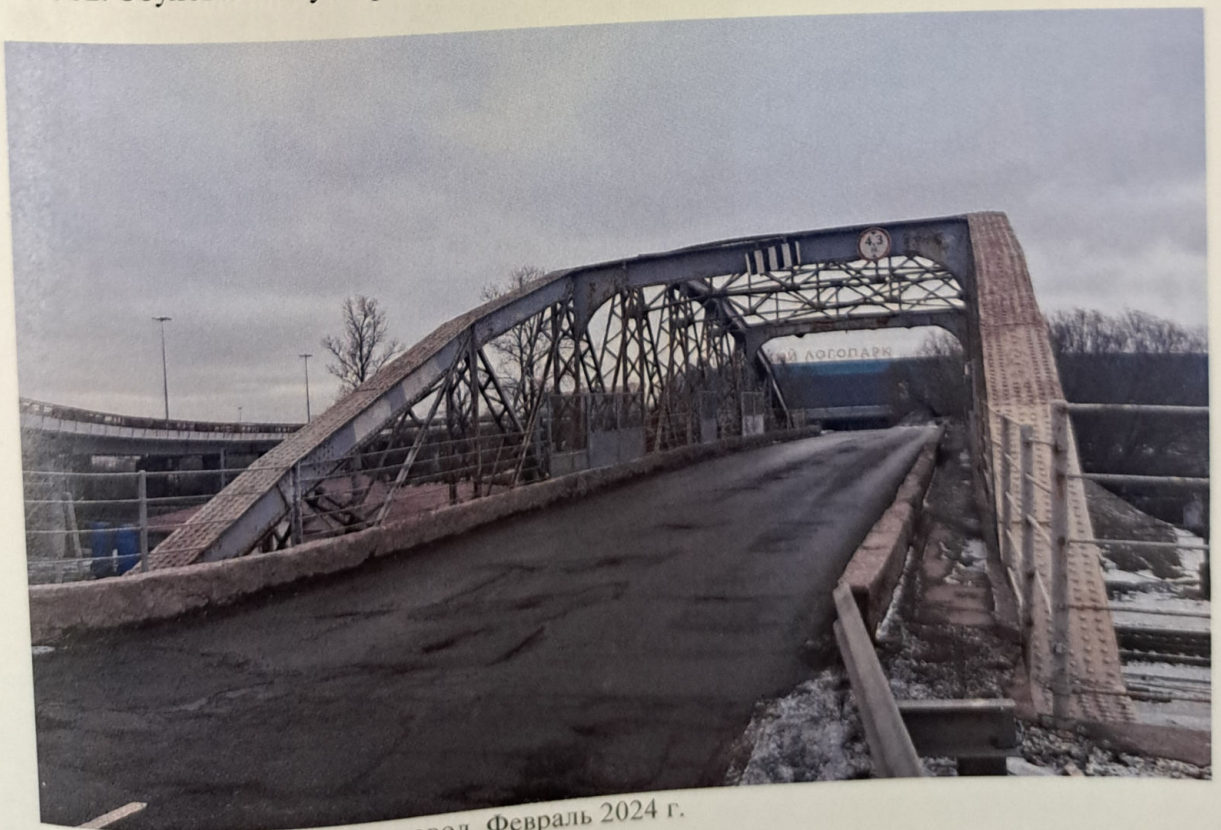


Фото 33. Обуховский путепровод. Февраль 2024 г.

225

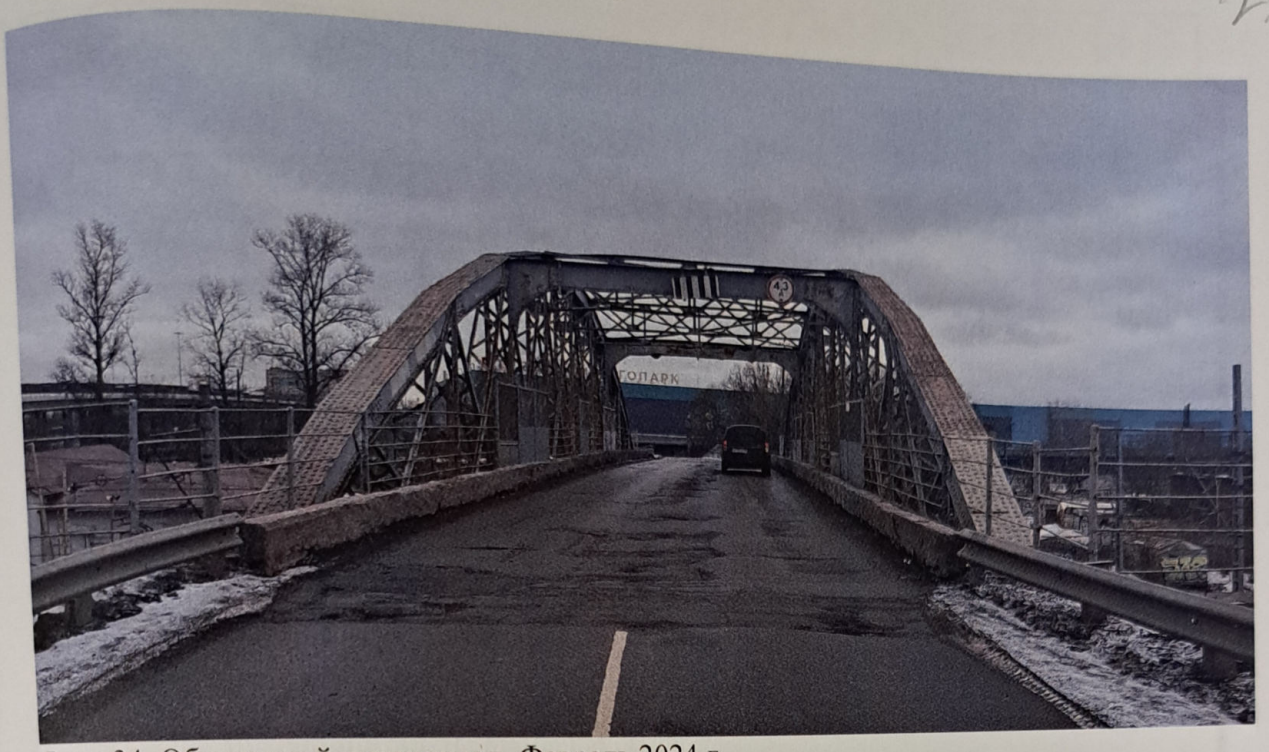


Фото 34. Обуховский путепровод. Февраль 2024 г.

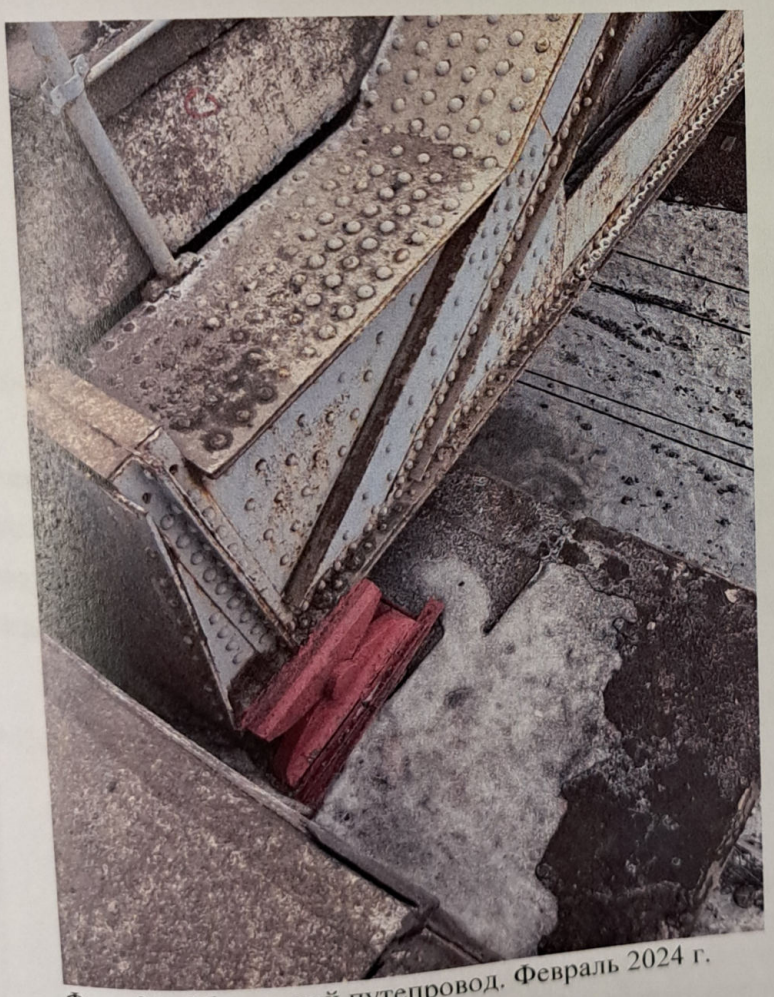


Фото 35. Обуховский путепровод. Февраль 2024 г.

Приложение №3

226
1

ОПЕРАТИВНЫЙ

Филиал Санкт-Петербургского Государственного
унитарного предприятия
"ГОРОДСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ ИНВЕНТАРИЗАЦИИ И ОЦЕНКИ НЕДВИЖИМОСТИ"

ПРОЕКТНО-ИНВЕНТАРИЗАЦИОННОЕ БЮРО
МОСКОВСКОГО РАЙОНА

Технический паспорт на сооружение

железобетонный путепровод на массивных опорах

(наименование объекта)

город (пос.)	*г. Санкт-Петербург*
улица (пер.)	*Московское направление ж.д. "Цимбалинский путепровод"*
дом	–
сооружение	–
литера	*А*

* Наименование объекта и инвентарный номер 024053 указаны по данным ОАО "РЖД"

Квартал №_____

Инв. № 10 07-3257

Работы выполнены филиалом ГУП "ГУИОН" ПИБ Адмиралтейского района
Основание: приказ ГУП "ГУИОН" от 17.04.2007 №17
Начальник отдела по работе с корпоративными заказчиками ГУП "ГУИОН"
Коршунова Е. Б.

Санкт-Петербург
2008

227
2

I. Ситуационный план



Масштаб 1:2000

Условные обозначения:

——- граница объекта

Экспликация к ситуационному плану участка

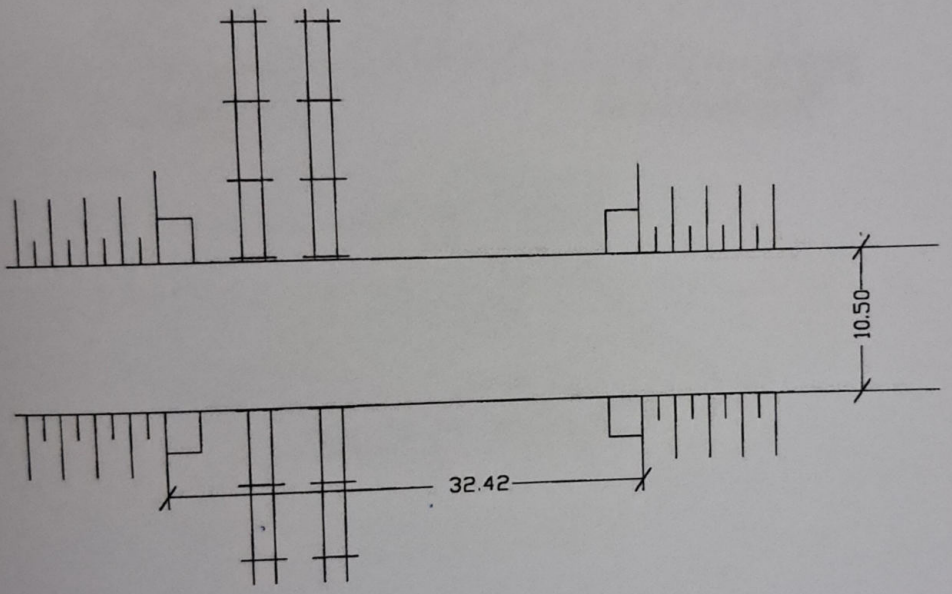
Литера по плану	Наименование объекта	Площадь застройки
А	железобетонный путепровод на массивных опорах	340.4

II. Сведения о земельном участке

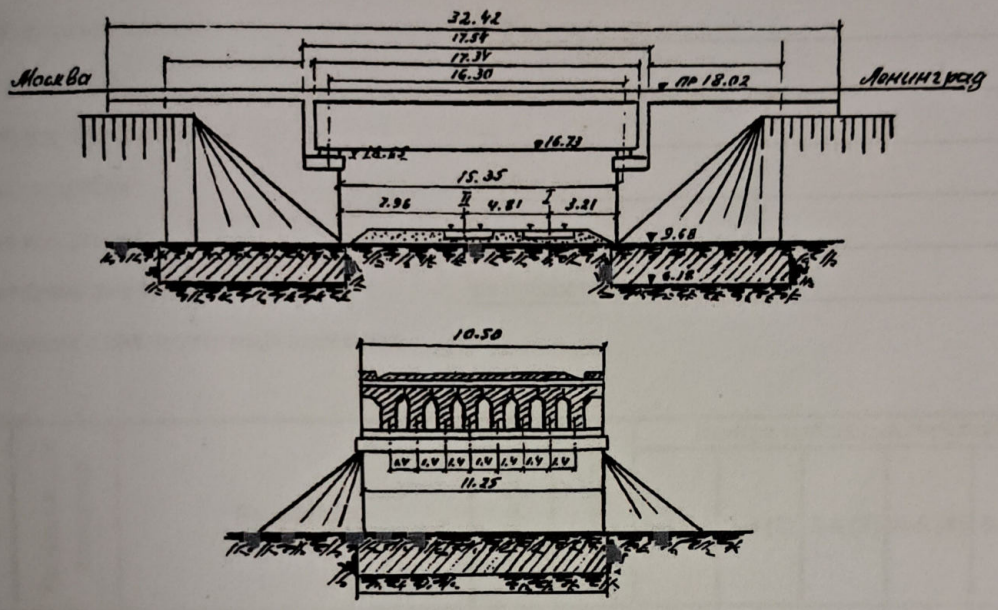
Площадь по документам — *908934 кв.м.; 628493 кв.м.*

Документ — *Договор №13/ЗД-04257 от 01.04.2007г.; Договор №13/ЗД-04267 от 01.04.2007г.*

III. План сооружения М 1:500



IV. Разрез сооружения



V. Общие данные

1. Грузоподъемность (тип) нет данных

2. Протяженность по полотну, м 32.42

3. Площадь по полотну, кв.м. 340.4

4. Габариты проезда:

а) высота над обрезом фундамента, м

б) ширина моста, м 10.50

в том числе:

в) ширина тротуара, м ---

5. Год постройки 1960

6. Год кап. ремонта ---

7. Акт приемки в эксплуатацию: не предоставлен

8. Сведения о конструктивных элементах

№ п.п.	Наименование элементов	Показатели	Измеритель	Количество	Номера пролетных строений (опор)					
					1-2 (1)	2-3 (2)	3-4 (3)	4-5 (4)	5-6 (5)	6-7 (6)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Пролетные строения	Число расчетных пролетов	шт.	1						
		Длина расчетного пролета	м.		16.30					
		Расстояние между осями ферм, прогонов, балок (посредине)	м.		1.40					
		Высота ферм, балок, прогонов на опорах (полная)	м.		1.29					
		посредине	м.							
2	Опоры	Количество опор	шт.	2						
		Высота опор от обреза	м.							
		Ширина опор (число свай в ряд)	шт.							
		Длина опор (число свай в ряд)	шт.							
		Длина откосных крыльев (или стенок)	м.							

№№ п. п.	Показатели	Измеритель	Количество	Примечание
1	2	3	4	5
3	а) Протяженность дамб	м.		
	б) Высота дамб над ГВВ	м.		
4	а) Количество ледорезов	шт.		
	б) Высота ледорезов над ГВВ	м.		
5	а) Количество лестничных сходов	шт.		
	б) Длина сходов	м.		

2-32
7

VI. Описание конструктивных элементов сооружения и определение износа

сб.12, табл.29а

№ п/п	Наименование конструктивных элементов	Описание конструктивных элементов (материал, конструкция, отделка и проч.)	Техническое состояние (осадки, трещины, гниль и т.п.)	Удельный вес по табл.	Попр. к уд. весу в %	Удельный вес с попр.	Износ в %	Проц. износа к строению
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Фундаменты основания	бутовый	трещины	33	-	33	35	11.55
2	Опоры	гранит, железобетон						
3	Пролетные строения	железобетон	трещины	54	-	54	25	13.50
4	Проезжая часть	железобетонные плиты асфальтированные	трещины	7	-	7	30	2.10
5	Пешеходная часть	-						
6	Ограждения	-						
7	Водоотвод, гидроизоляция	-						
8	Лестницы (сходы)	-						
9	Укрепления откосов	дерн	незначительные повреждения	6	-	6	25	1.50
			Итого:	**100**	**x**	**100**	**x**	**28.65**

Износ: **29%**

VI. Исчисление восстановительной и действительной стоимости сооружения

Литера по плану	Наименование сооружений и его частей	№ учетных участков по плану	Год постройки	Условия заложения фундамента	Вид пересечения ж/д и а/д путей	Отверстие (сечение), м	Ширина, (м)	Высота (глубина),м	Длина, м	Площадь, кв.м.	Объем, куб.м.	Вес, т.	Количество, шт	№ сборника	№ таблицы	Стоимость по таблице	Поправки к стоимости: уд. вес	Поправки к стоимости: гр. капит.	Поправки к стоимости: Климат. р-н	Ст-ть измерителя с поправками	Площадь (кв.м), объем (куб. м.), длина (м.)	Восстановительная стоимость (в ценах 1969 г.)	Процент износа	Действительная стоимость в руб. (в ценах 1969 г.)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
А	Железобетонный путепровод		1960				10.50		32.42	340.4				12	29а	208				208	340.4	70803	29%	50270
																					Итого:	70803		50270
																Стоимость на 2008 год с К=	141.11					9991011		7093618
																Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 26.11.2007 г. № 1513								

30 декабря 2008 г.

Исполнил _____ (Котенков И.В.)

30 декабря 2008 г.

Проверил _____ (Новиков А.В.)

30 декабря 2008 г.

Начальник филиала ГУП "ГУИОН" ПИБ Московского р-на _____ (Костюкова Е.А..)

234

III. План сооружения М 1:500

235
1

ОПЕРАТИВНЫЙ

Филиал Санкт-Петербургского Государственного унитарного предприятия
"ГОРОДСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ ИНВЕНТАРИЗАЦИИ И ОЦЕНКИ НЕДВИЖИМОСТИ"

ПРОЕКТНО-ИНВЕНТАРИЗАЦИОННОЕ БЮРО МОСКОВСКОГО РАЙОНА

Технический паспорт на сооружение

железобетонный путепровод на массивных опорах

(наименование объекта)

город (пос.)	*г. Санкт-Петербург*
улица (пер.)	*Московское направление ж.д. "Цимбалинский путепровод"*
дом	–
сооружение	–
литера	*Б*

Квартал № _____
Инв. № 10 04-3257

Работы выполнены филиалом ГУП "ГУИОН" ПИБ Адмиралтейского района
Основание: приказ ГУП "ГУИОН" от 17.04.2007. №17
Начальник отдела по работе с корпоративными заказчиками ГУП "ГУИОН" *Коршунова Е. Б.*

Санкт-Петербург
2008

I. Ситуационный план



Масштаб 1:2000

Условные обозначения:

- граница объекта

кспликация к ситуационному плану участка

Литера по плану	Наименование объекта	Площадь застройки
Б	железобетонный путепровод на массивных опорах	2661.1

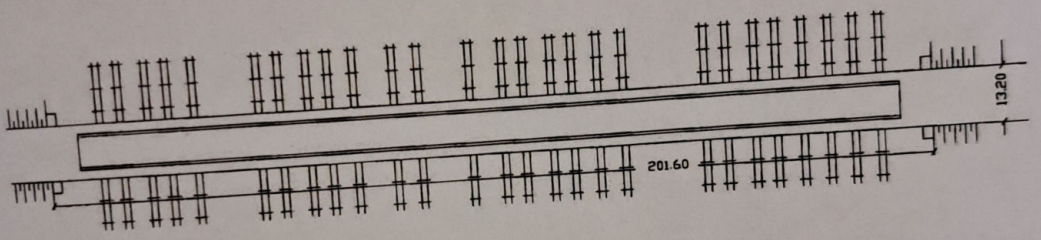
237
3

II. Сведения о земельном участке

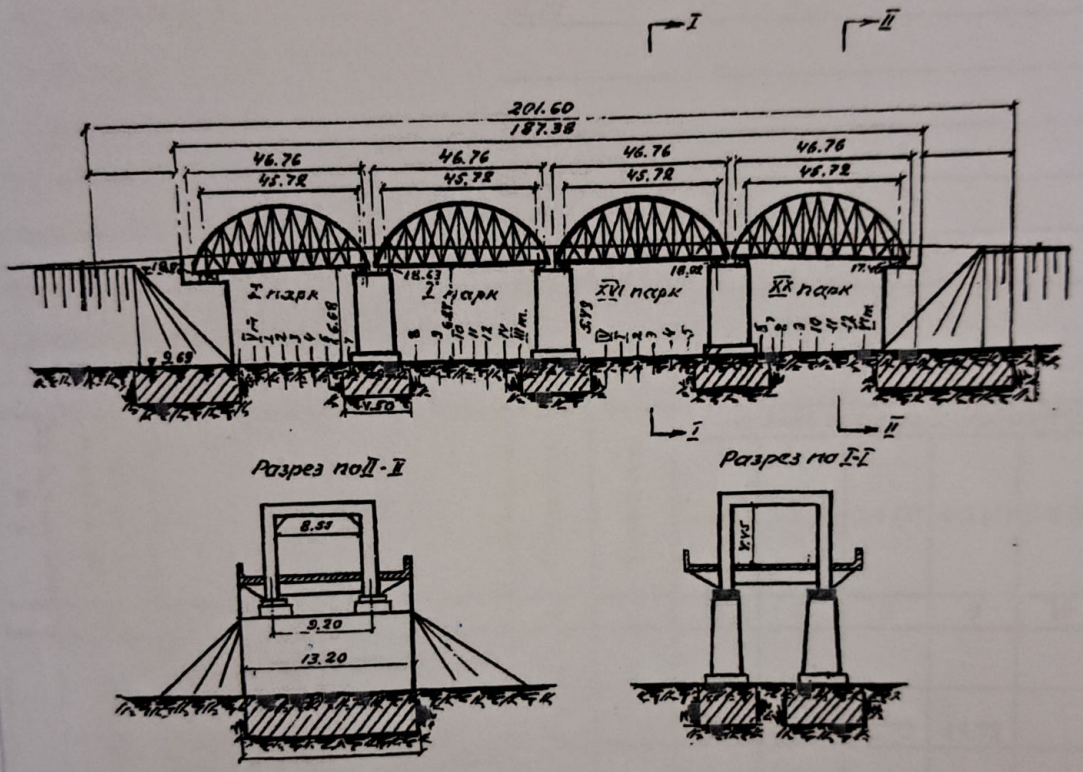
Площадь по документам *908934 кв.м.; 628493 кв.м.*

Документ *Договор №13/ЗД-04257 от 01.04.2007г.; Договор №13/ЗД-04267 от 01.04.2007г.*

III. План сооружения М 1:1500



IV. Разрез сооружения



Разрез по II - II

Разрез по I - I

239
5

V. Общие данные

1. Грузоподъемность (тип) нет данных

2. Протяженность по полотну, м 201.6

3. Площадь по полотну, кв.м. 2661.1

4. Габариты проезда:

а) высота над обрезом фундамента, м 7.93

б) ширина моста, м 13.20

в том числе:

в) ширина тротуара, м ---

5. Год постройки 1910

6. Год кап. ремонта ---

7. Акт приемки в эксплуатацию: не предоставлен

8. Сведения о конструктивных элементах

№ п.п.	Наименование элементов	Показатели	Измеритель	Количество	Номера пролетных строений (опор)					
					1-2 (1)	2-3 (2)	3-4 (3)	4-5 (4)	5-6 (5)	6-7 (6)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Пролетные строения	Число расчетных пролетов	шт.	4						
		Длина расчетного пролета	м.		45.72	45.72	45.72	45.72		
		Расстояние между осями ферм, прогонов, балок (посредине)	м.		9.20	9.20	9.20	9.20		
		Высота ферм, балок, прогонов на опорах (полная)	м.		1.81 1.28	1.81 1.28	1.81 1.28	1.81 1.28		
		посредине	м.							
2	Опоры	Количество опор	шт.	5						
		Высота опор от обреза	м.							
		Ширина опор (число свай в ряд)	шт.							
		Длина опор (число свай в ряд)	шт.							
		Длина откосных крыльев (или стенок)	м.							

№№ п. п.	Показатели	Измеритель	Количество	Примечание
1	2	3	4	5
3	а) Протяженность дамб	м.		
	б) Высота дамб над ГВВ	м.		
4	а) Количество ледорезов	шт.		
	б) Высота ледорезов над ГВВ	м.		
5	а) Количество лестничных сходов	шт.		
	б) Длина сходов	м.		

VI. Описание конструктивных элементов сооружения и определение износа

сб.12, табл.29а

№ п/п	Наименование конструктивных элементов	Описание конструктивных элементов (материал, конструкция, отделка и проч.)	Техническое состояние (осадки, трещины, гниль и т.п.)	Удельный вес по табл.	Попр. к уд. весу в %	Удельный вес с попр.	Износ в %	Проц. износа к строению
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Фундаменты основания	бутовый	трещины	33	-	33	35	11.55
2	Опоры	гранит, железобетон						
3	Пролетные строения	железобетон	трещины	54	-	54	25	13.50
4	Проезжая часть	железобетонные плиты асфальтированные	трещины	7	-	7	30	2.10
5	Пешеходная часть	-						
6	Ограждения	-						
7	Водоотвод, гидроизоляция	-						
8	Лестницы (сходы)	-						
9	Укрепления откосов	дерн	незначительные повреждения	6	-	6	25	1.50
			Итого:	**100**	**x**	**100**	**x**	**28.65**

Износ: **29%**

VI. Исчисление восстановительной и действительной стоимости сооружения

Литера по плану	Наименование сооружений и его частей	№ учетных участков по плану	Год постройки	Условия заложения фундамента	Вид пересечения ж/д и в/д путей	Отверстие (сечение), м	Ширина, (м)	Высота (глубина),м	Длина, м	Площадь, кв.м.	Объем, куб.м.	Вес, т.	Количество, шт	№ сборника	№ таблицы	Стоимость по таблице	Поправки к стоимости: уд. вес	Поправки к стоимости: гр. капит.	Поправки к стоимости: Климат. р-н	Ст-ть измерителя с поправками	Площадь (кв.м), объем (куб. м.), длина (м.)	Восстановительная стоимость (в ценах 1969 г.)	Процент износа	Действительная стоимость в руб. (в ценах 1969 г.)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Б	Железобетонный путепровод		1910				13.20		201.60	2661.1				12	29а	208				208	2661.1	553509	29%	392991
																					Итого:	553509		392991
																Стоимость на 2008 год с К=	141.11					78105655		55455015
																Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 26.11.2007 г. № 1513								

30 декабря 2008 г.

Исполнил _____ (Котенков И.В.)

30 декабря 2008 г.

Проверил _____ (Новиков А.В.)

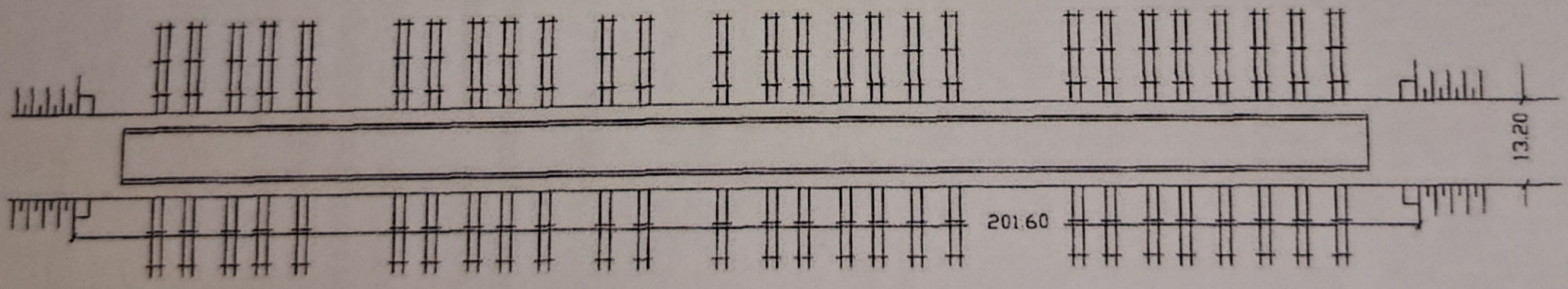
30 декабря 2008 г.

Начальник филиала
ГУП "ГУИОН"
ПИБ Московского р-на _____ (Костюкова Е.А.)

157

242
8

III. План сооружения М 1:1500



УИД
Дело

6 март

рассм
админ
Олега
Алекс
Анато

админ
исково
Негод
Колот
призна
госуда
культу
выявл
призна
(Фарф

года
приост

января

настоя
экспер

Россий
возобн
приост
иниция

Федера
админи
произв

Блинов
Олег
Алексеевич